

وزيرة الطرق، مشيرة إلى استدامة النقل خلال الحرين المفروضتين:

تحويل منظومة النقل من الإدارة الاعتيادية إلى لوجستيات قادرة على الصمود



التنفيذ لتسهيل نقل السلع والمسافرين؟

أظهرت تجربة حرب الـ ١٢ يوماً أن القوانين العليا في مجال النقل والتراخيص تمتلك، من حيث المبدأ، القدرات اللازمة؛ لكن الإجراءات التنفيذية وآليات التنسيق بين الأجهزة تحتاج إلى إعادة هندسة. وأهم وثيقة قانونية عليا في هذا المجال هي قانون الخطة السابعة للتقدم، لاسيما المادة ٥٧، التي تُلزم الحكومة بإعداد البرنامج الوطني للتراخيص، وإصلاح عمليات وإجراءات التراخيص والخدمات اللوجستية، وإلغاء التراخيص غير الضرورية، وتحديد المدة الزمنية لاستجابة الأجهزة، وتنسيق عمل الأجهزة الموجودة في المحطات الحدودية. كما اعترفت اللائحة التنفيذية للفقرة «ب» من المادة ٥٨ بالنقل المباشر للسلع. وإلى جانب ذلك، لا يزال قانون نقل وعبور السلع الأجنبية عبر أراضي الجمهورية الإسلامية الإيرانية، المصادق عليه عام ١٩٩٥، يمثل الإطار الرئيس للتراخيص، إلا أن بعض إجراءاته تحتاج، في ضوء التطورات التي طرأت على الخدمات اللوجستية الرقمية والنقل متعدد الوسائط والظروف الحربية، إلى إعادة نظر. وبتمثل التقييم الرئيس في أن الحكومة الاربعة عشرة لا ينبغي لها، في الخطوة الأولى، السعي إلى سنّ قوانين جديدة متعددة، بل ينبغي الاستفادة من قدرات القوانين القائمة نفسها لإيجاد إجراءات طارئة للنقل والخدمات اللوجستية، تشمل: الإدارة المتكاملة للمحطات الحدودية، والنقل المباشر من دون توقف، وإلغاء عمليات التفتيش المتكررة، وإنشاء مسار أخضر للسلع الأساسية، وتحديد أولويات السلع عبر شبكة الطرق، والأزمات، والتفصيل للمبردة، للبديلة، وتحديد الحد الأقصى لمدة التوقف في الموانئ والحدود. وفي الحالات التي تحول فيها القوانين القائمة دون تنفيذ هذه الإصلاحات، ينبغي أن تكون تجربة حرب الـ ١٢ يوماً وحرب رمضان دافعا لتحويل منظومة النقل في البلاد من الإدارة الاعتيادية إلى منظومة لوجستية قادرة على الصمود وتمتلك بروتوكولات تشغيلية للأزمات. وخلال الفترة الأخيرة، انصب تركيزنا على زيادة عبور السلع ومنع توقف أساطيل النقل عند الحدود. وزادت قدرات أسطول النقل البري، وجرى التنسيق مع الدول المجاورة لتوفير الأساطيل وضمان استمرار عبور السلع، كما مُنحت عملية نقل السلع الأساسية الأولوية. وأظهرت تجربة هذه الفترة أن المحطات الحدودية يجب أن تعمل في ظروف الأزمت بقدرات طارئة، وينشط مستمر، مع تخصيص مسارات سريعة لعبور السلع الحيوية. كذلك ينبغي نقل جزء من الخدمات اللوجستية وخدمات التخزين إلى المراكز المحيطة بالمحطات، لكي تكون الحدود مكانا للعبور، لا مكانا لتوقف الشاحنات والسلع. وبصورة عامة، كان أهم إنجاز لوزارة الطرق خلال حرب الـ ١٢ يوماً وحرب رمضان أننا، من خلال تفعيل التزامن للطرق والسكك الحديدية والموانئ، لم نسجح بأن يتحول الاضطراب في الممرات البحرية إلى اضطراب في سلسلة الإمداد في البلاد؛ ونعمل الآن على تحويل هذه التجربة إلى شبكة نقل متعددة الممرات وقادرة على الصمود.

