

## أخبار قصيرة



## وزير الداخلية يوجه المحافظين لإحباط تهديدات الحصار

أصدر وزير الداخلية وأمره إلى محافظي المناطق الحدودية بضرورة العمل على إحباط تهديدات الحصار البحري، وإفشال مخططات العدو في هذه الجبهة أيضاً. وأعرب إسكندر مؤمني، وزير الداخلية، أعرب عن تقديره لجهود محافظي المناطق الحدودية الذين ساهموا خلال أيام الحرب المفروضة الثالثة في تعزيز التجارة الحدودية وتأمين السلع الأساسية للبلاد عبر استثمار صلاحياتهم الخاصة، مؤكداً أن إيران الإسلامية الكبرى، بحدودها البرية والمائية التي تتجاوز ثمانية آلاف كيلومتر، لن تتأثر من أي مؤامرة أو أوامير تتعلق بالعقوبات والحصار. وفي توجيه رسمي موجه إلى ١٦ محافظاً في المناطق الحدودية، شدد وزير الداخلية على ضرورة الاستفادة القصوى من الصلاحيات الخاصة الممنوحة لهم، والتنسيق الوثيق مع وزارات الاقتصاد والمالية، والزراعة، والطرق وبناء المدن، والصناعة والمعادن والتجارة، وباقي الجهات المعنية بالتجارة الحدودية، مؤكداً أن الهدف هو إبطال مفعول تهديدات الحصار البحري وتسهيل استيراد السلع الأساسية للإحباط الهزيمة بالعدو في هذا الميدان.

## سنوسع التعاون الإقليمي لتعزيز الأمن الغذائي

أعلن وزير الجهاد الزراعي الإيراني «غلام رضا نوري قزليجة» عن توسيع التعاون الإقليمي من أجل ضمان الأمن الغذائي للبلاد؛ مؤكداً أنه في هذا الإطار سيتم تعزيز حجم التبادل التجاري الزراعي بين إيران وتركيا. وقام نوري قزليجة، مساء الإثنين الماضي، بزيارة برية إلى تركيا عبر معبر بارزان الحدودي، والتقى خلال زيارته إلى أنقرة بظفره التركي وعدد من التجار والنشطين في القطاع الزراعي. وأكد وزير الجهاد الزراعي فور وصوله إلى تركيا أن تسهيل الإجراءات الجمركية بين إيران وتركيا لنقل المنتجات الزراعية يأتي في صدارة أولويات طهران؛ واصفاً العلاقات بين البلدين بأنها تاريخية ومتينة، وأشار إلى أن حجم التبادل التجاري بين البلدين يعد جيداً نسبياً، غير أن التطورات الإقليمية الراهنة زادت من دافع الطرفين لتعزيز مستوى التعاون المشترك. كما شدد على وجود إرادة جادة لتوسيع العلاقات التجارية والاقتصادية مع تركيا؛ لافتاً إلى أن البلدين يتمتعان بظروف مناخية متشابهة، ما يجعل من قطعي الزراعة والصناعات الغذائية مجالات أساسية للتعاون، إلى جانب السعي لتطوير التعاون في مجالات النقل والشؤون الجمركية وتسهيل عمليات التصدير والتجارة الزراعية.

## سفينة شحن مليئة بالبضائع تعبر مضيق هرمز نحو الموانئ الإيرانية

عبرت ثاني سفينة إيرانية من المياه المفتوحة عبر مضيق هرمز وتوجهت حاليًا إلى ميناء الإمام الخميني (ع) في جنوب إيران. وبينما تدعي القيادة المركزية الأمريكية «سنكوم» فرض حصار بحري كامل على الموانئ الإيرانية وتعلن أنه «لم تتمكن أي سفينة من عبور الحصار»، تظهر بيانات تتبع السفن؛ أن سفينة شحن محملة بمواد غذائية دخلت الخليج الفارسي وتوجهت إلى ميناء الإمام الخميني (ع) في جنوب إيران. ودخلت هذه السفينة المياه الإيرانية قادمة من المياه المفتوحة. كما دخلت صباح أمس أيضاً ناقلة نفط عملاقة VLCC مدرجة على قوائم عقوبات مكتب مراقبة الأصول الأجنبية الأمريكي (OFAC)، الميما الإيرانية دون أي تمويه، وعبرت البحر المفتوح وكذلك مضيق هرمز، بينما كان جهاز تحديد المواقع الخاص بها قيد التشغيل.

