● أخبار قصيرة

رئيس الجمهورية يوجّه بحل مشاكل مستثمري ومنتجي الكهرباء

عُقدت الجلسة الخامسة والثمانون لمجلس الوزراء، صباح الأربعاء، برئاسة الدكتور مسعود بزشكيان. وخلال هذا الاجتماع، طرح الوزراء مواضيع وقضايا مختلفة تتعلق بالأجهزة التنفيذية، كما قدم وزير الطاقة تقريرًا شاملًا عن الإجراءات المتخذة في مجال خفض الاستهلاك وزيادة إنتاج الكهرباء؛ وأوضح العقبات والتحديات القائمة في طريق إنتاج الطاقة. وبعد الاستماع إلى هذا التقرير، أصدر الرئيس بزشكيان التوجيهات اللازمة لتسهيل وحل المشاكل المطروحة. كما تقرر عقد اجتماع الأسبوع المقبل بحضور الأجهزة المعنية وأصحاب المصلحة والمستثمرين برئاسة رئيس الجمهورية، لاتخاذ القرارات النهائية بشأن حل المشكلات الإدارية والمالية في هذا القطاع.

وزير النفط ينفي تراجع مبيعات النفط الإيراني

نفى وزير النفط الإيراني «محسن باك نجاد»، أمس الأربعاء، على هامش اجتماع الحكومة، الادعاءات حول انخفاض مبيعات النفط الإيراني، وقال: إن هذه الادعاءات عارية عن الصحة.

وحول وضع حظر على الميثانول الإيراني، ردّ وزير النفط قائلاً: لم أسمع شيئاً حول الحظر الأمريكي على الميثانول الإيراني. وأضاف بشأن الضغوطات الأمريكية: ترامب يتحدث عن الضغط على إيران، ونحن قادرون على التعامل معه.

وحول الفرق في حجم مبيعات النفط الإيراني في فترة إدارة ترامب الأولى وفترة إدارته والثانية، قال باك نجاد: يؤمن ترامب بالقيود، ونحن أيضاً نؤمن بقدرتنا على تجاوزها، واليوم رفعت الضغوطات عن النفط الإيراني.

منفذ بازركان يشهد قفزة في الترانزيت بنسبة ١٠٠٪

أعلن مدير منفذ بازركان الحدودي بين إيران وتركيا عن تسجيل نمو بنسبة ٩٩٪ في الترانزيت نحو إيران و١٢٧/٦٪ في الترانزيت نحو الخارج عبر هذا المنفذ الحدودي خلال الشهرين الأولين من العام الإيراني الحالي (بدأ في ٢١ مارس/ آذار).

وأعلن إيرج آزادي، الأربعاء، عن تسجيل نمو بنسبة ٩٩٪ في الترانزيت نحو داخل إيران و١٢٧/٦٪ في الترانزيت نحو خارج إيران عبر هذه الحدود خلال الشهرين الأولين من العام الحالي، وقال: خلال هذه الفترة، عبر الحدود ٧/٨٥٨ شاحنة ترانزيت، كما كان هناك ٣٣/٧٩٥ شاحنة نقل في مجال نقل البضائع، مما يشير إلى نمو بنسبة ١٨٪ مقارنة بالعام الماضي.

وأشار آزادي إلى نقل ٢٠١/٤٣١ مسافرًا عبر ٤٩٦ حافلة لنقل الركاب، مؤكدًا أن «الاتجاه التصاعدي للحركة في قطاعي الترانزيت والركاب يظهر بوضوح القدرة العالية لمنفذ بازركان الحدودي لتطوير بنية النقل التحتية والاستثمار في المجال اللوجستي والخدمي والجمركي». ووصف منفذ بازركان بأنه أكبر وأكثر حدود برية إيرانية مع تركيا ازدحامًا، قائلًا: يعمل هذا المنفذ، مع إمكانية الوصول إلى ممرات النقل الدولية، كبوابة لتصدير واستيراد وعبور البضائع بريًا من إيران إلى أوروبا.

محدداً مهاماً لبعض الوزارات والمنظمات..

عارف: إكمال وإنشاء وتطوير الممرات يحقق منافع كبيرة للبلاد

أكّد النائب الأول لرئيس الجمهورية على الأولوية الجادة لإنشاء وتطوير الممرات، خاصة في ضوء تأكيدات قائد الثورة الإسلامية بشأن أهمية طرق المواصلات، وشدد على أن إكمال وإنشاء وتطوير مشاريع الممرات يحقق منافع كبيرة للبلاد.

