

افغانستان آزاد – آزاد افغانستان

AA-AA

چو کشور نپاشد تن من مباد بدین بوم و بر زنده یک تن مباد
همه سر به سر تن به کشتن دهیم از آن به که کشور به دشمن دهیم

www.afgazad.com

afgazad@gmail.com

Iran's M.

آئینه ایران

بهرام رحمانی
۰۶ می ۲۰۲۵

برای جمهوری اسلامی ایران، جان انسان‌ها ارزشی ندارد!



اظهارات متناقض، تحریف و دروغ، کوچکنمایی، دروغ و سانسور، و سرانجام تهدید و تعقیب روزنامه‌نگاران و شبکه‌های اجتماعی که علت انفجار بندرعباس را انعکاس می‌دهند و...

دادستانی تهران علیه تعدادی از رسانه‌ها و فعالان رسانه‌ای که دیروز و امروز در مورد انفجار بندرعباس خبررسانی کرده بودند به اتهام «انتشار مطالب خلاف واقع» با تشکیل پرونده قضائی، اعلام جرم کرد.

جمعیت هلال احمر هرمزگان اعلام کرد که عملیات جست‌وجو و نجات در پی حادثه انفجار بندر شهید رجائی، پس از چندین روز تلاش بی‌وقفه امدادگران، شامگاه ۱۳ اردیبهشت ماه به پایان رسید.

در حالی که گزارش‌ها از بندرعباس حاکی است شماری از اعضای خانواده‌های مفقودان انفجار بندر رجائی در مقابل ورودی این بندر تجمع کردند.

مجتبی قهرمانی، رئیس کل دادگستری هرمزگان، آمار نهائی جان‌باختگان انفجار بندر رجائی را ۵۷ نفر اعلام کرد و گفت: «تعداد جان‌باختگان پیش‌تر ۷۰ نفر اعلام شده بود اما پس از انجام آزمایش‌ها و تطبیق نمونه‌های ژنتیکی، مشخص شد برخی از اجزای جمع‌آوری‌شده متعلق به یک پیکر بوده است.»

او افزود: «تاکنون برای ۴۶ پیکر شناسائی‌شده جواز دفن صادر شده و ۱۱ نفر نیز به‌عنوان مفقودی اعلام شده‌اند.»

پیش‌تر احمد میدری، وزیر کار و رفاه اجتماعی دولت پزشکیان گفته بود که در انفجار بندر رجائی، ۱۰۰ نفر جان خود را از دست داده‌اند.

از سوی دیگر، در پی وقوع زلزله‌ای با بزرگی ۴ در منطقه ماهدشت استان البرز و همزمان با طوفان شدید، استان‌های البرز و تهران شنبه شب پر حادثه‌ای را پشت سر گذاشتند. سازمان اورژانس استان تهران اعلام کرد طوفان شامگاه شنبه در این استان هفت مصدوم بر جای گذاشته است.

بر اساس اعلام مرکز لرزه‌نگاری ایران، شامگاه شنبه ۱۳ اردیبهشت زمین‌لرزه‌ای به بزرگی ۴ و در عمق ۸ کیلومتری زمین، حوالی ماهدشت در مرز استان‌های البرز و تهران به وقوع پیوست.

این زلزله علاوه بر ایجاد نگرانی عمومی، موجب خسارت‌هایی چون قطع برق و آتش‌سوزی در برخی نقاط استان شد. همزمان با وقوع طوفان، دو آتش‌سوزی در استان البرز رخ داد.

رسانه‌های ایران گزارش دادند یکی از شرکت‌های تولیدکننده مواد اولیه پتروشیمی در شهرک صنعتی محمودآباد قم دچار آتش‌سوزی شده و در پی آن، پنج کارگر مصدوم شده‌اند که حال دو نفر از مصدومان وخیم اعلام شده است. بنا بر این گزارش، مواد شیمیایی موجود در یک مخزن در این کارخانه منفجر شده است.

شنیع‌تر از همه سخنان خامنه‌ای است. خامنه‌ای یکشنبه ۱۴ اردیبهشت در دیدار با تعدادی از دست‌اندرکاران مراسم حج به انفجار بندر رجائی واکنش نشان داد و گفت: «حوادث گوناگون برای دستگاه‌ها خب پیش می‌آید: زلزله، آتش‌سوزی، تخریب عمدی و سهوی، همه جوری پیش می‌آید و جبران می‌شود.»

عادی خواندن این واقعه از سوی رهبر جمهوری اسلامی، در شرایطی است که عمده گمانه‌زنی‌ها حاکی از آن بوده که ماده پرکلرات سدیم که در سوخت جامد راکت استفاده می‌شود باعث انفجار بندر رجائی شده است.

رئیس کارگروه آتش‌نشانی کشور و مدیر عامل سازمان آتش‌نشانی تهران که در عملیات اطفای حریق بندر شهید رجائی در محل حادثه حضور داشت، با اشاره به این حادثه را متفاوت‌ترین حادثه حریق کشور بیان کرد و گفت: «دما در محل حریق ۱۴۰۰ درجه بود و با آب نمی‌شد آتش کانتینرها را خاموش کرد، زیرا آب همان لحظه بخار می‌شد و ما برای کنترل حریق باید در کانتینرها را باز می‌کردیم.»

مدیر عامل سازمان آتش‌نشانی و خدمات ایمنی شهر تهران ادامه داد: این حادثه، به یک بحران تبدیل شده بود و برای مدیریت آن چندین استان شامل استان‌های فارس، کرمان، یزد، تهران و هرمزگان همکاری داشتند. همه شرکت‌های پتروشیمی، پالایشگاه‌ها و شرکت‌های نفت نیز پای کار بودند. همچنین منسجم کردن این همه نیرو از استان‌های مختلف در آن شرایط سخت و استرس‌زا واقعا کار دشواری بود که الحمداله انجام شد.

آتش‌سوزی‌های سریالی در ایران؛ پس از بندرعباس و کرج، نو واحد صنعتی در قم و مشهد طعمه حریق شدند.

رسانه‌های ایران تنها دو ساعت پس از گزارش وقوع آتش‌سوزی در شهرک صنعتی واقع در قم، از وقوع حریق «سنگین» در مشهد خبر دادند.

خبرگزاری جمهوری اسلامی (ایرنا)، عصر یکشنبه به نقل از حمیدرضا کافی‌نیا، مدیر عامل سازمان آتش‌نشانی مشهد نوشت: «کارخانه موتورسازی در مشهد دچار آتش‌سوزی شد و اکنون مهار آتش در حال انجام است.» به گفته او «این آتش‌سوزی سنگین و دود آن از فواصل دور قابل مشاهده است.»

مدیر عامل سازمان آتش‌نشانی مشهد همچنین گفت: «انبار لاستیک و کارتن به وسعت چهار هزار متر مربع به‌صورت کامل زیر آتش رفته و آتش‌نشانان در حال مهار آتش هستند.»

او به خبرگزاری ایسنا هم گفت: «آتش‌سوزی مصدوم یا کشته نداشته است و تعدادی موتورسیکلت، لاستیک و کارتن دچار آتش‌سوزی شدند.»

خبرگزاری ایسنا نیز بعد از ظهر یکشنبه به نقل از محمدجواد باقری، رئیس اورژانس قم خبر داد که یکی از شرکت‌های واقع در شهرک صنعتی محمودآباد ساعت ۱۱:۴۸ دقیقه امروز دچار آتش‌سوزی شده که در پی آن «دو نفر از مصدومان با سوختگی کامل ۱۰۰ درصدی و بدحال پس از دریافت خدمات اولیه به بیمارستان منتقل شدند...»

او افزود: «دو نفر از مصدومان نیز دچار سوختگی بین ۴۰ تا ۵۰ درصدی و یک نفر نیز دارای سوختگی سطحی بودند که به بیمارستان منتقل شدند».

رسانه‌های ایران شنبه شب هم بلافاصله پس از انتشار خبر وقوع زلزله ۴ ریشتری در ماهدشت کرج، گزارش دادند که یک واحد جمع‌آوری ضایعات در نزدیکی نیروگاه برق قائم دچار آتش‌سوزی شده است.

برخی کاربران شبکه‌های اجتماعی از شنیده شدن صدای انفجار و پرواز جنگنده خبر داده بودند ولی رئیس سازمان فضائی ایران اعلام کرد که هیچ‌گونه خسارتی به زیرساخت‌های پایگاه فضائی ماهدشت وارد نشده است.

آتش‌سوزی‌های سریالی در ایران، پس از وقوع انفجار مهیب روز شنبه هفته پیش در بندر رجائی واقع در بندرعباس آغاز شد؛ انفجاری در مهم‌ترین بندر کانتینری ایران که جان دست‌کم ۷۰ نفر را گرفت، چند ده مفقود بر جا گذاشت و بیش از هزار نفر را مجروح کرد.

اکنون رئیس کل دادگستری هرمزگان از «بازبینی و اصلاح» آمار جان‌باختگان حادثه انفجار در بندر رجائی خبر داد و مدعی شد بر اساس بررسی‌های انجام‌شده، تعداد مجموع جان‌باختگان این حادثه ۵۷ نفر است.

مجتبی قهرمانی اظهار داشت: «بیش‌تر تعداد قربانیان حادثه ۷۰ نفر اعلام شده بود، اما با توجه به مراجعات خانواده‌ها و آزمایش‌های تخصصی، مشخص شد که اجزای پیکرهای متلاشی‌شده‌ای که به‌صورت جداگانه توسط تیم‌های تفحص از نقاط مختلف محدوده انفجار جمع‌آوری و نگهداری شده بود، متعلق به یک نفر بوده است.»

او با اشاره به وضعیت فعلی جان‌باختگان افزود: «از مجموع ۵۷ جان‌باخته، تاکنون ۴۶ پیکر شناسائی شده و ۱۱ تن همچنان مفقود هستند.»

رئیس کل دادگستری هرمزگان همچنین خاطرنشان کرد: «سه پیکر دیگر که امکان نمونه‌برداری داشتند، برای انجام آزمایش‌های DNA و ژنتیک به آزمایشگاه تخصصی در شیراز ارسال شده‌اند و نتایج نهائی پس از تحلیل و تطبیق نمونه‌ها در چند روز آینده اعلام خواهد شد.»

ساعاتی پیش نیز کمیته بررسی علل و عوامل انفجار در «پایانه کانتینری سینا» در بندر «رجائی»، از بازداشت دو مدیر در پی احراز قصور در جریان این حادثه خبر داد.

این کمیته، روز شنبه ۱۴ اردیبهشت ۱۴۰۴ اعلام کرد در جریان بررسی ابعاد مختلف این انفجار، یک مدیر دولتی و یک مدیر بخش خصوصی با صدور قرار قانونی بازداشت شده‌اند. این اقدام در چارچوب فرآیند احضار، تحقیق و پیگرد قانونی متهمان احتمالی صورت گرفته است.

همچنین بنا بر اطلاعیه منتشرشده در خصوص اظهار خلاف واقع، متهمان شناسائی شده‌اند و تحقیقات مقدماتی در این زمینه نیز در حال انجام است.

کمیته مذکور مدعی شده که علت‌یابی نهائی حادثه مستلزم بررسی‌های کارشناسی و آزمایشگاهی دقیق بوده و روند رسیدگی با رویکردی بی‌طرفانه و شفاف، بدون اغماض یا تعلل ادامه خواهد یافت.

افزایش آمار مصدومان

انفجار مهیبی که ششم اردیبهشت در پی آتش‌سوزی در این بندر رخ داد، براساس آمارهای رسمی که مقامات بارها اعلام کردند، حدود یک هزار و ۲۰۰ مجروح و مصدوم نیز بر جا گذاشت.

اما این آمار نیز تغییر کرد و رئیس دانشگاه علوم پزشکی هرمزگان روز یکشنبه گفت «تاکنون ۱۵۶۶ مجروح ثبت شده است که از این تعداد، ۱۵۱۶ نفر ترخیص شده‌اند و ۲۵ بیمار همچنان بستری هستند.

«آسیب چشمی، قطع عضو و سوختگی شدید» مجروحان از جمله مواردی است که در این گزارش به آن‌ها اشاره شده است.

به‌گفته این مقام مسؤول، تاکنون پنج مورد فوت در بیمارستان‌ها رخ داده و پنج بیمار نیز همچنان در بخش مراقبت‌های ویژه بستری هستند.

دور سوم مذاکرات ایران و آمریکا در پایتخت کشور عمان «مسقط» در حال برگزاری بود، انفجار هولناکی در بندر رجائی روی داد که هنوز معلوم نیست که این حادثه نتیجه یک اقدام و عمل خرابکارانه بود و یا به گفته مقامات حکومتی بی‌توجهی مسؤول بندر. حادثه آن‌قدر مهیب بود که تمام اخبار مربوط به مذاکرات ایران و آمریکا را تحت تأثیر قرار داد. تا آن‌جا که اعلام شده بیش از صد تن جان خود را از دست دادند و بیش از ۱۲۰۰ نفر مصدوم شده‌اند. اما گفته می‌شود بسیاری از قربانیان سوخته و زیر تلی از آوار ناشی از انفجار مدفون شده‌اند و شاید هم هرگز جنازه آن‌ها پیدا نشود و متاسفانه همواره از آن‌ها به‌عنوان «مفقودین» یاد شود. شدت حادثه تا حدی بود که بسیاری از تاسیسات و حتی ساختمان‌های بندر تخریب شدند و یا صدمه دیدند.

به نوشته خبرگزاری کار ایران «ایلنا»، بیش‌تر جان‌باختگان این انفجار کارگر بودند و در بندر کار می‌کردند. خبرگزاری اسوشیتدپرس انفجار را ناشی از انفجار مواد شیمیایی مورد استفاده در تولید پیش‌ران راکت‌های بالستیک اعلام کرد. (دقیقا شبیه انفجاری که در انبار مواد شیمیایی در بندر لبنان روی داد و سرآغاز یک سلسله اقدامات تروریستی و آشفتگی و رویارویی حزب‌الله با دولت لبنان شد.)

حدود دو ماه پیش خبرگزاری‌ها اعلام کرده بودند که دو کشتی به نام‌های «جبران» و «گلبن» که حامل سوخت راکت‌های بالستیک از چین بودند در اواخر اسفند ماه سال گذشته به بندر عباس رسیده و در نزدیکی این بندر لنگر انداخته بودند.