## من السكك الحديدية إلى الممرات العالمية،

## موقع إيران في معادلة التجارة الدولية



## الوقت/ تطوير النقل السككي العابر يُعد

فرصة لتحويل إيران إلى الممر الرئيسي للتجارة الدولية. ومع الإجراءات التي تم اتخاذها في سبيل تسهيل التجارة والتنمية الاقتصادية، دخلت إيران مسار التحول. وهو أمر، بالنظر إلى سعي المنافسين لتجاوز بلدنا، يتطلب اهتمامًا خاصًا وتعاون جميع الأجهزة المعنية.

إن تطوير مسارات العبور والنقل السككي في البلاد هو في الوقت نفسه تكليف قانوني ضمن برنامج التنمية السابع، كما أنه موضع تأكيد من كبار مسؤولي البلاد، أي رئيس الجمهورية، ووزيرة الطرق والأعمار، وكذلك المدير العام لسكك الحديد. وفي الحكومة الرابعة عشرة، ومع الثقة التي مُنحت لقطاع سكك الحديد، والصلاحيات التي أعطيت له فيما يتعلق بسياسات التعرفة، شهدنا توقيع العديد من مذكرات التفاهم الدولية. كما أقيمت دبلوماسية سككية واسعة مع الدول التي ترتبط مصالحنا بها. في هذا الإطار، وفي موضوع النقل السككي العابر من الصين إلى الاتحاد الأوروبي عبر إيران فقط، استطاع مسؤولو السكك الحديدية، من خلال عقد اجتماعات متعددة، إقناع الدول الواقعة على هذا المسار بأن طريق إيران، باعتباره طريقًا تاريخيًا يمتد لألاف السنين، يمكن أن يكون أقصر وأرخص وأكثر أمانًا لنقل البضائع والشحنات؛ رغم أنه، وبالنظر إلى الأهداف المحددة،

لا يزال أمامنا طريق طويل، ويجب مضاعفة الجهود والإجراءات في هذا المجال عدة مرات. كما يجب على سائر المنظمات والأجهزة المعنية أن تهتّب لمساندة صناعة سكك الحديد في بلدنا، لكي نتمكن من تطوير هذه الصناعة الكبرى، التي تُعد صناعة نظيفة وآمنة ورخيصة، بشكل أكبر. وفي المقابل، فإن المنافسين يعملون بسرعة وبشدة على تطوير الممرات. كما أن بلدنا يتعرض لضغوط بسبب العقوبات الدولية الظالمة، وهذا الأمر جعل عملنا أكثر صعوبة، حيث نشأت حالة من القلق النفسي لدى أصحاب البضائع والأشخاص الذين يتعين عليهم اختيار مسارات النقل.

ومع ذلك، فقد شهدنا خلال العام الماضي إجراءات جيدة وملحوظة في سبيل تطوير سكك الحديد في البلاد، وفي التفاعل مع الدول المجاورة ودول رابطة الدول المستقلة وعلى امتداد مسارات العبور. وبحسب التكلفة القانوني، يجب أن نصل في برنامج التنمية السابع إلى حصة قدرها ١٠ ملايين طن من النقل السككي العابر من أصل ٤٠ مليون طن من إجمالي النقل العابر للبضائع (بمختلف أنماط النقل). وفي هذا السياق، تسعى منظمة سكك حديد الجمهورية الإسلامية الإيرانية إلى زيادة النقل السككي العابر الحالي، الذي يبلغ نحو مليوني طن، تدريجيًا وبخطوات متتالية حتى نهاية البرنامج

السابع ليصل إلى خمسة أضعاف.

## تفعيل ممر إيران لربط الصين بأوروبا

في هذا السياق، أشار المدير العام للتجارة الخارجية في سكك الحديد الإيرانية، شهريار نقي زاده، في حديثه مع وكالة «إرنا»، إلى بعض الإجراءات التي تم تنفيذها خلال العام الماضي، وقال: إن تفعيل ممر الشرق-الغرب «الفرع الجنوبي»، الذي يمر عبر إيران، كان أحد أبرز الإجراءات المنفذة في هذا العام. وأضاف: هذا الممر الذي يربط الصين بالاتحاد الأوروبي كان غير نشط في السنوات الماضية، لكننا نجحنا هذا العام في تفعيل الفرع الجنوبي، الذي يتطابق مساره مع طريق الحرير.

