



مسئولیت متن و شکل بدوش نویسنده مضمون میباشد، عقیده نویسنده لزوماً نظر افغان جرمن آنلاين نمی باشد



۲۰۲۶/۰۸/۲۹

لیکونکی: حسین عسکری

ژباړونکی: سید حسام مل

د ایران د فولادي ورېښمو لاره سمندري محاصره ماتو

منبع اود خپريدو نيټه: کريډل ۲۰۲۶/۰۸/۱۹

په دې وروستيو اونيو کې، د ژيان د دورو ډک ريل گاډي او د تهران وچ بندرونه د غير معمولي فعاليتونو سره ډک شوي دي. د چين او ايران ترمنځ د بار وړلو ترافیک په چټکۍ سره لوړ شوی، چې يو وخت محدود لوژستيکي لاره يې په اقتصادي ژوند بدله کړې.

دا زياتوالی يوازي د بازار ځواکونو لخوا نه دی پرمخ وړل شوی. دا د اپريل په ۲۰۲۶ کې د ايران سمندري ترافیک باندې د متحده ايالاتو د بنديز وروسته راځي، کوم چې سمندري بار وړل - په دوديز ډول د ترانسپورت ترټولو ارزانه او خورا لوی ډول - خطرناک او گران کړل. ايران د ځمکې له لارې د سوداگرۍ ډيرولو سره غبرگون ښودلی، د 'فولاد سرک' يې په ستراتيژيک اړتيا بدل کړی.

د فشار لاندې ريلونه

د اپريل ۲۰۲۶ څخه د مخه، د ژيان - تهران خد مت، چې د می په ۲۰۲۵ کې د اسلامي جمهوريت په وړاندې د اسرائيلو او امريکا د لومړۍ يرغل جگړې څخه يوازي اونی دمخه پيل شو، د وړاندوينې وړ اونی مهالویش سره مخ شو. له هغه وخت راهيسې چې بنديز پيل شو، د وتلو شمير په هرو دريو يا څلورو ورځو کې يو ريل گاډي ته لوړ شوی. د راپورونو له مخې د کارگو ځای د می په مياشت کې پلورل شوی و، پداسې حال کې چې چينايي آپريټرانو د جون لپاره اضافي رولينگ سټاک غوښتل.

دا شخړه په قيمت راغلې ده. د معياري ۴۰ فوټه (شاوخوا ۱۲.۲ متره) کا نټينر لپاره نرخونه نږدې ۷۰۰۰ ډالرو ته لوړ شول، چې شاوخوا ۴۰ سلنه يې د نورمال نرخونو څخه لوړ دي. ريل گاډی د هوايي بار وړلو سره سيالي کوي، مگر نرخ دواړه د تقاضا او د شاوخوا ۱۰،۴۰۰ کيلومتره دهليز په اوږدو کې د کارگو ليردولو ستونزې منعکس کوي چې ډيری خپلواک سرحدونه تيريزي.

ريل پټلۍ د يوې موخې لپاره جوړه شوې لار نه ده، بلکې د ملي شبکو يوه موزيک ده. يو عادي سفر په صنعتي مرکز لکه ژيان يا يی وو کې پيل کيږي، د لويديځ چين څخه تيريزي، او د هورگوس يا الاتاو پاس له لارې شينجيانگ ته ځي.

دا بيا د قزاقستان او ترکمنستان له لارې تيريزي - د ځينو خد ما تو نمونې هم د ازبکستان څخه کار اخلي - مخکې لدې چې ايران ته په سراخس کې ننوځي او د تهران د اپرين وچ بندر کې پای ته ورسېږي. په هر سرحدي لاره کې د گمرکي چکونو او په ځينو مواردو کې د گيچ بدلون يا د کارگو ليرد شامل دي.

