

فرمانده نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران: مقاومت امروز مرز جغرافیایی نمی‌شناسد



فرمانده نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران با تأکید بر اینکه مقاومت دیگر محدود به یک جغرافیای خاص نیست، هشدار داد آمریکا و رژیم صهیونیستی باید خود را برای رویارویی با مسلمانانی آماده کنند که خواهان خونخواهی همه شهدای خود هستند.

به گزارش اقتصادسراسر آمد، امیر دریادار شهرام ایرانی، فرمانده نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران با اشاره به حضور گسترده مردم در مراسم وداع با رهبر شهید انقلاب اسلامی، این حضور را تجدید میثاق با آرمان‌های ایشان دانست و تأکید کرد که فرزندان رهبر شهید و ملت ایران برای تجدید پیمان برادری و ارزش‌هایی که از مکتب ایشان آموخته‌اند، گردهم آمده‌اند.

امیر دریادار شهرام ایرانی فرمانده نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران در گفت‌وگو با شبکه «المسیره» یمن تأکید کرد که مقاومت دیگر به محدوده‌ای جغرافیایی محدود نیست و دشمن باید بداند که امروز با اسلام بزرگ و جبهه مقاومت اسلامی رویه‌رو است.

فرمانده نیروی دریایی ارتش همچنین هشدار داد که دشمن باید خود را برای رویارویی با رزمندگان مسلمان آماده کند؛ رزمندگانی که خون همه شهدای خود، از جمله شهدایی که امروز تشییع شدند، را مطالبه می‌کنند.

امیر دریادار شهرام ایرانی فرمانده نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران افزود: دشمنان باید بدانند که در آینده با «سیلی و مشت محکمی» مواجه خواهند شد که آنها را درهم خواهد شکست.

برپایی موبک سازمان بنادر و دریانوردی پدبزی زائران در وداع با رهبر شهید انقلاب



سازمان بنادر و دریانوردی، همزمان با مراسم باشکوه و تاریخی وداع و تشییع پیکر مطهر رهبر شهید انقلاب اسلامی، در کنار سایر دستگاه‌های اجرایی و سازمان‌ها و شرکت‌های تابعه وزارت راه و شهرسازی، موبک خدمت‌رسانی خود را در جنب پارک آب و آتش، واقع در خیابان شهیدی نزدیک مصلی بزرگ تهران برپا کرده است تا در این سوگ ملی، میزبان زائران و سوگواران باشد. به گزارش اقتصادسراسر آمد، این موبک با هدف ارائه خدمات رفاهی و پذیرایی از زائران، با حضور جمعی از خادمان، عوامل اجرایی و پشتیبانی سازمان، آماده خدمت‌رسانی به شرکت‌کنندگان در این مراسم تاریخی است.

برپایی موبک خدمت‌رسانی در رویدادهای بزرگ ملی و مذهبی، فراتر از یک اقدام اداری و پشتیبانی، نماد همراهی نهادها و سازمان‌ها با بطن جامعه در لحظات سرنوشت‌ساز و عاطفی است.

در جریان فعالیت این موبک، محمد شکیبی نسب، معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، با حضور در موبک، از نزدیک در جریان روند خدمت‌رسانی و هماهنگی‌های انجام‌شده قرار گرفت.

معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی ضمن بررسی آخرین اقدامات صورت گرفته، بر ارائه بهترین خدمات به عزاداران تأکید کرد و از تلاش‌های بی‌وقفه خادمان سازمان در این ایام سوگوارانه قدردانی نمود.

گفتنی است، این موبک تا پایان مراسم تشییع و وداع با پیکر مطهر رهبر شهید انقلاب، در کنار زائران و سوگواران خواهد بود و با تمام توان، آماده خدمت‌رسانی به عزاداران حسینی و عاشقان رهبر شهید است.