وأشار نقي زاده إلى أنه حتى اليوم الخامس من شهر يهنم ١٤٠٤ هـ.ش «٢٤ يناير ٢٠٢٦ م»، تم إرسال ٦٥ قطار حاويات من الصين إلى إيران، تحمل أكثر من ثلاثة آلاف حاوية بطول ٤٠ قدمًا. وقال: استمر هذا المسار حتى نهاية مارس/ آذار، وقد تجاوز عدد القطارات العابرة من هذا الطريق ٨٠ قطارًا. وأضاف: أن الهدف المخطط لهذا المسار في عام ٢٠٢٦ هو مرور ما لا يقل عن ٣٠٠ قطار، وهو إنجاز كبير.

## العبور التجاري الناجح لقطار الصين-بولندا عبر إيران

وأكد نقي زاده، أن الأهم من ذلك هو استمرار حركة هذه القطارات نحو

## يجب التحرك بدقة وسرعة لتعزيز مزاي الممرات داخل البلاد وزيادة جاذبية عبور البضائع عبر إيران

الاتحاد الأوروبي. وفي هذا السياق، تم في عام ٢٠٢٥ تشغيل قطار واحد بشكل تجريبي نجح في العبور من الصين إلى بولندا عبر إيران. هذا المسار يتمتع بميزة من حيث الوقت والتكلفة مقارنة بالمسارات الأخرى، وقد تم التخطيط لتوسيع عبور القطارات من الصين إلى أوروبا عبر إيران في العام القادم. وأضاف: شهدنا أيضًا تطورات إيجابية في ممر الشمال-الجنوب، حيث دخل أكثر من ٧٠ قطارًا من روسيا وبيلاروسيا إلى بلدنا. وكان جزء من هذه القطارات عبور ترانزيت، حيث استمرت الشحنات عبر الحدود مثل «اينشيه برون» أو «أستارا» بشكل سكي إلى الموانئ الجنوبية، ثم تم نقلها إلى دول الخليج الفارسي أو الهند، أو بالعكس حيث تم نقل بضائع من الموانئ الجنوبية إلى روسيا. وتابع: خلال العام الماضي، شهدنا عبور أول قطار ترانزيت من موسكو إلى طهران، والذي قطع المسافة خلال ١٠ أيام. كما وصل أول قطار من بيلاروسيا من مينسك «عاصمة هذا البلد» إلى الميناء الجاف «أبرين» خلال ١١ يومًا.

## نمو بمقدار ١٧ ضعفًا في التبادل السككي مع أفغانستان

وأشار المدير العام للتجارة الخارجية إلى أنه تم تحقيق أداء مميز في معبر «شميتغ» السككي الجديد، حيث تم تسجيل نمو بمقدار ١٧ ضعفًا في التبادلات السككية مقارنة بعام ٢٠٢٥. وأضاف: بحسب الإحصاءات، حتى اليوم الخامس من شهر إسفند ١٤٠٤ هـ.ش «٢٤ فبراير ٢٠٢٦ م»، تجاوز حجم البضائع المرسل ٦٥٠ ألف طن، ومن المتوقع أن يتجاوز ٧٥٠ ألف طن حتى نهاية العام الإيراني «٢٠ / آذار/مارس». وكان ما لا يقل عن ١٥٠ ألف طن من هذه الشحنات عبارة عن ترانزيت، أي أنها جاءت من دول أخرى وعبرت عبر إيران إلى أفغانستان، مؤكداً أن الهدف لعام ٢٠٢٦ هو نقل مليوني طن من البضائع عبر معبر شميتغ، وهو هدف يمكن تحقيقه بسهولة.

