

من الخليج الفارسي إلى الشمال؛

إقتصاد الحرب وإعادة التموضع.. قراءة في مستقبل التجارة الإيرانية

أخبار قصيرة



عارف: أمن مضيق هرمز ليس مجانيًا

أكد النائب الأول لرئيس الجمهورية، محمد رضا عارف، إن استقرار أسعار الوقود العالمية مرهون بإنهاء الضغط الاقتصادي والعسكري على إيران وحلفائها بشكل مضمون ومستدام، معتبراً أمن مضيق هرمز بأنه ليس مجانيًا.

وكتب عارف، في منشور على موقع التواصل الاجتماعي، أمس الإثنين: أمن مضيق هرمز ليس مجانيًا، ولا يمكن تقييد صادرات النفط الإيرانية بينما يُتوقع أمماً مجانيًا للآخرين.

وتابع: الخيار واضح؛ إما سوق نفط حرة للجميع، أو مخاطرة تكبد الجميع تكاليف باهظة. استقرار أسعار الوقود العالمية مرهون بإنهاء الضغط الاقتصادي والعسكري على إيران وحلفائها بشكل مضمون ومستدام.



قاليبايف يوجه تحذيراً للعاملين في سوق النفط العالمي

حدّر رئيس مجلس الشورى الإسلامي، محمدباقر قاليبايف، المتعاملين في سوق النفط العالمي تزامناً مع افتتاح الأسواق، من أن أسعار النفط الرقمية أو سندات الضمان ما هي إلا كيانات وهمية، مؤكداً أن السعر الفعلي للنفط هو المعيار الوحيد الذي يعكس الواقع.

وكتب قاليبايف، الإثنين، على حسابه في شبكة التواصل الاجتماعي، ضمن سلسلة تغريداته التي تهدف إلى تحذير الناشطين في الأسواق المالية، من مغبة التأثير بالألعاب الورقية للمسؤولين الأمريكيين: يتم تحديد سعر النفط الرقمي "الورقي" بناءً على أجواء السوق وكذلك سندات الضمان وكلاهما بيوت من ورق لا يمكن الوثوق بها.

وأضاف: المعيار الأساسي هو سعر النفط الفعلي، أي السعر الذي يباع ويشترى به النفط حقاً ويتم تحديده بناءً على المعاملات الواقعية في السوق. الفارق هو أنه في حالة النفط، يوجد على الأقل مؤشر يعرف بسعر النفط الفعلي يكشف مدى التلاعب بأسعار النفط الرقمي، أما في حالة سندات الضمان فليس الأمر كذلك وكل شيء مبني فقط على بيت من ورق.

إصدار تصريح لبدء رحلات الركاب تدريجياً

قال مدير منظمة الطيران المدني، بعد الانتهاء من تقييمات السلامة والتنسيق اللازم، من المحتمل أن يتم إصدار تصريح لبدء رحلات الركاب تدريجياً من مهراباد والمطارات في وسط وغرب البلاد.

وفي إشارة إلى آخر المستجدات بشأن مطارات البلاد بعد الهجوم الأمريكي - الصهيوني على إيران، قال حميدرضا صانعي: إن حجم الأضرار التي لحقت بالمطارات ليس كبيراً لدرجة إخراجها من دورة التشغيل، ولم يتم تقييد سوى مطار أوطمارين فقط.

وفي إشارة إلى إعادة فتح المطارات تدريجياً، تابع قائلاً: أحد أسباب هذه العملية المرحلية هو إجراء تقييمات السلامة والفحوصات النهائية لضمان جاهزية التشغيل الكاملة.

وضع التجارة الإيرانية خلال الحرب وما بعدها

في ظل اندلاع نزاعات عسكرية وتصاعد حالة عدم اليقين الجيوسياسي، تتعرض بنية التجارة الخارجية للدول لضغوطات عميقة، ما يفرض إعادة ترتيب سريعة للمسارات والشركاء وآليات التمويل. وتشير المعطيات إلى أن نحو ١٥ مليار دولار من واردات إيران سنوياً "أي ما يقارب ٢٠/٥٪ من إجمالي الواردات" مخصصة للسلع الأساسية، مثل مدخلات إنتاج المنتجات البروتينية "اللحوم الحمراء، الدواجن، البيض"، إضافة إلى الأرز والسكر والزيت والبقوليات.

هذا المستوى من الاعتماد يفرض ضرورة تبني استراتيجيات بديلة لضمان استمرارية الإمدادات في ظروف الحرب. وفي هذا السياق، يمكن الاعتماد على الاستيراد من باكستان عبر الحدود البرية كحل فوري وعملي، في حين يمكن إعادة تصميم واردات الهند عبر الترانزيت من باكستان أو من خلال الاستفادة من قدرات الموانئ في جنوب شرق إيران، ولاسيما ميناء تشابهار.