«سرآمد» تحلیل می‌دهد؛

مدیریت دریایی در تلاطم امواج اقتصاد

از تاب‌آوری تا بازآفرینی استراتژیک

گروه تحلیل - امید ایرانی - نوسانات اقتصادی شدید، دیگر یک استثنای گاه‌وبیگاه در عرصه مدیریت دریایی به‌شمار نمی‌آید، بلکه به هنجاری پایدار و چالش‌همیشگی بدل شده است. محیط زیست دریایی، با تمامی پهنای و ژرفای خود، همواره صحنه رویارویی نیروهای طبیعی و انسانی بوده؛ اما آنچه در دهه‌های اخیر این صحنه را پیچیده‌تر از هر زمان دیگری ساخته، ورود متغیرهای اقتصادی پرنوسان به معادله است که پیش‌تر بیش از هر چیز با جزر و مد، طوفان‌ها و تازان‌های آفتاب‌سوختگی‌ها، اقتصاد را تهدید می‌کرد. امروز، مدیران بنادر، ناخدایان کشتی‌های اقیانوس‌پیما، سیاست‌گذاران شیلات، دگرگونی می‌کنند. آنچه در این میان بیش از هر عامل دیگری خود را در میان امواجی از بی‌ثباتی نرخ ارز، جهش قیمت سوخت، تحریم‌های بین‌المللی، بحران‌های زنجیره تأمین و التهابات ژئوپلیتیک می‌پسندد که هر یک به نوبه خود، معادلات دقیق و ظریف این حوزه را دستخوش دگرگونی می‌کنند. آنچه در این میان بیش از هر عامل دیگری تعیین‌کننده سرنوشت پروژه‌ها و سرمایه‌گذاری‌های دریایی است، نه صرفاً پیش‌بینی دقیق این نوسانات که توانایی مدیریت هوشمندانه، چابک و آینده‌نگرانه در دل بی‌ثباتی است؛ توانایی که می‌توان از آن به «تاب‌آوری پویا» تعبیر کرد و آن را مرز میان بقا و افول در عصر تلاطم‌های متوالی دانست.

برای درک عمیق این مسئله، نخست باید ماهیت دوگانه‌ی اقتصاد دریایی را بشناخت. از یک سو، این اقتصاد ذاتاً بین‌المللی و فرامرزی است و از سوی دیگر، به شدت به ساختارهای فیزیکی و سرمایه‌بری متکی است که دوره‌ی بازگشت سرمایه‌ی آنها اغلب بلندمدت و همراه با ریسک‌های غیرقابل‌انکار است. یک بندر بزرگ تجاری، یک سکوی استخراج نفت فراساحلی یا یک مزرعه پرورش ماهی در آب‌های عمیق، سال‌ها زمان و میلیاردها دلار سرمایه‌گذاری را طلب می‌کند؛ اما بازدهی این سرمایه‌ها در بازه‌های کوتاه‌مدت و میان‌مدت، به شدت تحت تأثیر عواملی قرار می‌گیرد که مدیران هیچ‌کنترلی بر آنها ندارند. ناگهان، یک تصمیم سیاسی در پایتخت یک کشور بزرگ، نرخ‌گذاری کشتیرانی را در مسیر یک اقیانوس کامل دگرگون می‌سازد. یک فاجعه‌ی طبیعی در نقطه‌ای دیگر از کره‌ی زمین، قیمت نفت خام را به سطحی می‌رساند که محاسبات اقتصادی یک پروژه‌ی انرژی دریایی را یک شبه برهم می‌زند. یا شیوع یک بیماری جهانی، زنجیره‌های تأمین را چنان از هم می‌گسند که بزرتحیط خطوط کشتیرانی تأمین برای یافتن کانتینر خالی دچار سردرگمی می‌شوند. اینها نمونه‌هایی از واقعیت تلخ و شیرین مدیریت دریایی در عصر کنونی است؛ واقعیتی که در آن، نوسان، تنها قاعده‌ی ثابت و تغییرناپذیر است.

