

رئيس الجمهورية خلال اجتماع منظمة التخطيط والميزانية:

ينبغي صياغة الميزانية بما يوفر دعمًا أكبر للشرائح الضعيفة



الإدارية في وزارة الصحة، ودعا إلى دمج المؤسسات الموازية في جميع المؤسسات الحكومية.

أهمية حماية حقوق الفقراء

وفي جزء آخر من حديثه، أكد الرئيس بزشكيان على ضرورة منح كل فرد حصته من الدعم بالقيمة الحقيقية، وشدد على أهمية حماية حقوق الفقراء فيما يتعلق بالسلع المستوردة إلى البلاد. بعملة تفضيلية مدعومة من الدولة. وفي إشارة إلى مبدئين مهمين في رؤيته وأسلوب إدارته، قال: إذا أردنا تقديم الدعم، فيجب أولًا توزيعه بشكل عادل، وثانيًا، إيلاء المزيد من الاهتمام للشرائح الاقتصادية الدنيا.

وفي الختام، دعا رئيس الجمهورية المعنيين بصياغة الميزانية، إلى تلبية مطالب الشعب وعدم تركه فريسة للضغوط الاقتصادية.

تحسين أداء الميزانية. وصرح الرئيس بزشكيان قائلاً: في الواقع، تعتمد عملية إعداد الميزانية الحالية على التكاليف، بينما ينبغي تخصيص الميزانية بناءً على الحسابات الفنية للمشروع أو الخدمة، مما يمنع هدر الموارد. لدى الحكومة الكثير من المرافق والموارد التي لا تُستغل على النحو الأمثل. وأضاف: ينبغي على الحكومة وجميع الأجهزة الحكومية السعي لحل المشكلات والإنفاق وفقًا لاحتياجات كل حالة، بينما تُتأكد اليوم في منظومة الحكم العديد من النفقات دون حل أي من مشاكل الشعب أو تحقيق نتائج ملموسة للبلاد.

وأكد رئيس الجمهورية على أهمية استراتيجية التكامل ومنع العمل الموازي في تحسين استخدام الموارد، وشرح مفهوم التكامل داخل المؤسسة وخارجها، مستشهدًا بخبراته

أكد رئيس الجمهورية الإسلامية الإيرانية، الدكتور مسعود بزشكيان، على ضرورة صياغة الميزانية بما يوفر دعمًا أكبر للشرائح الضعيفة والاقتصادية الدنيا.

جاء ذلك في تصريح للرئيس بزشكيان خلال حضوره اجتماع منظمة التخطيط والميزانية مساء الأربعاء، وأطلع عن كُتب على عملية التخطيط المتعلقة بميزانية العام الإيراني القادم ١٤٠٥ هـ.ش (يبدأ في ٢١ آذار/ مارس ٢٠٢٦).

وفي هذا الاجتماع، الذي عُقد بحضور مدير مكتب رئيس الجمهورية، ورئيس لجنة التخطيط والميزانية، ووزير الاقتصاد والمالية، ومجموعة من رؤساء اللجان البرلمانية، أكد الرئيس بزشكيان على أهمية إعداد ميزانية عملائية، وانتقد الإجراءات المتبعة في إعداد ميزانية البلاد، مشددًا على ضرورة

مستفيدة من موقعها الجغرافي المتميز في منطقة غرب آسيا

إيران تعلن استعدادها لتطوير النقل متعدد الوسائط مع دول المنطقة



الرقم إلى ٤٠ مليون طن. وأضافت: إن الأهداف التي تم تحديدها مع الدول الأعضاء في منظمة التعاون الاقتصادي في شرق بحر قزوين لتحقيق ٢٠ مليون طن ترانزيت وفي غرب بحر قزوين للوصول إلى ١٥ مليون طن هي أهداف، إذا تحققت، يمكن أن تخلق تحولاً هائلاً في مجال التجارة والترانزيت في منطقة منظمة التعاون الاقتصادي.

وأعربت وزيرة الطرق والتنمية الحضرية عن امتنانها لحكومة تركمانستان لاستضافتها هذا الاجتماع، ومنظمة الأمم المتحدة والدول النامية غير الساحلية وأمانة منظمة التعاون الاقتصادي على التنظيم الناجح لهذا الحدث الإقليمي المهم في مدينة آوارة في تركمانستان، وأعربت عن أملها في أن تُعزز إنجازات هذا الاجتماع التعاون بين الأعضاء في مجال النقل والترانزيت.