وبالمثل، فيما يتعلق بالسلع الأساسية

الأخرى مثل اللحوم والبقوليات، فإن الاستفادة من طاقات دول آسيا الوسطى، مثل أوزبكستان وقزغيزستان، إلى جانب دول مثل تركيا، تمثل خياراً فعالاً في زمن الحرب. هذا التوجه لا يساهم فقط في تقليل الاعتماد على المسارات البحرية، بل يتيح أيضاً تنوعاً جغرافياً في مصادر الاستيراد.

تطوير أسطول النقل البحري في بحر قزوين

أما في مجال استيراد الزيوت، وخاصة زيت دوار الشمس، فإن التركيز على قدرات الدول الشمالية، لا سيما روسيا، واستخدام الموانئ الشمالية لإيران على بحر قزوين، يكتسب أهمية خاصة. هذه الموانئ تمتلك إمكانات تشغيلية كبيرة لاستيعاب ملايين الأطنان من البضائع، غير أن الاستفادة المثلى منها تتطلب تعزيزاً متزامناً للبنية التحتية للنقل البحري والسككي.

وفي هذا الإطار، ينبغي إعطاء أولوية عاجلة لتطوير أسطول النقل البحري في بحر قزوين، إلى جانب تفعيل وتحديث الممرات الحديدية المرتبطة، خصوصاً مساري "إينتشه برون" و"سرخس".

ينبغي إعطاء أولوية لتطوير أسطول النقل البحري في بحر قزوين، إلى جانب تفعيل وتحديث الممرات الحديدية

يجب التركيز على تطوير ممرات بديلة وتعزيز طرق الترانزيت عبر دول مثل جمهورية أذربيجان وروسيا والعراق وتركيا

وعلى المدى الأبعد، تفرض ظروف الحرب مراجعة جذرية للاتجاه الجغرافي للتجارة الخارجية الإيرانية. فقد كان جزء كبير من تجارة إيران يتم تقليدياً عبر المسارات الجنوبية، وخاصة من خلال وسطاء مثل دولة الإمارات العربية المتحدة. غير أن التطورات الجيوسياسية الأخيرة ومواقف هذه الدولة في الحرب الحالية، تبرز الحاجة إلى التحول بعيداً عن النموذج البحري الجنوبي.

هذا التحول يتطلب التركيز على تطوير ممرات بديلة، أبرزها ممر الشمال-الجنوب الدولي، وتعزيز طرق الترانزيت عبر دول مثل جمهورية أذربيجان وروسيا والعراق وتركيا.

توسيع التجارة البرية وتعزيز البنية التحتية الحدودية

في هذا السياق، يمكن أن يلعب توسيع التجارة البرية، خصوصاً في السلع الغذائية ومواد البناء والمنتجات الصناعية الخفيفة، دوراً محورياً في الحفاظ على تدفق التجارة. ويتطلب ذلك تعزيز البنية التحتية الحدودية، وتسهيل الإجراءات الجمركية، وتقليص الحواجز غير الجمركية.

أما على الصعيد المالي والمصرفي، ومع تراجع دور الإمارات العربية المتحدة في تسهيل التحويلات المالية، فإن المرحلة الجديدة تفرض البحث عن قنوات بديلة. وفي هذا الإطار، يمكن الاستفادة من بنوك الدول الحليفة، لا سيما VTB من بنوك الدول الحليفة، لا سيما Bank في روسيا، كمسار عملي لتنفيذ التحويلات المالية. ورغم أن الأسس الأولية لهذا المسار وضعت عام ٢٠٢٣، إلا أن تفعيله على نطاق واسع لم يتحقق بعد، ما يستدعي تسريع العمل به في مرحلة ما بعد الحرب.

وفي ضوء تطورات الحرب ومواقف دول المنطقة، يبدو أن معظم دول مجلس التعاون في الخليج الفارسي بما في ذلك السعودية وقطر والكويت وسلطنة عمان والإمارات والبحرين، مرشحة للتراجع تدريجياً من قائمة الشركاء التجاريين الرئيسيين لإيران، سواء خلال الحرب أو حتى في أفق ما بعدها، أو على الأقل تقليص دورها بشكل ملحوظ.

هذا التحول يفرض ضرورة إجراء تقييم دقيق لمساهمة كل من هذه الدول في هيكل التجارة الخارجية الإيرانية، تمهيداً لإعادة صياغة شبكة الشركاء بما يتلاءم مع الواقع الجيوسياسي الجديد.



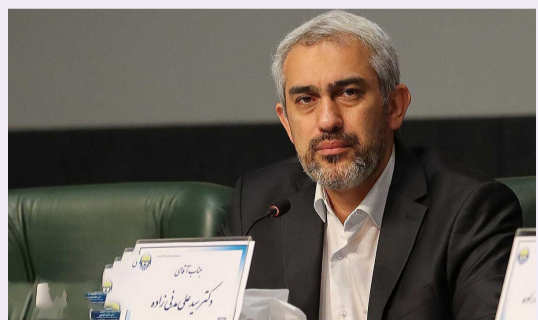
تجارة إيران مع دول منظمة «إكو» تنمو بنسبة ٨٢٪

وزير الشؤون الاقتصادية والمالية:

نستعد لمرحلة ما بعد الحرب بمشروع عملاق لإعادة الإعمار عبر المناطق الحرة

الشؤون الاقتصادية والمالية: إن اقتصاد البلاد بحاجة إلى تجديد، ولابد من بدء هذه العملية في مجال السياسات، وفي ميدان العمليات والتنفيذ والبرنامج الصناعي. أفضل جزء يمكنه تسهيل عملية التجديد وإعادة الإعمار هو المناطق الحرة، لأنها تمتلك قدرات هائلة.

