

سختنگوی قوه قضائیه: خسارت ۷۶۰ شناور در حال پیگیری است



سختنگوی قوه قضائیه با اشاره به خسارت‌های واردشده به ۷۶۰ فروند شناور صیادی و تجاری در پی حملات دشمن آمریکایی، گفت: دستگاه قضا برای ثبت و پیگیری حقوق صیادان آسیب‌دیده با جدیت پای کار است. امیدواریم با به نتیجه رسیدن پیگیری‌ها، علاوه بر جبران خسارت‌های مادی و معنوی، عاملان این جنایات به سزای عمل خود برسند.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، سیدعلی کاظمی در جریان هجدهمین سفر نظارتی در مرکز رسانه قوه قضائیه و در بازدید از اسکله «پشت‌شهر» بندرعباس، با تبیین ابعاد خسارت‌های واردشده به جامعه دریایی هرمزگان، اظهار کرد: در جریان حملات جنایتکارانه دشمن آمریکایی، ۴۲۰ قایق صیادی (شامل ۷۰ فروند لنج و ۳۵۰ قایق) و ۳۴۰ فروند شناور تجاری دچار خسارت شدند.

وی با اشاره به داغدار شدن خانواده‌های هرمزگانی در این حادثه، افزود: در جریان جنایات دشمن متجاوز، ۱۲ نفر از صیادان غیرتمند هرمزگانی به درجه رفیع شهادت نائل آمدند و هفت نفر نیز مجروح شدند.

سختنگوی قوه قضائیه با اشاره به اینکه معیشت بسیاری از این صیادان به همین قایق‌ها وابسته بود، یادآور شد: متأسفانه بسیاری از این عزیزان، تنها سرمایه زندگی خود را در این حملات از دست دادند و حالا با مشکلات عدیده‌ای مواجه‌اند که مسئولان محلی و ملی برای گره‌گشایی از کار آنها در حال تلاش هستند.

کاظمی درباره اقدامات حقوقی و قضایی انجام‌شده، بیان کرد: دادگستری استان هرمزگان اقدامات لازم را برای ثبت و پیگیری شکایات آغاز کرده و اکنون کارشناسی‌های تخصصی توسط وکلا و کارشناسان خبره به اتمام رسیده است.

به گزارش ایسنا به نقل از روابط عمومی دادگستری هرمزگان، وی خاطر‌نشان کرد: امیدواریم با پیگیری‌های مستمر قضایی، خسارت‌های مادی و معنوی صیادان عزیز هر چه سریع‌تر جبران شود و عاملان این جنایت نیز به کیفر اعمال خود برسند.

مدیرعامل هلال احمر استان:

نرخ موفقیت نجات غریق در گیلان به ۹۷.۷۳ درصد رسید



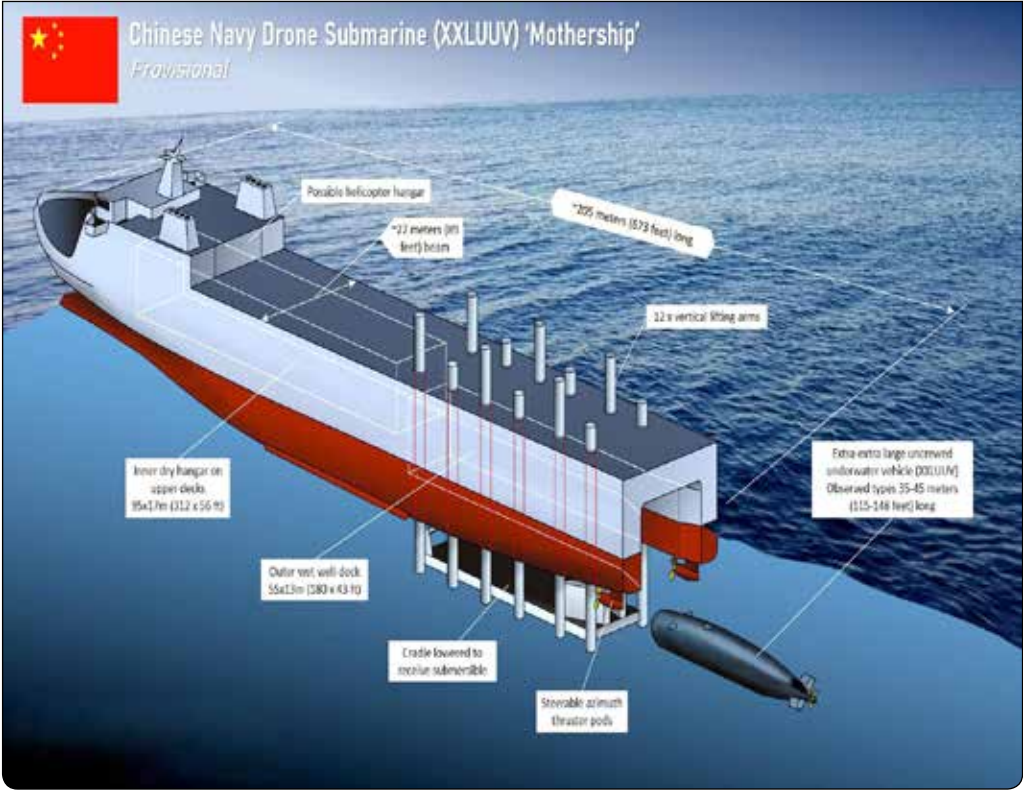
مدیرعامل هلال احمر گیلان از ثبت ۳۷ هزار و ۳۱۱ اقدام عملیاتی در طرح سالمسازی دریا تا پایان شهریور ۱۴۰۵ خبر داد و گفت: نرخ موفقیت عملیات نجات غریق در این مدت به ۹۷.۷۳ درصد رسیده که بالاترین میزان در چهار سال اخیر است.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، هادی سلیمی در گفت‌وگو با خبرنگاران با اعلام این خبر، اظهار کرد: در قالب طرح سالمسازی دریا در سواحل استان گیلان تا پایان شهریور ۱۴۰۵، بیش از ۱۳ هزار و ۲۰۰ نفر آموزش‌های چهره به چهره دریافت کرده‌اند و ۲۲ هزار و ۷۸۸ مورد هشدار پیشگیرانه صادر شده است. وی افزود: نسبت آموزش به هشدار تقریباً یک به ۱.۷۳ است؛ یعنی به ازای هر آموزش چهره به چهره، حدود ۱.۷۳ هشدار پیشگیرانه صادر شده که نشان‌دهنده رویکرد فعال و پیشگیرانه در مدیریت سواحل است.

مدیرعامل جمعیت هلال احمر گیلان با اشاره به ارائه ۱۱۰۲ مورد خدمات درمانی سرپایی، تصریح کرد: حجم خدمات سرپایی امسال از کل عملکرد سال ۱۴۰۴ که ۹۷۷ مورد بود، پیشی گرفته و این نشان از گسترش کمی و کیفی خدمات امدادی در سواحل دارد.

وی در تشریح آمار نجات یافتگان و فوتی‌ها و نسبت نجات به فوتی از سال ۱۴۰۲ تا امروز، افزود: نسبت نجات به فوتی در سال جاری به ۴۳ رسیده که نسبت به سال ۱۴۰۲ (۲۶.۱) رشد چشمگیری داشته و نرخ موفقیت نجات نیز با عبور از ۹۷ درصد، بهترین عملکرد چهار سال اخیر را رقم زده است.

سلیمی با قدردانی از تلاش نجاتگران، غواصان و امدادگران جمعیت هلال احمر استان، خاطر‌نشان کرد: کاهش چشمگیر موارد فوتی به سه نفر در کنار افزایش نرخ موفقیت نجات، حاصل برنامه‌ریزی دقیق، آموزش‌های مستمر و حضور موثر نیروهای امدادی در سواحل استان است.



زیردریایی تهاجمی هسته‌ای نسل بعدی چین که نامی برای آن انتخاب نشده، در کارخانه کشتی‌سازی جیانگنان قرار دارد

آینده جنگ‌های زیرسطحی در حال تغییر است

ساخت نخستین شناور پشتیبان اختصاصی برای زیردریایی‌های فوق‌العاده بزرگ بدون سرنشین، تنها یک پروژه مهندسی دریایی نیست؛ بلکه نشانه‌ای از تغییر دکترین دریایی چین محسوب می‌شود.

ترکیب شناورهای پشتیبان، زیردریایی‌های خودمختار و سامانه‌های هوش مصنوعی می‌تواند در سال‌های آینده مفهوم عملیات زیرسطحی را متحول کند و نقش زیردریایی‌های سرنشین‌دار را در برخی مأموریت‌ها کاهش دهد.