نیویورکتایمز به نقل از یک منبع امنیتی ایرانی اعلام کرد که ماده منفجر شده سوخت راکت بوده است. اما، بندر رجائی کجاست و این انفجار چه پیامدهایی می‌تواند برای اقتصاد رو به احتضار ایران داشته باشد؟

بندر رجائی، بزرگ‌ترین بندر تجاری ایران در فاصله ۲۳ کیلومتری غرب بندر عباس در استان هرمزگان واقع است. به گفته امیررضا اعتمادی، کارشناس اقتصادی این بندر که ستون فقرات مبادلات خارجی ایران به شمار می‌آید، با ظرفیت تخلیه و بارگیری حدود ۸۸ میلیون تن در سال، نقش به‌سزائی در تجارت خارجی ایران ایفا می‌کند.

به گفته اعتمادی، بیش از ۵۵ درصد صادرات و واردات ایران و ۸۵ درصد از عملیات کانتینری بنادر کشور از طریق این بندر انجام می‌شود. همچنین ۷۰ درصد از ترانزیت دریائی ایران وابسته به بندر شهید رجائی است و در سال ۲۰۲۴ نزدیک به دو میلیون و ۴۰۰ هزار کانتینر استاندارد در این بندر بارگیری یا تخلیه شده است.

بندر رجائی یکی از اصلی‌ترین مراکز درآمدزائی غیرنفتی جمهوری اسلامی ایران است و بنابر اعلام گمرک ایران، ۴۷ درصد از درآمد گمرک کشور از این بندر تأمین می‌شود.

بنابر اعلام مدیر کل بنادر و دریانوردی هرمزگان، مجموع جابجائی کالا در بندر رجائی در سال گذشته بیش از ۷۷ میلیون تن کالای نفتی و غیرنفتی بود که بیش از ۴۰ میلیون تن آن به کشورهای هدف صادر شده است.

علت انفجار چه بود؟

به گزارش نیویورکتایمز به نقل از یک منبع مرتبط با سپاه پاسداران، ماده منفجر شده در بندر رجائی «پرکلرات سدیم»، یکی از ترکیبات اصلی سوخت جامد راکت بوده است.

فایننشال تایمز در ماه ژانویه طی گزارشی اعلام کرده بود که این ماده شیمیائی توسط دو کشتی از چین به ایران ارسال شده و قرار بود برای تجدید ذخایر راکتی ایران که در پی حملات به اسرائیل کاهش یافته بود، مورد استفاده قرار گیرد.

شرکت امنیت دریائی بریتانیائی «امبری» نیز اعلام کرد که به شواهدی دست یافته است که نشان می‌دهد انفجار به دلیل نگهداری نادرست «پرکلرات سدیم» در بندر رجائی رخ داده است.

این شرکت اعلام کرد: «گزارش‌ها حاکی از آن است که این آتش‌سوزی بر اثر حمل نادرست محموله‌ای از سوخت جامد رخ داده که برای استفاده در راکت‌های بالستیک ایران در نظر گرفته شده بود.»

با این حال، خبرگزاری دولتی ایرنا، شامگاه شنبه گزارش داد که اداره گمرک ایران «دپوی مواد خطرناک و شیمیائی در محوطه بندر» را به‌عنوان عامل انفجار معرفی کرده است.

حسین ظفری، سخنگوی سازمان مدیریت بحران ایران، علت انفجار بندر شهید رجائی را ذخیره‌سازی نامناسب مواد شیمیائی در کانتینرها عنوان کرد.

او در گفت‌وگو با خبرگزاری ایلنا گفت: «علت انفجار، مواد شیمیائی موجود در کانتینرها بود.»

اسرائیل در سال ۲۰۲۰ با انجام حمله سایبری فعالیت‌های بندر رجائی اخلال وارد کرده بود. اما مقامات اسرائیلی تاکنون درباره انفجارهای روز شنبه در این بندر هیچ اظهار نظری نکرده‌اند.

از سوی دیگر، دادستانی کل جمهوری اسلامی ایران با صدور اطلاعیه‌ای تاکید کرد که با انتشار محتوای خلاف واقع، نشر اکاذیب و توهین اقدام به برهم زدن امنیت روانی جامعه کنند، براساس قانون برخورد مقتضی صورت خواهد گرفت.

اسکندر مومنی، وزیر کشور جمهوری اسلامی ایران که در محل حادثه حاضر است، در ارتباط با علت انفجار گفت: «مطمئن باشید به هر نتیجه‌ای که برسیم، اعلام می‌کنیم.» مومنی افزود که تیمی مشغول بررسی علل حادثه است و از مردم خواست «به شایعات رسانه‌های خارجی» توجه نکنند.

واشنگتن‌پست نیز در گزارش تحلیلی با بررسی بیش از ۹۰ ویدیو از انفجار مهیب بندر رجائی و گفت‌وگو با کارشناسان و شاهدان، به بازسازی چگونگی وقوع این حادثه پرداخت. بنابر این گزارش وقوع آتش‌سوزی در مواد شیمیائی که عمدتاً به عنوان ترکیبات تولید سوخت راکت استفاده می‌شوند، دلیل اصلی این انفجار بود.

به گزارش واشنگتن‌پست، تصاویر دوربین مداربسته محل انفجار که روز سه‌شنبه برای نخستین‌بار در شبکه‌های اجتماعی منتشر شد، نشان می‌دهد که در عرض چند ثانیه پس از ورود و خروج یک لیفتراک به داخل یک کانتینر در این بندر، شعله‌هایی از داخل آن زبانه می‌کشید و سپس با گسترش دود، آتش به سرعت پخش می‌شود. حدود ۹۰ ثانیه بعد، انفجار بزرگ به وقوع می‌پیوندد.

گرت کالت، سرتیپ بازنشسته ارتش بریتانیا که متخصص خنثی‌کردن بمب‌ها در عملیات تروریستی و دارای دکترای مهندسی مواد منفجره است، گفت که بنابر این ویدیو به نظر می‌رسد درون کانتینر یک ماده «اکسید کننده» به صورت فشرده ذخیره شده است. اکسید کننده‌ها مواد خطرناکی هستند که به راحتی واکنش نشان داده و اکسیژن مورد نیاز برای ادامه آتش‌سوزی را در خود دارند.

محمد جمالیان، عضو کمیسیون بهداشت و درمان مجلس شورای اسلامی و عضو هیأت اعزامی رئیس مجلس به بندرعباس در روزهای نخست پس از این حادثه اعلام کرده بود که «دلایل وقوع حادثه، فقط یک سهل‌انگاری و عدم‌اظهار بود که از سوی

یک شرکت انجام شده بود. متأسفانه شرکتی که کانتینرها را وارد کرده بود، مواد شیمیایی را به عنوان مواد کم خطر اظهار کرده بود که نتیجه آن این حادثه شده است.»

جمالین گفته بود: «ما فیلم های حادثه را بازبینی کردیم متأسفانه چون راننده لیفتراک هم فکر می کرد این ماده کم خطر است، بدون احتیاط این کیسه ها را جابه جا کرد که جرقه ایجاد شد و منجر به انفجار شد. از مصدومان هم که شاهد بودند، پرسیدیم دقیقاً به همین موضوع اشاره کردند.»

به گزارش واشنگتن پست به نقل از چهار کارشناس که به درخواست این روزنامه امریکائی ویدیوهای این انفجار را بررسی کردند، این حادثه احتمالاً ناشی از واکنش شیمیائی شدید و در پی آن آتش سوزی و انفجار بوده است. بنابر این گزارش، رنگ دود انفجار حاکی از وجود ترکیبات نیتراتی یا پرکلرات است. به گفته سه کارشناس، پرکلرات ها و برخی نیترات ها ممکن است در سوخت راکت کاربرد داشته باشند، اما در مقادیر زیادی در مصارف کشاورزی مانند کود نیز استفاده می شوند. این مواد در شرایط خشک، متراکم و گرم (مثل داخل کانتینرها) به سرعت می سوزند.

آغاز آتش سوزی

بنابر تصاویر و گزارش های منتشر شده، آتش سوزی در «پایانه سینا» بندر رجائی حدود ساعت ۱۲:۰۴ ظهر شنبه آغاز شد. دود زرد رنگ در ابتدا به نارنجی و سپس به خاکستری تبدیل می شود و حدود یک دقیقه بعد آتش گسترده تر می شود. به گفته یک کارشناس امریکائی مواد منفجره، به نظر می رسد دود اولیه حاصل از اشتعال یک ماده نیترات است. او افزود که هیچ کدام از مواد پرکلرات به تنهایی نمی توانند به این اندازه دود نارنجی رنگ تولید کنند، اما چنین موادی ممکن است در انفجار مهیب نقش ایفا کرده باشند.

جورج هربرت، استاد موسسه مطالعات بین المللی مونتری که تحقیقاتش متمرکز بر دفاع راکتی است، گفت: «شعله های بسیار روشن که از سفید به زرد تبدیل می شوند و همچنین دود قرمز رنگ می توانند نشانه وجود پرکلرات سدیم باشند. با این حال وجود پرکلرات آمونیوم نیز محتمل است.»

به گفته آقای کالت، پرکلرات ها عمدتاً در ساخت مهمات به ویژه سوخت ترکیبی راکت ها و تولید مواد منفجره برای عملیات معدن و ساخت وساز به کار می روند. آن ها همچنین در حجم بسیار زیاد برای تولید کود استفاده می شوند. فابین هینز، پژوهشگر ارشد موسسه بین المللی مطالعات ستراتیژیک و تحلیل گر مسائل دفاعی و نظامی گفت که ایران توان تولید داخلی پرکلرات سدیم را دارد، با این حال این ماده را وارد هم می کند. آقای هینز افزود که پرکلرات سدیم معمولاً درون کیسه های پلاستیکی ضخیم یا بشکه های پلاستیکی یا فلزی با آستر پلاستیکی در کانتینر قرار می گیرند.

به گزارش واشنگتن پست بر اساس داده های گمرک، مواد شیمیائی قابل اشتعال از جمله کود نیتراتی به طور مرتب از این بندر عبور می کنند. به گفته کالت، برخی از این مواد می توانند منفجر شوند و دودی با همین رنگ ها تولید کنند. پیش تر نیویورک تایمز در گزارشی به نقل از یک منبع مرتبط با سپاه پاسداران اعلام کرد که ماده منفجره شده در بندر رجائی «پرکلرات سدیم»، یکی از ترکیبات اصلی سوخت جامد راکت بوده است.

فایننشال تایمز در ماه ژانویه طی گزارشی اعلام کرده بود که این ماده شیمیائی توسط دو کشتی از چین به ایران ارسال شده و قرار بود برای تجدید ذخایر راکتی ایران که در پی حملات به اسرائیل کاهش یافته بود، مورد استفاده قرار گیرد. شرکت امنیت دریائی بریتانیائی «امبری» نیز اعلام کرد که به شواهدی دست یافته است که نشان می دهد انفجار به دلیل نگهداری نادرست «پرکلرات سدیم» در بندر رجائی رخ داده است.

این شرکت اعلام کرد: «گزارش‌ها حاکی از آن است که این آتش‌سوزی بر اثر حمل نادرست محموله‌ای از سوخت جامد رخ داده که برای استفاده در راکت‌های بالستیک ایران در نظر گرفته شده بود.»

موج انفجار و ستون‌های دود

بندر رجائی در فاصله ۲۳ کیلومتری بندر عباس واقع است. با این حال بنابر گزارش‌ها، موج انفجار مهیب روز شنبه در بندر عباس احساس شده است.

بهار که در هنگام انفجار در خانه‌اش در منطقه «صمدو» بندر عباس بود، گفت که احساس کرد زمین زیر پایش لرزید. بهار گفت: «تمام بدنم می‌لرزید. وحشتناک بود. نمی‌دانستم به کدام عضو خانواده‌ام زنگ بزنم.» برادر بهار به‌عنوان مهندس در یکی از شرکت‌های حاضر در بندر رجائی فعالیت می‌کند. او وقتی که پس از انفجار از دفترش خارج شد، گفت که فکر کرده جنگ شده است.

ویدیوهای منتشر شده از محل پس از انفجار نشان می‌دهد که تعداد بسیاری زخمی شده‌اند. در فاصله ۴۰۰ متری از انفجار، پنجره‌ها شکستند و ساختمان‌ها فرو ریختند. همچنین این ویدیوها، ستون‌های دود قرمز تیره و خاکستری را از محل اولیه انفجار نشان می‌دهند.

آقای کالت با اشاره به انفجار کارخانه مواد شیمیایی PEPCON در نوادا در سال ۱۹۸۸، و وجود پرکلرات آمونیوم در آن که دود قرمز مشابهی داشت، گفت که دود خاکستری تیره عمدتاً متشکل از آوار بود، درحالی‌که تمایه قرمز نشانه‌ای از وجود ترکیبات پرکلرات یا نیترات است.

او با این حال تاکید کرد که تشخیص دقیق ماده منفجره تنها با رنگ دود امکان‌پذیر نیست.

خسارات گسترده

تصاویر ماهواره‌ای با فروکش کردن دود، دو گودال به قطر ۳۲ و ۲۵ متر را در محل حادثه نمایش می‌دهند. آقای کالت گفت، بزرگی و نزدیکی این دو گودال حاکی از آن است که دست‌کم دو کانتینر دچار آتش‌سوزی و انفجار پی‌درپی شده است. به گزارش واشنگتن‌پست بنابر برآورد کارشناسان، قدرت ترکیبی انفجارها معادل ۵۰ تن تی‌ان‌تی بوده است. به گفته کالت، تجزیه و تحلیل گودال‌ها به عوامل مختلفی از جمله عمق و نوع خاک بستگی دارد و حاشیه خطا تا ۳۰ درصد است. هادی که در نزدیکی بندر عباس کار می‌کند و یکی از دوستانش را در انفجار از دست داده است، گفت که جراحات بسیاری از مجروحان حادثه وخیم است و بسیاری دچار قطع عضو شدند یا همچنان در کما هستند. همچنین بنابر گزارش‌ها، شناسایی بسیاری از قربانیان امکان‌پذیر نبوده و برای تشخیص هویت آن‌ها آزمایش دی‌ان‌ای انجام شده است.

به کارگران محدوده بندر رجائی گفته شده سر کار خود بازگردند، با این حال به گفته هادی، مردم هنوز واهمه دارند. هادی گفت: «ما نگران هوایی هستیم که تنفس می‌کنند. مردم شوکه هستند. اوضاع اصلاً خوب نیست، ولی امدادگران نهایت تلاش خود را می‌کنند.»