كان ضرورة إنشاء ممرات داعمة. وفي هذا الإطار، اعتُبرت الموانئ الشمالية مثل أميرآباد وأنزلي ونوشهر وفريدونكنار وغيرها جزءاً أساسياً من الشبكة الوطنية لتأمين السلع.

كيف يُعرّف دور وزارة الطرق والإسكان في سلسلة النقل والتجارة؟ وكيف أعيد تعريف هذا الدور في الظروف الحرجة مثل الحرب؟

في الظروف العادية، تتولى وزارة الطرق والإسكان بصورة رئيسة رسم السياسات، وتأمين البنى التحتية، وتنظيم شبكة النقل؛ لكن في ظروف الحرب يرتقي دورها إلى مستوى إدارة استمرارية تدفق حركة النقل. في الواقع، يتعين على وزارة الطرق التأكد من أن السلع تنتقل من السفينة إلى الميناء، ومن الميناء إلى المحطة، ومن المحطة إلى شبكة الطرق أو السكك الحديدية، وأخيراً إلى مراكز الاستهلاك، من دون حدوث أي اختناقات. وأثبتت تجربة حرب الـ ١٢ يوماً إمكانية تحقيق هذا الدور عملياً. ففي تلك الفترة، ارتفع أداء النقل البري بأكثر من ٥٠ ٪، وأداء السكك الحديدية بنسبة ١٥ ٪، كما ارتفعت عمليات تفريغ السلع الأساسية في الموانئ بنحو ٦٠ ٪. وفي إطار هذه السلسلة، يمكن أيضاً تفصيل مهام الأجهزة التابعة لوزارة النقل في النواحي الآتية: تتولى منظومة الموانئ والملاحية البحرية الحفاظ على استمرار عمليات الموانئ والتفريغ والتحميل ومنع تكبد السفن والسلع، وتتولى منظومة صيانة الطرق والنقل البري توفير الأسطول وتنظيمه وإدارة المحطات والحفاظ على استمرار تدفق السلع عبر شبكة الطرق. أما شركة السكك الحديدية، فتتولى زيادة حصة السكك الحديدية في نقل البضائع والاستفادة منها لتخفيف الضغط عن الطرق. فيما تتولى شركة الممرات ومنظمة الطيران المدني الحفاظ على قدرات النقل الجوي واستمرارية شبكة الرحلات الجوية في حالات الطوارئ. وبالتالي، ينبغي النظر إلى دور الوزارة في ظروف الأزمات باعتباره «قيادة لوجستية لشبكة النقل المدني في البلاد»؛ أي الإدارة المتزامنة للقدرات، وترتيب السلع حسب الأولوية، وتوجيه تدفق البضائع إلى الممرات الأقل عرضة للخطر. وتكتسب هذه المسألة أهمية أكبر في الأزمات المقبلة؛ إذ أظهرت تجربة الأضرار التي لحقت بالبنى التحتية في هرمغان أيضاً أن منظمة صيانة الطرق استخدمت الآليات الثقيلة والكوادر المتخصصة لإنشاء طرق التفافية ومسارات مؤقتة، لمنع انقطاع حركة المرور، لأن على وزارة الطرق في ظروف الأزمة إدارة تدفق السلع، لإدارة البنية التحتية فحسب. وخلال الحرب، سعينا، من خلال تفعيل مقر إدارة الأزمات والتنسيق بين منظمة الموانئ والسكك الحديدية ومنظمة صيانة الطرق، إلى ضمان استمرار سلسلة النقل من السفينة إلى الميناء، ثم إلى الطرق/السكك الحديدية، وصولاً إلى مركز الاستهلاك، من دون انقطاع.