در صورت ادامه این روند، چین ممکن است به نخستین کشوری تبدیل شود که ناوگانی عملیاتی از زیردریایی‌های فوق‌سنگین بدون سرنشین را همراه با شناورهای پشتیبان اختصاصی در اختیار دارد؛ قابلیتی که می‌تواند بر موازنه قدرت دریایی در منطقه هند-آرام و حتی در سطح جهانی تأثیر قابل توجهی بگذارد.

جمع‌بندی: پروژه جدید چین نشان‌دهنده گذار از آزمایش‌های فناورانه به توسعه یک سامانه عملیاتی کامل در حوزه زیردریایی‌های بدون سرنشین است. اگر این برنامه مطابق پیش‌بینی‌ها پیش برود، نیروی دریایی چین یکی از پیشرفته‌ترین زیرساخت‌های عملیات خودمختار زیرسطحی جهان را در اختیار خواهد داشت.

گهواره حمل زیردریایی قرار دارد که توسط ۱۲ جک عمودی به داخل آب پایین آورده می‌شود. این سامانه امکان می‌دهد زیردریایی‌های عظیم بدون استفاده از جرثقیل‌های سنگین یا زیرساخت‌های بندری ویژه، به آسانی وارد آب شده یا مجدداً بازیابی شوند.

چنین طراحی‌ای نشان می‌دهد مهندسان چینی از ابتدا این شناور را با هدف پشتیبانی از ناوگان زیردریایی‌های خودمختار طراحی کرده‌اند.

مأموریت‌های احتمالی زیردریایی‌های بدون سرنشین چین

کارشناسان معتقدند مهم‌ترین مأموریت این شناورها اطلاعات، مراقبت و شناسایی (ISR) خواهد بود.

از جمله مأموریت‌های احتمالی می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

- پایش مستمر خطوط کشتیرانی
- جمع‌آوری اطلاعات صوتی زیرآب
- رهگیری زیردریایی‌ها و شناورهای رزمی
- مراقبت از تنگه‌ها و مسیرهای راهبردی
- شناسایی اهداف دریایی در مأموریت‌های طولانی مدت

در کنار مأموریت‌های اطلاعاتی، این زیردریایی‌ها می‌توانند برای حمل تجهیزات رزمی نیز توسعه پیدا کنند. هرچند تاکنون هیچ سند رسمی درباره تسلیحات در نظر گرفته‌شده برای XXLUUV‌های چین منتشر نشده است، اما فضای داخلی بزرگ آن‌ها امکان حمل تجهیزاتی مانند مین دریایی، آژدر و سایر سامانه‌های رزمی زیرسطحی را فراهم می‌کند.

چین در حال ساخت نخستین شناور پشتیبان زیردریایی بدون سرنشین جهان

تحول در جنگ‌های زیرسطحی

بزرگ‌ترین پهپادهای زیرسطحی جهان قرار می‌دهد.

این اندازه‌ها زمانی اهمیت بیشتری پیدا می‌کنند که بدانیم این شناورها حدود شش تا هشت برابر بزرگ‌تر از زیردریایی بدون سرنشین Boeing Orca نیروی دریایی آمریکا هستند.

ساخت یک شناور پشتیبان اختصاصی نشان می‌دهد برنامه چین از مرحله تحقیقات آزمایشگاهی عبور کرده و وارد فاز توسعه عملیاتی شده است؛ مرحله‌ای که در آن سامانه‌های بدون سرنشین به بخشی از ساختار رزمی ناوگان تبدیل می‌شوند.

نقش شناور پشتیبان در افزایش برد عملیاتی

در گذشته، زیردریایی‌های بدون سرنشین معمولاً از اسکله‌ها یا تأسیسات ساحلی به آب انداخته می‌شدند؛ اما شناور جدید چین این محدودیت را برطرف می‌کند.

- این شناور قادر خواهد بود:
- حمل زیردریایی‌های بدون سرنشین
- انجام تعمیرات و نگهداری در دریا
- تأمین پشتیبانی لجستیکی
- پرتاب و بازیابی شناورها
- افزایش چشمگیر برد و ماندگاری مأموریت‌ها
- به این ترتیب، چین می‌تواند XXLUUV‌های خود را مستقیماً در نزدیکی مناطق عملیاتی مستقر کرده و بدون نیاز به عبور از مسیرهای دریایی تحت نظارت، مأموریت‌های دوربرد را اجرا کند.