با این حال، آیا می‌توان در چنین اقیانوس موجی، مسیری مطمئن ترسیم کرد؟ پاسخ مثبت است، مشروط بر آنکه نگاه مدیران از «کنترل» نوسانات به «مدیریت درون» نوسانات تغییر یابد. دیگر یک استثنای گاه‌وبیگاه در عرصه مدیریت دریایی به‌شمار نمی‌آید، بلکه به هنجاری پایدار و چالش‌همیشگی بدل شده است. محیط زیست دریایی، با تمامی پهنای و ژرفای خود، همواره صحنه رویارویی نیروهای طبیعی و انسانی بوده؛ اما آنچه در دهه‌های اخیر این صحنه را پیچیده‌تر از هر زمان دیگری ساخته، ورود متغیرهای اقتصادی پرنوسان به معادله است که پیش‌تر بیش از هر چیز با جزر و مد، طوفان‌ها و تازان‌های آفتاب‌سوختگی‌ها، اقتصاد را تهدید می‌کرد. امروز، مدیران بنادر، ناخدایان کشتی‌های اقیانوس‌پیما، سیاست‌گذاران شیلات، دگرگونی می‌کنند. آنچه در این میان بیش از هر عامل دیگری خود را در میان امواجی از بی‌ثباتی نرخ ارز، جهش قیمت سوخت، تحریم‌های بین‌المللی، بحران‌های زنجیره تأمین و التهابات ژئوپلیتیک می‌پسندد که هر یک به نوبه خود، معادلات دقیق و ظریف این حوزه را دستخوش دگرگونی می‌کنند. آنچه در این میان بیش از هر عامل دیگری تعیین‌کننده سرنوشت پروژه‌ها و سرمایه‌گذاری‌های دریایی است، نه صرفاً پیش‌بینی دقیق این نوسانات که توانایی مدیریت هوشمندانه، چابک و آینده‌نگرانه در دل بی‌ثباتی است؛ توانایی که می‌توان از آن به «تاب‌آوری پویا» تعبیر کرد و آن را مرز میان بقا و افول در عصر تلاطم‌های متوالی دانست.

برای درک عمیق این مسئله، نخست باید ماهیت دوگانه‌ی اقتصاد دریایی را بشناخت. از یک سو، این اقتصاد ذاتاً بین‌المللی و فرامرزی است و از سوی دیگر، به شدت به ساختارهای فیزیکی و سرمایه‌بری متکی است که دوره‌ی بازگشت سرمایه‌ی آنها اغلب بلندمدت و همراه با ریسک‌های غیرقابل‌انکار است. یک بندر بزرگ تجاری، یک سکوی استخراج نفت فراساحلی یا یک مزرعه پرورش ماهی در آب‌های عمیق، سال‌ها زمان و میلیاردها دلار سرمایه‌گذاری را طلب می‌کند؛ اما بازدهی این سرمایه‌ها در بازه‌های کوتاه‌مدت و میان‌مدت، به شدت تحت تأثیر عواملی قرار می‌گیرد که مدیران هیچ‌کنترلی بر آنها ندارند. ناگهان، یک تصمیم سیاسی در پایتخت یک کشور بزرگ، نرخ‌گذاری کشتیرانی را در مسیر یک اقیانوس کامل دگرگون می‌سازد. یک فاجعه‌ی طبیعی در نقطه‌ای دیگر از کره‌ی زمین، قیمت نفت خام را به سطحی می‌رساند که محاسبات اقتصادی یک پروژه‌ی انرژی دریایی را یک شبه برهم می‌زند. یا شیوع یک بیماری جهانی، زنجیره‌های تأمین را چنان از هم می‌گسند که بزرتحیط خطوط کشتیرانی تأمین برای یافتن کانتینر خالی دچار سردرگمی می‌شوند. اینها نمونه‌هایی از واقعیت تلخ و شیرین مدیریت دریایی در عصر کنونی است؛ واقعیتی که در آن، نوسان، تنها قاعده‌ی ثابت و تغییرناپذیر است.