هل تحتاج القوانين العليا المنظمة لقطاع النقل والمحطات الحدودية والدعم اللوجستي، في ظل الحكومة الرابعة عشرة والظروف الحرجة، إلى تغييرات في الإجراءات وآليات

وتفعيل المسارات البديلة، والشروع بالتزامن في عمليات إعادة الإعمار، من أبرز مؤشرات قدرة هذه الشبكة على الصمود خلال العام الماضي. وتشرح وزيرة الطرق والإسكان «فرزانه صادق»، في حوار مع صحيفة «إيران»، الإجراءات التي أسهمت في تحقيق استدامة قطاع النقل وقدرته على الصمود خلال العام الأخير.

الأساسية؛ لكن بفضل التخطيط الصحيح والمناسب واتخاذ الإجراءات الاحتياطية، أمكن إعادة المنشآت إلى دورة الخدمة في أقصر وقت ممكن، ولم يحدث أي اضطراب في حركة النقل بين المدن، بل استمرت بصورة طبيعية.

وفور كل إصابة، كانت دوريات صيانة الطرق تصل إلى الموقع في أقصر وقت ممكن؛ ونظراً إلى التخطيط المسبق لإنشاء طرق التفافية عند الجسور، كانت حركة المرور تُحوّل إليها. كما أُخذت الإجراءات اللازمة لتوفير صناديق خرسانية مسبقة الصنع، وأنابيب خرسانية مسبقة الصنع، وبلاطات مسبقة الصنع بفتحته تبلغ ٤ أمتار، وتجهيز جسور جملونية سريعة التركيب.

وفي النقل بالسكك الحديدية أيضاً، نُفذت إجراءات عملية لإعادة فتح الممرات من خلال تشكيل وتنظيم فرق تشغيلية وتنفيذية متخصصة، والتخطيط لنشر الآليات الميكانيكية والمعدات المتخصصة في المراكز المحورية للشبكة، وذلك فور وقوع الحوادث. وباستخدام الصناديق الخرسانية مسبقة الصنع، أُنجرت عمليات إعادة البناء بسرعة، أو جرى اللجوء إلى مسارات تحويلية بديلة بالنسبة إلى الجسور ونقاط الاختناق.

كان استبدال الممرات وتنفيذ برامج مثل منح المحافظات صلاحيات إضافية، وتطوير المحطات الحدودية، والاستفادة من قدرات الموانئ الشمالية، من بين الإجراءات السريعة خلال الحرب. كيف تسير هذه البرامج حالياً؟ وما الإطار الموضوع للحفاظ عليها وتوسيعها وضمان استمراريتها؟

في المرحلة الأولى، غلغنا القدرات الموجودة؛ أي أنه قبل إنشاء مسارات جديدة، جرى استخدام الطاقات القائمة غير المستغلة. وزادت قدرات التفريغ في الموانئ، وعُززت قدرات النقل بالسكك الحديدية والطرق، واستُخدمت الموانئ الشمالية باعتبارها أحد الخيارات الداعمة. وأظهرت لنا تجربة الحرب ضرورة وجود مسار داعم محدد لكل ممر رئيس، تكون له قدرة نقل وأسطول وميناء ومحطة حدودية محددة؛ وهذه القضية ينبغي الآن تحويلها إلى برنامج دائم لتعزيز قدرة شبكة النقل على الصمود.

وبناءً على ذلك، كان نهج وزارة الطرق والإسكان في المرحلة الأولى يتمثل في الاستفادة القصوى من القدرات المتاحة، بدلاً من انتظار إنشاء بنى تحتية جديدة. وخلال الأزمات، واصلت الموانئ نشاطها، وزادت قدرتها على تفريغ السلع، وفُعلت أساطيل النقل البري والسكك لنقل البضائع من الموانئ بوتيرة أسرع. وتؤكد ذلك إحصاءات نمو النقل البري بأكثر من ٥٠ ٪، وارتفاع أداء السكك الحديدية بنسبة ١٥ ٪، وزيادة تفريغ السلع الأساسية في الموانئ بنحو ٦٠ ٪؛ وهي أرقام تعكس تعبئة القدرات المتاحة؛ لكن الدرس الأكثر أهمية الذي استخلصناه من الحرب

