مؤكداً على أهمية المنظور العلمي والخبرات في تنمية البلاد

رئيس الجمهورية يوعز بافتتاح مشروع نقل مياه البحر إلى وسط إيران

أكد رئيس الجمهورية الإسلامية الإيرانية، الدكتور مسعود بزشكيان، إن مشروع نقل المياه من البحر يمكن أن يلعب دوراً هاماً في توفير الموارد المائية للصناعات وزيادة القدرة على التنمية الصناعية في محافظة أصفهان (وسط إيران).

وخلال مراسم افتتاح مشروع نقل مياه البحر إلى صناعات أصفهان، صباح السبت، أكد رئيس الجمهورية على أهمية المنظور العلمي والخبرات في تنمية البلاد، وقال: يتخذ الأكاديميون وأساتذة الجامعات الإجراءات اللازمة، وسنمضي قدمًا بنفس الأساس والمسار العلمي. وأضاف: آمل أنه بالاعتماد على المنطق العلمي والنظرة الواقعية للتنمية، سنتمكن من حل المشكلات القائمة بشكل مناسب وبإطار استشرافي.

وتابع: هناك مخاوف بين مختلف المحافظات من أنه من خلال التعاون والمشاركة والتفكير المتبادل، سنتمكن من مواجهة هذه التحديات.

واستطرد الرئيس بزشكيان قائلاً: يُعدّ هذا المشروع خطوة مهمة على طريق التنمية المستدامة وتلبية الاحتياجات الصناعية والمائية للمحافظة. يتطلب حل المشكلات القادمة دعمًا وتشاورًا وقبولًا لآراء الخبراء من الأكاديميين والمتخصصين، وأشكرهم جميعًا من أعماق قلبي.

خطوة فعالة في توفير المياه المستدامة

من جانبه، قال وزير الصناعة والمناجم والتجارة: يُعدّ هذا المشروع خطوة فعالة في توفير المياه المستدامة للهضبة الوسطى والصناعات الحيوية في المنطقة.

وأشار محمد أتابك إلى أهمية مشروع إمدادات المياه المستدامة، وأضاف: سيلبي هذا المشروع جزءًا مهمًا من احتياجات الصناعات بشكل كبير، ويعوض نقص المياه السطحية والجوفية الذي قد يؤثر سلبًا على إنتاج البلاد في المستقبل.

وأكد أتابك على دور هذا المشروع في حماية النظام البيئي وثقافة الأرض، وقال: يُعدّ أحد المشاريع المهمة في البلاد، وهو خطوة كبيرة نحو حماية هويتنا البيولوجية والثقافية، كما أنه إجراء أساسي لخفض سحب مياه مجمع مباركة للصلب ستيل من نهر "زاينده رود" إلى الصفر. كما أكد على ضرورة التنمية الصناعية بناء على وثائق المنبع، وأضاف: يجب أن يتم التطوير بناء على وثيقة التقدم التي وافقت عليها الحكومة ووفقًا للخطة السابعة، وقد قامت وزارة الصناعة والحكومة بمراجعة الخطة الصناعية مع التركيز على البحر والاستفادة من قدراته.

وأشار أتابك إلى ضرورة نقل الصناعات إلى السواحل وفقًا للاستراتيجية الحكومية المعتمدة، وقال: نأمل أن نتمكن من تشغيل خطوط النقل اللازمة للصناعات؛ وفي الوقت نفسه، سيتم تطبيق مبدأ إنشاء صناعات تعتمد على القدرات البحرية وفقًا لاستراتيجية الحكومة.

وزير الصناعة: نأمل أن نتمكن من تشغيل خطوط النقل اللازمة للصناعات؛ وفي الوقت نفسه سيتم تطبيق مبدأ إنشاء صناعات تعتمد على القدرات البحرية

رمزٌ للتقدم التقني

بدوره، أعرب محافظ أصفهان عن امتنانه لرئيس الجمهورية والوزراء المعنيين، واعتبر هذا المشروع رمزًا للتقدم التقني والالتزام الاقتصادي للحكومة.