وصرحت قائلة: إن مسارات الطريق السريع الآسيوي في أراضي جمهورية إيران الإسلامية، بالإضافة إلى اتصالها بالنقاط الحدودية لتركمانستان وأذربيجان، تتصل أيضًا بالموانئ الشمالية لإيران ثم تنتهي في الموانئ الجنوبية للبلاد في الخليج الفارسي وبحر عمان. وبالتالي، فإن ربط شبكات الطرق السريعة للدول الأعضاء في منظمة التعاون الاقتصادي يوفر هذه الفرصة للدول غير الساحلية للوصول إلى الأسواق الدولية عبر المياه المفتوحة.

وأشارت وزيرة الطرق إلى أن التعاون في مجال الترانزيت في منطقة منظمة التعاون الاقتصادي قد تسارع في السنوات الأخيرة، وقالت: في هذا الصدد، حققت جمهورية إيران الإسلامية ٢٠ مليون طن ترانزيت العام الماضي، ووفقًا لخطة التنمية الاقتصادية السابعة، يجب أن يصل هذا

عمل منظمة التعاون الاقتصادي للنقل والترانزيت (TTFA) على تطبيق آليات النقل متعدد الوسائط. وأضافت: في هذا الصدد، وبمبادرة من جمهورية إيران الإسلامية، أعدت وثيقة لتطوير النقل متعدد الوسائط بعنوان «تعليمات تطبيق النقل متعدد الوسائط لمنظمة التعاون الاقتصادي»، وأمل أن تتمكن من وضع اللامسات الأخيرة على هذه الوثيقة وتنفيذها بعقد الاجتماع الأول للجنة النقل متعدد الوسائط التابعة لمجلس تنسيق النقل والترانزيت في منظمة التعاون الاقتصادي في أقرب وقت ممكن.

وقالت الوزيرة صادق: سيُمثل هذا الإجراء بلا شك خطوة كبيرة نحو وصول الدول غير الساحلية الأعضاء في منظمة التعاون الاقتصادي إلى طرق النقل والترانزيت الدولية، مستفيدة من قدرات الدول الساحلية الأعضاء في منظمة التعاون الاقتصادي. وصرحت بأن من أهم القدرات لربط دول منظمة التعاون الاقتصادي غير الساحلية بالمياه المفتوحة استخدام القدرات المشمولة في اتفاقية شبكة الطرق السريعة الآسيوية، واتفاقية سكك الحديد عبر آسيا، واتفاقية الموانئ الجافة للجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ التابعة للأمم المتحدة (الإسكاب)، وأضاف: جميع الدول الأعضاء في منظمة التعاون الاقتصادي تقريبًا أعضاء في هذه الاتفاقيات الثلاث. وطلبت الوزيرة صادق من أمانة منظمة التعاون الاقتصادي وضع الخطط اللازمة، بالتعاون مع أمانة الإسكاب، للاستفادة القصوى من هذه الاتفاقيات لمساعدة الدول غير الساحلية.

يمثل نقطة تحول في ربط الدول غير الساحلية بالأسواق الدولية؛ وفي هذا الصدد، أقرت أن تعقد أمانة منظمة التعاون الاقتصادي اجتماعات مستمرة على مستوى الخبراء والفنيين والتجارين لضمان انتظام حركة قطارات الترانزيت في ممرات المنظمة، ونشر النتائج باستمرار.

كما أشارت وزيرة الطرق إلى أنه، بمبادرة من الجمهورية الإسلامية الإيرانية، تم إعداد وتجميع وثيقة بعنوان «بوابة منظمة التعاون الاقتصادي المشتركة» بهدف تمكين الدول غير الساحلية الأعضاء في المنظمة من الوصول إلى المياه المفتوحة، وتزويد الدول الساحلية بمرافق بحرية وموانئ خاصة وخصوصيات لهذه الدول. وتابعت: في هذا الصدد، من المتوقع أن تهيئ أمانة منظمة التعاون الاقتصادي، بالتعاون مع الدول الأعضاء وشركاء أمانة الأمم المتحدة للدول غير الساحلية، الأرضية اللازمة لتنفيذ هذه الوثيقة المهمة في أقرب وقت ممكن.