د پاڼو شميره: له 1 تر 4

افغان جرمن آنلاين په درنښت تاسو همکارۍ ته رابولي. په دغه پته له مور سره اړيکه ټينگه کړئ maqalat@afghan-german.de

يادونه: دليکنې د ليکنيزې بني پازوالي د ليکوال په غاړه ده، هيله من يو خپله ليکنه له راليږلو مخکې په خبر و لولی

د ترکمنستان له لارې د چین-ایران د بار وړلو پخوانی خدمت د ۲۰۲۴ کال په جولای کې پرانستل شو، چې د اوسني پراختیا لپاره د بنسټ یوه برخه یې کېښوده. اوسنی زیاتوالی د زیربناوو او تړونونو پر بنسټ ولاړ دی چې د څو کلونو په اوږدو کې راټول شوي دي نه د بېرني لارې چې د بندیز وروسته رامینځته شوې. هغه څه چې لویدیځ ته ځي د اوس لپاره، جريان په عمده توګه لویدیځ ته دی. ریل ګاډي د لوړ ارزښت لرونکي چینایي صادرات لیردوي، پشمول د موټرو پرزې، درنې ماشینري، د بریښنا فابریکې تجهیزات، او جنراتورونه. اوس ډیرکانټینرونه دایراني زیربنایي پروژولپاره لمریزتختي او الکترونيکي توکي لري. د سمندري بندیز لاندې، د ایران تولید په زیاتیدونکي توګه د فابریکو او اسانتیاوو د فعالیت ساتلو لپاره د ریل له لارې په دې اکمالاتو پورې اړه لري. عامه راپور ورکول کارګو د موټرو پرزو، جنراتورونو، الکترونيکي توکو، صنعتي موادو او نورو ملکي توکو په توګه پیژني. د بیرته راستنیدو سفر په نسبي ډول خالي پاتې دی. اوازې چې د ایران خام تیل د ریل له لارې چین ته لیږدول کېږي په پیمانه اعتبار ورکول ګران دي: د دومره واټن لګښت به د دودیز ټانکر اقتصاد څخه ډیر وي. نظرپوښتنه:

* د ایران د یوریشیا سوداګریزو دهلیزونو راتلونکی به څه وټاکي؟

* د جګړې پر مهال دوامداره اړتیا

* د بار وړلو او ترانزیت ټیټ لګښتونه

* د ورک شوي ریل پټلۍ بشپړو

* ژوره سیمه ایزه سیاسي همغږي

۱۷ راپې، ۵ ورځې او ۱۵ ساعته پاتې دي

. ایراني چارواکو د پټرو کیمیکلز او سونګ توکو د صادرولو لپاره د ریل پټلۍ کارولو په اړه بحث کړی، که څه هم د (۱۰۴۰۰) کیلومتره ریل لارې په اوږدو کې د لویو مایعاتو د لیږد اقتصاد شکمن پاتې دی. معدنیات او لوړ ارزښت لرونکي پټرو کیمیکل محصولات د بیرته راستنیدو ډیر احتمال لري، که څه هم دوی لا تر اوسه د ختیځ لوري ظرفیت نه دی ډک کړی. خالي یا لږ بار شوي بیرته راستنیدونکي ریل ګاډي هم د لویدیځ لوري ته د سفر لګښت لوړوي. اوسنی عدم توازن لاره د متوازن سوداګریز دهلیز پرځای د ګران، په عمده توګه یو طرفه حل په توګه پریږدي.

ستراتیژیک حجم، نه سمندري پیمانه

د دې لوړ لګښت او لوژستیکي رګ سره سره، د ریل لارې ریښتیني ارزښت ستراتیژیک دی. یو واحد بار وړونکی اورګاډی کولی شي د لوی کانټینر کښتۍ ظرفیت یوازې یوه برخه لیردوي - د لوی کښتۍ د بار شاوخوا دوه څخه تر درې سلنه.

په هرصورت، د بندیز لاندې، حتی دا حجم مهم دی. ریل پټلۍ د صنعتي اجزاو لپاره 'یوازې په قضیه کې' چینل وړاندې کوي چې ایران نشي کولی په کور دننه سرچینه واخلي.

د چین لپاره، دا لاره د هغې د بیلټ او سرک نوبت (BRI) د بريالي فشار ازمویښه استازیتوب کوي. دا ښيي چې چین کولی شي د خپلو ځمکنیو صادراتو یوه مهمه برخه د سمندري بندیزونو او سمندري خنډونو له لارې یو ملګري هیواد ته واړوي. دا ریل پټلۍ د نوي ورېښمو لارې د اقتصادي کمښت د شپږم دهلیز برخه ده، چې په بل ډول د چین - مرکزي آسیا - لویدیځې آسیا دهلیز په نوم پیژندل کېږي. دا په تهران کې نه درېږي، بلکې په لویدیځ او سویل لویدیځ دواړو کې ترکیې، عراق او ټولې فارس خلیج او لویدیځې آسیا ته حرکت کوي.