چهار روز پس از انفجار مهیب و مرگبار در بندر رجائی و در حالی‌که وزیر کشور ایران گفته بود که عملیات مهار آتش در سطح «ملی» به پایان رسیده است، سخن‌گوی سازمان مدیریت بحران کشور می‌گوید که «عملیات و فرآیند اطفاء کامل بندر شهید رجائی ممکن است حدود ۱۵ تا ۲۰ روز طول بکشد.»

به گفته حسین مظفری این زمان به این دلیل است که «درب کانتینرها باید یک‌به‌یک باز شود، کانتینرها مورد بررسی قرار بگیرند، خنک گردند، با آب به‌طور کامل اطفاء شوند و به جای دیگری انتقال یابند.»

استاندار هرمرزگان هم گفته است «چند روزی باید درگیر پاکسازی منطقه باشیم» و جابه‌جائی کانتینرها ممکن است «تا دو هفته» طول بکشد.

پیش‌تر وزارت کشور ایران گفته بود عملیات «ملی» مهار آتش در اسکله رجائی به پایان رسیده و از این به بعد مدیریت ادامه عملیات «لکه‌گیری، آواربرداری و جست‌وجو» به مسئولان استانی واگذار شده است.

با انتشار خبرهائی درباره «اظهارات خلاف» در زمینه محموله‌های وارداتی، حسین دهقان رئیس بنیاد مستضعفان در گفت‌وگو با ایلنا گفته است درباره شرکت توسعه خدمات دریائی و بندری سینا- زیر مجموعه بنیاد مستضعفان- بعداً صحبت خواهد کرد و افزود که «وزارت راه و شهرسازی در این باره باید پاسخ‌گو باشد».

پیش‌تر مدیرعامل شرکت توسعه خدمات دریائی و بندری سینا گفته بود که این انفجار در پی «اظهار خلاف» محموله‌های وارداتی رخ داده بود و محموله‌های «بسیار خطرناک» به جای محموله‌های عادی وارد و انبار شده بودند. انفجار بندر رجائی در محوطه اختصاصی این شرکت رخ داده بود.

همزمان منابع خبری ایران و نمایندگان مجلس از «اهمال و قصور جدی» می‌گویند و اینکه «محموله» منفجر شده، شماره اظهارنامه نداشته است.

ابراهیم عزیزی، رئیس کمیسیون امنیت ملی و سیاست خارجی مجلس ایران، می‌گوید اظهارات واردکننده کالا با محل نگهداری محموله مطابقت ندارد.

عزیزی روز دوشنبه هفته گذشته در یک گفت‌وگوی تلویزیونی با اشاره به سابقه کاری خود در بندر رجائی گفت که محموله‌های خطرناک به طور معمول در «زون (محدوده) دیگری» از این بندر نگهداری می‌شوند و بر همین اساس اظهارات واردکننده با محل نگهداری این محموله مطابقت ندارد.

مجری برنامه تلویزیونی که عزیزی در آن شرکت کرده بود در مقدمه سوال خود عنوان کرد که بنابر شنیده‌ها، واردکننده این محموله با هدف «صرفه‌جویی و پرهیز» از پرداخت هزینه‌های مرتبط با نگهداری یا واردات، اظهارنامه را به درستی ارایه نکرده است.

پیش از این هم مرتضی محمودی، نماینده مجلس، گفته بود در انتقال بارها و کانتینرها در بندر شهید رجائی و انتقال آن به انبارهائی که محل نگهداری کالاهای «غیرخطرناک» بودند، «دروغ اظهاری» صورت گرفته است و دستگاه‌های امنیتی و انتظامی و قضائی در حال بررسی آن هستند.

اتفاقات اخیر در حالیست که بر اساس گزارش‌ها اطلاع‌رسانی در این زمینه محدود شده است. روزنامه شرق نوشته بود بسیاری از مسئولان به محض شنیدن واژه خبرنگار از پشت تلفن، تماس را قطع می‌کنند و مایل به صحبت نیستند.

این روزنامه در گزارشی گفته بود: «به دستور مقام‌های استانی، خصوصاً استانداری هرمرزگان، محدودیت‌هائی برای اطلاع‌رسانی وضع شده است و از نهادها و اشخاص خواسته شده تا اطلاع ثانوی از انتشار اطلاعات جز به صداوسیما خودداری کنند».

کمیته بررسی علل انفجار بندر شهید رجائی روز دوشنبه، هشتم اردیبهشت، با صدور اطلاعیه جدیدی اعلام کرد که از نظر این کمیته قصور در رعایت اصول ایمنی و پدافند غیرعامل محرز است.

این کمیته در بیانیه‌ای خود اعلام کرده که در برخی موارد «اظهار خلاف واقع» وجود داشته است و دستگاه‌های امنیتی و قضائی در پی شناسائی خاطیان هستند.

در این بیانیه همچنین آمده است: «علت‌یابی قطعی این حادثه مستلزم بررسی کامل و همه‌جانبه ابعاد مختلف آن است که به‌دلیل الزامات کارشناسی، نیازمند طی شدن فرایندهای فنی و آزمایشگاهی است».

در همین حال، اسکندر مومنی، وزیر کشور ایران، گفته است: «جلسات مشترک ستاد بحران و شورای تامین استان برگزار شده است و برخی از مقصران احضار شده‌اند و پیگیری‌ها ادامه دارد.»

وزیر کشور دولت پزشکیان درباره مشخصات مظنونان یا «مقصرانی» که او از احضار آن‌ها خبر داده، اطلاعات بیشتری ارائه نکرده است.

در خبری دیگر در همین رابطه، خبرگزاری ایسنا می‌گوید بنابر آنچه گمرک به این خبرگزاری اعلام کرده است محموله وارداتی که شنبه «در بندر شهید رجائی دچار انفجار و حریق شد، هیچ‌گونه شماره کوتاژ و اظهارنامه مبنی بر این‌که به گمرک اظهار شده باشد را ندارد و این کشتی و محموله آن در اختیار گمرک نبوده است.»

بنابر این گزارش، هر محموله‌ای که وارد بندر می‌شود ابتدا مانیفست (اطلاعات باری) آن به بندر داده می‌شود و پس از آن، صاحب کالا نوع و اطلاعات محموله را به گمرک اظهار می‌کند تا با صدور یک کد هشت رقمی، تشریفات گمرکی و ترخیص آغاز شود. اما برای این کشتی و محموله‌اش چنین کاری انجام نشده است.

درباره این‌که این محموله از کجا و کی به بندر رجائی رسیده و محموله حاوی چه موادی بوده و کدام کشتی حامل آن بوده، اطلاعاتی منتشر نشده است.

پیش از این هم یک عضو هیأت اعزامی از مجلس از «دروغ‌اظهاری» در مورد محموله منفجر شده سخن گفته بود. مرتضی محمودی، یکی از اعضای هیأت اعزامی مجلس به بندرعباس، می‌گوید در انتقال بارها و کانتینرها در بندر شهید رجائی و انتقال آن به انبارهایی که محل نگهداری کالاهای «غیرخطرناک» بودند، «دروغ‌اظهاری» صورت گرفته است که موضوع «توسط دستگاه‌های امنیتی و انتظامی و قضائی در حال پیگیریست.»

همزمان با ادامه عملیات امدادی برای شناسایی قربانیان، نگرانی‌ها از تبعات اقتصادی و زیست‌محیطی این حادثه هم افزایش یافته است.

امروز مهدی جهانیان، از مدیران شرکت مدیریت منابع آب، گفت مازوت و قیر مذاب ناشی از انفجار در بندر شهید رجائی، به یکی از آبراهه‌های اصلی راه یافته، اما با خاکریزهایی «از ورود رسوبات آلاینده به تاسیسات آب‌شیرین‌کن‌ها جلوگیری شده است.»

جهانیان تأکید کرده بخشی از ساختمان سایت آب‌شیرین‌کن «شایا» دچار تخریب سازه‌ای شده است. آب‌شیرین‌کن‌های تامین‌کننده آب آشامیدنی بندرعباس در محدوده بندر رجائی قرار دارند.

بر اساس اعلام کمیته بررسی این حادثه علت‌یابی این انفجارها و آتش‌سوزی‌ها «نیازمند بررسی‌های فنی و آزمایشگاهی است و با خاطیان بدون اغماض برخورد خواهد شد.» در همین حال خبرگزاری «فارس» وابسته به سپاه پاسداران گزارش داده که احتمالاً شرکت‌های واردکننده «برای کاهش هزینه‌های گمرکی، درجه خطرناک بودن مواد را اعلام نکرده بودند.» به گزارش این رسانه «خسارت به سینا شیبینگ متمرکز بود و سایر محوطه‌های حیاتی از جمله پایانه‌های نفتی و کالاهای اساسی آسیبی ندیدند.»

سینا شیبینگ از موسسات وابسته به بنیاد مستضعفان است، حسین دهقان از فرماندهان ارشد سپاه پاسداران ریاست این بنیاد را عهده‌دار است.

سعید جعفری، مدیرعامل شرکت سینا که انفجار در محوطه اختصاصی آن رخ داده به «ایلنا» گفته است: «این سانحه در پی تکرار فاجعه‌آمیز اظهار خلاف واقع در خصوص کالاهای خطرناک و تحویل این کالاها بدون اسناد و برچسب‌های کالاهای خطرناک رخ داده است.»

به گفته جعفری: «قدرت و موج انفجار و شعاع تخریب و سایر مشخصه‌های انفجار روز گذشته، بیانگر محموله‌های به شدت خطرناکی بوده که باید به‌عنوان کالای خطرناک به بندر اظهار شود. این درحالی است که این محموله به‌عنوان محموله معمولی و غیرخطرناک اظهار و بسته‌بندی و تحویل بندر شده بود.» اما خبرگزاری «ایلنا» ساعتی بعد بدون هیچ توضیحی این مصاحبه را از روی وبسایت خود حذف کرد.

در همین حال محمد باقر قالیباف، رئیس مجلس و عده داد که هرگونه سهل‌انگاری و یا تعدد در مورد این حادثه به اطلاع عموم خواهد رسید. قوه قضائیه نیز با دستورالعملی خواستار اطلاع‌رسانی شفاف و صحیح به افکار عمومی برای جلوگیری از شایعات شد. رئیس قوه قضائیه پیش از این برای شناسایی و برخورد قانونی با مقصران احتمالی بندر رجائی دستور داده بود و اسکندر مومنی وزیر کشور که به بندر عباس رفته است از احضار چند نفر از مقصران احتمالی برای تحقیقات خبر داده است.

با آن‌که رسانه‌های بین‌المللی به نقل از سایت «ماریتایم اگزکیوتیو» که نقل و انتقال دریائی را ردیابی می‌کند از ورود کشتی جیران از چین به بندر رجائی که مشکوک به حمل مواد شیمیائی برای تهیه سوخت جامد راکت‌های قارمپیمای سپاه پاسداران بوده خبر داده بودند، مقامات ایرانی بدون ارائه جزئیات بیشتر می‌گویند موادی که عامل انفجار بوده‌اند «کالای وارداتی خطرناک» بوده‌اند.

ابراهیم عزیزی، رئیس کمیسیون امنیت ملی و سیاست خارجی مجلس ایران می‌گوید اظهارات واردکننده کالا با محل نگهداری محموله مطابقت ندارد.

این نماینده مجلس دوشنبه شب در گفت‌وگو با صداوسیما گفت به‌طور معمول محموله‌های خطرناک باید در محوطه‌های دیگری در این بندر نگهداری شوند ولی اظهارات واردکننده با محل دپوی این محموله که عادی طبقه‌بندی شده مغایر است.

رسانه‌های ایران، همچنین از عدم اطلاع‌رسانی و همچنین منع دستگاه‌های مختلف برای ارائه گزارش و آمار مربوط به حادثه انتقاد کرده‌اند، از جمله روزنامه «شرق» نوشته است بسیاری از مسؤولان بلافاصله تماس تلفنی با خبرنگاران را قطع می‌کنند و از مصاحبه گریزان هستند.

شرق نوشته است: «به دستور مقام‌های استانی، خصوصاً استانداری هرمزگان، محدودیت‌هایی برای اطلاع‌رسانی وضع شده است و از نهادها و اشخاص خواسته شده تا اطلاع ثانوی از انتشار اطلاعات جز به صداوسیما خودداری کنند.» روزنامه «هم‌میهن» تأثیرات انفجار در بندر رجائی بر اقتصاد کشور و تجارت خارجی را بسیار مهم ارزیابی کرده و نوشته است با توجه به آن‌که «بیش از ۵۵ درصد صادرات و واردات کشور از طریق این بندر انجام می‌شود»، اخلاف در فعالیت‌های بندر رجائی «می‌تواند زنجیره تأمین کشور را به طور جدی مختل کند.»

علی خامنه‌ای، رهبر جمهوری اسلامی ایران روز یکشنبه هفتم اردیبهشت ماه ۲۷ آوریل، طی پیامی حادثه بندر رجائی را «موجب نگرانی و اندوه» دانست و به «مسؤولان امنیتی و قضائی» دستور داد که «با بررسی کامل هرگونه سهل‌انگاری یا تعدد را کشف و بر طبق مقررات پیگیری کنند.»

رهبر جمهوری اسلامی ایران، همچنین نوشت: «همه مسؤولان باید خود را در پیش‌گیری از حوادث تلخ و خسارت‌بار موظف بدانند.»

کسی که خودش مستقیماً فرمان می‌دهد تا در خیابان‌ها معترضان را به گلوله ببندند و کوچک و بزرگ و زن و مرد را بکشند و تازه همه این فجایع از جمله انفجار بندر رجائی مستقیماً کار نیروهای نظامی تحت امرش است که مواد جامد سوخت و مواد

شیمیائی راکتی و خطرناک را در میان کالاهای عمومی مخفی نگه داشته‌اند و مستقیماً باعث وبانی این انفجار مهیب شده‌اند اکنون فرمان پیش‌گیری از چنین حوادثی را صادر می‌کند و واقعا مضحک و خنده‌دار است.

محمد سراج، نماینده تهران در مجلس شورای اسلامی گفت: «این رویداد به هیچ وجه تصادفی نبوده و نشانه‌های واضحی از دخالت اسرائیل در آن مشاهده می‌شود.»

