

لماذا تعزز إيران علاقاتها مع آسيا الوسطى؟



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

الرئيسي للتفاعلات الإقليمية الإيرانية ينصب على تطوير العلاقات التجارية وبنى النقل اللوجستية، وهو ما يتماشى مع استراتيجية «النظر نحو الشرق».

تنشط الدبلوماسية الإيرانية بشكل متزايد في آسيا الوسطى، وكتب: الجمهورية الإسلامية الإيرانية في عهد رئاسة مسعود بزكيا تعزز بوضوح سياستها في آسيا الوسطى، والتركيز

«البيان» شرح موقع «ذا دبلوماس»، وهو أحد المصادر المتخصصة في العلاقات الدولية والأمن والاقتصاد والسياسة مع تركيز خاص على منطقة آسيا والمحيط الهادئ، سبب

العقوبات. في عام ٢٠٢٣، وافقت إيران على طلب طاشقند للانضمام إلى «اتفاقية تشابهار»، 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 البنى التحتية الطرقية والموانئ الإيرانية، وهو إجراء يتماشى مع المصالح الجيواقتصادية لدول آسيا الوسطى.

وفي أغسطس ٢٠٢٤، بدأ نقل الحاويات من الموانئ الهندية موندرا ونافاشيفا وتشيناى إلى أوزبكستان عبر ميناء بندرعباس وتركمناستان. وفي مارس ٢٠٢٥، أصبح نقل البضائع إلى كازاخستان عبر نفس الطريق عملياً. كما تخطط أستانا 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 حيويًا لإيران أيضاً، حيث تعيد طهران النظر في توجهها التجاري نحو الشرق. ودخلت إتفاقية التجارة الحرة الكاملة بين إيران ودول الاتحاد الاقتصادي الأوراسي EAEU حيز التنفيذ في ١٥ مايو ٢٠٢٥؛ وهي إتفاقية تنطوي على تخفيض كبير في التعريفات الجمركية على معظم السلع.

وستستفيد روسيا، باعتبارها الاقتصاد المهيمن في الاتحاد الأوراسي وبحجم تبادل تجاري مع إيران بلغ ٤/٨ 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 ٣٤/١ مليار دولار، ومن المرجح أن يظل تطوير ممرات النقل عبر آسيا الوسطى أحد الموضوعات الرئيسية في العلاقات الإيرانية - الصينية، وسيبقى محط اهتمام خاص في المستقبل.

لا تزال العقوبات الدولية العائق الرئيس أمام الاندماج الكامل لإيران في الهيكل الاقتصادي لآسيا الوسطى. ورغم القرب الجغرافي والإمكانيات الكبيرة للموارد الطبيعية، فإن إجمالي حجم التجارة الثنائية لا يزال منخفضاً نسبياً، حيث يبلغ أكثر بقليل من ١/٥ مليار دولار، وإن كان هذا الرقم قد شهد زيادة طفيفة في السنوات الأخيرة.

وتهدف إيران إلى زيادة التجارة مع أوزبكستان بأربعة أضعاف «إلى ملياري دولار»، ومع كازاخستان وطاجيكستان إلى مليار دولار لكل منهما، وزيادة التجارة مع تركمانستان بنسبة ٣٠٪.

من جهتها، تبحث دول آسيا الوسطى عن أسواق استهلاكية جديدة وطرق أكثر كفاءة للاتصال بالاقتصادات الكبرى في العالم. وتمتلك إيران مزيجاً من هاتين الميزتين، مما جعلها شريكاً إقليمياً قيماً لها؛ بالإضافة إلى ذلك، تمتلك إيران قدرات تقنية وعلمية في مجالات الهندسة والطاقة والزراعة والصناعات الكيماوية والدوائية، كما تمتلك بنية تحتية للاستثمار في الإنتاج المشترك.

وحولت شبكة النقل البري وسكك الحديد الواسعة في إيران، إلى جانب موانئها المهمة على المحيط الهندي، إيران إلى شريك رئيسي لجمهوريات آسيا الوسطى. وتلعب طهران دوراً محورياً في الجسر البري الأوراسي الذي يربط الصين بأوروبا عبر سكك الحديد.

وتوجد عدة طرق برية شرق-غرب تمر عبر إيران وتشمل دول آسيا الوسطى. ومن بين هذه الطرق يمكن ذكر الممر الحديدي الصين-كازاخستان-أوزبكستان-تركمناستان-إيران-تركيا-الاتحاد الأوروبي، وطريق الصين-قيرغيزستان-أوزبكستان-تركمناستان-إيران-تركيا-الاتحاد الأوروبي «باستخدام طرق نقل متعددة الوسائط».