د چین - ایران ریل پټلۍ باید نه یوازې د دوه اړخیز ترانسپورت پروژې په توګه وپیژندل شي، بلکې په یوریشیا کې د ځمکنیو سوداګرۍ د پراخ بیا تنظیم کولو برخې په توګه وپیژندل شي. دوه قضیې دا فکتور روښانه کوي: د نړیوال شمال - سویل ترانسپورت دهلیز (INSTC)، چې روسیه د ایران له لارې هند سره نښلوي، او د ایران - پاکستان د پولې پورې غاړې سوداګرۍ پراخیدل.

د شمال - سویل قبضه

INSTC د روسیې، ایران او هند ترمنځ د سوداګرۍ لپاره په زیاتیدونکي توګه مهم شوی دی. د خپلو دریو اصلي څانګو په اوږدو کې، بندیزونو، جګړې او په دود یزو سمندري لارو کې ناامني د کارګو حرکت او زیربنایي پانګونه ګړندی کړې ده. په ۲۰۲۴ کال کې د INSTC ټول ترافیک شاوخوا ۱۹ سلنه لوړ شو او ۲۶.۹ ملیون ټنو ته ورسید، پداسې حال کې چې د هغې په ختیځه څانګه کې ترافیک وروسته د ترانسپورت لګښتونو کمیدو سره ۷۰ سلنه لوړ شو.

د روسیې غله جات او صنعتي توکي جنوب ته ځي ځکه چې د ایران کرنیز او تولیدي صادرات شمال ته ځي. بندر عباس د هند - روسیې د ترانزیت جریان ډیره برخه جذب کړې، په شمول د مرکزي آسیا له لارې د ختیځې لارې په کارولو سره کارگو.

دا سويلي بندر ته د ایران د اصلي سمندري دروازي او د یوریشیا د ځمکې سوداګرۍ لپاره د ترمینل په توګه دوه ګونی رول ورکوي.

په عین حال کې، چاپهار د متحده ایالاتو د نوي بندیزونو فشار او د ایران د ریل سیستم سره د بندر د یوځای کولو لپاره د دوامداره کار سره سره د هند د پلانونو مرکزي پاتې دی. د هرمرز تنګي څخه بهر د هغې موقعیت دا ستراتیژیک ارزښت ورکوي، مګر د ریل پټلۍ نیمګړتیا لاهم د دې رول په بشپړ ظرفیت ترسره کولو مخه نیسي. ورک شوی ۱۶۲ کیلومتره رشت-استره ریل پټلۍ پریکړه کونکې پاتې دی. روسیې د پروژې لپاره ۱.۶ میلیارد یورو (شاوخوا ۱.۸۷ میلیارد ډالر) ژمنه وکړه، سروې او چمتووالي کار په ۲۰۲۵ کال کې پیل شو، او تهران او مسکو په نومبر کې د پلي کولو تړون لاسلیک کړ.

د کسپین په شاوخوا کې د بندرونو، د اوبو ایستلو، د بیړیو ظرفیت، او ګمرکي همغږۍ په اړه کار هم د ترانزیت اسانتیا لپاره دی. پداسې حال کې چې پرمختګ نا مساوي پاتې دی، ګڼون کونکي هیوادونه داسې لارې جوړوي چې د لویدیځ کنټرول شوي مالي او سمندري فشار سره لږ مخ کيږي. د سویز کانال له لارې اروپا او آسیا سره نېلونکي لوی سوداګریز دهلېزونه، روسیه، ایران او مرکزي آسیا.

د پاکستان سرحدي اقتصاد

د ایران او پاکستان سرحدي اقتصاد ښيي چې ولې دا ځمکنی دهلېزونه مهم دي. تهران او اسلام آباد د اوږدې پولې د کار ساعتونو، نویو لارو، د تبادلي ترتیباتو او د آزادې سوداګرۍ تړون په اړه د خبرو اترو ملاتړ سره د کلني سوداګرۍ لپاره د ۱۰۰ میلیارد ډالرو هدف ټاکلی دی.

