● أخبار قصيرة

بدء تشغيل البئر الرابعة في حقل بارس الجنوبي

أعلنت شركة تطوير حقل بارس الجنوبي عن دخول البئر الرابعة ضمن مشروع حفر آبار الإنفيل مرحلة الإنتاج، ما أسهم في رفع إنتاج الغاز من الحقل المشترك بسعة ١/٨ مليون متر مكعب يومياً.

وأعلن مدير مشروع حفر الآبار داخل الحقول في حقل بارس الجنوبي، أن البئر الرابعة في المرحلة الحدودية ١٩ دخلت مرحلة الإنتاج بعد حفرها حتى عمق يقارب أربعة آلاف متر، وأشار إلى أن البئر الإنتاجية السادسة في المنصة SPD19B التي حفرتها شركة الحفر الشمالية الوطنية، أضافت نحو ١/٨ مليون متر مكعب يومياً إلى الإنتاج الحالي.

وقال شبير نبوي: أنه خلال الأشهر الثمانية الماضية تم تشغيل أربعة آبار جديدة في الحقل، ما زاد إنتاج الغاز بنحو سبعة ملايين متر مكعب يومياً؛ موضحاً أنه حتى نهاية العام سيتم حفر أربعة آبار أخرى على الأقل.

إيران السادسة عالميًا في إنتاج الإسمنت

أفاد أستاذ في جامعة خواجه نصيرالدين الطوسي بأن إيران، بإنتاج سنوي يبلغ ٧٢ مليون طن من الإسمنت، حققت المرتبة السادسة عالميًا في إنتاج هذه المادة.

وصرح حسن قاسم زاده: تمتلك إيران طاقة إنتاجية تبلغ ٩٠ مليون طن، ويبلغ إنتاجها السنوي الفعلي من ٧٠ إلى ٧٢ مليون طن، مما أهلها لاحتلال المرتبة السادسة عالميًا في إنتاج الإسمنت. وأشار إلى أن "الخرسانة هي ثاني أكثر المواد استهلاكًا في العالم بعد الماء، حيث يبلغ الاستهلاك العام السنوي من الخرسانة ٤ أطنان، ونشهد استهلاكًا سنويًا يبلغ ٥٢٥ كيلوغرامًا من الإسمنت لكل فرد في العالم، وهو رقم كبير جدًا". وتابع: بلغ إجمالي إنتاج الإسمنت في العالم في عام ٢٠٢٤ حوالي ٤ مليارات طن، واحتلت إيران المرتبة السادسة عالميًا بإنتاج ٧٢ مليون طن.

