

أخبار قصيرة



مطار تبريز جاهز لإستئناف الرحلات الداخلية والدولية

أعلن نائب محافظ آذربايجان الشرقية عن اكتمال عملية تجهيز وإعادة افتتاح مطار الشهيد مدني في تبريز مركز المحافظة (شمال غرب إيران) لاستئناف الرحلات الداخلية والدولية، قائلاً: المطار جاهز تقنياً لتقديم خدمات الطيران، وهو بانتظار إصدار التراخيص الحكومية اللازمة لتسيير الرحلات الداخلية والدولية.

وأشار ظفر محمدي، خلال زيارته لمطار الشهيد مدني، إلى الغارات الجوية التي تعرض لها المطار خلال الحرب المفروضة الثالثة، مضيفاً: عقدت مباشرةً بعد هذه الهجمات، اجتماعات تنسيقية بحضور محافظ آذربايجان الشرقية، والمدير العام للمطارات، ومسؤولين آخرين، وتم اتخاذ القرارات والحلول اللازمة.

وأضاف: بعد متابعة المحافظ وعقد اجتماعات مشتركة مع المسؤولين، وُضعت الخطط اللازمة لبدء عمليات التنفيد.

وتابع: بدأت عمليات إعادة تأهيل المدرج بتصميم المهندسين وإشراف الفرق المتخصصة، وفي غضون ١٥ يوماً، وبفضل الجهود المتواصلة لمجمع المطار والجهات المعنية، أصبح المطار جاهزاً تماماً للتشغيل.



تصدير ٣٥٠ مليون دولار من المحاصيل الزراعية من آذربايجان الشرقية

أعلن مساعد مؤسسة الجهاد الزراعي بمحافظة آذربايجان الشرقية (شمال غرب إيران) أن معظم المحاصيل الزراعية المنتجة في محافظته يتم تصديرها إلى خارج البلاد.

وقال صادق نادري: إنه تم خلال الأشهر العشرة من العام الإيراني الماضي تصدير ما قيمته ٣٥٠ مليون دولار من المحاصيل الزراعية والبستنة والبيوت الدفيئة ومحاصيل الماشية والمكسرات إلى خارج البلاد. وتابع: أن وزن المحاصيل المصدر بلغ ٢٩٠ ألف طن. وأوضح: أن نسبة هذه الصادرات شهدت زيادة بنحو ١٤٪ عن الفترة المماثلة التي سبقتها من حيث القيمة.



تصدير ٣٩ مليون دولار من البضائع من كردستان

أعلن مدير مصلحة جمارك محافظة كردستان (غرب إيران) أنه رغم ظروف الحرب، فقد تم تصدير ما قيمته أكثر من ٣٩ مليون دولار من البضائع عبر هذه الجمارك خلال الشهر الفائت. وقال فرامز أميدي: أنه تم هذه الفترة إنجاز الإجراءات المتعلقة بتصدير ١١٣ ألفاً و ٦٨٠ طناً من البضائع من جمارك محافظة كردستان.

متطلبات التحول في المضيق وفرض السيادة الإيرانية

كيف سيكون مستقبل مضيق هرمز الجديد؟



يمكن للاستثمار الإدارة الذكية لمضيق هرمز أن يتحول إلى أداة لمواجهة العقوبات المفروضة على إيران

وأشار مدني إلى أن الأرضية مهبةً بالكامل لتنفيذ هذا الأمر المهم، وقال: تستورد إيران سنوياً نحو ٧٥ مليون طن من السلع الأساسية، ويعتمد دخول أكثر من ثلثي هذه السلع على مضيق هرمز. في حين أن ٧٥ بالمئة من حدود إيران في الشمال والشرق والغرب هي مستقلة عن مضيق هرمز. وبعبارة أخرى، فإن إيران تشتري في الحدود مع ١٥ دولة مجاورة، حيث ترتبط مع ٩ منها بنحو سبعة آلاف كيلومتر من الحدود البرية والبحرية، وتتوفر القدرة على تأمين السلع عبر المعابر المشتركة مع دول مثل تركيا وأرمينيا وأذربيجان وتركمانستان وأفغانستان والعراق وباكستان.

