

«سر آمد» گزارش می‌دهد؛

تنگه هرمز زیرسایه تشدید تنش‌ها

نشانه‌های گسترش جغرافیای جنگ آمریکا علیه نفتکش‌های ایران

سید گره دریاپایه – **سهیل**

مر تفضوی – درگیری ایران و آمریکا در ساعات پایانی سه‌شنبه و پامداد چهارشنبه وارد یکی از شدیدترین مراحل خود در ماه‌های اخیر شد؛ اما در میان حملات متقابل موشکی و دریایی، کاهش شدید تردد کشتی‌ها از تنگه هرمز نمود عینی و واقعی پیدا کرد. رصد سامانه‌های بین‌المللی تردد کشتی‌ها و نفتکش‌ها در آب‌های جهان نشان می‌دهد مسئله فقط تهدید به بستن هرمز نیست؛ بلکه جمهوری اسلامی ایران توانسته با اعمال محدودیت‌های عملیاتی، بخش بزرگی از تردد کشتی‌های تجاری و نفتکش‌ها از آبراه راهبردی تنگه هرمز را متوقف یا تا اندازه زیادی محدود کند.

نقطه آغاز دور تازه درگیری‌ها، حمله نیروهای آمریکایی به پنج نفتکش ایرانی بود؛ اقدامی که واشنگتن آن را واکنش به حملات موشکی ایران علیه شناورهای نظامی آمریکا عنوان کرده است. براساس اعلام فرماندهی مرکزی آمریکا، ستکام، چهار نفتکش با نام‌های «Riesco, Derya» در نزدیکی جزیره خسارک، خلیج فارس و دریای عمان هدف قرار گرفتند. این حمله تنها چند روز پس از عملیات قبلی آمریکا علیه نفتکش‌های ایرانی انجام شد و نشان داد که نفتکش‌ها به یکی از اهداف اصلی راهبرد فشار نظامی واشنگتن علیه ایران تبدیل شده‌اند.

مارکو رویو، ویسر خارجه آمریکا، نیز روز سه‌شنبه هشدار داد در صورت ادامه حملات ایران به کشتی‌های جنگی آمریکا، نفتکش‌های بیشتری هدف قرار خواهند گرفت. به این ترتیب، تقابل دریایی دو کشور وارد الگوی شده است که می‌توان آن را «نفتکش در برابر ناو» نامید؛ الگویی که در صورت ادامه، امنیت کشتیرانی منطقه را بیش از گذشته تحت تأثیر قرار خواهد داد.

پاسخ ایران؛ از اردن تا تنگه هرمز

ایران در واکنش به حمله آمریکا، پاسخ خود را در چند جبهه دنبال کرد. سپاه پاسداران اعلام کرد نیروی هوافضای سپاه در یک عملیات موشکی، پایگاه هوایی «الازرق» در اردن را که محل استقرار نیروها و تجهیزات آمریکایی است، هدف قرار داده است. سپاه پاسداران در اطلاعیه خود اعلام کرد محل استقرار و آشپانه جنگنده‌های آمریکایی در این عملیات هدف قرار گرفته‌اند. با این حال، در روایت مطرح شده از سوی جمهوری اسلامی ایران درباره میزان خسارت با روایت اردن متفاوت است. تفاوت‌هایی وجود دارد. رویترز نیز گزارش داده است که مقام‌های آمریکایی خسارت قابل توجهی به نیروهای خود در اردن را تأیید نکرده‌اند.