سراج همچنین احتمال آتش‌سوزی طبیعی را رد کرد و ادعا کرد: «مواد شیمیائی معمولاً فقط در یک نقطه آتش می‌گیرند و چنین انفجارهای همزمانی ایجاد نمی‌کنند. این کانتینرها یا در مبد و توسط کشور صادرکننده آلوده شده بودند یا در مسیر حمل و نقل و یا حتی توسط عوامل داخلی به مواد منفجره مجهز شده بودند.»

این نماینده مجلس، احتمال استفاده از ماهواره یا تایمرها را برای کنترل از راه دور این انفجار مطرح کرد و گفت: «آن‌ها دقیقاً زمان رسیدن کانتینرها به بندر را محاسبه کرده بودند تا بیشترین آسیب را وارد کنند.»

اسرائیل در سال ۲۰۲۰ با انجام حمله سایبری در فعالیت‌های بندر رجائی اخلاص وارد کرده بود. اسرائیل همچنین حملات هوایی ماه اکتبر به ایران مخلوط‌کن‌های صنعتی را که برای تولید سوخت جامد راکت‌های بالستیک مورد استفاده قرار می‌گرفت هدف قرار داد.

بنیامین نتانیاهو، نخست‌وزیر اسرائیل روز یکشنبه ۷ اردیبهشت، یعنی یک روز پس انفجار در بندر رجائی، طی سخنرانی در اورشلیم گفت که هر توافقی میان آمریکا و ایران باید شامل برنامه راکتی جمهوری اسلامی ایران هم بشود.

نتانیاهو، همچنین گفت: «توافق کارا، توافقی است که ظرفیت غنی‌سازی ایران برای دستیابی به سلاح هسته‌ای را از بین ببرد. اگر آن‌ها ابزار پرتاب، راکت‌های بالستیک و راکت‌های بالستیک قارمپما را در اختیار داشته باشند، همه شهرهای ایالات متحده را تهدید می‌کنند.»

نتانیاهو، همچنین تاکید کرد که اسرائیل با اقدامات مخفیانه طی سال‌های گذشته برنامه هسته‌ای جمهوری اسلامی ایران را یک دهه عقب انداخته است.

پیامدهای اقتصادی انفجار در بندر رجائی

اعتمادی درباره پیامدهای اقتصادی انفجار این بندر گفت: «اخلاص در فعالیت‌های این بندر می‌تواند زنجیره تامین کشور را به‌طور جدی مختل کند. در کوتا‌مدت، وقفه در تخلیه و بارگیری کالاها موجب بروز تاخیر در تامین مایحتاج عمومی، افزایش هزینه‌های واردات، کمبود مواد اولیه صنایع و نوسانات قیمتی خواهد شد.»

این کارشناس اقتصادی افزود: «در میان‌مدت، ادامه اختلال می‌تواند به انباشت کشتی‌ها در آب‌های سرزمینی و افزایش هزینه‌های دمو‌راژ، کاهش اعتماد شرکای تجاری و تضعیف موقعیت ایران در بازارهای صادراتی، افزایش هزینه‌های حمل‌ونقل و بیمه، اختلال در ترانزیت کالاهای عبوری به کشورهای همسایه و تضعیف مسیرهای لجستیکی ایران در رقابت منطقه‌ای منجر شود. این بندر نقشی بی‌بدیل در تامین کالاهای اساسی، تجهیزات صنعتی و صادرات غیرنفتی دارد و توقف یا کند شدن فعالیت‌های آن می‌تواند مستقیماً بر رشد اقتصادی و سطح اشتغال تأثیرگذار باشد.»

به گفته اعتمادی در صورت اختلال بلندمدت در بندر شهید رجائی، هیچ بندر دیگری در کشور ظرفیت پوشش کامل نیازهای تجاری ایران را ندارد.

عبدالله باباخانی، سرمایه‌گذار در حوزه انرژی‌های تجدیدپذیر و تحلیل‌گر اقتصادی درباره پیامدهای اختلال در فعالیت بندر رجائی در شبکه اجتماعی ایکس نوشت: «حتی توقف پانزده روز عملیات در این بندر ستراتیژیک می‌تواند به‌خاطر تخریب فیزیکی و سیستم اداری، آثار تخریبی زیادی بر اقتصاد کشور بگذارد. به‌ویژه این‌که بخشی از تخلیه و بارگیری بخاطر شرایط خاص کانتینری فقط با امکانات این بندر قابل اقدام است.»

وزارت بهداشت ایران نیز با استناد به وجود آلاینده‌های سمی در هوا، در استان هرمزگان وضعیت اضطراری اعلام کرد و از مردم خواست در خانه بمانند، پنجره‌ها را ببندند و ماسک بزنند.

انفجار بندر رجائی؛ ۲۵ میلیون دلار ضرر روزانه

هر روز تعطیلی اسکله رجائی حدود ۲۵ میلیون دلار به اقتصاد ایران زیان وارد می‌کند. ساعتی پس از انتشار خبر وقوع انفجار در اسکله شهید رجائی، خبرگزاری تسنیم، وابسته به سپاه پاسداران، در گزارشی ادعا کرد که بندر رجائی سهم چندانی از واردات کالاهای اساسی ندارد.

پس از وقوع انفجار در اسکله شهید رجائی تمامی فعالیت صادرات و واردات این پایانه اقتصادی متوقف شد و گمرک ایران از کلیه شرکت‌های طرف قرارداد خواست ارسال محموله‌های تجاری به این بندر را متوقف کنند.

پس از وقوع انفجار در اسکله رجائی تمامی فعالیت صادرات و واردات این پایانه اقتصادی متوقف شد و گمرک ایران از کلیه شرکت‌های طرف قرارداد خواست ارسال محموله‌های تجاری به این بندر را متوقف کنند.

اسکله رجائی، به‌عنوان بخش کلیدی بندر شهید رجائی در بندرعباس، بیش از ۲ هزار هکتار وسعت و ۱۹ هکتار انبار مسقف دارد.

اسکله رجائی نه‌تنها به‌عنوان مرکز اصلی تجارت دریائی ایران شناخته می‌شود، بلکه با اتصال به شبکه‌های حمل‌ونقل ریلی و جاده‌ای، نقش مهمی در تسهیل ترانزیت کالا به کشورهای همسایه و منطقه ایفا می‌کند.

در سالنامه سال ۱۴۰۲ «سازمان بنادر و دریانوردی ایران»، نیز آمده که سالانه حدود ۴۵ میلیون تن کالا از این بندر صادر و حدود ۱۰ میلیون تن کالا وارد می‌شود.

بر اساس اطلاعات منتشر شده، ظرفیت اسکله رجائی تنها در طی یک سال افزایش قابل‌توجهی یافته است و مطابق آخرین آمار سازمان بنادر و دریانوردی ایران، در سال ۱۴۰۳ حدود ۸۰ میلیون تن کالا در این اسکله تخلیه یا بارگیری شده است.

همچنین بر اساس آماری که در رسانه‌های ایران منتشر شده از ۲۵ تن کالای اساسی وارداتی به ایران، بیش از دو میلیون تن از طریق اسکله رجائی وارد می‌شوند. کالاهائی مانند گندم، برنج، روغن خام و انواع روغن خوراکی، شکر، گوشت قرمز و مرغ، نهاده‌های دامی، دارو و تجهیزات پزشکی حیاتی و ... کالاهای اساسی خوانده می‌شوند.

بر اساس آمار رسمی گمرک ایران، در صادرات غیرنفتی از طریق بندر رجائی به ۸۷ کشور مختلف انجام شده است که در مجموع ارزش‌آوری معادل ۸ میلیارد و ۹۴۳ میلیون دلار برای کشور به همراه داشته است. سجاد محمدی در گفت‌وگو با ایران‌وایر با اشاره به تغییر نرخ ارز در کنار افزایش میزان واردات و صادرات، گفت پیش‌بینی می‌شد که مجموعه درآمد ارزی ایران از اسکله رجائی در سال ۱۴۰۴ از ۹ میلیارد دلار فراتر رود؛ یعنی تقریباً نزدیک به ۲۵ میلیون دلار در روز. البته طرح توسعه فاز دوم بندر رجائی قرار بود امسال به رداری برسد.

آیا ستون فقرات تجارت دریائی ایران شکسته شده است؟

پس انفجار بندر رجائی که به نوشته چندین منبع، بر اثر احتراق مواد شیمیائی و سوخت‌های راکتی انبار شده در یکی از انبارهای بندر روی داد، ابر عظیمی از دود سیاه بندرعباس را دربرگرفت و لرزش ناشی از انفجار، ساکنان محله‌ها و شهرهای اطراف، حتی تا جزیره قشم را به وحشت انداخت.

بررسی‌های اولیه نشان می‌دهد که بخشی از زیرساخت‌های بندر، از جمله اسکله‌ها، جرثقیل‌های بارگیری و خطوط ریلی آسیب جدی دیده‌اند. این حادثه که یکی از شدیدترین فجایع صنعتی سال‌های اخیر ایران محسوب می‌شود، نه تنها فاجعه‌ای انسانی رقم زد، بلکه پرسش‌های مهمی را درباره آینده تجارت دریائی کشور مطرح ساخت.

طبق برآوردهای اولیه، انفجار اخیر منجر به توقف بخشی از عملیات تخلیه و بارگیری شده است. به گفته وزیر کشاورزی، برخی کشتی‌های ورودی به طور موقت به بندر امام خمینی در خوزستان هدایت شده‌اند. این اختلال ممکن است زنجیره تأمین کالاهای وارداتی و صادراتی را در ماه‌های آینده دچار مشکل کند.

افزایش هزینه‌های حمل‌ونقل، بروز کمبود برخی اقلام وارداتی، و فشار تورمی بر بازار داخلی از پیامدهای محتمل این حادثه خواهد بود. در سطح منطقه‌ای نیز، آسیب به اعتبار بندر رجائی می‌تواند مزیت رقابتی آن را نسبت به بنادر منطقه‌ای مانند جبل علی در امارات یا صحار در عمان کاهش دهد.

تاریخچه تأسیس بندر رجائی به سال ۱۹۷۰ بازمی‌گردد. بندر رجائی در ابتدا در زمان حکومت پهلوی و به‌طور دقیق‌تر در سال ۱۳۴۹ با نام «بندر عباس جدید» با هدف تسهیل و توسعه تجارت بین‌المللی و به‌عنوان یکی از بنادر ستراتیژیک کشور تأسیس شد.

در دهه ۱۹۷۰ میلادی، ایران به‌دنبال توسعه و تقویت زیرساخت‌های تجاری خود بود و بندر عباس جدید، در فاصله ۲۳ کیلومتری غرب بندر عباس، به‌عنوان پروژه‌ای ملی برای اتصال ایران به بازارهای جهانی و تسهیل صادرات و واردات کشور در نظر گرفته شد. در این دوران، با توجه به موقعیت ستراتیژیک این بندر، نزدیک بودن آن به تنگه هرمز و دسترسی آسان به آب‌های بین‌المللی، توجه زیادی به آن شد.

با آغاز جنگ ایران و عراق در سال ۱۳۵۹، بندر عباس جدید که دیگر به نام رسمی «بندر شهید رجائی» تغییر نام داده بود، مانند بسیاری دیگر از زیرساخت‌های کشور با مشکل‌های زیادی روبه‌رو شد. این بندر تحت حملات هوایی و زمینی قرار گرفت و آسیب‌های زیادی دید. اگرچه به‌عنوان یکی از بنادر اصلی ایران همچنان در جریان جنگ فعال بود، اما عملیات تخلیه و بارگیری کالاها به‌شدت مختل شد. بسیاری از تجهیزات بندر آسیب دیدند و صادرات و واردات کشور با مشکلات جدی مواجه شد.

پس از پایان جنگ و در دهه‌های ۷۰ و ۸۰، بندر رجائی شاهد رشد و تحول چشمگیری بود. با بازسازی زیرساخت‌ها و بهبود تجهیزات، این بندر به یکی از بنادر حیاتی ایران تبدیل شد. در این دوره، دولت ایران به‌ویژه از سال‌های ۲۰۰۰ به بعد، با سرمایه‌گذاری‌های گسترده، ظرفیت عملیاتی بندر رجائی را افزایش داد. سیستم‌های جدید تخلیه و بارگیری، افزوده شدن تجهیزات مدرن و بهبود خدمات لجستیکی موجب شد که بندر رجائی بتواند به‌طور موثری نقش خود را در تجارت دریائی ایران ایفا کند.

با شروع دهه ۹۰، بندر رجائی یکی از مهمترین گلوگاه‌های تجاری ایران شد. این بندر نه تنها در تجارت داخلی ایران بلکه در تجارت بین‌المللی نیز نقش بسزائی پیدا کرد. رشد حجم مبادلات به‌ویژه در زمینه کالاهای نفتی و غیرنفتی موجب شد که این بندر همچنان یکی از محورهای اصلی تجارت ایران در خلیج فارس باشد.

اهمیت بندر رجائی

مجتمع بندری رجائی که در حاشیه خلیج فارس و در مجاورت تنگه هرمز قرار دارد، بیش از ۴۵ درصد از صادرات و واردات دریائی ایران را مدیریت می‌کند. طبق گزارش‌های رسمی منتشر شده از سوی سازمان بنادر و دریانوردی ایران، این بندر به‌عنوان مهمترین گلوگاه تجاری کشور، بیش از نیمی از تجارت دریائی ایران را مدیریت می‌کند. این موضوع نشان‌دهنده اهمیت فوق‌العاده آن در جریان تجارت کشور است.

امروزه، بندر رجائی به‌عنوان بزرگترین بندر تجاری ایران و یکی از بنادر حیاتی در خاورمیانه شناخته می‌شود. این بندر با ظرفیت‌های گسترده خود، از طریق تسهیل در واردات و صادرات کالا، به ارتقاء وضعیت اقتصادی کشور و ارتقای موقعیت

تجاری ایران در سطح جهانی کمک کرده است، گرچه در سال‌های اخیر به دلیل تحریم‌های بین‌المللی علیه ایران تا حدود زیادی اهمیت خود در منطقه را از دست داد.

این بندر با ظرفیت سالانه جابه‌جایی بیش از ۷۰ میلیون تن کالا، در سال‌های اخیر بیش از ۷۰ درصد از واردات و صادرات ایران را به خود اختصاص داده است.