وأكد مهدي جمالي نجاد أن هذا المشروع ليس إنجازًا تقنيًا فحسب، بل هو أيضًا خطوة مهمة في تخفيف الضغط على نهر "زاينده رود" وموارد المياه الجوفية، وقال: مع تنفيذ هذا المشروع، ستستخدم الصناعات الرئيسية في المحافظة، بما في ذلك صهر الحديد، ومباركة للصلب، ومصافي التكرير من مياه البحر. ووفقًا للقانون، نسعى لضمان استفادة المدن الصناعية الأخرى ومحطات الطاقة من هذا المورد. وأضاف: يمهد مشروع نقل مياه البحر إلى الصناعات الطريق لتخصيص المزيد من المياه للنظام البيئي للنهر والحفاظ على حقوق المياه في الأراضي الرطبة الواقعة أسفل النهر، ومن خلال توفير مياه مستدامة للصناعات، سيتم تقليل عمليات السحب غير المصرح بها والضغط على موارد المياه الجوفية.

وفي إشارة إلى التقنيات المستخدمة في هذا المشروع، قال جمالي نجاد: لقد استخدمت أحدث تقنيات تحلية المياه واستعادة الطاقة، ونُفّذت إدارة النفايات وفقًا للمعايير الدولية لتحقيق أدنى مستوى من البصمة الكربونية والتلوث.

وأشاد بهذا المشروع باعتباره مثالًا على التعاون الوطني والإجماع الوطني، مؤكدًا: بفضل المعرفة والعزيمة الإيرانية، تمكنا من تجاوز مسافة طويلة وفارق كبير في الارتفاع، وهذا الإنجاز نموذج يُحتذى به في مناطق أخرى من البلاد.

وأشار محافظ أصفهان إلى مشروع نقل المياه للصناعات بأنه بداية الطريق لإحياء نهر "زاينده رود" وتقليل المخاطر المستقبلية، وقال: تموت الأنهار عندما تُنسى، ولا يمكن نسيان نهر "زاينده رود". يرمز هذا المشروع إلى الانتقال من التحدي إلى الفرصة، ومن القلق إلى الأمل.

«من ملوحة البحر إلى عذوبة الإنتاج»

بدوره، قال المدير التنفيذي لمجمع مباركة للصلب: أطلق هذا المشروع تحت شعار "من ملوحة البحر إلى عذوبة الإنتاج"، ويهدف إلى تقليل اعتماد صناعات المحافظة على مياه نهر "زاينده رود" ودعم التنمية المستدامة.

وفي إشارة إلى مشاركة شركة مباركة للصلب في هذا المشروع الضخم الذي تبلغ تكلفته ٣٥ تريليون تومان، قال سعيد زرندي: تم مد أكثر من ٨٠٠ كيلومتر من الأنابيب لتنفيذ هذا المشروع، واستُخدم ٦١٠ آلاف طن من فولاذ API ٦٥ على طول المسار، وسيتم تنفيذ ٥٣٠ كيلومترًا من مسار نقل المياه بالجاذبية لتقليل استهلاك الكهرباء.

وأوضح: أن تنفيذ هذا المشروع اكتمل في عامين، معتبرًا ذلك رقمًا قياسيًا وطنيًا، مذكرًا بأن "بداية دراسات هذا المشروع تعود إلى عامي ٢٠٢٠ و٢٠٢١، وبجهود جميع المديرين والجهات المعنية، اكتمل تنفيذه عام ٢٠٢٣".

وأكد زرندي "لا تدعي شركة مباركة للصلب أن مشاكل نهر "زاينده رود" قد حُلّت تمامًا بهذا المشروع. لقد سعينا جاهدين لتخفيف عبء الصناعة على النهر وتشجيع الصناعات الأخرى في المحافظة على تقليل استهلاكها للمياه. وأضاف: منذ عام ١٩٩٢، كان هذا المجمع يستهلك ١٦ مترًا مكعبًا من المياه لكل طن من إنتاج الصلب؛ وقد انخفض هذا الرقم إلى ٢/٥ متر مكعب في السنوات الأخيرة.