وأشار الدكتور محمد رضا عارف، أمس الأربعاء خلال اجتماع حول مشاريع الممرات بحضور وزير الطرق والتنمية الحضرية وأمين عام مجلس الوزراء والمتحدث باسم الحكومة والمسؤولين المعنيين، أشار إلى أهمية تطوير وإنشاء مشاريع الممرات في البلاد، وقال: كان ينبغي أن نصل إلى نتيجة بشأن أولوية تنفيذ مشاريع الممرات في وقتٍ أبكر وفي السنوات الماضية؛ لكننا لم نستفد جيدًا من هذه الإمكانية وأهملنا الموقع الجغرافي للبلاد ووقوعها على طريق التواصل بين دول المنطقة.

وأضاف نائب رئيس الجمهورية: بغض النظر عن المجالس العليا في مجال الطرق، ستُعقد اجتماعات محددة ومركزة حول تنفيذ مشاريع الممرات لمراجعة الإجراءات واتخاذ القرارات اللازمة في الحكومة، وذلك لضمان تنفيذ هذه المشاريع بالتعاون مع الأجهزة المعنية وفقًا للجدول الزمني لوزارة الطرق والتنمية العمرانية.

وأكد الدكتور عارف قائلًا: إن إكمال وإنشاء وتطوير مشاريع الممرات يحقق منافع عظيمة للبلاد، ومع تغير الظروف الإقليمية، يجب أن نستفيد إلى أقصى حد من هذه الفرصة.

وأشار إلى أنه لو كنا قد أولينا الاهتمام في السنوات الماضية لإنشاء وتطوير الممرات والعوائد المترتبة عليها، لأمكننا اليوم حل الاختلالات المالية في البلاد، موضحًا: يجب تنفيذ مشاريع الممرات في ظل تطوير العلاقات الإقليمية الجيدة خلال الحكومة الرابعة عشرة مع دول المنطقة وأعضاء اتحاد أوراسيا وغيرها من الإتفاقيات الإقليمية، مع تقليل البيروقراطية إلى أقصى حد، وذلك للاستفادة من مزايا هذه المشاريع لصالح تقدم وتنمية البلاد.

وحدد النائب الأول لرئيس الجمهورية، في هذا الاجتماع، مهامًا لبعض الوزارات والمنظمات فيما يتعلق بمشاريع الممرات.

مشاريع الممرات في الحكومة الرابعة عشرة

من جانبها، قدّمت وزيرة الطرق والتنمية الحضرية، خلال الاجتماع، برنامج مشاريع الممرات في الحكومة الرابعة عشرة، والذي يهدف إلى إكمال الممرات الشمالية-الجنوبية والشرقية-الغربية لتسهيل النقل الداخلي وزيادة الحصة في سوق النقل الدولي؛ بالإضافة إلى توفير الاعتمادات المالية اللازمة لإنجاز هذه المشاريع الضخمة للطرق السريعة والطرق الحرة وسكك الحديد.

وتم خلال الاجتماع أيضًا مناقشة ودراسة واتخاذ القرارات بشأن مشاريع الممرات للطرق الحرة والطرق السريعة وسكك الحديد القابلة للإنجاز والاستفادة منها خلال الحكومة الرابعة عشرة، بما في ذلك برنامج التمويل حتى نهاية فترة الحكومة.

المستشار والمساعد الخاص لرئيس الجمهورية:

توسيع التعامل مع الجيران والنمو الاقتصادي أولوية إيران

أكد المستشار والمساعد الخاص لرئيس الجمهورية أن أولويات الجمهورية الإسلامية الإيرانية في هذه المرحلة تتمثل في «توسيع التعامل الوثيق مع الدول المجاورة، وتعزيز الروابط المصرفية والمالية، وتنمية التعاملات الاقتصادية بهدف تحقيق نمو اقتصادي والوصول إلى نمو جماعي». وأوضح محمد نوري، أمس الأربعاء، خلال المؤتمر الدولي الثاني للتعاون الاقتصادي بين منظمة التعاون الاقتصادي «إيكو» ودول أوراسيا في اليوم الأول من المؤتمر الدولي للاستثمار في محافظة آذربايجان الغربية (شمال غرب البلاد): ما نسعى إليه هو تطوير العلاقات الاقتصادية القائمة على طريق الحرير الذي يربط الصين بأوروبا، وهو مسار اقتصادي بالغ الأهمية، وإذا تعاونت جميع الدول معًا، فسيعود هذا الطريق إلى الازدهار وسيستفيد الجميع من مزاياه.