وتابع مدني زاده: نحن اليوم بحاجة إلى برنامج محوّل في المناطق الحرة، بحيث يتشكل مشروع عملاق في هذا المجال، والمشروع العملاق لتطوير المناطق الحرة هو أحد أهم أولويات وزارة الاقتصاد، ونأمل أن يتم الانتهاء من التخطيط في هذا المجال خلال الأشهر الثلاثة القادمة، ومن ثم ندخل المرحلة التنفيذية. وأضاف وزير الشؤون الاقتصادية والمالية: إن القانون الجديد والقائم يمنح المناطق الحرة قدرات جيدة، وهذه القدرات يمكن أن تؤدي إلى جذب استثمارات كبيرة وإكمال مسار التجديد وإعادة الإعمار في البلاد.



إلى تجديد. وتابع: إن المناطق الحرة فرصة ثمينة ولديها القدرة على إحداث تحول في البلاد، كما أنها تعتبر نقطة تحول في نظام الحوكمة، ويمكن أن تكون مصدر تأثير كبير. نحن اليوم في فضاء هدية، وإذا تحقق النصر النهائي في أسرع وقت ممكن بانتصار مقاتلي الإسلام، فسنتقل إلى مرحلة ما بعد الحرب، والتي تتطلب إعادة الإعمار وتغييرات وتحولات جذرية في كامل المجموعة الاقتصادية للبلاد. وأوضح وزير

الشؤون الاقتصادية والمالية: إن الحكومة تؤكد على إجراء تغييرات في الأجهزة من أجل جعل النظام الإداري أكثر مرونة؛ وفي هذا الصدد، هناك قرارات متعددة، من بينها تغيير في أمانة الأمانة العامة للمجلس الأعلى للمناطق الحرة.

وأضاف علي مدني زاده، خلال اجتماع الكشف عن مشروع إعادة إحياء وتطوير المناطق الحرة في البلاد، مؤكداً أن اقتصاد البلاد بحاجة

استخدام النص السابق لـ ECOTA كإطار، للتحرك نحو اتفاق أكثر شمولية بحيث لا يعكس احتياجاتنا الحالية فحسب، بل يتوقع الاحتياجات المستقبلية أيضاً.

وأعلنت حاجي كريمي عن نمو بنسبة ٨٢٪ في تجارة إيران مع أعضاء ECO خلال السنوات الخمس الماضية، وأضافت: على الرغم من العقوبات الجائرة والحرب المفروضة ضد بلادنا، وما لحق ببعض بناتنا التجارية والاقتصادية التحتية أثناء الحرب من أضرار، مما خلق قيوداً لبلادنا، فإن الجمهورية الإسلامية الإيرانية مستعدة تماماً للمشاركة الفاعلة في منظمة ECO وصياغة اتفاقية تجارية جديدة.

وشددت مديرة إحياء مكتب الاتفاقيات التجارية والمنظمات الدولية في منظمة تنمية التجارة الإيرانية على ضرورة تعاون جميع الأعضاء لتحقيق رؤية ECO لعام ٢٠٣٥، وأوضح: أن إيران ركزت دبلوماسيتها الاقتصادية والتجارية على التفاعل الأقصى مع الدول الصديقة، بما في ذلك أعضاء ECO.

منظمة التعاون الاقتصادي ECO هي منظمة إقليمية تضم ١٠ دول أعضاء هي: إيران، تركيا، باكستان، أفغانستان، جمهورية أذربيجان، تركمانستان، كازاخستان، قيرغيزستان، أوزبكستان، طاجيكستان. وتهدف هذه المنظمة إلى تعزيز التعاون الاقتصادي والتجاري والعلمي والفني والثقافي والبنية التحتية بين الدول الأعضاء.



الوفيق/ أعلنت مديرة إحياء مكتب الاتفاقيات التجارية والمنظمات الدولية في منظمة تنمية التجارة الإيرانية، عن نمو بنسبة ٨٢٪ في تجارة إيران مع أعضاء منظمة التعاون الاقتصادي الإقليمية ECO خلال السنوات الخمس الماضية، مؤكدة التزام إيران بتعزيز التعاون التجاري الإقليمي، وخلال الاجتماع الأول «لجنة الفنية لمفاوضات الاتفاقية التجارية بين أعضاء منظمة التعاون الاقتصادي ECO»، أشارت "إلهام حاجي كريمي" إلى إمكانات العالية لمنطقة ECO للنمو الاقتصادي والتجاري الملحوظ، وقالت: يمكن لجميع الدول الأعضاء، بما يتجاوز الأعضاء الحاليين في ECO،