تدابير جديدة لحل مشكلة الشاحنات المتوقفة في الأراضي التركية

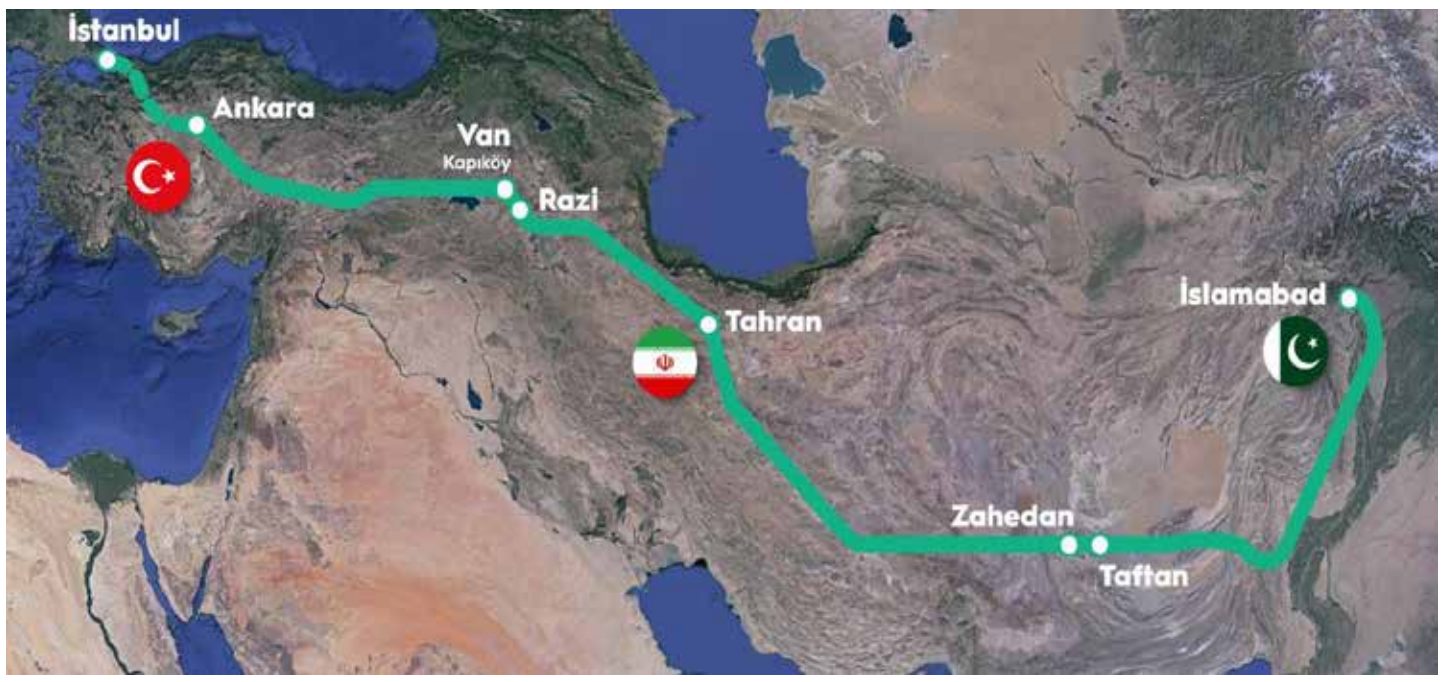
في أعقاب قرار مجلس الوزراء والمراسلات الأخيرة بين جمارك الجمهورية الإسلامية الإيرانية والجمارك التركية، بادرت الجمارك الإيرانية باتخاذ تدابير جديدة لحل مشكلة الشاحنات المستوردة المتوقفة في الأراضي التركية.

وتقرر، بالتشاور مع المدير العام للجمارك الإيرانية وباستخدام الدبلوماسية الاقتصادية، أن يتوجه المدير العام لجمارك بازركان إلى الجمارك التركية في غوربلاغ، مصطحبًا معه الوثائق والأدلة ذات الصلة، لدراسة مشكلة توقف الشاحنات المستوردة والعقبات التي نشأت، وذلك لتحديد الوضع النهائي للشاحنات الموجودة في غوربلاغ.

ويهدف هذا الإجراء إلى تسريع عملية معالجة وإزالة العقبات في إطار قرار مجلس الوزراء لتسريع دخول الشاحنات المتوقفة في غوربلاغ إلى دورة النقل الدولي.

سيحوّل إيران إلى محور التجارة البرّية بين الشرق والغرب

ولادة أضخم شريان سككي بالقرن الحادي والعشرين في آسيا



مع تقارب التعاون السككي بين إيران وباكستان وتركيا والصين، توشك قارة آسيا على تشكيل ممر تاريخي عملاق؛ طريق يمكن أن يحدث تحولاً في وقت وتكلفة نقل البضائع بين جنوب آسيا وغرب آسيا وأوروبا، ويحول إيران إلى محور التجارة البرية بين الشرق والغرب.

توشك قارة آسيا على تجربة تحول جديد في خريطة نقلها. التعاون المتزايد بين إيران وباكستان وتركيا في إطار الممر السككي "إسلام آباد-طهران-إسطنبول" (ITI) وإمكانية ربطه بمشروع "الممر الاقتصادي الصيني - الباكستاني" (CPEC) يبشر بتشكيل ممر عملاق يمتد من المحيط الهندي إلى أوروبا. وقد تقرر مؤخرًا في مؤتمر "إسلام آباد" أن يبدأ تشغيل قطار "إسلام آباد-طهران-إسطنبول" مرة شهريًا اعتبارًا من ديسمبر/كانون الأول ٢٠٢٥.

