

بایندر

شماره
۴۲
۴ دی ۱۳۹۹



«محمدرضا مدرس خیابانی»
مدیرعامل کشتیرانی ایران:
عزم کشور برای
تسریع و تسهیل
تردد کشتی‌ها
در مسیر بندر
چابهار

ماده ۳۸ قانون تأمین اجتماعی

بلای جان شرکت‌های نمایندگی کشتیرانی



داستان جلد ۱۲

چند سالی است که سازمان تأمین اجتماعی در رسیدگی‌های خود، صورت حساب‌هایی که توسط سازمان بنادر بابت حقوق و عوارض و هزینه‌های بندری و یا شرکت‌های زیر مجموعه سازمان بنادر و دریانوردی و یا شرکت‌های زیر مجموعه وزارت نفت بابت خدمات ارائه شده به کشتی‌های وارد شده به بنادر صادر می‌نماید را مشمول ماده ۳۸ قانون تأمین اجتماعی دانسته.

محمدرضا خشوعی

با تصمیم شرکت تویوتا:

سرویس راه‌آهن دریایی کانتینر ژاپن - چین - اروپا راه اندازی شد

مدیرعامل شرکت کشتیرانی دریای خزر گفت:

افتتاح سومین خط لاینر کانتینرهای یخچال دار از بندر آستارا در هفته آینده



محمدرضا مدرس خیابانی
مدیرعامل شرکت کشتیرانی ایران

هدف این است که هزینه حمل کالا در این بندر کاهش و درآمدها افزایش یابد، تا هم رضایت مشتری افزایش یابد و هم بازار پسرکانه گسترش پیدا کند.



مدیرعامل شرکت کشتیرانی دریای خزر گفت:

افتتاح سومین خط لاینر کانتینرهای یخچال دار از بندر آستارا در هفته آینده



مدیرعامل شرکت کشتیرانی دریای خزر گفت: پس از آکتائوی قزاقستان و آستاراخان روسیه، سومین خط لاینر کانتینرهای یخچال دار از بندر آستارا در دریای خزر هفته آینده افتتاح می شود.

داوود تفتی، در آیین راه اندازی خط لاینر کانتینرهای یخچال دار از منطقه ویژه اقتصادی بندر آستارا به کشور روسیه، اظهار کرد: از ۲۷ آذر خط لاینر کانتینرهای یخچال دار از بندر آستارا، توسط

کشتی سارینا متعلق به شرکت کشتیرانی دریای خزر به مقصد آستاراخان روسیه راه اندازی شد. وی با بیان اینکه، مدت زمان سفر این کشتی ۳ و نیم تا ۴ روز است ادامه داد: از هفته آینده خط لاینر کانتینرهای یخچال دار از منطقه ویژه اقتصادی بندر آستارا به بندر ماخاچ قلعه روسیه نیز افتتاح می شود.

وی افزود: چهارشنبه ۲۶ آذر کشتی ویانا در آستارا پهلو گرفت تا ۳۰ کانتینر یخچالی را به مقصد بندر آکتائوی قزاقستان بارگیری کند.

تفتی در بخش دیگر سخنان خود با اشاره به اینکه با توجه به نیاز مشتری، این ظرفیت افزایش می یابد، خاطر نشان کرد: تلاش می کنیم تا این ظرفیت را ارتقا دهیم و یک بازار رقابتی بین جاده، راه آهن و دریا با هدف توجه به منفعت مشتری ایجاد کنیم.



به گزارش کشتیرانی دریای خزر در گزارش فعالیت ماهانه:

افزایش درآمد ۸ درصدی "خزر"

کشتیرانی دریای خزر در گزارش فعالیت ماهانه منتهی به آبان ماه سال جاری، مجموع درآمد خود را از ارائه خدمات و فروش، مبلغی برابر با ۳۷۳/۹۸۹ میلیون ریال گزارش کرده و درآمدهای این شرکت نیز از ابتدای سال مالی تا پایان آبان ماه بالغ بر ۲/۶۴۹ میلیارد ریال به ثبت رسیده است.