با این حال، نباید از نقش کلیدی نهادهای حاکمیتی و مقررات‌گذار در تعدیل اثرات نوسانات اقتصادی غافل شد. بازار دریاهارگر کاملاً خودتنظیم نبوده و نیست؛ زیرا بسیاری از منابع و زیرساخت‌های آن، ماهیت عمومی یا نیمه‌عمومی دارند و هزینه‌های هنگفت ورود به این عرصه، امکان رقابت کامل و سیالی را از بین می‌برد. بنابراین، دولت‌ها و سازمان‌های بین‌المللی دریایی، نقشی بی‌دلیل در ایجاد ثبات

نسبی و کاهش آسیب‌پذیری بازیگران کوچک‌تر ایفا می‌کنند. اما پرسش اساسی اینجاست که سیاست‌های حمایتی سنتی، مانند پرداخت یارانه‌ی سوخت یا تعرفه‌های ترجیحی برای واردات تجهیزات، در شرایط بی‌ثباتی مرمز تا چه اندازه کارآمدی خود را حفظ می‌کنند؟ تجارب دهه‌های اخیر نشان داده که این ابزارها، علاوه بر تحمیل هزینه‌های سنگین بر بودجه‌های دولتی، اغلب به ایجاد وابستگی و کاهش انگیزه‌ی نوآوری در بخش خصوصی منجر می‌شوند. در مقابل، رویکرد نوین حکمرانی دریایی، بر ایجاد بسترهای نهادی برای مدیریت ریسک متمرکز است؛ بستری که چون ایجاد بانک‌های اطلاعاتی شفاف از قیمت‌ها و حجم معاملات، توسعه‌ی بازارهای آتی و اختیار معامله برای محصولات و خدمات دریایی، تسهیل دسترسی به بیمه‌های متنوع و پوشش‌های ریسک، و نیز تدوین استانداردهای حداقلی برای تاب‌آوری مالی واحدهای فعال در این حوزه. چنین رویکردی، به جای دامن زدن به رقابت‌های ناسالم و ایجاد رانت، می‌کوشد تا با ارتقای سطح دانش و توانمندی تمامی ذی‌نفعان، آسیب‌پذیری کلی نظام اقتصادی دریا را کاهش دهد و آن را در برابر طوفان‌های احتمالی، مقاوم‌تر سازد.

در این میان، فناوری‌های دیجیتال و انقلاب چهارم صنعتی، اقیانوس‌های تازه‌ای را برای مدیریت نوسانات اقتصادی در دریا گشوده‌اند. استفاده از هوش مصنوعی در پیش‌بینی قیمت‌ها، حاشیه‌ی سود پرورش دهندگان در یک چشم‌برهم‌زدن از بین می‌رود. در چنین شرایطی، تنها آن دسته از فعالانی که توانسته‌اند زنجیره‌ی تأمین خود را با تنوع‌بخشی به منابع خوراک، افزایش بازدهی تولید و استفاده از جایگزین‌های محلی و پایدار مقاومت‌ساز می‌کنند، قادر به تداوم فعالیت خواهند بود. اما این تاب‌آوری، صرفاً یک راهکار فنی نیست؛ بلکه مستلزم بازنگری در کل الگوی کسب‌وکار و حتی تغییر در گونه‌های پرورشی و روش‌های تولید است. روی آوردن به گونه‌هایی با نرخ تبدیل خوراک بالاتر و دوره‌ی پرورش کوتاه‌تر، هرچند ممکن است در کوتاه‌مدت هزینه‌های تحقیق و توسعه را افزایش دهد، در میان‌مدت و بلندمدت، سپهر دفاعی مستحکمی در برابر شوک‌های قیمتی ایجاد می‌کند. این نوع نگاه، یعنی جایگزینی تفکر «سودآوری فوری» با «بقای هوشمندانه»، گوهر اصلی مدیریت دریایی در عصر نوسان است.

با این حال، نباید از نقش کلیدی نهادهای حاکمیتی و مقررات‌گذار در تعدیل اثرات نوسانات اقتصادی غافل شد. بازار دریاهارگر کاملاً خودتنظیم نبوده و نیست؛ زیرا بسیاری از منابع و زیرساخت‌های آن، ماهیت عمومی یا نیمه‌عمومی دارند و هزینه‌های هنگفت ورود به این عرصه، امکان رقابت کامل و سیالی را از بین می‌برد. بنابراین، دولت‌ها و سازمان‌های بین‌المللی دریایی، نقشی بی‌دلیل در ایجاد ثبات