ويتمتع ميناء تشابهار العميق بأهمية خاصة لدول آسيا الوسطى التي تسعى لتطوير الطرق الجنوبية. وهذا الميناء الذي تقوم الهند بتطويره وتحديثه، ظل محصناً ضد

مساع إيرانية لزيادة التجارة مع العراق إلى ١٥ مليار دولار سنوياً

في إجمالي التجارة الثنائية خلال العام المقبل، مجدداً الأمل في بلوغ حجم تبادل تجاري بقيمة ١٥ مليار دولار حتى نهاية عام ٢٠٢٦؛ مضيفاً: إن العراق ظل خلال السنوات الأخيرة من بين الشركاء التجاريين الثلاثة الأوائل لإيران، ويُعد حالياً ثاني وجهة للصادرات الإيرانية وثاني شريك تجاري لها، في حين تأتي إيران في المرتبة الرابعة بين الشركاء التجاريين للعراق.

وأوضح جهان بخش سنجابي شيرازي، أمس الإثنين في مقابلة صحفية، إن متوسط واردات إيران من العراق لم يتجاوز عادة ١٠٠ مليون دولار سنوياً، باستثناء عام ٢٠٢٢، حيث بلغت الواردات نحو مليار و٧٠٠ مليون دولار، كان جزء منها في إطار استيراد مدخلات علفية من خلال اعتمادات مصرف TBI العراقي، مشيراً إلى أن رقم ٧٥٢ مليون دولار خلال العام الماضي يُعد رقماً مقبولاً رغم أنه لا يزال بعيداً عن الأفق المستهدف.

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 سنجابي شيرازي، أمس الإثنين في مقابلة صحفية، إن متوسط واردات إيران من العراق لم يتجاوز عادة ١٠٠ مليون دولار سنوياً، باستثناء عام ٢٠٢٢، حيث بلغت الواردات نحو مليار و٧٠٠ مليون دولار، كان جزء منها في إطار استيراد مدخلات علفية من خلال اعتمادات مصرف TBI العراقي، مشيراً إلى أن رقم ٧٥٢ مليون دولار خلال العام الماضي يُعد رقماً مقبولاً رغم أنه لا يزال بعيداً عن الأفق المستهدف.

وفي ما يخص الأفاق المستقبلية للتجارة بين إيران والعراق، قال سنجابي شيرازي: إنه من المتوقع أن يشهد حجم التجارة نمواً بنسبة ٢٠٪ في مجالي الاستيراد والتصدير مقارنة بعام ٢٠٢٤، معرباً عن أمله في تجاوز حاجز ١٣ مليار دولار في الميزان التجاري، والوصول إلى ١٥ مليار دولار بحلول نهاية عام ٢٠٢٦.

وأشار الأمين العام لغرفة التجارة المشتركة بين إيران والعراق إلى أن الأخير يُعدّ الشريك التجاري الثاني لإيران؛ وأوضح: إن السوق العراقية باتت قريبة من حالة الإشباع بالنسبة للمصدرين الإيرانيين، ما يجعل من غير المرجح تحقيق قفزة كبيرة في الصادرات إليها خلال الفترة المقبلة.

وتوقّع سنجابي شيرازي نمواً عاماً لا يقل عن ٢٠٪

الأفضلية.

وأشار إلى أن صادرات إيران إلى الصين والإمارات، رغم زيادتها، لا تُقارن من حيث القيمة المضافة والفائدة الاقتصادية التي تحققها تلك الصادرات إلى السوق الوحيدة التي تتمتع إيران فيها بهذه

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



بمقدار ٦٣/٥ مليون قدم مكعب

زيادة طاقة إيران الإنتاجية اليومية من الغاز



تمّ بنجاح حفر أول بئر غاز في منصة SPD ١ ضمن المرحلة الأولى من حقل بارس الجنوبي، واستكماله وربطه بشبكة إنتاج الغاز في البلاد بعد إجراء الاختبارات النهائية، مما سيضيف حوالي ٦٣/٥ مليون قدم مكعب إلى الطاقة الإنتاجية اليومية للغاز في البلاد.

وقال حميد رضا ثقفي، المدير التنفيذي لشركة بتروبارس، حول التعقيدات الفنية لحفر هذا البئر: تم حفر هذا البئر بنجاح في واحدة من أصعب المناطق الجيولوجية في المكمن، على عمق ٤٦٤٠ مترًا، على الرغم من العديد من التحديات والكسور، وذلك بالاعتماد على خبرة المهندسين الإيرانيين، من قبل شركة بسكو، التابعة لمجموعة بتروبارس، وبدعم فعال من شركة بارس للنفط والغاز بصفتها الجهة المنفذة للمشروع. وأضاف: تم تحليل مشاكل الحفر في هذه البئر بعناية وتوثيقها كدروس مستفادة، وذلك للتحكم في وقت الحفر 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، أضفنا أكثر من ٢٤٣ مليون قدم مكعب يوميًا إلى طاقة إنتاج الغاز في البلاد في حقل بارس الجنوبي. وأضاف: بعد إجراء الاختبارات النهائية وعمليات ضخ الأحماض (Acidizing) لغسل الطبقات الإنتاجية، بدأ هذا البئر بالتدفق في ٢٤ أيار/ مايو، وبعد ذلك تم إجراء عمليات تحميض واسعة النطاق وتوصيله بخط الإنتاج على الفور، ووفقاً للخطة دخل البئر دائرة الإنتاج بعد إكمال الاختبارات النهائية.