وضعت حرب الـ ١٢ يوماً والـ ٤٠ يوماً المفروضتين، شبكة النقل الإيرانية أمام أحد أصعب الاختبارات التي شهدتها خلال السنوات الأخيرة؛ وهو اختبار لم يؤد، رغم الأضرار التي لحقت بجزء من البنى التحتية للطرق والسكك الحديدية والطيران والنقل البحري، إلى توقف تدفق السلع والخدمات. وكان تسجيل أرقام قياسية في عمليات النقل،

بالتعاون مع سائر المؤسسات، مسؤولية متابعة تنفيذ قرارات الهيئة المذكورة بهدف إيجاد بدائل للموانئ الجنوبية في تأمين السلع الأساسية.

في ظل الحصار البحري الذي يفرضه العدو، ما التدابير التي اتخذت لضمان استمرار استيراد المواد الأولية والسلع الأساسية؟

في إطار تعزيز القدرات ورفع مستوى الجاهزية التشغيلية للموانئ الشمالية، أُخذت إجراءات متعددة أدت، منذ بداية حرب رمضان وحتى ٨ أغسطس/ آب ٢٠٢٦، إلى استيراد أكثر من ٢/٥٠٠/٠٠٠ طن من السلع الأساسية إلى البلاد عبر الموانئ الشمالية، بنمو بلغ ١٠٤ ٪، ورفع حصة الموانئ الشمالية من عمليات تفريغ هذه السلع من ١٨ - ٢٠ ٪. وكان لإجراءنا الرئيس يتمثل في زيادة قدرات الممرات البديلة وتوزيع الأحمال بين الطرق والسكك الحديدية والموانئ. وقد قُفعت القدرة على النقل من الموانئ، ومن خلال تعبئة أسطولي النقل البري والسككي، لم نسجح بأن تؤدي القيود المفروضة على ممرات أحداً إلى توقف تأمين السلع. ونواصل كذلك الاستفادة من الموانئ الشمالية والممرات البرية والسككية للدول المجاورة بوصفها قدرات داعمة. والهدف هو ألا تعتمد أي سلعة من السلع الأساسية حصرًا على ميناء واحد أو ممر واحد؛ بحيث كانت أولويتنا خلال حرب الـ ١٢ يوماً وحرب رمضان هي تأمين السلع عبر الحدود الشمالية والشمالية الشرقية والشمالية الغربية. فضلاً عن ذلك، أُثبتت حرب الـ ١٢ يوماً أن الاستراتيجية المناسبة تكمن في عدم ربط سلسلة الإمداد بميناء واحد أو مسار نقل واحد. وخلال تلك الفترة، حُوفظ على تدفق السلع إلى داخل البلاد من خلال الزيادة المتزامنة في قدرات النقل البري، والاستفادة من قدرات السكك الحديدية، وزيادة تفريغ السلع الأساسية في الموانئ. وفي ظل استمرار القيود البحرية، كان ينبغي تحويل هذه التجربة من إجراء تفاعلي إلى منظومة دائمة للدفاع اللوجستي، وهو ما تحقق لحسن الحظ. فعلى سبيل المثال، كان محددًا مسبقاً بالنسبة إلى السلع الحيوية أي ميناء يمكن أن يكون بديلاً، وما هو المسار البري والسككي البديل له، وحجم قدرات أسطول النقل المتاحة لنقل السلع، وكذلك أي المحطات الحدودية قادرة على استقبال السلع من الدول المجاورة. وكل هذه كانت من تجاربنا المستخلصة من حرب الـ ١٢ يوماً، والتي وُضعت نصب أعيننا في حرب الـ ٤٠ يوماً.