نسبی و کاهش آسیب‌پذیری بازیگران کوچک‌تر ایفا می‌کنند. اما پرسش اساسی اینجاست که سیاست‌های حمایتی سنتی، مانند پرداخت یارانه‌ی سوخت یا تعرفه‌های ترجیحی برای واردات تجهیزات، در شرایط بی‌ثباتی مرمز تا چه اندازه کارآمدی خود را حفظ می‌کنند؟ تجارب دهه‌های اخیر نشان داده که این ابزارها، علاوه بر تحمیل هزینه‌های سنگین بر بودجه‌های دولتی، اغلب به ایجاد وابستگی و کاهش انگیزه‌ی نوآوری در بخش خصوصی منجر می‌شوند. در مقابل، رویکرد نوین حکمرانی دریایی، بر ایجاد بسترهای نهادی برای مدیریت ریسک متمرکز است؛ بستری که چون ایجاد بانک‌های اطلاعاتی شفاف از قیمت‌ها و حجم معاملات، توسعه‌ی بازارهای آتی و اختیار معامله برای محصولات و خدمات دریایی، تسهیل دسترسی به بیمه‌های متنوع و پوشش‌های ریسک، و نیز تدوین استانداردهای حداقلی برای تاب‌آوری مالی واحدهای فعال در این حوزه. چنین رویکردی، به جای دامن زدن به رقابت‌های ناسالم و ایجاد رانت، می‌کوشد تا با ارتقای سطح دانش و توانمندی تمامی ذی‌نفعان، آسیب‌پذیری کلی نظام اقتصادی دریا را کاهش دهد و آن را در برابر طوفان‌های احتمالی، مقاوم‌تر سازد.

در این میان، فناوری‌های دیجیتال و انقلاب چهارم صنعتی، اقیانوس‌های تازه‌ای را برای مدیریت نوسانات اقتصادی در دریا گشوده‌اند. استفاده از هوش مصنوعی در پیش‌بینی قیمت‌ها، حاشیه‌ی سود پرورش دهندگان در یک چشم‌برهم‌زدن از بین می‌رود. در چنین شرایطی، تنها آن دسته از فعالانی که توانسته‌اند زنجیره‌ی تأمین خود را با تنوع‌بخشی به منابع خوراک، افزایش بازدهی تولید و استفاده از جایگزین‌های محلی و پایدار مقاومت‌ساز می‌کنند، قادر به تداوم فعالیت خواهند بود. اما این تاب‌آوری، صرفاً یک راهکار فنی نیست؛ بلکه مستلزم بازنگری در کل الگوی کسب‌وکار و حتی تغییر در گونه‌های پرورشی و روش‌های تولید است. روی آوردن به گونه‌هایی با نرخ تبدیل خوراک بالاتر و دوره‌ی پرورش کوتاه‌تر، هرچند ممکن است در کوتاه‌مدت هزینه‌های تحقیق و توسعه را افزایش دهد، در میان‌مدت و بلندمدت، سپهر دفاعی مستحکمی در برابر شوک‌های قیمتی ایجاد می‌کند. این نوع نگاه، یعنی جایگزینی تفکر «سودآوری فوری» با «بقای هوشمندانه»، گوهر اصلی مدیریت دریایی در عصر نوسان است.

با این حال، نباید از نقش کلیدی نهادهای حاکمیتی و مقررات‌گذار در تعدیل اثرات نوسانات اقتصادی غافل شد. بازار دریاهارگر کاملاً خودتنظیم نبوده و نیست؛ زیرا بسیاری از منابع و زیرساخت‌های آن، ماهیت عمومی یا نیمه‌عمومی دارند و هزینه‌های هنگفت ورود به این عرصه، امکان رقابت کامل و سیالی را از بین می‌برد. بنابراین، دولت‌ها و سازمان‌های بین‌المللی دریایی، نقشی بی‌دلیل در ایجاد ثبات