وأضاف: بشكل عام، يمكننا تأمين ٨٠ بالمئة من احتياجاتنا من السلع الأساسية عبر مسارات لا تعتمد على مضيق هرمز. وهذا أمر ضروري يجب وضعه على رأس الأولويات الرئيسية لعام ٢٠٢٦، والعمل على تنفيذه بسرعة.

أداة لمواجهة العقوبات المفروضة

وتحدث مدني عن الفرص التي يتيحها استمرار الإدارة الذكية لمضيق هرمز لإيران، قائلاً: يمكن لاستمرار الإدارة

الحكومة الذكية في ظروف الحرب بشكل جيد في هذا المضيق، وإدارة حركة المرور بشكل ذكي. وأضاف: بعبارة أخرى، تمكنت الدولة من الوصول إلى مجموعة من البيانات المباشرة والتنظيفة من الكم الهائل من البيانات الموجودة حول ملكية السفن، ومسارات عبورها، ومحتويات هذه السفن، وتأثير هذه السفن على أسواق مختلف البلدان، وغيرها. ثم من خلال تجميع هذه البيانات، تمكنت من الوصول إلى مستوى من المعلومات، وبعد تحليل المعلومات التي تم الحصول عليها، تمكنت من الوصول إلى المعرفة اللازمة لاتخاذ قرار بشأن عبور أو عدم عبور هذه السفن، وبهذه العملية تؤثر على اقتصاد البلدان المعادية.

مسارات بديلة لتأمين السلع الأساسية

وأعلن رئيس معهد الحكومة الذكية عن ضرورات لاستمرار الإدارة الذكية لمضيق هرمز، مشيراً إلى أن أحد أهم هذه الضرورات هو رسم مسارات جديدة لتلبية الاحتياجات المحلية، ولا سيما السلع الأساسية، وذلك لتمكين القوات المسلحة من مواصلة إدارة هذا الممر بذكاء دون القلق بشأن الأمن الغذائي.

الوطن/ تحول مضيق هرمز اليوم إلى واحدة من أهم وأكثر النقاط إثارة للجدل في العالم. هذا الممر المائي كان حتى يوم ٢٨ فبراير ٢٠٢٦ متاحاً للملاحة العالمية دون أي تكاليف؛ ولكن بعد هذا التاريخ وبدء حرب رمضان، بدأت إيران إدارتها الذكية في هذه المنطقة، ولن يعود الوضع إلى ما كان عليه سابقاً، بل سيتم إدارته بألية جديدة يكون محورها إيران. وبهذا الخصوص، وبمناسبة اليوم الوطني للخليج الفارسي، عُقد لقاء بحضور "طه حسين مدني"، رئيس معهد الحكومة الذكية، ومحمد رضا حدادي، مسؤول معهد أميركبير للحكومة الإنتاجية، باستضافة نائب العلاقات العامة في مركز الحكومة الذكية «تفكير».

كيف أصبحت الإدارة الذكية لمضيق هرمز ممكنة؟

قال طه حسين مدني، في هذه الندوة مبشراً إلى كيفية إدارة إيران الذكية لمضيق هرمز: بفضل القدرة العسكرية العالية، وبدعم من الكم الهائل من البيانات المتعلقة بالعبور عبر مضيق هرمز، واعتقاداً على حوكمة البيانات والتحليل الدقيق، تمكنت إيران من تطبيق مؤشرات

الذكية لمضيق هرمز أن يتحول إلى أداة لمواجهة العقوبات المفروضة على إيران. فعلى سبيل المثال، يمكن لأداة الإدارة الذكية لمضيق هرمز أن تردع الدول عن اتخاذ إجراءات ضد النظام المالي الإيراني، بما في ذلك تجميد الأموال الإيرانية.

وأضاف: إن أداة الإدارة الذكية لمضيق هرمز واستمرارها، لها تأثير أيضاً إلى حد ما على شرط قبول حق التصويب، ويمكن لإيران الاستفادة من هذه الأداة لإثبات هذا الحق.