تفاصيل الممر ومساره

يمتد ممر "إسلام آباد - طهران - إسطنبول" بطول يقارب ٦٥٠٠ كيلومتر، مبتدئًا من إسلام آباد، عابرًا كويتة وزاهدان، مارًا بطهران وتبريز، ثم يدخل إلى الأراضي التركية عبر معبر رازي الحدودي. هذا الطريق، الذي كان مطروحًا في وثائق منظمة التعاون الاقتصادي (ECO) منذ عقود، يخرج الآن من مرحلة المخططات الورودية ويدخل حيز التنفيذ.

المحورية الإيرانية والربط مع الموانئ

يتم السعي لإحياء هذا الخط الحديدي في وقت تحتل إيران موقعًا مركزيًا في هذه المعادلة. فأكثر من ٢٦٠٠ كيلومتر من مسار الممر يمر عبر الأراضي الإيرانية، ومع استكمال مشروع سكة حديد تشابهار–زاهدان، ستتاح إمكانية الربط المباشر لهذا الطريق بالمياه الحرة للمحيط الهندي. في هذه الظروف، يمكن لميناء تشابهار أن يصبح نقطة التقاء الممرين "إسلام آباد-طهران-إسطنبول" و"الممر الاقتصادي الصيني - الباكستاني"، وأن يلعب دورًا محوريًا في نقل البضائع من جنوب آسيا إلى غرب آسيا وأوروبا.

إتفاقيات جديدة وإرادة سياسية

إستنادًا إلى الاتفاق الجديد بين الدول الثلاث في اجتماع "إسلام آباد" الأخير بحضور الأمين العام لمنظمة التعاون الاقتصادي، تقرر أن يسير قطار بضائع واحد على الأقل شهريًا على هذا الطريق. على الرغم من أن القدرة الفعلية لهذا الممر لا تزال بعيدة عن الطاقة الإمكانية البالغة خمسة ملايين طن سنويًا، إلا أن الخطوات الأخيرة تشير إلى تشكل إرادة جديدة للاستفادة المنتظمة من هذا الطريق.

المزايا التنافسية والتحول اللوجستي

تتمثل الميزة الرئيسية لهذا الشريان السككي في توفير ملحوظ في وقت وتكلفة النقل، إذ تستغرق الرحلة البحرية الحالية بين كراتشي ومرسين في تركيا حوالي ٤٥ يومًا؛ لكن مع تفعيل ممر "إسلام آباد-طهران-إسطنبول"، يمكن قطع نفس المسافة في ١٢ إلى ١٤ يومًا فقط. مثل هذا التحول يمكن أن يحدث ثورة في خريطة التجارة البرية في آسيا ويزيد من القدرة التنافسية للمنطقة في مواجهة الطرق الأوروبية والبحرية.

التحديات والعقبات

مع ذلك، فإن طريق التطور لا يخلو من التحديات. فاختلاف عرض السكة بين إيران وباكستان، وقلة عربات النقل في منطقة بلوشستان، وضعف البنية التحتية الجمركية عند معبر ميرجاوة الحدودي، تُعدّ من العوائق الهامة أمام تحقق هذا المشروع بالكامل.

التوقعات المستقبلية والدور الإستراتيجي

يعتقد الخبراء أنه إذا تمكنت إيران من إشراك مصالح الشركاء الثلاثة الآخرين، يعني الصين وباكستان وتركيا، في هذا الطريق في وقت واحد، فلن يخلق هذا الممر مصدر دخل مستدام غير نفطي لإيران فحسب، بل سُيثبت موقع إيران الإستراتيجي كـ"جسر آسيا البرّي".

مستقبل التجارة الإقليمية

في حال تحقق الربط بين ممر "إسلام آباد-طهران-إسطنبول" و"الممر الاقتصادي الصيني - الباكستاني"، سيرسم خريطة جديدة للتجارة البرية في القارة العجوز؛ خريطة تعود فيها إيران من الهامش إلى المركز، ويصبح تشابهار بوابة دخول الشرق إلى الغرب؛ ولادة ممر عملاق آسيوي يمكن أن يعيد كتابة التوازن الجيواقتصادي في العالم.