كانت البنى التحتية للنقل من بين الأهداف الرئيسية لهجمات العدو خلال الحربين. فهل حقق العدو أهدافه من خلال استهداف هذه البنى التحتية؟ وإذا كانت الإجابة بالنفي، فما أسباب هذا الفشل؟ بالتأكيد لا. كان هدف العدو من مهاجمة البنى التحتية قطع شبكة الاتصالات وإحداث اضطراب في عمليات النقل، لاسيما نقل السلع

يُعد قطاع النقل أحد الأركان المهمة لاستدامة البلاد وإدارتها، لاسيما خلال الحرين الأخيرتين. وفق أي برنامج جرى خلال الحرب العام الماضي ضمان استمرار النقل وحركة السلع والحفاظ على سلسلة الإمداد؟

في حرب الـ ١٢ يوماً، استند نهج وزارة الطرق والإسكان إلى الحفاظ على تدفق حركة النقل ومنع تحوّل الاضطراب في قطاع واحد إلى اضطراب يشمل سلسلة الإمداد بأكملها. ولهذا الغرض، جرى تفعيل قدرات قطاعات النقل المختلفة بالتزامن، وتُقلت كميات أكبر من البضائع من الموانئ نحو مراكز الاستهلاك. كما ارتفع، خلال حرب الـ ١٢ يوماً، تبادل السلع ونقلها في قطاع النقل البري بأكثر من ٥٠ ٪، وارتفع أداء السكك الحديدية بنحو ١٥ ٪، وزادت عمليات تفريغ السلع الأساسية في الموانئ بنحو ٦٠ ٪. ونُظهر هذه الأرقام أن شبكة النقل لم تتوقف في ظروف الأزمة فحسب، بل رفعت أيضاً قدرتها التشغيلية من خلال الاستفادة من الإمكانيات المتاحة. في قطاع النقل البري، اضطلعت منظمة صيانة الطرق والنقل البري، بالاعتماد على أسطولها المتاح ونشاط السائقين، بالدور الرئيس في التفريغ السريع للسلع من الموانئ. وخلال تلك الفترة، تضاعفت عمليات نقل السلع من الموانئ، وأسهمت هذه القدرة في الجبلولة دون حدوث اضطراب جدي في تأمين السلع الأساسية. وفي قطاع السكك الحديدية أيضاً، أظهرت زيادة الأداء بنسبة ١٥ ٪ أن السكك الحديدية دخلت على الخط باعتبارها قدرة داعمة للنقل البري. وتبين أهمية هذا الأمر من أن الاعتماد على وسيلة نقل واحدة في ظروف الأزمات يزيد من هشاشة الشبكة، بينما يتيح الجمع بين الطرق والسكك الحديدية توزيع المخاطر وزيادة المرونة. أما في قطاع الموانئ، فقد حالت منظمة الموانئ والملاحية البحرية، من خلال استمرار عمليات التفريغ والتحميل، لاسيما السلع الأساسية، دون أن تؤدي الاضطرابات الأمنية إلى توقف العمليات في الموانئ، وخصوصاً تدفق عمليات تفريغ السلع الأساسية والاستراتيجية. ومن ثم، كان الإجراء المحوري لوزارة الطرق خلال تلك الفترة يتمثل في إنشاء سلسلة نقل متعددة الوسائط ومرنة، بمعنى أن الموانئ والسكك الحديدية والطرق لم تعمل بصورة منفصلة، وإنما استُخدمت قدرات كل قطاع للتعويض عن الضغوط الواقعة على القطاع الآخر. وفي إطار العمل على تجاوز القيود الناجمة عن الحصار البحري، عُقدت اجتماعات تخصصية ومنظمة ضمن مجلس تسهيل وتسريع تخليص السلع، والهيئة الوطنية للعبور، ولجنة انسيابية التراخيص وتطوير الخدمات اللوجستية الدولية، بمشاركة فاعلة من الأجهزة الأعضاء. وبعد تحديد التحديات والاختناقات القائمة، أبلغت الأجهزة المعنية بالمهام والمسؤوليات ذات الصلة، كما استندت إلى المحافظين والمحترمين في المحافظات المعنية،