بیا هم رسمي سوداګري د بندیزونو، کمزورو بانکي چپلونو، امنیتي اندېښنو، او د ایران د انرژۍ صادراتو ته د وزن لرونکي تبادلې له امله له دې هدف څخه ډیره ښکته پاتې ده.

د ایران پټرولیم ګاز، تصفیه شوي سونګ توکي، فلزات او کرنیزې توکي د ثبت شوي جریان څخه ډیر کم دي. د پاکستان رسمي صادرات خورا کوچني دي او ډیری وختونه د تبادلې او غیر رسمي پولې سوداګرۍ په نیولو کې پاتې راځي.

دې تشې د شاوخوا ۹۰۰ کیلومتره پولې په اوږدو کې یو موازي اقتصاد رامینځته کړی، په ځانګړې توګه په بلوچستان کې، چیرې چې ارزانه ایراني پټرول او ډیزل د پک اپ لارې، موټرسایکل او کوچنۍ کښتۍ له لارې لیږدول کيږي. سوداګري غیرقانوني ده، مګر دا د عاید د څو نورو سرچینو سره ټولنې ساتي. د قانوني چپلونو له جوړولو پرته د دې تړل به سرحدي سیمې ته سزا ورکړي پداسې حال کې چې د سوداګرۍ ژوندي ساتلو غوښتنې لري کولو لپاره لږ څه وکړي.

سیمه ایزې جګړې او د فارس خلیج شاوخوا ګډوډۍ د دې لارو ارزښت لوړ کړی دی. پاکستان د بندیز وروسته د ایران سره د بار وړلو لپاره شپږ ځمکنی چپلونه پرانیستل، سوداګرو ته یې د زیان منونکو سمندري لارو لپاره بدیلونه ورکړل.

دا هغه ځای دی چې د چین-ایران ریل پټلۍ پراخه اهمیت ترلاسه کوي: د چین سره د مرکزي آسیا له لارې ایران سره وصل کول، او په بالقوه توګه د چین-پاکستان اقتصادي دهلېز (CPEC)، ترکیې او اروپايي بازارونو سره وصل کول، دا تهران ته د سمندري ځنډونو او بندیز شوي مالي چپلونو شاوخوا حرکت کولو لپاره ډیر ځای ورکوي. د پاکستان لپاره، ورته بدلون د تفتان-میرجاویه، ګېد - رمدان، مند- پشین، او د کوهاک-چیدګي په څیر نوي کراسینګونو ارزښت لوړوي ځکه چې د عربي بحر، ایران، مرکزي آسیا او چین ملاتړ شوي شبکو ترمنځ نېلونکي دي. په هرصورت، د ادغام ژمنه پدې پورې اړه لري چې ایا حکومتونه کولی شي سوداګري د قاچاق او اصلاح شوي بار تر څخه تنظیم شوي ګمرکونو، لوژسټیک او تصفیه سیستمونو ته انتقال کړي. یوازې د فولادو پټلۍ دا نشي کولی.

د ایران داخلي ستراتیژیک ژوروالی

په ګډه سره، BRI او INSTC په لنډ او اوږد مهال کې د ایران ستراتیژیک موقعیت بدلوي. د اوس لپاره، دوی د بیارغونې او دفاع لپاره اړینو توکو او موادو ته لاسرسی چمتو کوي، پداسې حال کې چې د ترانزیت عاید وړاندې کوي ځکه چې واشنگتن هڅه کوي اقتصادي محاصره ټینګه کړي. د وخت په تیریدو سره، دوی کولی شي د ایران مرکزي جغرافیه په ټوله یوریشیا کې دوامداره ګټه ته واړوي.

دا پایله تضمین شوي نه ده. د بار وړلو لور لگښتونه ، د ریل پټلۍ نا بشپړې اړیکې، نامناسب گيجونه، بندیزونه، او د تصفيي ضعیف سیستمونه لاهم هغه څه محدودوي چې دا دهلیزونه یې لیردولی شي. بیا هم سمندري محاصره دمخه محاسبه بدله کړې ده. د ایران انعطاف به د کافي لارو خلاص ساتلو پورې اړه ولري ترڅو د هر ډول بیړۍ، بندیزونو، یا خنډ نقطې مخه ونیسي چې هیواد جلا کړي.