يمكن لميناء تشابهار أن يصبح نقطة التقاء الممرين "إسلام آباد-طهران-إسطنبول" و"الممر الاقتصادي الصيني-الباكستاني"، وأن يلعب دورًا محوريًا في نقل البضائع من جنوب آسيا إلى غرب آسيا وأوروبا

على المستويين الوطني والدولي

تحويل مدينة مطار الإمام الخميني(رض) إلى مركز لوجستي متقدم

قال مدير مدينة مطار الإمام الخميني(رض): إن مجموعة الإمكانيات الموجودة جعلت مدينة مطار الإمام الخميني(رض) واحدة من النقاط الرئيسية في البلاد لتطبيق الخدمات اللوجستية المتقدمة.

وأشار رامين كاشف آذر، السبت، في لقاء مع الصحفيين وعلى هامش حفل توقيع مذكرة التفاهم بين مدينة طهران اللوجستية مع سكك حديد جمهورية إيران الإسلامية، إلى قدرات الشركات المحلية في تطوير التعاون الدولي، وأضاف: تتمتع العديد من شركاتنا بالقدرة اللازمة على التطور؛ لكن للأسف، بسبب العقوبات القاسية والظالمة المفروضة على البلاد، ربما تراجعت بعض قدراتنا وفرصنا. وأضاف: على الرغم من هذه الظروف، يجب ألا يضيع شعبنا فرصه. شعارنا هو الحفاظ على فرص الشعب بكل الوسائل، ومن خلال الشراكات مع الشركات الدولية وتطوير التعاون، يجب توفير وصول أكبر للناس إلى وجهات عالمية عبر النقل الجوي.

وقال كاشف آذر: تتوفر الآن رحلات جوية عديدة إلى روسيا والصين، وتسيّر الشركات الصينية رحلات يومية منتظمة إلى وجهات آسيوية مختلفة، وقد أتاح هذا الوضع لإيران فرصة عظيمة للاستفادة من سعة الرحلات الجوية العديدة إلى جنوب شرق آسيا والصين. وأضاف: تُعدّ أسواق الصين وجنوب شرق آسيا أسواقًا كبيرة ومتنامية، ويمكنها أن تلعب دورًا هامًا في تطوير حركة الشحن والركاب في البلاد. حاليًا، تُسيّر رحلات جوية منتظمة إلى دول الخليج الفارسي وتركيا والإمارات والعراق، ونخطط لزيادة الرحلات الجوية إلى الدول المجاورة. كما ينبغي تغطية المناطق التي لا تصل إليها شركات الطيران المحلية مباشرة من خلال تعاون جديد، لتوسيع شبكة رحلات البلاد.

وبشأن ضرورة تشكيل كيان قانوني ثالث للعمل في مدينة لوجستية، قال رئيس مدينة مطار الإمام الخميني(رض): منذ تسعينيات القرن الماضي، انحسر مفهوم اللوجستيات الأساسية ليحل محله مفهوم اللوجستيات المتقدمة. ففي هذا المجال، طُوّرت سلسلة القيمة المضافة وخدمات سلسلة التوريد، وارتبط النقل بالقطاع التجاري. وأضاف: تبلور هذا التطور مع ظهور شركات الطرف الثالث. هذه الشركات لا تقتصر مسؤوليتها على نقل البضائع وتجميعها وتوزيعها وتغليفها فحسب، بل تشمل أيضًا التجميع والتخصيص والمعالجة وإعداد المنتجات ولصق الباركود وضمان الجودة وإدارة المخزون، وحتى إدارة البضائع المعادة.

وأوضح كاشف آذر: يُعرف هذا المستوى من النشاط باللوجستيات المتقدمة، ومع ظهور شركات اللوجستيات الخارجية، ازداد حجم سوق اللوجستيات من حوالي ٩٠ مليار دولار في تسعينيات القرن الماضي إلى أكثر من ألف مليار دولار، هذا أمر بالغ الأهمية، وقد أتاح فرصًا لا مثيل لها لتأسيس وتشغيل شركات الدعم في مدينة مطار الإمام الخميني(رض).