بندر رجائی به‌ویژه در بخش‌های نفت، گاز و کالاهای غیرنفتی فعال است و کریدورهای تجاری مهمی را برای ایران فراهم می‌آورد. این بندر، علاوه بر سرویس‌دهی به ایران، به‌عنوان یک نقطه اتصال مهم برای کشورهای منطقه‌ای نظیر عمان، پاکستان و کشورهای آسیای میانه عمل می‌کند. بندر رجائی با وجود رقابت شدید با بنادر دیگر خاورمیانه، همچنان به‌عنوان یکی از برجسته‌ترین بنادر ایران شناخته می‌شود.

در سال‌های اخیر، بندر رجائی به یکی از پرکارترین بنادر خاورمیانه تبدیل شده است. به‌عنوان مثال در سال ۲۰۲۳، بندر رجائی بیش از ۷۵ میلیون و ۸۰۰ هزار تن کالا را تخلیه و بارگیری کرده است که سهم عمده‌ای از واردات و صادرات ایران را به خود اختصاص می‌دهد. از این میزان، حدود ۴۹ میلیون تن مربوط به کالاهای غیرنفتی بوده که نسبت به مدت مشابه سال قبل ۱۸ درصد افزایش داشته است. همچنین، در این مدت، ۴ هزار و ۵۸۰ فروند کشتی در این بندر پهلو گرفته‌اند. کالاهای مبادلاتی غیر نفتی ایران در بندر رجائی به ویژه به کشورهای آسیای میانه، روسیه و اروپا صادر می‌شوند.

این اطلاعات از گزارش مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان در تاریخ ۱۴ اسفند ۱۴۰۲ استخراج شده است.

بندر رجائی به‌عنوان یکی از حلقه‌های اصلی کریدور شمال-جنوب شناخته می‌شود که ایران را به مناطق مختلف آسیای میانه، قفقاز و حتی هند متصل می‌کند. این ویژگی، آن را به یک نقطه ستراتیژیک برای تجارت بین‌المللی تبدیل کرده و کشورهای همسایه مانند عمان و امارات را به رقابت با ایران واداشته‌اند. آسیب به این بندر می‌تواند تبعات سنگینی برای تجارت منطقه‌ای نیز داشته باشد.

با وجود آن که مسؤولان جمهوری اسلامی بر انطباق تأسیسات بندری این سایت با استانداردهای جهانی تأکید دارند، حادثه اخیر نشان داد که حداقل برخی تأسیسات بندر رجائی نیاز به نوسازی و به‌روز رسانی دارند تا ایمنی و پایداری بیشتری در برابر بحران‌ها فراهم شود.

نقش‌های دوگانه؛ تجارت و فعالیت‌های نظامی

یکی از نکات بحث‌برانگیز درباره بندر رجائی، استفاده احتمالی آن در فعالیت‌های مرتبط با سپاه پاسداران جمهوری اسلامی ایران است. برخی منابع بین‌المللی از جمله نیویورک پست گزارش داده‌اند که آتش‌سوزی از سوخت‌های مربوط به تجهیزات راکتی آغاز شده است.

اکنون این احتمال دارد ایران با فشارهای مضاعف بین‌المللی مواجه شود. استفاده نظامی از زیرساخت‌های تجاری، در صورت اثبات، نه تنها امنیت کشتیرانی بین‌المللی را تهدید می‌کند بلکه می‌تواند به وضع تحریم‌های جدید و محدودیت‌های سخت‌گیرانه‌تری در حوزه تجارت دریایی علیه ایران منجر شود.

مشکل‌های بازسازی و چشم‌انداز آینده بندر رجائی

مقامات جمهوری اسلامی اعلام کرده‌اند که فعالیت‌های بندر به تدریج در حال بازگشت به حالت عادی است. با این حال، بازسازی زیرساخت‌های آسیب‌دیده، احیای اعتماد بیمه‌گران و شرکت‌های کشتیرانی بین‌المللی و رعایت الزامات ایمنی جدید، نیازمند برنامه‌ریزی دقیق، سرمایه‌گذاری هنگفت و همکاری فرمانطقه‌ای خواهد بود.

ضعف شدید اقتصادی ناشی از فشار تحریم‌ها، فساد گسترده مالی در نهادهای حکومتی به ویژه سپاه پاسداران و مشکلات ساختاری در بخش‌های مختلف، احتمالاً موجب کندی فرآیند بازسازی می‌شود. تحریم‌ها محدودیت‌هایی در جذب سرمایه‌گذاری

خارجی و تأمین منابع مالی برای پروژه‌های بزرگ ایجاد کرده است و فسادهای مالی و سوءمدیریت‌های داخلی، بر روند بازسازی آسیب‌های بیشتری وارد ساخته و توان کشور را برای بازسازی زیرساخت‌های آسیب‌دیده کاهش داده است.

مشکل بیمه‌ها

در این میان، پرسش اصلی این است که آیا شرکت‌های بیمه که در ایران فعالیت می‌کنند، می‌توانند خسارت‌های ناشی از این انفجار را جبران کنند؟ با توجه به شرایط اقتصادی بحرانی کشور، ضعف شدید اقتصادی و فساد فراگیر در صنعت بیمه ایران، بسیاری از کارشناسان بر این باورند که احتمال پرداخت خسارت‌ها بسیار پائین است.

همچنین به دلیل محدودیت‌های مالی و احتمال عدم توانایی شرکت‌های بیمه داخلی در تأمین خسارات گسترده، این امکان وجود دارد که بخش عمده‌ای از هزینه‌های بازسازی بر دوش دولت ایران قرار گیرد.

کارشناسان معتقدند که تفکیک فعالیت‌های تجاری از فعالیت‌های نظامی در بنادر ایران، ارتقاء سامانه‌های ایمنی، و شفافیت در اطلاع‌رسانی حوادث، پیش‌شرط‌های احیای موقعیت بندر رجائی به عنوان گره تجاری منطقه‌ای هستند.

به هر روی انفجار ششم اردیبهشت در بندر رجائی نه تنها فاجعه‌ای انسانی و زیست‌محیطی، بلکه یک زنگ خطر جدی برای اقتصاد ایران بود. این حادثه نشان داد که وابستگی بیش از حد به یک گلوگاه حیاتی، بدون پیش‌بینی بحران‌ها، می‌تواند کشور را در برابر شوک‌های ناگهانی آسیب‌پذیر کند.

آینده بندر رجائی و در مقیاسی بزرگ‌تر، آینده تجارت دریائی ایران، به توانایی جمهوری اسلامی در بازسازی اصولی، مدیریت حرفه‌ای بحران، و بازتعریف نقش بنادر در ستراتیژی‌های اقتصادی و امنیتی بستگی دارد.



اذعان به گوشه‌هایی از ابعاد فاجعه در بندرعباس و پنهان‌کاری حکومت

در حالی که اظهارات شاهدان حاکی از کشته‌شدن صدها تن در انفجار است، کارگزاران حکومتی به‌طور قطرمچکانی از افزایش کشته‌ها خبر می‌دهند.

سخن‌گوی سازمان مدیریت بحران امروز گفت: عملیات و فرآیند اطفاء کامل بندر رجائی ممکن است حدود ۱۵ تا ۲۰ روز طول بکشد. در همین حال به نوشته یک منبع داخلی، وزارت بهداشت ایران اجازه اعلام آمار کشته‌ها و مجروحان انفجار بندرعباس را ندارد.

روزنامه اعتماد نوشت: از ظهر یکشنبه، یعنی یک روز پس از انفجار، وزارت بهداشت و تمام سازمان‌های وابسته‌اش، از انتشار هر گونه آمار درباره تعداد مجروحان و فوتی‌ها و باقی خسارات جانی انفجار کانتینرهای اسکله بندرعباس، منع شده‌اند و اعداد جدید، در صورت صلاح‌دید مدیران واحدهای مدیریت بحران استانی یا کشوری اعلام خواهد شد.

با این وجود، نماینده سازمان حفاظت محیط‌زیست، ادعا کرده بود که هوای بندرعباس مسموم نیست اما مردم باور نداشتند چون به چشم‌شان دیدند آسمان سرتاسر بندرعباس، چه‌طور پشت ابرهای سیاه پنهان شد.

اما اهالی جنوب و شمال بندرعباس می‌گویند که هوای شهر هنوز مسموم است. اهالی می‌گویند از فردا می‌شود در هر کوچه و خیابان شهر، خانه‌ائی را پیدا کرد که عزادار جان‌باخته‌ای در انفجار اسکله است.

یکی از شاهدان که در یک کیلومتری محل انفجار حضور داشت، می‌گوید: هر طرف رو نگاه می‌کردی، ده‌ها نفر رو می‌دیدي که با دست و پای شکسته روی زمین افتاده بودن یا شیشه توی صورت‌شون ترکیده بود. انفجار، همه چیز رو نابود کرده بود و ویرانی انگار ته نداشت.

اهالی می‌گویند خیابان‌های شهر خلوت است اما شهر را باید پشت دیوار بیمارستان‌ها پیدا کرد؛ جایی که خانواده‌ها، دل‌نگران ماندن یا رفتن عزیزان‌شان زمین‌گیر شده‌اند.

در پی انفجار مهیب در اسکله رجائی بندرعباس، موجی از همدردی و دادخواهی در سراسر ایران شکل گرفت. مردم در شهرهائی چون آبادان، گناوه، شاهین‌شهر، کیش، بوشهر، مریوان، رشت، اراک و شیراز به یاد قربانیان این حادثه سوگواری کردند.

در بوشهر جشنواره موسیقی کوچه با برگزاری مراسم سوگواری زودتر از موعد پایان یافت. در مریوان و مشهد شماری از رانندگان کامیون بنرهای تسلیت به بندرعباس نصب کردند، و در رشت و شیراز مردم با روشن کردن شمع یاد جان‌باختگان را گرامی داشتند.

این همدردی‌ها در حالی صورت می‌گیرد که نقش سپاه پاسداران در دیوی مخفیانه مواد خطرناک و ایجاد این فاجعه همچنان توسط رسانه‌های حکومتی سانسور می‌شود. انفجاری که به‌دلیل بی‌کفایتی و پنهان‌کاری پاسداران خامنه‌ای رخ داد، نه تنها بندرعباس، بلکه دل مردم سراسر ایران را به آتش کشید.

شرکت سینا

شرکت سینا زیرمجموعه «بنیاد مستضعفان» است که آبان ۱۳۹۹ در فهرست تحریم‌های امریکا قرار گرفت. آنچه به عنوان فعالیت این شرکت توانست به تحریم بنادر ایران منجر شود، این بود که بنیاد مستضعفان با ثبت یک شرکت پوششی به نام «توسعه خدمات بندری ساحل شمال» تحریم‌ها را دور می‌زد.

علی خضریان نماینده تهران در مجلس شورای اسلامی نیز تأکید کرده است: «انفجار در بندر رجائی در محوطه شرکت سینا، وابسته به بنیاد مستضعفان رخ داده است.»

ایسنا در این خبر به نقل از گمرک جمهوری اسلامی گزارش کرده بود محموله وارداتی که روز شنبه، ششم اردیبهشت، در بندر شهید رجائی دچار انفجار و حریق شد، به گمرک اظهار نشده و در اختیار گمرک قرار نداشت. اما ایسنا، بدون هیچ توضیحی این خبر را از سایت خود حذف کرد.

سردار پاسدار حسین دهقان رئیس «بنیاد مستضعفان» حاضر به صحبت با خبرگزاری ایلنا، درباره انفجار بندرعباس و شرکت «سینا» که زیرمجموعه این بنیاد است نشد.

او روز سه‌شنبه نهم اردیبهشت ۱۴۰۴ در پاسخ به پرسشی درباره انفجار مرگبار در «اسکله رجائی» گفته «در این‌باره بعداً حرف خواهیم زد و وزارت راه و شهرسازی در این‌باره باید پاسخ‌گو باشد.»

انفجار بزرگ بندرعباس در محوطه شرکت توسعه خدمات دریائی و بندری سینا اتفاق افتاد. سعید جعفری مدیرعامل این شرکت گفته بود «این سانحه در پی اظهار خلاف محموله‌های وارداتی رخ داده و محموله‌های بسیار خطرناک تحت

عنوان کالای معمولی وارد و دیو شده بود.» بر اساس گفته مدیر شرکت سینا «مواد خطرناک» بدون اسناد و برچسب‌های «کالاهای خطرناک» در بندر دیو شده بود.

اصفهان: انفجار در یک کارگاه سازنده «آتش‌بازی» دو قربانی گرفت

سه روز بعد از آتش‌سوزی و انفجار بزرگ در بندرعباس (در بندر «شهید رجائی»)، انفجاری دیگر در یک مجتمع صنایع شیمیائی، در نزدیکی شهر اصفهان رخ داد که به مرگ دو کارگر منجر شد. این شرکت صنایع شیمیائی خود را به‌عنوان سازنده «آتش‌بازی و مواد نورافشانی» معرفی می‌کند.

روز سه‌شنبه ۹ اردیبهشت، خبرگزاری‌های رسمی جمهوری اسلامی خبر دادند که حوالی ساعت ساعت ۱۰ و ۳۰ دقیقه بامداد، انفجاری در سوله یک شرکت صنایع شیمیائی، واقع در بخش میمه شهرستان شاهین شهر رخ داد. شاهین شهر و میمه در ۲۰ کیلومتری شمال شهر اصفهان قرار دارند.

دست کم یک نفر در محل انفجار و یکی از آسیب‌دیدگان در بیمارستان درگذشته‌اند.

خبرگزاری ایرنا می‌نویسد که این سوله متعلق به یک مجتمع صنایع شیمیائی، موسوم به «آوا نار پارسیان» بوده که «محصولات آتش‌بازی» تولید می‌کند.

در سایت اینترنت این شرکت توضیح داده شده که آوا نار پارسیان «اولین تولید کننده مواد ناریه تجاری صنعتی در ایران است» و تحت نظارت شورای امنیت کشور قرار دارد.

این مجتمع خود را «تنها مرجع تولید و توزیع کننده مواد نورافشانی بی خطر در کشور» معرفی می‌کند.

چهار سال قبل، چند انفجار در تأسیسات صنعتی ایران رخ داد که علت هیچ‌یک به درستی معلوم نشد. از جمله، در روز اول خرداد ۱۴۰۰، انفجاری در محل شرکت صنایع شیمیائی «نارگستر سپاهان» به زخمی شدن ۹ تن انجامید. اینک منابع غیررسمی گوشزد می‌کنند که شماری از مدیران «نارگستر سپاهان» در شرکت «آوا نار پارسیان» نیز حضور دارند. در شبکه‌های اجتماعی شایع شده که «آوا نار پارسیان» در زمینه تولید پهباد فعالیت داشته اما این شایعه تأیید نشده است.