وقالت وزير الطرق والتنمية الحضرية: أنه من أجل تعزيز أنشطة الترانزيت في منطقة منظمة التعاون الاقتصادي، فإن جمهورية إيران الإسلامية مستعدة لتوفير التسهيلات اللازمة للدول غير الساحلية الأعضاء في منظمة التعاون الاقتصادي للتعاون اللوجستي في ميناء تشابهار (جنوب شرق) وميناء الشهيد رجا (جنوب) وموانئ أخرى. وصرحت قائلة: إن تطوير النقل متعدد الوسائط يُعدّ أساسًا لتطوير التعاون في مجال النقل والترانزيت مع الدول غير الساحلية الأعضاء في منظمة التعاون الاقتصادي؛ ولحسن الحظ، فقد نصّت اتفاقية إطار

التعاون الاقتصادي عُقد في طهران بنجاح ومشاركة واسعة وحضور رفيع المستوى من أعضاء المنظمة، وقالت: لقد أقرّ الأعضاء القرارات الرائدة في هذا الاجتماع. ومن بين القرارات المهمة التي اتُخذت خلال هذا الاجتماع إيلاء المزيد من الاهتمام لتطوير النقل والترانزيت، مع التركيز على ربط الدول غير الساحلية الأعضاء في منظمة التعاون الاقتصادي بالدول الساحلية. لذلك، أعتقد أن عقد هذه الحلقة النقاشية يُمثل فرصة قيمة ومنصة لتنفيذ قرارات منظمة التعاون الاقتصادي في هذا المجال.

وصرحت وزيرة الطرق قائلة: إن جمهورية إيران الإسلامية، مستفيدة من موقعها الجغرافي المتميز في منطقة غرب آسيا، وإمكانية الوصول إلى المياه المفتوحة عبر الخليج الفارسي وبحر عمان والمحيط الهندي، وامتلاكها أكثر من ٢٥٠ ألف كيلومتر من الطرق، و١٥ ألف كيلومتر من سكك الحديد، و١٦ ميناء تجاريًا في شمال وجنوب البلاد، وكونها تقع عند تقاطع ممرات الشمال والجنوب والشرق والغرب، فهي مستعدة لمشاركة قدراتها مع أعضاء منظمة التعاون الاقتصادي، خاصة الدول غير الساحلية، من أجل لعب دور بناء في تحقيق أهداف وبرامج المنظمة.

وأشارت صادق إلى أنه خلال الاجتماع الثالث عشر لوزراء النقل في طهران، تم إطلاق قطار منظمة التعاون الاقتصادي على طريق تركيا وإيران وتركمانستان وأكمل رحلته بنجاح في أراضي الدول الثلاث، وقالت: إن هذا القطار، الذي يندرج في إطار مشروع قطار ممر ألماني - طاشقند - عشق آباد - طهران - إسطنبول،

أعلنت وزيرة الطرق والتنمية الحضرية استعداد إيران لتقديم التسهيلات اللازمة للدول غير الساحلية الأعضاء في منظمة التعاون الاقتصادي (ECO)، وقالت: إن إحدى سبل تطوير التعاون في مجال النقل والترانزيت مع الدول غير الساحلية الأعضاء في منظمة التعاون الاقتصادي هو تطوير النقل متعدد الوسائط.

وقالت فرزانة صادق، الأربعاء، في كلمة ألققتها في اجتماع الدول غير الساحلية في تركمانستان: أولًا، أود أن أشكركم على عقد هذا الاجتماع المهم كمبادرة مهمة لتعزيز التقارب بين الدول غير الساحلية الأعضاء في منظمة التعاون الاقتصادي والدول الساحلية. إنني على ثقة بأن النتائج الإيجابية لهذا الاجتماع ستؤدي إلى تطوير الترانزيت والتجارة بين الدول الأعضاء في منظمة التعاون الاقتصادي. كما أقدم بالشكر لجهود حكومة تركمانستان، بصفتها الدولة المضيفة، والأمين العام لمنظمة التعاون الاقتصادي على تنظيم هذا الاجتماع على أكمل وجه.

وتابعت وزيرة الطرق قائلة: إن أساس التعاون في إطار منظمة التعاون الاقتصادي، خاصة بناء على معاهدة إزمير باعتبارها الوثيقة التأسيسية لهذه المنظمة، هو تطوير التعاون في مجال النقل العابر (الترانزيت) وتجارة النقل، ولا شك أن تعزيز التعاون بين الدول الأعضاء السبع في هذه المنظمة غير الساحلية والدول الساحلية من أهم أولوياتها، وينبغي التخطيط لبناء القدرات الفنية والتجارية على هذا الأساس.