وقال نوري: تمتلك جميع الدول الواقعة على هذا الطريق ودول المنطقة إمكانات اقتصادية كبيرة يمكنها من خلال علاقات اقتصادية أوثق أن تهيئ الظروف لنهضة المنطقة. وأضاف: لإحياء هذا المشروع، نحتاج إلى تفاعل وتعاون مستمر، وقد تم تهيئة الأرضية اللازمة لهذا التعاون داخل البلاد، حيث أن الممرات من الشرق إلى الغرب ومن الشمال إلى الجنوب والسياسات التي تم وضعها مؤخراً لإكمال الطرق وسكك الحديد ستكون فعالة جداً. وأشار المستشار والمساعد الخاص لرئيس الجمهورية إلى أن منطقة ماكو الحرة تمتلك جميع الإمكانات اللازمة لتصبح منطقة تجارية ذكية، موضحاً: تم وضع سياسات تجارية حرة جيدة في هذه المنطقة، كما أن الروابط الإقليمية والجوار مع عدة دول مجاورة والقدرة على إقامة تبادلات حدودية تشكل جميعها أرضية لتحولها إلى منطقة تجارية ذكية.

حجم التجارة بين إيران و«إيكو»

من جانبه، أعلن أمين المجلس الأعلى للمناطق الاقتصادية الحرة إن حجم التجارة بين إيران ودول منظمة التعاون الاقتصادي «إيكو» يبلغ ٢٨ مليار دولار، ويمكن زيادتها من خلال إلغاء الرسوم الجمركية.

وقال رضا مسرور، يوم أمس، خلال المؤتمر: إنه في العالم الحالي، أفسحت الإقليمية الطريق للعولمة، وهذا قد يكون في مصلحة الدول الأعضاء في منظمة التعاون الاقتصادي. وأضاف: من الضروري إنشاء صندوق لتنمية البنية التحتية بين الدول الأعضاء في منظمة التعاون الاقتصادي.

وأكد أمين المجلس الأعلى للمناطق الحرة أن التنمية المستدامة في جميع الدول الأعضاء في منظمة التعاون الاقتصادي تتطلب المزيد من التصميم والتقارب؛ مضيفاً: إحدى مزايا هذه المنطقة هي وجود دول شاسعة مثل روسيا وتركيا، والتي يمكن أن تزيد من حجم التبادلات الاقتصادية. وتابع: يمكن للدول الأعضاء في منظمة التعاون الاقتصادي أن تخطط معاً بشأن قضايا اقتصادية محددة وتعقد اجتماعات متعددة بمشاركة الأعضاء.

وقال مسرور: إن العالم يتغير، وقد بدأ هذا التغيير في عام ٢٠١٦، ويمكن للدول الأعضاء في منظمة التعاون الاقتصادي أن تستفيد إلى أقصى حد من هذه الفرصة. وأضاف: إنه ينبغي دراسة الحواجز الاستثمارية في البلدان الأعضاء في منظمة التعاون الاقتصادي بعناية، وينبغي للدول أن تتعاون مع بعضها البعض في هذا الصدد.

وانطلقت، أمس الأربعاء، فعاليات المؤتمر الأول لفرص الاستثمار في محافظة آذربايجان الغربية بمشاركة العشرات من الضيوف من إيران والعديد من الدول المجاورة.

مسؤول: حجم التجارة بين إيران ودول منظمة التعاون الاقتصادي يبلغ ٢٨ مليار دولار

طهران وبكين تكسران دائرة الضغوط الغربية

في حين أصبحت المضائق البحرية الحيوية مثل هرمز وملقا والسويس نقاطاً حساسة للغرب للضغط على منافسيه الجيوسياسيين، فتحت إيران والصين طريقاً جديداً لتجاوز ممرات واشنطن التقييدية من خلال الاستفادة من اتصال مباشر بسكك الحديد؛ وهو الطريق الذي يمكن أن يغير تماماً قواعد اللعبة في التجارة العالمية.