نسبی و کاهش آسیب‌پذیری بازیگران کوچک‌تر ایفا می‌کنند. اما پرسش اساسی اینجاست که سیاست‌های حمایتی سنتی، مانند پرداخت یارانه‌ی سوخت یا تعرفه‌های ترجیحی برای واردات تجهیزات، در شرایط بی‌ثباتی مرمز تا چه اندازه کارآمدی خود را حفظ می‌کنند؟ تجارب دهه‌های اخیر نشان داده که این ابزارها، علاوه بر تحمیل هزینه‌های سنگین بر بودجه‌های دولتی، اغلب به ایجاد وابستگی و کاهش انگیزه‌ی نوآوری در بخش خصوصی منجر می‌شوند. در مقابل، رویکرد نوین حکمرانی دریایی، بر ایجاد بسترهای نهادی برای مدیریت ریسک متمرکز است؛ بستری که چون ایجاد بانک‌های اطلاعاتی شفاف از قیمت‌ها و حجم معاملات، توسعه‌ی بازارهای آتی و اختیار معامله برای محصولات و خدمات دریایی، تسهیل دسترسی به بیمه‌های متنوع و پوشش‌های ریسک، و نیز تدوین استانداردهای حداقلی برای تاب‌آوری مالی واحدهای فعال در این حوزه. چنین رویکردی، به جای دامن زدن به رقابت‌های ناسالم و ایجاد رانت، می‌کوشد تا با ارتقای سطح دانش و توانمندی تمامی ذی‌نفعان، آسیب‌پذیری کلی نظام اقتصادی دریا را کاهش دهد و آن را در برابر طوفان‌های احتمالی، مقاوم‌تر سازد.

رایزن بازرگانی ایران در قطر خبر داد:

بازگشایی بندر الرویس قطر به روی کالاهای ایرانی



رایزن بازرگانی ایران در دو حه از بازگشایی مجدد بندر الرویس قطر به روی کالاهای ایرانی و از سرگیری تجارت دریایی میان دو کشور خبر داد.

به گزارش اقتصادسراسر آمد، عباس عبدالخانی، با اشاره به از سرگیری تجارت ایران و قطر، بیان کرد: پس از حدود پنج ماه توقف در مسیر حمل و نقل دریایی کالا میان بندر دبیر جمهوری اسلامی ایران و بندر الرویس قطر، با پیگیری‌های مستمر سفارت جمهوری اسلامی ایران در دو حه و هماهنگی‌های

انجام‌شده با مسئولان ذریبط دولت قطر، بندر الرویس مجدداً پذیرش کالاهای ایرانی را آغاز کرده است. عبدالخانی با اشاره به اهمیت این مسیر تجاری افزود: بندر الرویس مهم‌ترین دروازه‌های ورود کالاهای ایرانی به بازار قطر محسوب می‌شود و از سرگیری فعالیت این مسیر دریایی، نقش مهمی در تسهیل تجارت، کاهش هزینه‌های حمل و نقل، افزایش سرعت تأمین کالا و ارتقای حجم مبادلات تجاری میان دو کشور ایفا خواهد کرد.

رایزن بازرگانی ایران در دو حه تصریح کرد: طیف متنوعی از کالاهای ایرانی از طریق این مسیر به بازار قطر صادر می‌شود که از جمله مهم‌ترین آنها می‌توان به انواع میوه و تره‌بار تازه، صیفی‌جات، خشکبار، مواد غذایی، ریزبان، تخم مرغ و فرآورده‌های پروتئینی، مصالح ساختمانی، سنگ، سیمان سفید، محصولات معدنی، فرش دستباف و ماشینی و دیگر کالاهای مورد نیاز بازار قطر اشاره کرد.

او ادامه داد: بازگشایی مجدد بندر الرویس علاوه بر ایجاد رونق در تجارت دوجانبه، موجب افزایش فعالیت‌های اقتصادی و تجاری در بندر دیر در استان بوشهر بعنوان بندر مبدا صادرات کالا به قطر، رونق کسب و کار صادرکنندگان، شرکت‌های حمل و نقل دریایی و فعالان زنجیره تأمین خواهد شد. عبدالخانی با تأکید بر روند رو به رشد روابط اقتصادی تهران و دو حه اظهار کرد: توسعه و گسترش همکاری‌های اقتصادی، تجاری و سرمایه‌گذاری میان جمهوری اسلامی ایران و دولت قطر از اولویت‌های مشترک دو کشور بوده و در چارچوب تأکیدات و اراده مقامات عالی‌رتبه ایران و قطر برای ارتقای سطح روابط دوجانبه دنبال می‌شود.