با توجه به نامعلوم بودن علل انفجار در بندر «شهید رجائی» که سه روز قبل رخ داد و آتش آن هنوز کاملاً خاموش نشده، حادثه اصفهان باز هم بیشتر به فرضیات و شایعات گوناگون دامن زده است. در اکثر این نوع گمانه‌زنی‌ها، ناباوری نسبت به اخبار رسمی مشاهده می‌شود. بیش‌تر کاربران در فضای مجازی، فرض «خرابکاری» را محتمل‌تر می‌بینند.

در مورد انفجار اخیر، مدیرکل مدیریت بحران استان اصفهان گفته است: «علت وقوع این حادثه در حال بررسی است و خساراتی به سقف و سازه سوله وارد شده است.»

انفجار و آتش‌سوزی در یک مجتمع نظامی در نظرآباد هم‌زمان با زمین‌لرزه مشکوک

شامگاه شنبه ۱۳ اردیبهشت، در حدود ساعت ۸:۴۰ تا پیش از ۹ شب به وقت تهران، ساکنان برخی مناطق کرج ابتدا صدای مهیبی شبیه انفجار شنیده‌اند. دقایقی پس از آن، سامانه‌های پدافند هوایی در غرب تهران فعال شدند و چندین شلیک متواتر انجام دادند. هم‌زمان، جت‌های جنگنده نیز در ارتفاع پائین بر فراز آسمان غرب تهران به پرواز درآمدند. شاهدان عینی در مناطق سعادت‌آباد، غرب پایتخت و کرج، این رویدادها را با ایندیندننن فارسی در میان گذاشته‌اند. به گفته این منابع، پس از شنیده‌شدن صدای انفجار و آغاز شلیک پدافندها، رسانه‌های حکومتی بدون اشاره به این تحرکات نظامی، وقوع یک زمین‌لرزه در استان البرز را منتشر کردند.

مهدی مهرور، مدیرکل مدیریت بحران استانداری البرز، در گفت‌وگو با ایسنا اعلام کرد: «بر اساس اطلاعات اولیه، این زمین‌لرزه در عمق هشت کیلومتری زمین به وقوع پیوسته و گروه‌های ارزیاب به منطقه اعزام شده‌اند.» او تاکید کرد که هنوز اطلاعات دقیقی از میزان خسارات احتمالی در دست نیست و از شهروندان خواست فقط از منابع رسمی پیگیری کنند. در حالی که رسانه‌های حکومتی هیچ توضیحی درباره علت فعال‌شدن پدافندها و پرواز جت‌ها نداده‌اند، همزمانی این رویدادها با اعلام رسمی وقوع زمین‌لرزه، بار دیگر توجه افکار عمومی را به شائبه پوششی بودن این نوع گزارش‌ها جلب کرده است.

در گذشته نیز، در موارد مشابه، اعلام وقوع «زلزله»، «مانور» یا پدیده‌هایی مانند «صداهای مرموز» همزمان با فعالیت‌های پدافندی، از سوی تحلیلگران به‌عنوان پوششی برای عملیات دفاعی یا رویدادهای امنیتی در نظر گرفته شده بود. تکرار این الگو، در کنار سکوت رسمی درباره شلیک‌های پدافندی در شامگاه شنبه، ظن عمومی را نسبت به ماهیت واقعی این رویدادها افزایش داده است.

بر پایه اطلاعات منابع نظامی و تحلیل‌های دفاعی، سامانه‌های پدافند هوایی تهران در نقاط ستراتیژی مستقر شده‌اند، از جمله اطراف فرودگاه مهرآباد، سایت‌های نظامی در شرق تهران مانند کوه بی‌بی شهربانو، مناطق شهریار در غرب تهران، و همچنین در حوالی پارچین، کرج و دماوند. سامانه‌های راکتی نظیر «تور-ام ۱»، «سوم خرداد» و «باور ۳۷۳» از تجهیزات کلیدی دفاع هوایی در این مناطق محسوب می‌شوند. همزمان با این وقایع، گزارش‌هایی از قطع برق در برخی مناطق کرج منتشر شده است.

همچنین وزش باد شدید همراه با گرد و خاک، آسمان کرج را تیره کرده بود. برخی کاربران شبکه‌های اجتماعی نیز از احساس لرزش زمین در تهران خبر داده‌اند. تا زمان انتشار این گزارش، مرکز زلزله‌نگاری ایالات متحده (USGS) هنوز هیچ اطلاعاتی درباره این زمین‌لرزه احتمالی در کرج منتشر نکرده است. این گزارش به‌روزرسانی خواهد شد.

وقوع آتش‌سوزی در یک شهرک صنعتی واقع در قم و وقوع حریق «سنگین» در مشهد

رسانه‌های ایران تنها دو ساعت پس از گزارش وقوع آتش‌سوزی در شهرک صنعتی واقع در قم، از وقوع حریق «سنگین» در مشهد خبر دادند.

خبرگزاری جمهوری اسلامی (ایرنا)، عصر یکشنبه به نقل از حمیدرضا کافی‌نیا، مدیر عامل سازمان آتش‌نشانی مشهد نوشت: «کارخانه موتورسازی در مشهد دچار آتش‌سوزی شد و اکنون مهار آتش در حال انجام است.» به گفته او «این آتش‌سوزی سنگین و دود آن از فواصل دور قابل مشاهده است.»

مدیر عامل سازمان آتش‌نشانی مشهد همچنین گفت: «انبار لاستیک و کارتن به وسعت چهار هزار متر مربع به‌صورت کامل زیر آتش رفته و آتش‌نشانان در حال مهار آتش هستند.»

او به خبرگزاری ایسنا هم گفت: «آتش‌سوزی مصدوم یا کشته نداشته است و تعدادی موتورسیکلت، لاستیک و کارتن دچار آتش‌سوزی شدند.»

خبرگزاری ایسنا نیز بعدازظهر یکشنبه به نقل از محمدجواد باقری، رئیس اورژانس قم خبر داد که یکی از شرکت‌های واقع در شهرک صنعتی محمودآباد ساعت ۱۱:۴۸ دقیقه امروز دچار آتش‌سوزی شده که در پی آن «دو نفر از مصدومان با سوختگی کامل ۱۰۰ درصدی و بدحال پس از دریافت خدمات اولیه به بیمارستان منتقل شدند.»

او افزود: «دو نفر از مصدومان نیز دچار سوختگی بین ۴۰ تا ۵۰ درصدی و یک‌نفر نیز دارای سوختگی سطحی بودند که به بیمارستان منتقل شدند.»

رسانه‌های ایران شنبه شب هم بلافاصله پس از انتشار خبر وقوع زلزله ۴ ریشتری در ماهدشت کرج، گزارش دادند که یک واحد جمع‌آوری ضایعات در نزدیکی نیروگاه برق قائم دچار آتش‌سوزی شده است. برخی کاربران شبکه‌های اجتماعی از شنیده شدن صدای انفجار و پرواز جنگنده خبر داده بودند ولی رئیس سازمان فضائی ایران اعلام کرد که هیچ‌گونه خسارتی به زیرساخت‌های پایگاه فضائی ماهدشت وارد نشده است. آتش‌سوزی‌های سریالی در ایران، پس از وقوع انفجار مهیب روز شنبه هفته پیش در بندر رجائی واقع در بندرعباس آغاز شد؛ انفجاری در مهمترین بندر کانتینری ایران که جان دست‌کم ۷۰ نفر را گرفت، چند ده مفقود بر جا گذاشت و بیش از هزار نفر را مجروح کرد. یک نماینده مجلس ایران، انگشت اتهام را به سمت اسرائیل نشانه رفت ولی اسرائیل مسئولیت این انفجار را برعهده نگرفت. مقام‌های ایران، سهل‌انگاری را علت وقوع این حادثه عنوان کردند ولی تحقیقات در مورد آن همچنان ادامه دارد.

فاجعه زیست محیطی

در ساعات ابتدائی پس از حادثه بندر شهید رجائی، وزارت بهداشت تنها به هشدار درباره احتمال انتشار گازهای آلاینده‌ای مانند دی‌اکسید گوگرد، دی‌اکسید نیتروژن و نیترات آمونیاک بسنده کرد و توصیه‌اش در این شرایط بحرانی به مردم، صرفاً ماندن در خانه بود؛ گویی با یک روز آلوده عادی در تهران یا خوزستان مواجه‌ایم. ایسنا نیز طی ۴۸ ساعت پس از حادثه، اعلام کرد آلاینده عمده در هوا «هیدروکربن» بوده که ناشی از سوختن مشتقات نفتی است، اما این خبر به‌سرعت حذف شد.

پنهان‌کاری و شفاف نبودن درباره دلیل و وسعت فاجعه باعث شد که تبعات انسانی و زیست‌محیطی حادثه، از باقی‌مانده‌های خاکستر و مواد سوخته تا آلاینده‌های مایع سطح اسکله، ناروشتن و غیرقابل مدیریت باقی بماند. برخی گزارش‌ها به دیوی ناصحیح کانتینرهای حاوی مواد شیمیائی به‌عنوان دلیل فاجعه اشاره داشتند، اما بررسی گزارش‌های ورود و خروج اسکله در روزهای پیش از حادثه، احتمال انفجار مواد با کاربرد نظامی را نیز مطرح می‌کند؛ موضوعی که اگر درست باشد، پیامدهای گسترده‌ای دارد. اگر منشأ آتش‌سوزی بندر شهید رجائی، سدیم پرکلرات باشد، آنگاه با تولید گازهای همچون کلر، هیدروژن کلرید و ذرات پرکلرات مواجهیم که همگی برای انسان و محیط زیست بسیار خطرناک‌اند. ترکیبات سمی کلردار نیز ماندگاری بالائی دارند و مهار آن‌ها مستلزم پایش فوری هوا و آب و جلوگیری از نشست به خلیج فارس است.

اما دفتر مدیریت بحران از ورود مازوت و قیر مذاب حاصل از انفجار به یکی از آبراهه‌های اصلی خبر داده است؛ اتفاقی که می‌تواند آبشیرین‌کن‌ها را مختل کند و منجر به آلودگی آبزیان و منابع آبی خلیج فارس شود. همچنین گزارش‌هایی از تخریب یکی از سایت‌های آبشیرین‌کن نیز منتشر شده است.

سؤال این‌جاست: چرا وزارت نفت برنامه و فناوری مناسب برای کنترل آلاینده‌ها ندارد؟ این ضعف مدیریتی در حوادث پیشین نیز بارها دیده شده است.

کمتر از ۲۴ ساعت پس از حادثه، نقشه جهانی آلاینده‌ها نشان می‌داد که هوای بندرعباس پاک‌تر از مشهد است! اما هیچ گزارشی از قطع شدن یا خراب بودن ایستگاه‌های سنجش منتشر نشد. مسئول پایش محیط زیست استان هرمزگان گفته تنها در بندر لنگه، بندر خمیر، بندر جاسک و بندرعباس ایستگاه وجود دارد، و در برخی مناطق نیز صنایع ایستگاه‌هایی نصب کرده‌اند که اطلاعاتشان به‌صورت آنلاین دریافت می‌شود.

واقعیت این است که در محل حادثه، هیچ پایش میدانی و نقطه‌ای انجام نشده و حتی مرکز اقلیم سازمان محیط زیست و دانشگاه علوم پزشکی هرمزگان نیز هنوز گزارشی درباره منشا و شدت آلودگی منتشر نکرده‌اند.

سازمان محیط زیست، هلال احمر، مدیریت اقلیم، مدیریت بحران، وزارت بهداشت، سازمان بنادر و پدافند غیرعامل تنها بخشی از نهادهایی هستند که موظف به کنترل و گزارش بحران‌اند، اما نه توان ورود به بحران دارند، نه آموزش دیده‌اند و نه تجربه کافی دارند.

ناهماهنگی به‌حدی است که رئیس کمیسیون کشاورزی و محیط زیست مجلس تقاضای تشکیل کمیته اضطراری آلودگی هوا می‌کند، در حالی که سازمان گمرک اعلام کرده کارکنانش تنها یک روز پس از حادثه، با وجود جراحت، به محل کار برگشته‌اند.

شرایط صیادان هم مبهم است. با وجود تصاویر ماهواره‌ای از آلودگی بخشی از خلیج فارس، هیچ اطلاعاتی از سوی سازمان شیلات در خصوص سلامت آب یا آبریان منتشر نشده است.

شرکت افق چکاد دریا طی نامه‌ای خواستار تخلیه فوری ۸۳ کانتینر مواد خطرناک از محوطه بندر شده بود در این میان، شرکت افق چکاد دریا، طی نامه‌ای خواستار تخلیه فوری ۸۳ کانتینر مواد خطرناک از محوطه بندر شده است. شرکتی که تنها مجوز حمل دریایی کالاهای خطرناک را دارد و زیرمجموعه شرکت خدمات دریایی سیناست که به نهاد رهبری و وزارت دفاع وابسته است.

با وجود این اطلاعیه نه برای پیشگیری یا حتی شفافیت، بلکه ابزاری امنیتی برای بستن راه پرسشگری و فرار رو به جلو در راستای منافع اقتصادی سپاه است.

نبود نهادهای مستقل مردمی در حوزه محیط زیست و کارگری، خلاء رسانه‌های آزاد و غیبت ساختارهای پاسخگو، ایران را در مسیر چرخه‌ای خطرناک قرار داده است. زنجیره‌ای که از آتش‌سوزی‌ها، آلودگی رودها و تالاب‌ها گرفته تا بازگشت محصولات غذایی صادراتی به‌خاطر مواد شیمیایی غیرمجاز ادامه دارد.

۱۰ فاجعه مرگبار در ایران: از شین‌آباد و آبادان تا طبس و بندرعباس

در چند دهه گذشته، ایران شاهد مجموعه‌ای از حوادث مرگبار بوده که با وجود وعده‌های مکرر مقام‌های جمهوری اسلامی برای رسیدگی، اصلاح ساختارها و پیشگیری از تکرار آن‌ها، تحولی قابل توجه در جلوگیری از تکرار چنین حوادثی رخ نداده است.