ووصف مدني فرصة أخرى تخلفها الإدارة الذكية لمضيق هرمز لإيران، وهي مشاركة الشركات الإيرانية في آليات التأمين البحري، وقال: يمكن للشركات الإيرانية المشاركة في هذه الآلية وتحقيق عوائد بالعملة الصعبة من خلال تعريف تأمينات مؤقتة وإقليمية خاصة بالعبور في الخليج الفارسي. وذلك بأنه إذا كانت سفينة ستسبح من منشأ الخليج الفارسي إلى أي وجهة في العالم، فيجب عليها، بصرف النظر عن التأمينات الأساسية، أن تحصل على تأمين مؤقت من شركات إيرانية أو إقليمية معتمدة من قبل الجمهورية الإسلامية الإيرانية للعبور في الخليج الفارسي. ويجب متابعة هذا الأمر بجدية، وأن تحدد الجمهورية الإسلامية الإيرانية متطلباته. وبشكل عام، فإن مسألة التأمين في إدارة مضيق هرمز تتوافق تماماً مع الأطر الدولية.

حق فرض رسوم المرور

وفيما يتعلق بفرصة فرض الرسوم، أشار مدني قائلاً: هذا الموضوع يُطرح باعتباره النقطة الأهم في هذه الأيام، والتجلي البارز للوجه الجديد لمضيق هرمز. إن فرض الرسوم بالاستناد إلى الخدمات التي تقدمها إيران في إدارتها الذكية عبر المضيق هرمز والأمن الذي تؤمنه، يُعتبر حقاً مكتسباً. وإذا لم تكن هناك إرادة سابقة لتحصيل هذا الحق، فالיום، وبالنظر إلى الأضرار التي لحقتها العدو بالبنى التحتية والمعدات الإيرانية المعنية بأمن المضيق، يمكن تحصيله.

وفي ختام كلمته، وفي إشارة إلى ٣٠ نيسان/أبريل، اليوم الوطني للخليج الفارسي، قال مدني: لقد طرد الشعب الإيراني قبل ٤٠٠ عام في مثل هذا اليوم، بشجاعة وتضحية، المعتدين البرتغاليين من الخليج الفارسي بعد سنوات من الاحتلال. واليوم، أتحت الفرصة أيضاً لطرد الأجنبي من هذه المنطقة.

الآليات القانونية لفرض رسوم المرور

قال محمد رضا حدادي، مسؤول معهد "أميركبير" للحكومة الإنتاجية، في معرض رده على سؤال حول الآليات القانونية لفرض رسوم المرور ومكافأة هذا الإجراء في القانون الدولي: في هذا الشأن، يمكن الاستناد إلى ست وثائق قانونية دولية: اتفاقية لاهاي رقم ١٣ لعام ١٩٠٧، واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ UNCLOS، والمادة ٥١ من ميثاق الأمم المتحدة لعام ١٩٤٥، ودليل سان ريمو لعام ١٩٩٤ (القانون العرفي الدولي للحروب البحرية)، واتفاقية مكافحة الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية SUA لعام ١٩٨٨ وبروتوكول ٢٠٠٥، والاتفاقية الدولية لمكافحة تمويل الإرهاب ١٩٩٩، بالإضافة إلى مبدئي الضرورة والتناسب في الدفاع المشروع المستمد من القانون العرفي ومن أحكام محكمة العدل الدولية. واستناداً إلى هذه الوثائق، فإن فرض رسوم عامة وخاصة على السفن التي تعبر مضيق هرمز يُعتبر قانونياً.

وفي رد على سؤال حول أي عنوان يمكن لإيران أن تتخذته لفرض رسوم المرور في المضيق، قال حدادي: سيتم فرض رسوم عامة مقابل الخدمات التقليدية والعادية التي يحتاجها المضيق وتحتاجها السفن، ورسوم خاصة لمكافحة تمويل الإرهاب ومنع دخول السفن الحربية. وحول الإجراء القانوني اللازم لفرض الرسوم، أوضح مسؤول معهد الحكومة الإنتاجية: هذا الأمر ممكن من خلال سن القوانين المحلية وتنفيذها، ثم إبرام معاهدة ثنائية مع سلطنة عمان، ثم معاهدة متعددة الأطراف مع الدول المطلة على الخليج الفارسي، مشدداً على أنه ينبغي الانتباه بالطبع إلى أن تحقيق الدخل من عبور مضيق هرمز هو أمر ثانوي، والأولوية الأولى لإيران في هذا الموضوع هي مكافحة تمويل الإرهاب وإخراج القواعد العسكرية الأجنبية.