رایزن بازرگانی ایران در دو حه در پایان ضمن قدردانی از تلاش‌ها و پیگیری‌های سفیر جمهوری اسلامی ایران در قطر برای بازگشایی بندر الرویس، ابراز امیدواری کرد با از سرگیری فعالیت این مسیر دریایی، شاهد توسعه همکاری‌های بخش خصوصی و ارتقای حجم مبادلات تجاری میان دو کشور باشیم.

بلومبرگ:

تردد در مسیر عمانی تنگه هر مز شدیداً کاهش پیدا کرده است



خبرگزاری آمریکایی به نقل از «گزارش‌های دریایی» از تردهای دریایی اعلام کرد که میزان عبور و مرور شناورها از مسیر ساحلی عمان در تنگه هرمز در روز یکشنبه به‌شدت کاهش یافته و به حداقل رسیده است.

به گزارش اقتصادسراسر آمد، همزمان با انتشار اخباری تأیید نشده درباره «بسته شدن کریدور عمانی در تنگه هرمز»، خبرگزاری بلومبرگ به نقل از منابعی از کاهش شدید تردد دریایی در این کریدور دریایی خبر داد. بلومبرگ در گزارشی با اشاره به آخرین وضعیت تردهای دریایی در منطقه خلیج فارس و دریای عمان اعلام کرد: داده‌های رصد دریایی نشان می‌دهد که میزان عبور و مرور شناورها از مسیر ساحلی عمان در تنگه هرمز به‌شدت کاهش یافته و به حداقل رسیده است. این رویداد دقیقاً یک روز پس از آن رخ داد که چندین کشتی خروجی در این مسیر به‌طور ناگهانی تغییر جهت دادند؛ اقدامی که بار دیگر نشان‌دهنده تلاش‌های مداوم ایران برای حفظ تسلط و نظارت کامل خود بر این آب‌راه حیاتی است. این رسانه در مورد ماجرای تغییر مسیرهای ناگهانی شناورها در تنگه هرمز تصریح کرد: در روزهای جمعه و شنبه دست‌کم ۸ فروند کشتی در حال حرکت در مسیر عمان، اقدام به دور زدن کردند که از این تعداد، چهار فروند از آنها مسیر خود را به سمت شمال و آب‌های تحت کنترل ایران تغییر داده و از تنگه خارج شدند. هنوز هیچ توضیح فوری یا رسمی از سوی گروه‌های رابط نیروی دریایی در خصوص این دور زدن‌های ناگهانی ارائه نشده است، هرچند موضع جمهوری اسلامی ایران همواره شفاف بوده و بارها تأکید کرده است که شناورها تنها باید از مسیرهای تعیین‌شده و مجاز توسط ایران عبور کنند.

در ادامه این گزارش با اشاره به آمار موسسه تحلیلی «کپلر» (Kpler) آمده است: در روز شنبه، ۱۹ فروند کشتی در هر دو جهت از تنگه هرمز عبور کردند، اما تنها یک فروند از آن‌ها ورود خود را از مسیر ساحلی عمان به‌طور آشکار سیگنال‌دهی کرد؛ این رقم در روز جمعه ۱۳ فروند بود. البته این آمار تنها شامل تردهای رصد شده است و با تأیید وضعیت عبورهای پنهان شناورهایی که فرستنده‌های خود را خاموش می‌کنند، ممکن است این ارقام تغییر کند. بلومبرگ با اشاره به پروتکل‌های نظارتی ایران در منطقه یادآور شد: در طول این دوره تنش و درگیری، چندین کشتی که قصد خروج از خلیج فارس را داشتند، گزارش داده‌اند که هشدارهایی را از سوی نیروهای ایرانی از طریق ارتباطات رادویی دریافت کرده‌اند، مبنی بر اینکه نباید بدون کسب مجوز از تهران به مسیر خود ادامه دهند. حتی در مواردی، نیروهای ایرانی به سمت برخی از شناورهایی که به این هشدارها بی‌توجهی کرده و ادامه مسیر دادند، شلیک کرده‌اند.