در ادامه عملیات پاسخ به حملات ارتش ایالات متحده آمریکا، سپاه پاسداران اعلام کرد نیروی دریایی این نیرو «دو شناور آمریکایی، هشت نفتکش و ۱۰ کشتی دیگر» را هدف قرار داده است. براساس اطلاعیه سپاه، هشت نفتکش در خلیج فارس و ۱۰ کشتی دیگر که قصد عبور از محدوده‌ای ممنوعه و ناایمن در تنگه هرمز را داشتند، مورد حمله قرار گرفته‌اند. رویترز نیز گزارش داده که سپاه مسئولیت حمله به ۱۰ شناور، شامل دو شناور آمریکایی و هشت نفتکش را برعهده گرفته است. همزمان، سازمان عملیات تجارت دریایی بریتانیا، UKMTO از آسیب دیدن چند شناور تجاری در خلیج فارس و دریای عمان در جریان فعالیت‌های نظامی شبانه خبر داده است.

هرمز عملاً خلوت است

مهم‌ترین نشانه تحولات و افزایش سطح تنش‌های نظامی در منطقه با باید در آمار تردد کشتی‌ها از آبراه راهبردی تنگه هرمز جست‌وجو کرد. براساس داده‌های اولیه شرکت Kpler که رویترز منتشر کرده، روز سه‌شنبه تنها ۶ کشتی حامل کالا



از تنگه هرمز عبور کردند؛ این رقم روز دوشنبه ۹ فروند و میانگین ۱۰ روزه ۱۲ فروند بود. از شش کشتی عبوری نیز پنج فروند وارد خلیج فارس شدند و تنها یک فروند از خلیج فارس خارج شد. این آمار در مقایسه با وضعیت پیش از جنگ اهمیت بیشتری پیدا می‌کند. به گفته رویترز، تنگه هرمز پیش از آغاز جنگ در ۲۸ فوریه، معمولاً روزانه حدود ۱۲۵ شناور تجاری بزرگ شامل نفتکش‌ها و حامل‌های گاز طبیعی را عبور می‌داد. بنابراین، حتی اگر هرمز از نظر حقوقی و رسمی «بسته» اعلام نشده باشد، کاهش شدید عبور کشتی‌ها یک واقعیت مهم را نشان می‌دهد: امنیت عبور و مرور در این آبراه عملاً تحت تأثیر توان نظامی و هشدارهای ایران قرار گرفته است. این همان چیزی است که می‌توان از آن با عنوان «انسداد عملی» یاد کرد؛ وضعیتی که در آن لازم نیست یک کشور رسماً اعلام کند آبراه بسته است. کافی است هزینه و ریسک عبور آفت‌دار افزایش پیدا کند که شرکت‌های کشتیرانی، مالکان کشتی‌ها و بیمه‌گران، عبور از منطقه را متوقف یا محدود کنند.

توان ایران برای کنترل هرمز

اهمیت راهبردی تحولات اخیر در موضوع مربوط به آمار تردد و کنترل عبور و مرور کشتی‌ها از تنگه هرمز آشکار می‌شود. تنگه هرمز یک آبراه باریک و جغرافیایی پیچیده است که عبور کشتی‌ها در آن از مسیرهای مشخص کشتیرانی انجام می‌شود. در چنین محیطی، کنترل دریایی الزاماً به معنای حضور یک ناو

یا ایجاد یک دیوار فیزیکی در عرض تنگه نیست. ترکیبی از ادوات نظامی، سامانه‌های شناسایی و اطلاعاتی و امکان ایجاد مناطق ممنوعه از سوی ایران توانسته هزینه و ریسک عبور را افزایش دهد. تحولات هفته‌های اخیر نشان داده ایران دقیقاً روی همین نقطه تمرکز کرده است. تهران پیش‌تر از ایجاد یک «منطقه ممنوعه» در اطراف هرمز سخن گفته بود؛ منطقه‌ای که هدف آن جلوگیری از عبور شناورهایی است که بدون هماهنگی ایران قصد عبور دارند. از این منظر، قدرت ایران در هرمز را نباید صرفاً با تعداد ناوها و شناورهای نظامی سنجید. توان ایجاد عدم قطعیت برای کشتیرانی نیز بخشی از قدرت کنترل یک آبراه است.