وأشار إلى أن أنشطة شركات الخدمات اللوجستية الخارجية تتضمن بنى تحتية متنوعة في هذا المجمع، بما في ذلك القرب الجغرافي من مراكز الخدمة، والبنى التحتية مثل التأمين، والخدمات العامة، وورش التصليح، والخدمات المصرفية، والبريد. وقد جعلت هذه التسهيلات مدينة مطار الإمام الخميني إحدى النقاط الرئيسية في البلاد لتطبيق الخدمات اللوجستية المتقدمة.

واختتم رئيس مدينة مطار الإمام الخميني(رض) حديثه قائلاً: هدفنا هو توفير الأساس لتشكيل وتطوير الخدمات اللوجستية المتقدمة في البلاد من خلال هذه البنى التحتية والمرافق المتكاملة، وجعل مدينة مطار الإمام الخميني مركزًا لإدارة ودعم سلسلة التوريد بالكامل على المستويين الوطني والدولي.

أحد المحاور الرئيسية للصادرات إلى العراق

زيادة الصادرات عبر معبر خسروي بنسبة ٤٥٪

أعلن المشرف العام على جمارك المحافظة والمدير العام لجمارك كرمانشاه عن نمو صادرات السلع من جمارك خسروي، وقال: في الأشهر السبعة الأولى من هذا العام ارتفعت قيمة الصادرات من هذه الحدود الرسمية بنسبة ٤٥٪.

وصرّح رضا نيكروش، أمس الأحد، في مقابلة صحفية: لا تزال جمارك خسروي تحتل المرتبة الأولى بين جمارك محافظة كرمانشاه والمرتبة الثانية بين جمارك البلاد من حيث تصدير البضائع إلى العراق، وتلعب دورًا مهمًا في الميزان التجاري للجزء الغربي من البلاد.

وفي إشارة إلى أداء الأشهر السبعة الأولى من هذا العام، أضاف نيكروش: خلال هذه الفترة، تم تصدير بضائع بقيمة ٥٦٧ مليونًا و٣٦٤ ألف دولار بوزن مليون و٢٥٤ ألف طن من جمارك خسروي إلى العراق، وهو ما يمثل زيادة بنسبة ٤٥٪ في القيمة و٥١٪ في الوزن مقارنة بالفترة نفسها من العام الماضي.

وفي شرحه لتفاصيل تصدير البضائع من هذا المكتب الجمركي، قال المدير العام لجمارك كرمانشاه: من إجمالي الصادرات التي تمت من جمارك خسروي، تبلغ قيمة البضائع التي تم التصريح عنها في هذا المكتب الجمركي بـ٣٥٥ مليونًا و٢١٦ ألف دولار ووزنها ٨٢٢ ألفًا و٢٧٩ طنًا. بهذا يكون قد ارتفع المبلغ بنسبة ٧٢٪ من حيث القيمة و٧٧٪ من حيث الوزن مقارنة بالفترة نفسها من العام الماضي، مما يشير إلى ازدهار كبير في أنشطة المصدرين على هذه الحدود. وأضاف: كما بلغت قيمة البضائع المُصرّح بها في المنافذ الجمركية الأخرى في البلاد والتي مرّت عبر جمارك خسروي إلى العراق ٢١٢ مليونًا و١٤٨ ألف دولار، ووزنها أكثر من ٤٣١ ألفًا و٦٠٠ طن، ويظهر هذا القطاع أيضًا زيادة بنسبة ١٤٪ من حيث القيمة و١٨٪ من حيث الوزن مقارنةً بالفترة نفسها من العام الماضي.

وقدّم المدير العام لجمارك كرمانشاه أهم سلع التصدير من جمارك خسروي، قائلاً: من أهم سلع التصدير التي تمر عبر هذه الجمارك إلى السوق العراقية الفواكه والخضروات الصالحة للأكل والمواد البلاستيكية والأشياء المصنوعة منها، وحديد الزهر والحديد والصلب، بالإضافة إلى الحليب ومنتجات الألبان.

واختتم نيكروش بالتأكيد على أن جمارك خسروي، مع بنيتها التحتية المناسبة للنقل والقدرة العالية على نقل البضائع، تواصل لعب دورها كأحد المحاور الرئيسية لتنمية الصادرات غير النفطية للبلاد، خاصة إلى العراق.