طراحی منحصربه‌فرد؛ ترکیبی از کشتی آبی-خاکی و پایگاه شناور

از نظر ظاهری، این شناور شباهت‌هایی به کشتی‌های فرود آبی-خاکی دارد؛ اما مهم‌ترین تفاوت آن وجود یک عرشه چاه (Well Deck) بسیار بزرگ در قسمت پاشنه شناور است.

بر اساس تصاویر ماهواره‌ای، در زیر این عرشه یک

گروه دانش دریای – منصور

فیاضی – تصاویر ماهواره‌ای از پروژه‌های مجرمانه در نیروی دریایی چین پرده برداشته است به طوری که رسانه‌ها می‌گویند چین اولین شناور پشتیبان زیردریایی‌های بدون سرنشین جهان را خواهد ساخت. تصاویر ماهواره‌ای جدید نشان می‌دهد که چین در حال ساخت یک شناور پشتیبان اختصاصی برای زیردریایی‌های فوق‌العاده بزرگ بدون سرنشین (XXLUUV) است؛ پروژه‌ای که در صورت عملیاتی شدن، می‌تواند توازن قدرت در جنگ‌های زیرسطحی را دستخوش تغییر کند.

منصور فیاضی، محقق، پژوهشگر و کارشناس ارشد مهندسی مواد و متالورژی در نوشتار ترجمه شده آورده است: بررسی تصاویر ثبت‌شده از کشتی‌سازی هودونگ-ژونگ‌هوا در شانگهای نشان می‌دهد این شناور از طراحی کاملاً متفاوتی نسبت به شناورهای متعارف برخوردار است و تقریباً تمام ویژگی‌های آن برای حمل، پشتیبانی، پرتاب و بازیابی زیردریایی‌های بدون سرنشین غول‌پیکر بهینه شده است.

اگر این ارزیابی‌ها صحیح باشد، این پروژه نخستین شناور پشتیبان اختصاصی زیردریایی‌های بدون سرنشین در جهان خواهد بود و گامی مهم در توسعه توانمندی‌های زیرسطحی نیروی دریایی ارتش آزادی‌بخش خلق چین (PLAN) محسوب می‌شود.

چین در حال توسعه نسل جدید زیردریایی‌های فوق‌سنگین بدون سرنشین

چین تاکنون حداقل دو نمونه زیردریایی فوق‌العاده بزرگ بدون سرنشین (XXLUUV) را آزمایش کرده است. طول نمونه‌های مشاهده‌شده حدود ۳۵ متر و ۲۵ متر برآورد می‌شود؛ ابعادی که آن‌ها را در زمره

عضو هیات‌نمایندگان اتاق بازرگانی تهران

محدودیت مسیر دریایی کالاهای اساسی قابل عبور است؛ مسیر زمینی پر ترافیک است



عضو هیات‌نمایندگان اتاق بازرگانی تهران بر لزوم پرهیز از تمرکز بر مرزهای زمینی برای تأمین کالا تأکید کرد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، داود رنگی، عضو هیات‌نمایندگان اتاق بازرگانی تهران، به تسنیم اظهار داشت: مسیرهای جایگزین برای ورود کالاهای اساسی به کشور، به‌ویژه مسیر ترکیه و بندر اسکندرون، باید مورد بررسی قرار بگیرند، هرچند بندر اسکندرون یک بندر فله‌ای است و در حال حاضر نیز کالاهای فله‌ای به‌ندرت از این مسیر وارد می‌شوند.

وی افزود: توصیه نمی‌کنم که تمرکز اصلی ما روی مرزهای زمینی باشد؛ چه مرز ترکیه و چه مرز پاکستان، چرا که در این مرزها گلوگاه‌ها و محدودیت‌هایی وجود دارد.

رنگی ادامه داد: بخش قابل توجهی از این محدودیت‌ها ریشه در مسائل سیاسی و مشکلاتی دارد که از گذشته وجود داشته است و نمی‌توان صرفاً با افزایش فشار عملیاتی در مرزها، این مشکلات را برطرف کرد. عضو هیات‌نمایندگان اتاق بازرگانی تهران با اشاره به مشکلات ایجادشده در مسیر تجارت خارجی گفت: در شرایط فعلی باید توجه داشت که برخی محدودیت‌ها لزوماً ناشی از ممنوعیت رسمی نیست، بلکه طولانی شدن فرآیندها می‌تواند عملاً همان اثر را بر تجارت داشته باشد.