بسیاری از این حوادث، ناشی از ضعف نظارت، ناکارآمدی، اشکالات فنی، سهل‌انگاری و سوء مدیریت بوده‌اند. پس از هر حادثه، کمیته‌هایی برای بررسی دلایل و شناسایی مقصران تشکیل شده و در برخی موارد پرونده‌هایی به دستگاه قضائی ارجاع یافته، اما این اقدامات در عمل به نتایج ملموس و قابل اتکائی منجر نشده‌اند. در بعضی موارد هم پس از گذشت سال‌ها، حتی علت اصلی حادثه همچنان در هاله‌ای از ابهام قرار دارد.

مروری بر شماری از مهم‌ترین حوادث غیرنظامی سال‌های اخیر در ایران

۱. انفجار در بندر رجائی

انفجارهائی مهیب در بندر شهید رجائی بندر عباس در ششم اردیبهشت ۱۴۰۴، باعث کشته شدن حداقل ۴۶ نفر و زخمی شدن بیش از هزار نفر شد.

گمرک بندرعباس با انتشار اطلاعیه‌ای محل وقوع حادثه را محوطه کانتینتری سینا در بندر شهید رجائی اعلام کرد که وابسته به سازمان بنادر و دریانوری است.

به گزارش گمرک بندرعباس به «احتمال زیاد منشا انفجار از دیوی کالاهای خطرناک و مواد شیمیایی موجود در محوطه بندر بوده است.» هنوز علت انفجار اعلام نشده و از میزان خسارت انفجار به محموله‌های تجاری موجود در بندر هم تاکنون برآوردی منتشر نشده است.

شاهدان عینی به خبرنگاران گفتند «ابتدا یک آتش‌سوزی جزئی رخ داده، اما به دلیل دمای هوای ۴۰ درجه و همچنین انباشت مواد اشتعال‌زا، این آتش‌سوزی به سرعت تسری پیدا کرده و باعث انفجار شد.»

۲. انفجار در معدن طبس

حادثه انفجار معدن زغال سنگ در طبس یکی از مرگبارترین حوادث در معدن‌های زغال سنگ ایران در دهه‌های اخیر بود.

در اثر انفجار ناشی از نشت گاز متان در شهریور ۱۴۰۳ در معدنی در طبس، ۵۲ کارگر کشته و دست‌کم ۲۰ نفر مجروح شدند.

حادثه معدن زغال‌سنگ طبس نتیجه نشت گاز متان در بلوک‌های بی و سی (B و C) معدن بود که منجر به انفجار شد. شدت انفجار چنان بود که چند روز طول کشید تا اجساد جان‌باختگان پیدا شود.

در گزارشی که به مجلس ارائه شد به «فقدان نظارت بر نقشه‌های تهویه شرکت زغال‌سنگ «معدنجو» طبس، شرایط کاری نامناسب شامل عدم رعایت قوانین، استانداردهای ایمنی و قواعد حرفه‌ای، کمبود تجهیزات حفاظتی، ایمنی و آموزش ناکافی، استفاده از ماشین‌آلات قدیمی یا نامناسب، ضعف در عملکرد دستگاه‌های مسئول دارای وظیفه قانونی در امر نظارت بر فعالیت و محیط کار معدن، عدم توجه به هشدار کارگران و عدم ارائه آموزش‌های ایمنی لازم به کارگران معدن» به عنوان دلایل مرتبط با این حادثه اشاره شده است.

۳. فروریختن ساختمان متروپل آبادان

فروریختن ساختمان متروپل آبادان یکی تازمترین زخم‌های ناشی از سوء مدیریت و ناکارآمدی در ایران است. حدود ساعت ۱۲ و ۳۰ دقیقه دوم خرداد ۱۴۰۱ این ساختمان فروریخت. بر اساس آمار رسمی که سه‌شنبه ۱۷ خردادماه اعلام شد، ۴۳ نفر زیر آوار متروپل جانشان را از دست داده‌اند.

۱۱ خردادماه ویدیویی از بیرون کشیدن یکی از ستون‌های فلزی متروپل منتشر شد که نشان می‌داد این ستون زیر فشار له شده است. احمد وحیدی، وزیر کشور ایران گفت ساختمان متروپل قرار بوده در شش طبقه ساخته شود اما در دو مرحله تعداد واحدهای این سازه به ۱۰ طبقه افزایش یافته است. او تأیید کرد که از سال ۱۳۹۶ که ساخت متروپل شروع شد، گزارش‌هایی مبنی بر تخلف در مقطع احداث سازه ارائه شده بود اما به آن‌ها توجهی نشده است.

لی دهقانی، رئیس کل دادگستری خوزستان دهم خردادماه گفت: «تاکنون ۱۳ نفر از عاملان و مسببان که در حادثه متروپل آبادان نقش داشته‌اند، دستگیر شده‌اند.» منابع رسمی در ایران اعلام کردند که حسین عبدالباقی، مالک ساختمان متروپل در میان کشته‌شدگان بوده اما به نظر می‌رسد مردم در شعارهای اعتراض‌آمیزی که در خیابان‌ها سر دادند، باوری به این گفته مقام‌های رسمی ندارند.

برخورد حکومت با فرو ریختن متروپل و تسلیت دیر هنگام رهبر جمهوری اسلامی، خشم بسیاری را در میان ایرانیان برانگیخت و واکنش‌های گسترده‌ای همراه داشت.

۴. انفجار در معدن یورت گلستان

انفجاری در معدن یورت استان گلستان در اردیبهشت ۹۶ باعث کشته شدن ۴۴ نفر شد. در این حادثه ریزش تونل افقی معدن باعث بسته شدن راه خروج معدن کاران شد و شماری از معدنچیان هم که برای کمک به همکاران خود وارد تونل شده بودند بر اثر تنفس گاز متان کشته شدند.

روزنامه ایران به نقل از یک مسئول محلی نوشته که به دلیل شدت زیاد انفجار «به احتمال زیاد تعدادی از کارگران حبس شده در همان لحظه اولیه انفجار جان خود را از دست داده‌اند.» یکی از معدنچیان درباره دلیل این انفجار به خبرگزاری مهر گفته بود: «معدن یورت آزادشهر سنسور تشخیص نشت گاز ندارد و علت اصلی این حادثه هم انفجار گاز به دلیل نشت آن بود.» به گفته این معدنکار: «هیچ گاه نکات ایمنی در این معدن رعایت نمی شد و این یکی از دلایلی بود که منجر به این حادثه شد.»

سانحه معدن یورت که معدنچیان آن مدتی پیش به تعویق طولانی پرداخت دستمزد خود اعتراض کرده بودند و کشته شدن عده زیادی از آن‌ها واکنش‌های گسترده‌ای در ایران برانگیخت.

۵. آتش گرفتن کشتی سانچی

کشتی سانچی ۱۶ دی سال ۹۶ با ۳۲ سرنشین سوخت. نفتکش سانچی متعلق به شرکت ملی نفتکش ایران بود ولی با پرچم پاناما حرکت می‌کرد. نشریه وال‌استریت ژورنال گزارش کرده بود که ارسال سیگنال موقعیت مکانی نفتکش سانچی ایران و کشتی باری چینی قبل از برخورد، متوقف شده بود. در این حادثه همه ۲۱ خدمه کشتی چینی نجات یافتند اما ۳۲ خدمه و کارکنان نفتکش ایرانی جان خود را از دست دادند.

حادثه کشتی سانچی یکی از دشوارترین حوادث برای بازماندگان بود. چون ۳۰ دریانورد ایرانی در کشتی بودند و تنها جسد سه نفر پیدا شد. خانواده‌ها تا مدت‌ها از تماس‌ها، شماره‌های مشکوک و قبض موبایل این افراد می‌گفتند. خانواده مهدی سادگی، یکی از این دریانوردان گفت که تا ۱۳ ماه قبض‌های سنگینی برای موبایل فرزندشان صادر می‌شد که همگی برای رومینگ بود.

خانواده‌های خدمه سانچی هنوز آنقدر به بازگشت آن‌ها امیدوارند که به‌خاطر صدور گواهی فوت برای آن‌ها شکایت کردند. احمد ذاکری، وکیل خانواده‌های خدمه مفقود شده سانچی گفت با صدور گواهی فوت امکان جست‌وجوی خدمه از طریق سازمان هلال‌احمر و صلیب سرخ جهانی برای خانواده‌ها از بین می‌رود. این شکایت منجر به رای شعبه ۱۱۵ دادگاه عمومی حقوقی مجتمع شهید باهنر تهران، مبنی بر ابطال چند گواهی فوت شد. شرکت ملی نفتکش به ابطال گواهی فوت اعتراض کرد اما دادگاه این اعتراض را مردود اعلام کرد.

۶. آتش گرفتن ساختمان پلاسکو

ساختمان پلاسکو ۳۰ دی‌ماه سال ۱۳۹۵ آتش گرفت. حدود ۴ ساعت عملیات اطفای حریق در ساختمان پلاسکو نتیجه نداد و به دلیل سرایت آتش به سایر طبقات، این ساختمان فرو ریخت. این حادثه منجر به مرگ ۱۶ نفر از آتش‌نشانان و شش شهروند شد.

بنابر اعلام سازمان اورژانس تهران، تعداد مصدومان این حادثه ۲۳۵ نفر بود که ۱۸۱ نفر از مصدومان به صورت سرپایی تحت درمان قرار گرفتند و ۵۵ نفر دیگر به بیمارستان منتقل شدند.

حادثه ساختمان پلاسکو و متروپل بحث‌هایی را درباره مدیریت این حوادث و امکاناتی که نیروهای امدادی در اختیار دارند، مطرح کرد. درباره امدادسانی به پلاسکو، گفته شد که آتش‌سوزی در ضلع شمالی ساختمان بود و از ضلع جنوبی، دسترسی برای اطفای حریق ناممکن بود.

رسانه‌های ایران در پنجمین سالگرد حادثه پلاسکو نوشتند که «سامانه اعلام ساختمان‌های پرخطر» فعال شده اما این اطلاعات در دسترس عموم نیست و در اختیار مدیران و افرادی قرار دارد که در این زمینه کار می‌کنند. حدود پنج ماه بعد بود که ساختمان پرخطر متروپل فرو ریخت.

در گزارش‌های دولتی در باره پلاسکو به مجموعه‌ای متوالی از قصور و کوتاهی سازمان‌های مختلف اشاره شد. در این گزارش‌ها از بنیاد مستضعفان به عنوان مالک، وزارت کار، شهرداری و آتش‌نشانی تهران، وزارت راه و شهرسازی، سازمان مدیریت بحران به عنوان مقصر نام برده شد اما سهم و میزان تقصیر هیچ کدام مشخص نشد و پیگیری خانواده‌ها برای محاکمه عاملان حادثه نتیجه نداده است.

۷. آتش سوزی در مدرسه روستای شین‌آباد

در مدرسه‌های مناطق فقیر ایران حوادث مرگبار زیادی به دلیل نقص فنی و نبود ایمنی اتفاق افتاده اما شاید مهمترین حادثه دانش‌آموزی که در یاده‌ها مانده، آتش‌سوزی مدرسه شین‌آباد باشد. این حادثه آذرماه سال ۱۳۹۱ در یک دبستان دخترانه در روستائی در پیرانشهر، استان آذربایجان غربی اتفاق افتاد. دلیل آتش‌سوزی آتش گرفتن بخاری نفتی مدرسه اعلام شد.

بیش از ۲۹ دختر دانش‌آموز دختر دچار سوختگی شدند. دو نفر از آن‌ها بر اثر شدت جراحات، جان خود را از دست دادند. ۱۲ نفر دیگر با عوارض جسمی و روحی ماندگار همچون قطع انگشتان دست و سوختگی‌های عمیق همچنان زندگی دشواری را می‌گذرانند. سال ۱۳۹۷ اعلام شد که پرونده دختران شین‌آبادی از پزشکی قانونی ارومیه به مرجع قضائی ارجاع شده است. گفته می‌شود تنها اتفاقی که در آن مدرسه بعد از آتش‌سوزی افتاده این است که مدرسه شوفاژدار شده است.

۸. سقوط هواپیمای سی ۱۳۰ خبرنگاران و نیروهای ارتش

یکی از خبرسازترین حوادث هوائی سقوط هواپیمای سی ۱۳۰ نیروی هوائی ارتش در تاریخ ۱۵ آذر سال ۸۴ بود که ۱۲۸ کشته و ۱۳۲ زخمی به جا گذاشت. این هواپیما تعدادی از نیروهای ارتش و خبرنگاران را برای پوشش خبری رزمایشی در چابهار از تهران به بندرعباس می‌برد.

حادثه دیگر در سال ۱۳۸۸ برای هواپیمای کاسپین به مقصد ایروان رخ داد که منجر به مرگ ۱۶۸ سرنشین آن شد. سقوط بوئینگ ۷۲۷ ایران‌ایر در سال ۱۳۸۹ در نزدیکی فرودگاه ارومیه به مرگ ۷۸ نفر از مسافران منجر شد. در سال ۱۳۹۶ هم برخورد هواپیمای آسمان با کوه دنا مرگ بیش از ۶۰ سرنشین هواپیما را به دنبال داشت.

حوادث متعددی از بعد از انقلاب اسلامی در آسمان روی داده است. یکی از نخستین این حوادث برخورد هواپیمای ایران‌ایر با کوه‌های لشکرک بود که سال ۱۳۵۹ رخ داد و منجر به مرگ ۱۲۱ سرنشین هواپیما شد. در سال ۱۳۶۰ هواپیمای ترابری ارتش سقوط کرد. در سال ۱۳۷۳ هواپیمای آسمان اصفهان به تهران با ۵۹ سرنشین سقوط کرد.

۹. آتش‌سوزی در مسجد ارگ تهران

۲۶ بهمن‌ماه سال ۱۳۸۳ که با پنجمین روز محرم مصادف بود، هنگام نماز مغرب مسجد ارگ تهران آتش گرفت و ۷۸ نفر کشته شدند. برخی گزارش‌ها تعداد مصدومان را تا حدود ۳۵۰ نفر اعلام کردند اما محسن مدیر روستا، بازپرس شعبه ششم دادرسی امور جنائی تهران اعلام کرد که با تکمیل تحقیقات در خصوص این پرونده تعداد قطعی جان‌باختگان این حادثه ۷۸ نفر و مجروحان ۲۲ نفر بوده است.