خاص

من الصحافة الإيرانية

صمود طهران يجبر واشنطن على العودة إلى طاولة التفاوض

أكد الكاتب الإيراني «مهدي بيك أوغلي» أن كلفة التقابل هرمز أثبتت تفوق القدرات الدفاعية الإيرانية، مدافع الولايات المتحدة إلى الإدراك العملي بأن الخيار العسكري بات مكلفاً وغير مجيد، وجعل العودة إلى مسار التفاوض ضرورة حتمية للجانب الأميركي بدلاً من كونها مجرد خيار سياسي. وأضاف الكاتب، في مقال له في صحيفة «اعتماد»، يوم السبت ١٥ آب/ أغسطس، أن اعتراف التقارير الأميركية بإسقاط ٤٥ طائرة مسيرة من طراز MQ-٩، والتي تشكل نحو ٢٥ ٪ من إجمالي أسطول هذا الطراز، إلى جانب السيطرة التامة للقوة البحرية لحرس الثورة الإسلامية على تحركات مضيق هرمز، يؤكدان السماء والممر المائي باتت تحت السيطرة الإيرانية الكاملة، وهو ما تسبب في تراجع الحركة البحرية وإرباك خطط واشنطن. وأوضح بيك أوغلي أن الإعلانات الأميركية الأخيرة حول بلوغ فاتورة المواجهة ٣٧/٥ مليار دولار، واقتصار الأولويات المعلنة على «حفظ ثبات أسعار الطاقة» بدلاً من الطموحات المعتادة، يعكس تراجعاً كبيراً في الموقف الأميركي تحت وطأة الريح الإيراني. ولفت إلى أن التحركات الدبلوماسية المكثفة في المنطقة، والاتصالات الجارية عبر القنوات الإقليمية كباكستان، تكشف عن مساع أميركية متزايدة لاختبار خيارات التهديد والابتزاز عن مخرج لتجنب تصاعد المواجهة.

ونوه الكاتب بالمبادرة الدبلوماسية الداعية إلى تشكيل ائتلاف متعدد الأطراف يضم إيران وتركيا والسعودية ومصر وباكستان، للحد من تحركات الكيان الصهيوني وإرساء أمن إقليمي مستقل ينهي الحاجة للتدخلات الخارجية. واختتم الكاتب بالتأكيد على أن صمود واستقرار إيران واقتدارها الميداني هما الضامن الأساسي لإرغام الطرف الآخر على قبول توافق واقعي ومتوازن، مشدداً على أهمية الاعتماد على القدرات الذاتية والانسجام الوطني في هذه المرحلة.