هزینه باز نگه داشتن هرمز برای آمریکا

واشنگتن از توان دریایی قابل توجهی برای اسکورت کشتی‌ها و حفاظت از مسیرهای کشتیرانی برخوردار است. اما مسئله اینجااست که باز نگه داشتن یک آبراه در شرایط جنگی با «باز بودن عادی» آن تفاوت دارد. اگر برای عبور هر گروه از کشتی‌های تجاری نیاز به اسکورت نظامی، عملیات مین‌روبی، شناسایی پهپادی و پوشش هوایی باشد، هزینه حفظ جریان کشتیرانی به‌شدت افزایش پیدا می‌کند. از سوی دیگر، افزایش تعداد نیروها و شناورهای آمریکایی در هرمز خود می‌تواند به افزایش احتمال درگیری مستقیم با ایران منجر شود. به همین

دلیل، مسئله اصلی برای واشنگتن فقط این نیست که آیا می‌تواند یک یا چند کشتی را از هرمز عبور دهد؛ پرسش بزرگ‌تر این است که آیا می‌تواند جریان عادی و پایدار کشتیرانی را در این آبراه برقرار کند.

در گزارش دیگری، رویترز از عبور تنها چهار شناور تجاری در یک روز خبر داده بود؛ رقمی که به‌مراتب پایین‌تر از میانگین روزهای قبل بود. این روند یک پیام روشن دارد مبنی بر اینکه کنترل یک آبراه لزوماً با اعلام رسمی انسداد سنجیده نمی‌شود؛ میزان واقعی تردد نیز یک شاخص مهم برای ارزیابی کنترل عملیاتی است. در واقع، ایران با ایجاد تهدید معتبر علیه شناورها و تعیین مناطق ممنوعه، می‌تواند بدون آنکه لزوماً هرمز را به‌صورت رسمی ببندد، بخش بزرگی از ظرفیت عبور و مرور آن را مختل کند. در این میان، نباید مسئله هرمز را صرفاً به صادرات نفت تقلیل داد. این تنگه یک مسیر حیاتی برای حمل‌ونقل کالا، مواد اولیه و انرژی است و اختلال در آن می‌تواند زنجیره تأمین منطقه‌ای و جهانی را تحت تأثیر قرار دهد. به همین دلیل، کاهش تردد کشتی‌ها در هرمز مهم‌تر از نوسان لحظه‌ای قیمت نفت است. اگر شرکت‌های کشتیرانی احساس کنند عبور از این مسیر قابل پیش‌بینی نیست، حتی بدون اعلام رسمی انسداد، رفتار آنها تغییر خواهد کرد. در چنین شرایطی، بیمه‌گران نرخ‌های بالاتری مطالبه می‌کنند، مالکان کشتی‌ها سفرها را به تعویق می‌اندازند و برخی محموله‌ها در بنادر متوقف می‌شوند.



اهمیت راهبردی تحولات اخیر در موضوع مربوط به آمار تردد و کنترل عبور و مرور کشتی‌ها از تنگه هرمز یک آبراه باریک و جغرافیایی پیچیده است که عبور کشتی‌ها در آن از مسیرهای مشخص کشتیرانی انجام می‌شود



پنج شنبه- ۱۹ شهریور ۱۴۰۵ - سال دوازدهم - شماره ۲۵۸۰

دریاپایه ۳ بنادر

مدیر بنادر و دریانوردی غرب هرمز گان خبرداد:

رتبه اول ع‌ملیات بندری کانٲنیزر های ٲخچالی به نام بنادر غرب هرمز گان ثبت شد



مدیر بنادر و دریانوردی غرب هرمز گان گفت: طی پنج ماه نخست سال جاری ۲۸ هزار و ۸۸۲ تی ای یو (واحد شمارش کانٲنیزر) کانٲنیزر ٲخچالی به وزن ۳۹۸ هزار و ۶۳۰ تن در بنادر غرب هرمز گان تخلیه و بارگیری شده است که با این عملکرد توانست رتبه اول عملیات بندری در حوزه کانٲنیزر های ٲخچالی را به خود اختصاص دهد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، امین صادقی در توضیح این خیر افزود: در همین مدت بیش از ۱۹ هزار و ۴۴۱ تی ای یو کالا به وزن ۱۹۹ هزار و ۳۱۵ تن با کانٲنیزر های ٲخچالی از بنادر غرب هرمز گان صادر شد.