رسانه‌ها به نقل از کشیک قتل و بازپرس وقت دادسرای جنائی تهران و کارآگاهان، دلیل گسترش آتش را چنین نوشتند: «سقف ۸۰۰ متری شبستان که با برزنت پوشانده شده بود و برای جلوگیری از سرما توسط متولیان مسجد آغشته به پارافین بود، موجب گسترش حریق و ریختن آتش بر سر نمازگزاران شد.»

روزنامه شهروند بهمن‌ماه ۱۳۹۷ نوشت بعد از گذشت سال‌ها از این حادثه، پرونده هنوز هم سرگردان و بلا تکلیف است. این روزنامه با پدر یکی از جان‌باختگان حادثه مسجد ارگ به نام اسعدی‌پور مصاحبه کرد و به نقل از او نوشت: «ما حتی نمی‌دانیم که پرونده به کجا رسید و چه کسی دقیقاً مقصر بود. ما خانواده‌هایی هستیم که خیلی وقت است از یادها پاک شده‌ایم. دیگر به این پرونده اهمیتی نمی‌دهند و تکلیف آن را مشخص نمی‌کنند. کاش به همین راحتی مرگ این همه نمازگزار را فراموش نمی‌کردند و سراغی از ما می‌گرفتند.»

۱۰. انفجار قطار نیشابور

انفجار قطار نیشابور بزرگترین حادثه ریلی در ایران است. ۲۹ بهمن ماه ۱۳۸۲ پس از اعلام حادثه برای قطار، نیروهای آتش‌نشانی به محل اعزام شدند اما ساعاتی بعد، انفجار مهیبی رخ داد که جان دست‌کم ۳۰۰ نفر و از جمله بیش از ۲۰ آتش‌نشان را گرفت.

مهدی حسینی، رئیس سازمان آتش‌نشانی و خدمات ایمنی نیشابور به تازگی درباره این حادثه به ایسنا گفت: «در حادثه انفجار قطار در نیشابور بیش از ۲۰ آتش‌نشان جان باختند اما با گذشت ۱۸ سال از این حادثه مرگبار و با وجود بعضی پیگیری‌های انجام شده هنوز حکم شهید برای جان‌باختگان آتش‌نشان این حادثه اعلام نشده است.»

ضعف سیستم ایمنی قطار، وجود مواد آتش‌زا از جمله پنبه، گوگرد و نیترات آمونیوم در واگن‌های باری و کم‌توجهی و خطای انسانی از جمله دلایل این حادثه عنوان شد.

حادثه دیگر برای دو قطار مسافربری در حوالی «ایستگاه هفت‌خوان» در محور «سمنان-دامغان» رخ داد. این حادثه ساعت ۷:۲۲ صبح روز ۵ آذر ۱۳۹۵ یعنی درست قبل از حادثه پلاسکو اتفاق افتاد. قطار سمنان به مشهد از پشت به قطار تبریز به مشهد که در همان ریل متوقف بود، برخورد کرد و چهار واگن از ریل خارج شد. پنج واگن هم آتش گرفت که منجر به مرگ ۴۷ نفر و مصدومیت ۱۰۳ نفر دیگر شد.



تجمع برخی خانواده‌های مفقودان انفجار بندر رجائی

گزارش‌ها از بندر عباس حاکی است شماری از اعضای خانواده‌های مفقودان انفجار بندر رجائی در مقابل ورودی این بندر تجمع کردند. یک مقام قضائی نیز می‌گوید علت انفجار همچنان در حال بررسی است.

خبرگزاری فارس روز شنبه ۱۳ اردیبهشت، شمار تجمع‌کنندگان را «حدود ۳۰ تا ۴۰ نفر» اعلام کرد و نوشت «این افراد با در دست داشتن تصاویر عزیزان خود خواستار تعیین تکلیف وضعیت مفقودی آن‌ها شدند.»

گزارش دیگری حاکی است که مهم‌ترین خواسته‌های بازماندگان مفقودشدگان «دسترسی به اسکله و جست‌وجو برای یافتن اعضای خانواده خود»، همچنین «شفاف‌سازی درباره وضعیت اجساد و مفقودان» است.

شماری از اجساد هنوز قابل شناسائی نیستند و آمار دقیقی از شمار مفقودان نیز اعلام نشده است.

منابع رسمی می‌گویند تاکنون شناسائی پیکر ۳۶ نفر به انجام رسیده، اما به‌دلیل شدت انفجار و آتش‌سوزی، تعدادی از پیکرها قابل شناسائی نبوده‌اند. این منابع تعداد این پیکرها را هنوز اعلام نکرده‌اند.

در این باره، مدیرکل پزشکی قانونی هرمزگان گفته است از پیکرها و بستگان درجه یک آن‌ها نمونه‌برداری دی‌ان‌ای گرفته شده و «پس از مشخص شدن داده‌های ژنتیکی و تطبیق نمونه‌ها» نتیجه اعلام خواهد شد.

این در حالی است که روزنامه «پیام ما» در گزارش میدانی تازه‌ای از ردیابی مفقودان فاجعه بندر رجائی، به‌نقل از جامعه محلی، اعلام کرد «اکثر کارگرانی که در زمان حادثه در بندر مشغول بودند، مهاجر و بلوچ و برخی از آن‌ها بی‌شناسنامه بودند.»

براساس این گزارش، مسئولان احتمال این‌که کارگرانی بدون اوراق هویتی در محدوده متأثر از انفجار به‌ویژه در کانون این فاجعه بوده باشند را تأیید کرده‌اند، اما ادعا می‌کنند آنان «از میان بلوچ‌های ایرانی» نبوده‌اند.

این گزارش همچنین می‌افزاید در هر حال «هنوز هستند کسانی که پیکرشان پیدا نشده است و احتمال می‌رود به‌دلیل شدت انفجار و آتش‌سوزی هیچ‌وقت هم پیدا نشود.»

خبرگزاری تسنیم، نزدیک به سپاه پاسداران، نیز روز شنبه ۳ مه، ادعا کرد رسانه‌های فارسی‌زبان خارج از کشور را متهم به «تحریف» نامه‌ای کرد که روز جمعه رسانه‌های کشور در مورد لزوم خروج ده‌ها کانتینر یک شرکت طی ۲۴ ساعت از بندر رجائی منتشر کردند.

براساس گزارش رادیو فردا، در این نامه شرکت «افق چکاد دریا» که مسئولیت «پایانه کالای خطرناک» در بندر رجائی را برعهده دارد، از شرکت کشتیرانی «هوپاد دریا» خواسته است ظرف ۲۴ ساعت «به هر طریق ممکن ۸۳ کانتینر خود را از بندر خارج کند.»

«شرکت کشتیرانی هوپاد دریا» در ژانویه ۲۰۲۱ در فهرست تحریم‌های ثانویه وزارت خزانه‌داری امریکا قرار گرفته است.

در نامه «افق چکاد دریا» که رسانه‌های ایران روز جمعه ۱۲ اردیبهشت آن را منتشر کردند، علت ترخیص فوری کالا از محوطه کالای خطرناک بندر رجائی، «افزایش دما و شرایط حاکم بر بندر» عنوان شده است.

در واکنش به این گزارش، بهزاد فرجی، معاون عملیات و امور بندری، در گفت‌وگو با خبرگزاری تسنیم، ادعا کرد این نامه‌ها «بخشی از رویه‌ای قدیمی برای مدیریت کالاهای حساس به دما در فصل گرما است.»

این مقام بندری همچنین وجود مواد منفجره در «پایانه کالاهای خطرناک» بندر رجائی را رد کرد و افزود کالاهای خطرناک موجود در ترمینال بندر «عمدتاً شامل گازها و مایعات قابل اشتعال، سموم کشاورزی، مواد خورنده مثل اسیدها و بازها و مواد ضدخوردگی» است.

نتیجه‌گیری

در ماه‌های اخیر گزارش‌هایی منتشر شده بود که نشان می‌داد دو کشتی حامل سدیم پرکلرات که سوخت جامد راکت‌های بالستیک را تامین می‌کند، در بندر رجائی پهلو گرفته بودند.

این دو کشتی حدود ۲ هزار تن سدیم پرکلرات تحویل داده است، ماده‌ای شیمیایی که برای برنامه راکتی میان‌برد ضروری است.

به گزارش سی‌ان‌ان، این ماده را بخش تدارکات سازمان جهاد خودکفائی ایران، یکی از نهادهای مسؤول توسعه راکت‌های بالستیک این کشور، خریداری کرده بود. ایالات متحده هر دو کشتی را تحریم کرده بود، اما آن‌ها موفق شدند به بندر عباس برسند.

ارزیابی‌ها نشان می‌دهد علت انفجار اشتعال مواد مربوط به سوخت راکت‌های بالستیک برنامه راکتی جمهوری اسلامی بود که یک شرکت وابسته به بنیاد مستضعفان در پوشش انبار غلات پنهان کرده بود. در این رابطه گزارش مجتبا پورمحسن از شبکه ایران اینترنشنال را در ویدئوی زیر ببینید.

به گفته ناظران، بندر ستراتیژیکی رجائی در کنار بندر عباس یک بندر نیمه نظامی تحت تسلط سپاه پاسداران است که از آن برای اهداف خود استفاده می‌کند. در واقع بندر رجائی یک بندر سپاهی است و آنچه عامل انفجار بود، کاربرد نظامی داشته است. درباره اهمیت بندر رجائی همین بس که قریب به ۸۰ درصد کل عملیات کانتینری ایران از جمله ورود کالاهای قاچاق توسط «برادران قاچاقچی» از طریق این بندر انجام می‌شود.

بندر رجائی در ۲۳ کیلومتری غرب بندرعباس در شمال جزیره قشم و تنگه هرمز واقع شده است و با داشتن روابط دریائی و مبادله کالا با ۸۰ بندر معروف بین‌المللی از طریق ۳۵ خط برتر کانتینری دنیا تقریباً نیمی از تجارت ایران را بر عهده دارد.

این بندر با ۲۴۰۰ هکتار وسعت، ظرفیت پذیرش سالانه بیش از ۱۰۰ میلیون تن کالا و ظرفیت ۶ میلیون TEU کانتینر در سال را دارد و حجم گسترده‌ای از عملیات جابه‌جائی کالاهائی مانند محصولات فولادی، فله خشک، فله مایع و فرآورده‌های نفتی خام در این بندر انجام می‌شود.

مجمع عظیم بندری رجائی که بزرگترین و پیشرفته‌ترین پایانه‌های کانتینری کشور را در اختیار دارد به‌عنوان دروازه واردات و صادرات و تنظیم‌کننده نبض اقتصاد کشور تلقی شده و گفته می‌شود که در میان ۳۵۰۰ بندر مهم دنیا دارای رتبه ۵۹ است.

بر پایه ماده ۱۸ قانون امور گمرکی، شرکت‌های حمل و نقل موظفند هنگام ورود وسیله نقلیه به قلمرو گمرکی، اظهارنامه اجمالی همراه با فهرست کل بار و بارنامه‌های مربوطه را تنظیم و به گمرک تسلیم کنند. با این حال، محموله حادثه‌یافته مراحل رسمی اظهار به گمرک را طی نکرده بود.

تاکنون اطلاعاتی درباره مبدأ، زمان ورود محموله منفجر شده به بند رجائی، نوع مواد موجود در محموله و کشتی حامل آن تاکنون منتشر نشده است. پیش‌تر نیز یکی از اعضای هیأت اعزامی مجلس به بندرعباس از وجود «دروغ‌اظهاری» در خصوص این محموله خبر داده بود.

در چنین وضعیتی، ماشین آدم‌کشی جمهوری اسلامی ترمز بریده و بدون هیچ توفقی پیش می‌رود. در ماه گذشته میلادی (آوریل ۲۰۲۵) دست‌کم ۱۱۰ نفر از جمله سه زن، ۴ شهروند افغان، ۳۵ شهروند بلوچ، ۶ شهروند کُرد و یک شهروند عرب در زندان‌های مختلف ایران اعدام شدند. همچنین تعداد اعدام‌ها در چهار ماه نخست سال جاری میلادی در مقایسه با دوره مشابه در سال ۲۰۲۴، رشد ۷۵ درصدی داشته است.

بدین ترتیب در چهار ماه نخست سال میلادی ۲۰۲۵ دستکم ۳۴۳ نفر، از جمله ۱۱ زن، اعدام شدند. اتهام آن‌ها به ترتیب ۱۶۹ نفر مواد مخدر، ۱۵۳ نفر قصاص، ۱۲ نفر اتهامات امنیتی، ۹ نفر تجاوز به عنف بوده است. تنها ۱۳ مورد از ۳۴۳ اعدام (کمتر از چهار درصد) به‌طور رسمی اعلام شد. در چهار ماه نخست سال جاری یک نفر هم در ملاء عام اعدام شد.

اعدام‌های چهار ماه نخست امسال نسبت به همین دوره زمانی در سال گذشته میلادی افزایش چشمگیری (۷۵ درصد) را نشان می‌دهد. در چهار ماه نخست سال ۲۰۲۴ میلادی ۱۹۵ نفر اعدام شده بودند.

ائتلافی متشکل از بیش از ۳۰۰ کارشناس سازمان ملل متحد، برندگان جایزه نوبل، سفرای پیشین، قضات، متخصصان حقوق بشر و حقوق بین‌الملل، و نهادهای مردم‌نهاد، با امضای بیانیه‌ای فوری از سازمان ملل خواستند تا برای توقف اعدام قریب‌الوقوع زندانیان سیاسی در ایران وارد عمل شود. این بیانیه، کارزار فزاینده جمهوری اسلامی در زمینه اعدام‌های با انگیزه سیاسی را به‌شدت محکوم کرده است.

جان و زندگی انسان‌ها برای جمهوری اسلامی ایران، هیچ ارزشی ندارد! به‌عبارت دیگر، تا روزی که جمهوری اسلامی بر جامعه ایران حکمرانی می‌کند به هیچ‌وجه فجایی چون فاجعه بندر رجائی و فلاکت از جان و زندگی مردم و محیط زیست ایران کم نخواهد شد! تنها راهی که می‌توانیم از اسارت و جنایت‌های بی‌شمار این حکومت رها شویم تنها و تنها مبارزه متحدانه جنبش‌های اجتماعی و مبارزه هدفمند همه مردم دردمند و آزادی‌خواه در جهت سرنگونی آن و برپایی یک جامعه آزاد و برابر و انسانی است!

دوشنبه پانزدهم اردیبهشت- ثور- ۱۴۰۴- پنجم می ۲۰۲۵