في ٢٥ مايو/ أيار ٢٠٢٥، دخل أول قطار بضائع من مدينة شيآن الصينية إلى ميناء أبرين الجاف في إيران، ليبدأ رسميًا الاتصال السككي المباشر بين البلدين. يُمثل الطريق البري، الذي يُقلل وقت العبور من ٣٠ - ٤٠ يومًا بحرًا إلى حوالي ١٥ يومًا برًا، نقطة تحول في العلاقات الاقتصادية والاستراتيجية بين طهران وبكين.

ونظرًا لتزايد عدم الاستقرار في ممرات الشحن البحري الرئيسية، بما في ذلك البحر الأحمر ومضيقي ملقا والسويس، يبرز هذا الربط بسكك الحديد كخيار أكثر أمانًا ومرونة. وقد استخدم الغرب خاصة الولايات المتحدة، بهيمنته العسكرية على الممرات المائية الرئيسية، الضغط البحري مرارًا وتكرارًا كأداة لتقييد تدفقات الطاقة والتجارة الإيرانية.

في ظل هذه الظروف، لا يقتصر دور خط سكة الحديد بين الصين وإيران، باعتباره شريانًا حيويًا على الطريق بين الشرق والغرب، على تقليص الوقت والتكاليف فحسب، بل يلعب أيضًا دورًا هامًا في تجاوز هذه الاختناقات الاستراتيجية. ويُعدّ هذا الممر جزءًا من الخطة الكبرى لمبادرة الحزام والطريق (BRI)، التي انضمت إليها طهران رسميًا عام ٢٠١٩.

وفي الوقت الذي تعثرت فيه المفاوضات النووية وعادت فيه أميركا إلى سياسة «الضغط الأقصى»، أصبح هذا التعاون في مجال سكك الحديد أداة فعالة لمواجهة العزلة الاقتصادية المفروضة على إيران.

ووفقًا لخبير النقل والمواصلات «مهدي باقري»، يُمكن أن يُمثل هذا الممر البري بديلاً هامًا للطرق البحرية المحفوفة بالمخاطر، وحتى لمشاريع مثل ممر الهند والشرق الأوسط وأوروبا (IMEC)، الذي يُنفذ بدعم من أميركا و«إسرائيل».

ويتزايد التركيز الإقليمي على إنشاء شبكة سكك حديد عابرة للقارات، وفقًا لاجتماع عُقد مؤخرًا في طهران لمسؤولي النقل بسكك الحديد من الصين وإيران وكازاخستان وأوزبكستان وتركمانستان وتركيا. ويُمثل هذا الاجتماع دليلًا واضحًا على عزم طهران على ترسيخ مكانتها كجسر بري أوراسي في النظام العالمي الجديد.

وتسعى إيران إلى تطوير البنية التحتية لتعزيز التجارة مع شرق آسيا والخليج الفارسي، وحتى أفريقيا، باستخدام ميناء أبرين الجاف وربطه بالطرق البحرية الدولية.

في غضون ذلك، تُولي الصين، التي ركزت سابقًا بشكل كبير على الطرق الباكستانية واستثمرت ٦٠ مليار دولار في الممر الاقتصادي الصيني الباكستاني (CPEC)، اهتمامًا أكبر الآن للموانئ الإيرانية مثل بندرعباس (جنوب البلاد)، نظرًا للاستقرار الداخلي النسبي الذي تتمتع به إيران.

يتجلى تضارب المصالح بين الهند والصين جليًا في هذا المسار. فالتنافس بين هاتين القوتين الآسيويتين على النفوذ في موانئ إيران الجنوبية وضع طهران في موقف يسمح لها باستغلال هذا التنافس لصالحها.

وتأتي خطوة الصين لفتح قنصلية في بندرعباس ردًا على تحركات الهند في تشابهار، وتُظهر إعادة رسم المحاور الجيوسياسية.

وفي نهاية المطاف، فإن خط سكك الحديد المباشر بين الصين وإيران ليس مجرد مشروع عبور، بل خطوة مهمة في إعادة تعريف علاقات القوة في المنطقة؛ وهو مسار قد يُسهم في إضعاف سياسات العقوبات الغربية وتعزيز التحالفات الناشئة في الشرق.