حلقة وصل حاسمة في مبادرة «الحزام والطريق»

سكة حديد إيران-تركيا تعيد إحياء ممر الحرير الجديد

الوفاق/ أفاد راديو فرنسا، أمس السبت في تقرير له، أن الخط السككي الجديد بين إيران وتركيا "مرند - جشمه ثريا" بطول ٢٠٠ كيلومتر سيُشكل حلقة وصل حاسمة في ممر الحرير الحديث مبادرة "الحزام والطريق" الصينية، إذ سيربط مباشرةً بين شبكة السكك الحديدية الصينية-آسيا الوسطى من جهة، وبين شبكة السكك الأوروبية عبر تركيا من جهة أخرى.

وأوضح التقرير أن هذا الخط سيُقلّص زمن نقل البضائع بين شرق آسيا وأوروبا بشكل كبير مقارنة بالمسار الحالي الذي يمر عبر روسيا أو كازاخستان–روسيا–أوكرانيا (الذي تأثر بالحرب)، كما سيُخفض التكاليف بنسبة ملحوظة ويُعزز مكانة إيران وتركيا كمركزين لوجستيين رئيسيين في «كوريدور الوسط» الجديد لطريق الحرير.

وبذلك، يُرسل المشروع رسالة قوية إلى العالم مفادها أن إيران وتركيا عازمتان على أن تكونا الجسر الحديدي الأسرع والأكثر أماناً بين آسيا وأوروبا، حتى في ظل العقوبات والتوترات الجيوسياسية.

خط إيران–تركيا السككي.. الضلع المفقود في ممر الحرير الجديد

وذكر تقرير راديو فرنسا، أن هذا الخط الجديد سيُكمل أخيراً حلقة الوصل المباشرة والمستمرة بين الصين وأوروبا، بعد أن أدرجت بكين كلاً من إيران وتركيا ضمن مشروعها العملاق «مبادرة الحزام والطريق». وستجري على الخط قطارات شحن مكونة من ٢٧ عربة، مخصصة حصرياً للبضائع العابرة. ويُستهدف في المرحلة الأولى نقل ١٥٠٠ طن شهرياً، مع خطة لرفع القدرة الاستيعابية إلى ٢٠ ألف طن شهرياً حال نجاح التجربة.

ويؤكد التقرير أن الخط الممتد بين مرند الإيرانية وجشمه

ثريا التركية صُمم بالكامل لخدمة التجارة بين أكبر سوقين استهلاكيين في العالم (الصين وأوروبا)، دون أي نية معلنة حتى الآن لتحويله إلى مسار سياحي أو نقل للركاب.

سكة حديد بين البحيرة والجبال.. اختراق أصعب عقبة في طريق الحرير

ليس من السهل إنشاء خط سكة حديد في المنطقة الجبلية بين إيران وتركيا المحصورة بين البحيرة والجبال. فبحيرة وان، أكبر بحيرات تركيا وطولها ١٢٠ كيلومتراً، ظلت على الدوام عائقاً كبيراً أمام النقل السككي. وكانت القطارات مضطرة حتى اليوم إلى التوقف عند ضفة البحيرة، ثم نقل حمولتها إلى العبّارات لتعبر إلى الضفة المقابلة قبل استئناف الرحلة.

سيتمكن الخط السككي الجديد بين مرند وجشمه ثريا من تجاوز هذا العائق الطبيعي التاريخي لأول مرة.

فتح «الباب الجنوبي» لمبادرة الحزام والطريق

وأشار تقرير راديو فرنسا إلى أن الحرب في أوكرانيا والعقوبات على روسيا قطعتا الطريق البحري والسككي الشمالي أمام الصين، مما دفع بكين للبحث عن بدائل جنوبية. والآن، يأتي الخط السككي الإيراني-التركي الجديد ليمنح الصين ممراً آمناً وبديلاً كاملاً إلى أوروبا عبر الشرق الأوسط، مما يوسّع نفوذها في المنطقة بشكل غير مسبوق. ويرى الخبير الفرنسي نيكولا مونسو من المعهد الفرنسي للدراسات الدولية IFRI "افتتاح هذا المقطع يحمل قوة رمزية هائلة.. إيران وتركيا ترسلان رسالة واضحة للعالم: نحن جزء لا يتجزأ من مبادرة الحزام والطريق التي أطلقها شي جين بينغ عام ٢٠١٣، ولن نكون مجرد ممر عابر، بل شركاء استراتيجيين".