مدیر بنادر و دریانوردی غرب هرمز گان ادامه داد: توسعه زیرساخت‌ها و ظرفیت‌های بندری، برخورداری از موقعیت راهبردی و دسترسی مناسب به مسیرهای دریایی، نقش مهمی در افزایش توان عملیاتی بنادر غرب استان هرمز گان در حوزه حمل‌ونقل و صادرات کانٲنیزر های ٲخچالی داشته است.

صادقی مدیر بنادر و دریانوردی غرب هرمز گان خاطر نشان کرد: گستردگی حوزه فعالیت این مدیریت و تنوع خدمات ارائه‌شده، از جمله تخلیه و بارگیری کانٲنیزر های ٲخچالی، صادرات و واردات کالا، ترانزیت، حمل‌ونقل مسافر و کابوتاژ، موجب شده است بنادر غرب استان هرمز گان و به‌ویژه بندر لنگه، همچنان نقشی مؤثر و تعیین‌کننده در عرصه حمل‌ونقل دریایی و تجارت ملی و بین‌المللی ایفا کنند.

به گزارش ایرنا، مدیریت بنادر و دریانوردی غرب استان هرمز گان با پوشش ۱۰ بندر تجاری و مسافری، نظارت بر ۴۶ سازه دریایی، پشتیبانی از بخش قابل توجهی از جزایر کشور و دربرگیری حدود ۶۰۰ کیلومتر مرز دریایی، از مجموعه‌های مهم مدیریت راهبری فعالیت‌های دریایی و بندری در سواحل کشور به شمار می‌رود.

جایگاه پنجم دانشگاه خرمشهر در رصد اشتغال دانش آموختگان



رئیس دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر از رتبه پنجم این دانشگاه در رصد اشتغال دانش آموختگان خبر داد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، مرتضی بختیاری، رئیس دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر، با اشاره به نتایج پایش رصد اشتغال دانش آموختگان، اظهار داشت: دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر از نظر میزان تکمیل اطلاعات مربوط به پایش رصد اشتغال دانش آموختگان، در جایگاه پنجم کشور قرار گرفته است.

رئیس دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر با اشاره به میزان مشارکت دانش آموختگان این دانشگاه در این طرح افزود: میزان مشارکت دانش آموختگان دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر در این پایش از ۱۰ درصد بوده است؛ این در حالی است که ۸۲ دانشگاه و پژوهشگاه در سطح کمتر از ۱۰ درصد مشارکت دانش آموختگان قرار دارند.

رئیس دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر، پیگیری مجموعه‌های مرتبط با دانشگاه را عامل دست‌یابی به این جایگاه دانست و تصریح کرد: این موفقیت حاصل پیگیری و تلاش مجموعه همکاران حوزه ارتباط با صنعت دانشگاه و معاونت پژوهشی در برقراری ارتباط با دانش آموختگان و افزایش مشارکت آنان در طرح رصد اشتغال است.

بختیاری رئیس دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر در ادامه بر اهمیت اطلاعات به‌دست‌آمده از این پایش برای سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی دانشگاه تأکید کرد و گفت: پایش وضعیت اشتغال دانش آموختگان، داده‌های ارزشمندی برای شناخت وضعیت اشتغال، شناسایی نیازهای مهارتی و برنامه‌ریزی مؤثرتر در حوزه هدایت شغلی و اشتغال‌پذیری دانش آموختگان در اختیار دانشگاه قرار می‌دهد.