وقال المدير التنفيذي لشركة بتروبارس: إن هذا البئر يضيف نحو ٦٣/٥ مليون قدم مكعب إلى طاقة إنتاج الغاز في البلاد يوميًا، وهو إجراء فعال في الحد من اختلال توازن الطاقة وزيادة استقرار إمدادات الغاز في البلاد.

وكانت المرحلة الأولى من حقل بارس الجنوبي، وهي المرحلة الأولى من تطوير هذا الحقل الغازي الضخم، قد شغلت سابقاً من قبل شركة بتروبارس في عام ٢٠٠٤ في القسمين البحري والبري.

ميناء أبرين السككي يستقبل أول قطار صيني

وصف «أمير همايون جهاني» المدير العام لميناء أبرين الجاف، المشروع بأنه «نقطة تحول في الصناعة اللوجستية بالبلاد». ويرى أن هذه البنية التحتية السككية تضع طهران في موقع جديد على خريطة النقل الإقليمي، ويمكن أن تصبح مركزاً ثقل لطريق الشرق إلى الغرب.

وقد ضمّ أبرين 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 نيا» خبير النقل والعبور، إلى أن التعقيدات الجمركية تشكل عائقاً رئيسياً، محذراً من أن الازدحام في الموانئ الجنوبية مثل ميناء الشهيد رجائي «إنذار خطير لأمن وكفاءة سلسلة التوريد الوطنية».

الفرص العالمية

إيران ليست مجرد مسار عبوري في ممر الشرق والغرب، بل هي على اعتاب أن تصبح لاعباً لوجستياً نشطاً في آسيا عبر مشاركتها في مشروع الصين العالمي «الحزام والطريق».

وقد اختتم جهاني كلامه برواية استراتيجية «أبرين ليس مجرد ميناء، بل هو مستقبل نقل العاصمة». الآن، صفارة القطار القادم من الصين إلى طهران ليست مجرد حدث رمزي، بل إبدأً لبداية تحول حقيقي في طرق التجارة الإيرانية.

ومع وصول أول قطار صيني، بدأ مسار جديد في الاقتصاد الإيراني، مسار يمكنه، إذا أُدير بحكمة، أن يحوّل إيران إلى أحد أهم اللاعبين في الممرات الدولية.

وصول أول قطار شحن ثقيل من الصين إلى طهران؛ لكن هذه ليست سوى بداية القصة، فمع ارتباط المستثمرين الأجانب، ووجود الشيفرة الجمركية الخاصة، وتوفر البنية التحتية المتطورة، يُشكل ميناء أبرين السككي (بالقرب من طهران) قلب النقل المدمج النابض في إيران؛ فهو مثل استراتيجي بلاعبين دوليين ورؤية عالمية.

مع وصول أول قطار شحن ثقيل من مدينة شيان الصينية إلى ميناء أبرين السككي جنوب غرب طهران، اكتشف فصل جديد من التحولات الكبرى في صناعة النقل في إيران؛ لكن وراء هذا الحدث، تكمن قصة أعمق من مجرد شحنة بسيطة؛ قصة تشكيل مثلث تحويلي بين إيران والمستثمرين الدوليين والبنى التحتية اللوجستية الحديثة.

لم يعد ميناء أبرين الجاف مجرد مشروع محلي؛ فبإمكانه الآن استقبال ٣٠ قطاراً يومياً وأكثر من ١٠٠٠ عربة، ليصبح أحد أهم البنى التحتية اللوجستية في إيران، وقد وفر حتى الآن فرص عمل لـ ٥٠٠ شخص.

الميزة الأساسية هي اتصاله المباشر بميناءي الشهيد رجائي والإمام الخميني (مركز التجارة البحرية الإيرانية في الجنوب)، مما يجعله نقطة محورية في الممرات الدولية.

دور المستثمرين في هذا التحول لا يمكن إنكاره. فقد استثمرت شركتان دوليتان، هما «ترانس إنفست» و«PCFC»، في تطوير هذا الميناء. وساهمت هذه الشراكة في حصول أبرين على شيفرة جمركية خاصة، مما يتيح إمكانية التصدير والعبور المستقل.

ووفقاً للمسؤولين، فقد تم حتى الآن تصدير أكثر من ٥ آلاف طن من هذا الميناء.