وأضاف مونسو: "بعد إغلاق المسارات السككية التجارية الروسية، أصبحت الصين مضطرةً إلى التوجه نحو دول آسيا الوسطى والشرق الأوسط للحفاظ على قنواتها التجارية مع أوروبا. وستغتنم إيران وتركيا موقعهما الجيوستراتيجي المركزي، طامحتين إلى تحوّل نفسيهما إلى مراكز نقل دولية رئيسية".

وقال الخبير في الشؤون الإيرانية: "بعد ازدهار نقل البضائع والتجارة، أتوقع نمواً ملحوظاً وأكثر وضوحاً في السياحة التجارية والترفيهية. هذه الخطوة في قلب الشرق الأوسط تُجسّد فرصة حقيقية لربط منطقتين حيويتين من العالم".

واختتم راديو فرنسا تقريره قائلاً: "سيكتسب الربط الجديد بين إيران وتركيا قيمة أكبر بانضمام باكستان إلى الشبكة. فقد أبدت إسلام آباد رسمياً رغبتها في ربط نفسها بالبلدين عبر مسار آخر أوسع وأكثر مركزية، وهو خط النقل السابق ITI (إسطنبول–طهران–إسلام آباد)، الذي سيُعاد افتتاحه رسمياً في الأول من يناير ٢٠٢٦، أي بعد ٢٥ يوماً فقط".

وأشار التقرير إلى أن أعمال بناء خط مرند–جشمه ثريا ستستمر حتى عام ٢٠٢٩، بتكلفة إجمالية مُقدّرة بمليار و٦٠٠ مليون دولار.

معلناً عن تنفيذ خطط قصيرة وطويلة الأجل للتنمية الاقتصادية

وزير الاقتصاد: نستهدف خفضًا ملحوظًا في معدل التضخم

صرّح وزير الاقتصاد والشؤون المالية بأن تنفيذ خطط الحكومة قصيرة وطويلة الأجل للتنمية الاقتصادية جار في الوقت الحاضر، ومن المستهدف خفض معدل التضخم بشكل ملحوظ في العام المقبل (العام الإيراني يبدأ في ٢١ آذار/ مارس ٢٠٢٦).

وشرح علي مدني زاده أهم برنامج للوزارة للسيطرة على التضخم، الجمعة، قائلاً: الهدف هو خفض التضخم إلى ما بين ٢٥ و٣٠٪ العام المقبل. وأكد أن الحكومة لديها خطط قصيرة وطويلة الأجل للسيطرة على التضخم، وأضاف: في الخطة قصيرة الأجل، مع اتخاذ تدابير لتوفير السلع الأساسية بكثرة في السوق، نأمل أن تتم السيطرة على ارتفاع الأسعار بسرعة. وتابع: في المستقبل، ومع برامج أكثر استدامة تركز على ضبط عجز الموازنة الحكومية والاختلالات المصرفية، سنتمكن من السيطرة على معدل التضخم بشكل مستدام.

وفي إشارة إلى معدل التضخم الحالي الذي يقترب من ٤٠٪، قال مدني زاده: نأمل أن ينخفض التضخم تدريجيًا مع تطبيق هذه البرامج. وأضاف: تم تشكيل لجنة في وزارة الاقتصاد والمالية لمتابعة تنفيذ قانون الخطة السابعة، وتتابع هذه اللجنة باستمرار جميع المسؤوليات الموكلة إلى الوزارة. وحتى الآن، تم تحديد أكثر من ١٥٠ مشروعًا في الوزارة، ويجري تنفيذ ستة مشاريع عملاقة لإزالة العوائق أمام تحقيق نمو بنسبة ٨٪.

وأكد وزير الاقتصاد: لا يمكن تحقيق هذا النمو الاقتصادي إلا من خلال تضافر الجهود وتذليل التحديات والعقبات الرئيسية بين السلطات والمؤسسات، وسيتم تقديم المزيد من التوضيحات في هذا الصدد في اجتماعات متخصصة قادمة.