ناقلات أميركا المنهكة تكشف استنزاف الحرب على إيران

رأت صحيفة «وطن امروز» أن المشكلات المتصاعدة على متن حاملة الطائرات الأميركية «أبراهام لينكون» تكشف فشل الحرب على إيران في تحقيق أهدافها، وتحويل القوة البحرية الأميركية إلى أحد أبرز مظاهر الاستنزاف العسكري واللوجستي الذي تواجهه واشنطن نتيجة استمرار عملياتها لفترة طويلة دون إعداد كافٍ. وأضافت الصحيفة، يوم السبت ١٥ آب/ أغسطس، في تقرير لها، أن «لينكون» أمضت أكثر من ٢٠٠ يوم متواصلة في البحر دون توقف في الميناء، وسط تقارير عن نقص المواد الغذائية، ومشكلات المياه والأنابيب، ونقص المستلزمات الصحية، واضطرابات في البريد، فضلاً عن تدهور الحالة النفسية والجسدية لأفراد الطاقم، ما يعكس، بحسب التقرير، إرهاقاً منهجياً داخل البحرية الأميركية. وتابعت: أن تقارير إعلامية أميركية تحدثت عن مخاوف متزايدة لدى عائلات أفراد الطاقم، فيما طالب السيناتور ريتشارد بلومنتال المسؤولين الأميركيين بمعالجة هذه المشكلات بصورة عاجلة، بينما نفت البحرية الأميركية ارتفاعاً ملحوظاً في الأفكار الانتحارية، ووصفت وزارة الحرب الأميركية بعض التقارير بأنها «محرقة». ولفتت الصحيفة إلى أن إرسال حاملة الطائرات «جورج واشنطن» إلى غرب آسيا لتحل محل «لينكون» لا يمثل معالجة جذرية للأزمة، مشيرة إلى أن السياسة الحربية المواجهة للرئيس الأميركي عطلت آليات التخطيط والتعاون والصيانة وإدارة إرهاب القوات التي تحتاجها البحرية الأميركية مسبقاً. وأوضحت أن حاملة «جيرالد فورد» واجهت خلال الحرب مشكلات مماثلة، بينها التأخر في الصيانة وأعطال متكررة في أنظمة الصرف الصحي، معتبرة أن تكرار هذه الأزمات يؤكد اتساع الضغوط على الأسطول الأميركي وسلاسل إمداده.

وشددت الصحيفة، في ختام تقريرها، على أن الحرب ضد إيران، التي كان يفترض أن تستعرض القوة البحرية الأميركية، كشفت بدلاً من ذلك حدود قدرة حاملات الطائرات على خوض عمليات طويلة الأمد، وأن القوة العسكرية المجردة، من دون تخطيط واقعي ومراعاة القيود البشرية واللوجستية، تحولت إلى نقطة ضعف أمام صمود إيران.

صمود طهران يربك حسابات العدو الميدانية والسياسية

أكد المحلل السياسي الإيراني «جعفر يلوري» أن العجز الذي مني به الميدان الأميركي في مواجهته الأخيرة مع إيران كشف عن غياب المبادرات لدى دونالد ترامب، الذي وجد نفسه محاصراً بابتعاد قراراته، مما أجبره على التراجع والبحث عن مخرج تحت وطأة الضغط الميداني الإيراني والدفاع القوي عن سيادة البلاد. وأضاف الكاتب، في مقال له في صحيفة «كيهان»، يوم السبت ١٥ آب/ أغسطس، أن التقارير الغربية تؤكد عمق الأزمة التي تعيشها القوات الأميركية، سواء من حيث الإرباك الأمني الذي يلاحق قيادات واشنطن وفرارهم، أو من خلال تراجع الروح المعنوية لدى الجنود ووصول القواعد والقطع البحرية إلى مستويات حادة من الإنهاك والاضطراب الداخلي. وأوضح يلوري أن التراجع الأميركي جاء نتيجة الخسائر الفادحة التي تكبدتها واشنطن والكيان الصهيوني خلال جولة المواجهة، حيث أدى الاستيصال الإيراني إلى استنزاف مخزون التجهيزات العسكرية للعدو، وتأكيد القدرة على توجيه ضربات دقيقة للبنية التحتية والقواعد التابعة للبتناغون في المنطقة. ولفت الكاتب إلى أن الإخفاق العسكري والأمني دفع العدو إلى تركيز محاولاته الخبيثة على الحرب الاقتصادية والضغط على معيشة المواطنين، مؤكداً أهمية تقوية الفرصة على مخططات العدو من خلال الاعتماد على الكفاءات الوطنية والحفاظ على الاستقرار الاقتصادي. واختتم الكاتب بالتأكيد على أن التحالف الوثيق بين القيادة الحكيمة، والقوات المسلحة الباسلة، والشعب الأبي، هو الذي صنع هذا الانتصار التاريخي، مشدداً على ضرورة اليقظة لمواجهة المخططات الاقتصادية للعدو وإحباط كافة محاولاته لمساس بالمعيشة اليومية.