وأشارت الوزيرة صادق إلى أن الاجتماع الثالث عشر لوزراء النقل في الدول الأعضاء في منظمة

عبر إيران.. طريق الصين-أوروبا يتقلّص إلى النصف

على الجوانب الاقتصادية فحسب، بل إن إنشاء مسار أسرع وأكثر أمانًا لنقل البضائع يُساعد أيضًا في تقليل انبعاثات غازات الاحتباس الحراري؛ لأن الشحن بسكك الحديد له بصمة كربونية أقل من الشحن البحري والجوي، وهو في هذا الصدد يتماشى أيضًا مع أهداف التنمية المستدامة.

أخيرًا، لا يُعدّ هذا الانفتاح إنجازًا لوجستيًا ونقلًا فحسب، بل يُمثل أيضًا رمزًا واضحًا للتحول في خريطة العلاقات والتجارة الإقليمية والدولية، لاسيما في ظل مجموعة «بريكس».

ومع تقدم المشاريع ذات الصلة، من المتوقع أن يشهد التعاون بين إيران والصين توسعًا في مختلف المجالات، وأن تُعزز إيران مكانتها كمركز اقتصادي وترانزيتي في المنطقة.

سكك الحديد أحد أهم مشاريعها. وابتعادًا للخبراء، بإمكان هذا التعاون أن يلعب دورًا حيويًا في توطيد التفاعلات الاقتصادية والجغرافية بين البلدين، بل وحتى على مستوى المنطقة ككل، وسيدفع البلدين نحو التكامل السياسي والاقتصادي والأمني.

من ناحية أخرى، يُمثل خط سكك الحديد هذا فرصة مهمة لإيران لتصبح مركزًا إقليميًا للنقل العابر (الترانزيت). سيجذب موقع إيران في ممر النقل بين شرق آسيا وأسواق غرب آسيا وأوروبا استثمارًا جديدًا وتُطوّر البنية التحتية اللوجستية المحلية. كما يُمكن أن يُساعد تطوير هذه الطرق في ازدهار الموانئ البرية والبحرية الإيرانية، وزيادة طاقة البلاد في التصدير والاستيراد؛ لكن فوائد سكك الحديد لا تقتصر

التجارة تنافسية. ومن أهم مميزات هذا الممر أنه يجتاز أماكن كانت تُعرف سابقًا بأنها اختناقات في طرق التجارة الدولية بسبب القيود الجغرافية والسياسية. ومن خلال إزالة هذه النقاط الحساسة، يزيد خط سكك الحديد الجديد هذا بشكل كبير من أمن واستدامة توريد البضائع ويضمن تسليم المنتجات في الوقت المناسب.

يُعدّ خط سكك الحديد هذا رمزًا للتعاون السياسي والاقتصادي العميق بين البلدين، والذي نال مكانته بعد توقيع اتفاقية شاملة مدتها ٢٥ عامًا بين إيران والصين في عام ٢٠٢١.

في هذه الاتفاقية، وُضعت مشاريع البنية التحتية والطاقة والتجارة على جدول الأعمال المشترك، ويُعدّ مشروع

الجاف (قلب سكك الحديد في إيران) بالقرب من طهران.

يُمثل هذا الخط السككي نقطة تحول في ربط القارة الآسيوية بالغرب، ويوفر فرضًا هائلة لتعزيز سرعة وأمان نقل البضائع التجارية.

ووفقًا لمهدي باقري، خبير الشحن والترانزيت، فإن خط سكك الحديد المذكور، الذي يُعدّ جزءًا من استراتيجية الشحن العامة بين الشرق والغرب ومبادرة الحزام والطريق الصينية، قد قلص الوقت المستغرق لنقل البضائع من حوالي ٣٠ يومًا عن طريق البحر إلى نصف ذلك، أي ١٥ يومًا فقط.

وأضاف: هذا يعني وفورات كبيرة في الوقت والتكلفة لنقل البضائع مثل المعدات الصناعية والمعادن ومنتجات الطاقة المتجددة، ويجعل



النقل والتجارة الإقليميين بتدشين أول قطار شحن من مدينة شيان الصينية (مركز الشحن في الشرق) إلى ميناء أبرين

تمّ مؤخراً وبشكل رسمي تشغيل خط سكة حديد جديد ترانزيت بين الصين وإيران، محدثًا نقلة نوعية في مجال