## عبور أول قطارات ترانزيت عبر البلاد في عام ٢٠٢٥

وأضاف نقي زاده أنه خلال العام الماضي تم عبور أول قطار ترانزيت من تركيا إلى أفغانستان عبر إيران، وهو حدث مهم. كما عبر أول قطار تابع لمنظمة «إيكو» من تركيا إلى دول رابطة الدول المستقلة عبر إيران، أي أنه سلك مسار طريق الحرير. وأشار إلى التخطيط لتشغيل قطار «إسلام آباد-طهران-إسطنبول»، موضحاً أن العمل على هذا الخط مستمر خاصة بعد تحسين مسار ميرجاوه-زاهدان، مؤكداً أن جميع هذه التطورات تبشر بعام جيد جدًا في مجال

## أرقام قياسية جديدة في تخليص البضائع

## بموانئ البلاد خلال الحرب



وذلك بوضعها على رأس الأولويات. واختتمت قائمة: كان من المقرر افتتاح مشاريع جاهزة في هرمزكان، لكن ظروف الحرب حالت دون إمكانية افتتاحها، وسيتم تدشين هذه المشاريع قريبًا بعد أن تنهت الظروف المناسبة لذلك.

محافظ هرمزكان في الإسراع بعمليات الإفراج عن البضائع من موانئ المحافظة، وقالت: بناءً على ذلك، لا بد من إصلاح الإجراءات الروتينية المُعقَّلة التي كانت تحول دون تسجيل مثل هذه الأرقام القياسية في عمليات التفريغ والتحميل في أوقات السلم والاستقرار،

أعلنت وزيرة الطرق والإعمار تسجيل أرقام قياسية جديدة في عمليات الإفراج عن البضائع بموانئ البلاد خلال فترة الحرب، مؤكدة أن محافظة هرمزكان أدت دورًا محوريًا في تحقيقها.

وأعربت «فرزانه صادق» خلال اتصال هاتفني مع محافظ هرمزكان عن شكرها للإدارة الفاعلة في المحافظة، والتي أسهمت في استدامة الخدمات المينائية وتفريغ البضائع خلال أيام الحرب. وأضافت: جميع هذه الأرقام القياسية سُجِّلت سواء خلال الحرب التي استمرت ١٢ يومًا، وبصورة أوسع خلال الحرب التي استمرت ٣٩ يومًا، وينبغي أن نواصل العمل بالنهج نفسه. وأشادت الوزيرة بتبصُّر

## لأول مرة منذ ١٢ عامًا.. إيران ثاني أكبر منتج

## في «أوبك»

بمقدار مليونين و٥٦٣ ألف برميل يوميًا، والإمارات بمقدار مليون و٥٢٧ ألف برميل، والكويت بواقع مليون و٣٦٩ ألف برميل يوميًا. وفي المقابل، لم يشهد الإنتاج الإيراني سوى انخفاض طفيف قدره ١٨٢ ألف برميل يوميًا خلال الفترة ذاتها.

واستنادًا إلى هذه البيانات، ومع الهبوط الحاد في إنتاج الدول العربية بالمنطقة، قفزت إيران إلى المركز الثاني ضمن كبار منتجي «أوبك» في مارس ٢٠٢٦. وتعد هذه المرة الأولى التي تتبوأ فيها إيران هذا المركز منذ فرض العقوبات النفطية عليها قبل ١٢ عامًا؛ حيث كانت تحتل المرتبة الثانية بعد السعودية حتى عام ٢٠١٤، قبل أن تفقد هذا المركز في عام ٢٠١٥ إثر تشديد العقوبات الأمريكية.



ويؤكد تقرير «أوبك» الأخير، أن التداعيات الاقتصادية للحرب الأمريكية-الصهيونية ضد إيران خلال هذا الشهر كانت باهظة التكلفة على دول الخليج الفارسي؛ حيث أشار التقرير إلى انخفاض إنتاج السعودية في شهر مارس بمقدار مليونين و٣١٤ ألف برميل يوميًا مقارنة بالشهر السابق، ليستقر عند ٧ ملايين و٧٩٩ ألف برميل يوميًا. كما سجل إنتاج العراق تراجعاً

شهدت معدلات إنتاج النفط في الدول العربية بالمنطقة تراجعاً حاداً، مما أتاح لإيران استعادة مكانتها ك ثاني أكبر منتج للنفط في منظمة «أوبك» للمرة الأولى منذ ١٢ عامًا. وكشفت منظمة الدول المصدرة للنفط «أوبك» كشفت في أحدث تقاريرها؛ أن إنتاج إيران من النفط الخام خلال الشهر الثالث من العام الجاري بلغ ٣ ملايين و ٦٠ ألف برميل يوميًا.