وی با اشاره به تحریم‌ها گفت: در مورد کالاهای اساسی، اصل کالاهای غذایی مشمول ممنوعیت نیستند، اما فرآیندهای مرتبط با تجارت و انتقال آنها ممکن است طولانی شود. رنگی تصریح کرد: برای یک شرکت، حتی اگر تنها در یک مقطع با محدودیت مواجه شود و کالا چند ماه در یک مسیر یا نقطه متوقف بماند، همین مسئله می‌تواند هزینه قابل توجهی ایجاد کند و روند تأمین کالا را مختل سازد.

وی تأکید کرد: بنابراین لازم است در کنار بررسی مسیرهای جایگزین، برای کاهش گلوگاه‌های موجود و کوتاه شدن زمان عبور کالا از مسیرهای تجاری نیز تدابیر جدی اتخاذ شود.

عضو هیات‌نمایندگان اتاق بازرگانی تهران با اشاره به محدودیت‌های موجود در مرزهای زمینی، بر ضرورت استفاده از مسیرهای جایگزین و کاهش تمرکز بر مرزهای ترکیه و پاکستان تأکید کرد.



نخستین قرارگاه مقابله با سوانح دریایی استان هرمزگان با محوریت پیشگیری و مهار آلودگی‌های زیست‌محیطی و با مشارکت تمامی ارگان‌های مستقر در حوزه دریایی و پشتیبانی به میزبانی اداره‌کل بندار و دریانوردی این استان تشکیل و آغاز به کار کرد. به گزارش اقتصادسراسرآمد، سرپرست اداره‌کل بندار و دریانوردی هرمزگان در تشریح برنامه‌های جدید اداره‌کل بندار و دریانوردی هرمزگان در حوزه ایمنی تشکیل کارگروه تخصصی مقابله با سوانح دریایی با هدف ایمن‌سازی و مدیریت شرایط اضطراری در بندار استان را اقدامی موثر در راستای مقابله با چالش‌های امنیتی و ایمنی پیگیری دانست.

«حمیدرضا محمدحسینی تختی» در نخستین نشست تشکیل کارگروه ویژه «سوانح دریایی» اظهار کرد: با توجه به اهمیت شرایط ویژه در حوزه دریایی و در راستای دستورالعمل‌های استاندار هرمزگان، مجموعه‌ای از اقدامات تأمینی و ایمنی با محوریت این اداره‌کل و مشارکت تمامی ارگان‌های مرتبط آغاز شده و نخستین نشست تخصصی آن نیز با حضور نمایندگان دستگاه‌های همکار برگزار شده است.

وی با بیان اینکه هدف اصلی این کارگروه، ایجاد یک ساختار منسجم برای مدیریت بحران در دریاست، افزود: در این فرآیند، هماهنگی‌های لازم با مدیران‌کل دستگاه‌های ذی‌ربط از جمله محیط‌زیست، شیلات، نمایندگان دریابانی، نیروی دریایی سپاه و مدیریت بحران استانداری صورت گرفته تا از تعاملی ظرفیت‌های استانی برای ایمن‌سازی استفاده شود. مدیرکل بندار و دریانوردی هرمزگان به دو محور اصلی فعالیت این کارگروه اشاره کرد و گفت: اقدامات در دو حوزه کلان «پشتیبانی رسانه‌ای» و «عملیات ایمن‌سازی شامل رفع آلودگی و مقابله با حریق دریایی» دسته‌بندی شده است. عباس‌نژاد در پایان با تأکید بر اهمیت کار کارشناسی در این حوزه، تصریح کرد: کارگروه مذکور که به طور اختصاصی به سوانح دریایی در شرایط خاص می‌پردازد، در گام نخست فرآیند تحلیل‌های فنی و تخصصی را آغاز کرده است. نتایج این ارزیابی‌ها مبنای عملیاتی برای مقابله با هرگونه حادثه احتمالی قرار خواهد گرفت تا ریسک سوانح در آب‌های استان به حداقل ممکن کاهش یابد. معاون دریایی اداره‌کل بندار و دریانوردی استان هرمزگان نیز با تشریح جزئیات راهاندازی این قرارگاه مقابله با سوانح و آلودگی‌های دریایی اظهار کرد: برای نخستین بار در سطح استان، قرارگاه جامع مقابله با سوانح دریایی به تمرکز ویژه بر پایش و مقابله با آلودگی‌های زیست‌محیطی تشکیل شده و دبیرخانه دائمی این قرارگاه در معاونت دریایی اداره‌کل مستقر است.