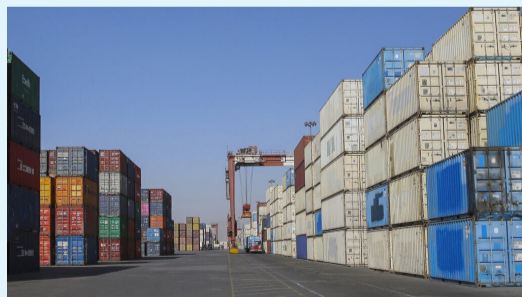
وفي ختام النقاش، طُرحت فكرة مفادها أن آلية فرض الرسوم يمكن أن تدر ما يقرب من ملياري دولار سنوياً لإيران. هذا المبلغ، مقابل تأمين أمن مضيق هرمز بقيادة إيران، وخفض تكاليف التأمين للسفن العابرة، وبالمقارنة بقيمة ٢/٥ تريليون دولار من السلع التي تمر عبر المضيق سنوياً، يُعتبر ضئيلاً للغاية ومعقولاً ومنطقياً تماماً.

في إطار إدارة الظروف الراهنة للتجارة الخارجية،

تسهيلات جمركية جديدة وإجراءات سريعة لتفريغ الموانئ والمنافذ

مصلحة الجمارك الإيرانية، أن هذه القرارات اتخذت في إطار دعم النشاط الاقتصادي وتسهيل التجارة في الظروف الراهنة، وسيستمر العمل بها حتى بعد انتهاء الظروف الطارئة.

الشبكة السككية للبلاد من خلال أخذ تعهد. وضمم هذا النهج بهدف الاستفادة القصوى من قدرة النقل السككي، وخفض التكاليف اللوجستية، والإسراع في نقل البضائع. وأكدت



أعلنت مصلحة الجمارك الإيرانية، في إطار إدارة الظروف الراهنة للتجارة الخارجية وبهدف الإسراع في تفريغ الموانئ والمنافذ الجمركية البرية، عن تخفيض قيمة ضمان عبور البضائع إلى الحد الأدنى الممكن. ونقلاً عن مصلحة الجمارك، أن هذا القرار جاء بعد رصد مستمر لوضع التجارة الخارجية للبلاد، وبناء على اقتراح مكتب العبور وموافقة رئيس مصلحة الجمارك الإيرانية.

وبموجب هذا التعميم، تم تخفيض قيمة الضمانات المتعلقة بعبور البضائع إلى الحد الأدنى الممكن، وذلك بهدف دعم شركات النقل

إستعراض سبل تعزيز التعاون في مجال الترانزيت بين إيران وأوزبكستان

الأوزبكستاني إلى التواصل المتن بين أجهزة الشحن والترانزيت في أوزبكستان وإيران في أعلى المستويات، قائلاً إن بلاده تدعم أي جهود لتطوير وتعزيز التعاون الثنائي ومتعدد الأطراف.

أفضل الظروف والإمكانات وأكثرها إقتصادية وأسرع طرق لارتباط آسيا الوسطى وأوزبكستان بالخليج الفارسي وسائر الدول الجارة بهدف التنمية المستدامة للمنطقة. من جانبه، أشار وزير الشحن

تعزيز التعاون بين البلدين في مجال النقل والترانزيت البري والسككي والجوي والاستخدام الأقصى للممرات، وكذلك تطوير التعاون الإقليمي ومتعدد الأطراف بين البلدين. وقال إسكندري: إن إيران وفرت

بحث سفير إيران لدى طشقند محمد علي إسكندري، مع وزير الشحن الأوزبكستاني إلهام محكم أوف، سبل تعزيز التعاون الثنائي في مجال الترانزيت. وناقش الطرفان أيضاً آليات