مجموع درآمد حاصل شده شرکت خزر در آبان ماه، با افزایش ۸ درصدی نسبت به ماه گذشته روبه رو بوده، همچنین در مقایسه با دوره مشابه سال گذشته رشد ۴۹ درصدی را تجربه کرده است.

طبق این گزارش، بیشترین میزان درآمد ثبت شده خزر در آبان ماه، از بخش «درآمد حمل شناورهای ملکی» بوده است.



مدیرعامل کشتیرانی دریای خزر اعلام کرد:

افزایش ۴۰ درصدی صادرات از بنادر دریای خزر

مدیرعامل شرکت کشتیرانی دریای خزر: با استفاده از ۲۴ فروند کشتی تجاری ایرانی برای صادرات و واردات کالا در دریای خزر، صادرات از این بنادر ۴۰ درصد افزایش یافت.

مدیرعامل شرکت کشتیرانی دریای خزر در بازدید از صادرات محصولات کشاورزی از بندر آستارا به بندر آستاراخان روسیه گفت: ۲۴ فروند کشتی تجاری ایرانی برای صادرات و واردات کالاها در دریای خزر تردد می کنند و صادرات از این بنادر در ۸ ماه گذشته در مقایسه با مدت مشابه پارسل ۴۰ درصد افزایش داشته است. وی افزود: به زودی ۲ فروند کشتی به ناوگان کشتیرانی دریای خزر افزوده خواهد شد و رقابت خوبی بین مرزهای زمینی، ریلی و بندر ایجاد می شود.



عزم جزم کشور برای تسریع و تسهیل تردد کشتی ها در مسیر بندر چابهار

مدیرعامل شرکت کشتیرانی ایران مطرح کرد:

محمدرضا مدرس خیابانی گفت: با توجه به تکلیفی که از ناحیه مقام معظم رهبری به کشور ابلاغ شده، اقدام های لازم به منظور تسریع و تسهیل تردد خطوط کشتیرانی در مسیر بندر چابهار در دست انجام است و به منظور کاهش هزینه های صاحبان کالا اقدام های لازم انجام می شود.

محمدرضا مدرس خیابانی: مدیرعامل شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در جلسه تشریح قابلیت ها و پتانسیل های بندر چابهار گفت: عزممان جزم است تا بتوانیم به توسعه بندر چابهار و منطقه کمک کنیم، مأموریت داریم تا بتوانیم در نقاطی که باعث شده کار برای رونق منطقه و حضور کشتیرانی به کندی پیش برود، مشکلات مرتفع و همراهی مان را بیشتر کنیم.

وی با تاکید بر پیگیری های جدی این شرکت به منظور رونق منطقه، افزود: این حضورها باعث می شود، بروکراسی ها به حداقل برسد و نقاطی که باعث شده کار گره بخورد، رفع شود که با توجه به تخفیفاتی که در بندر چابهار برای صاحبان کالا و خطوط کشتیرانی ارائه می شود، برای رونق تردد کشتی ها برنامه مناسبی طراحی می شود.

این مقام مسئول اضافه کرد: هدف این است که هزینه حمل کالا در این بندر کاهش و درآمدها افزایش یابد، با توجه به این مهم به منظور تسریع و تسهیل تردد کشتی ها در مسیر بندر چابهار همه بروکراسی ها حل و فصل می شود تا هم رضایت مشتری افزایش یابد و هم بازار پسرکانه گسترش پیدا کند.

وی با بیان این که باید درآمد منطقه را به سمت ایران جذب کنیم تا بهره مندی کشور از این سهم لجستیک حاصل شود، ابراز امیدواری کرد: بتوانیم مسیر جنوب - شمال و شرق - غرب را با کردوری که ترسیم شده، در برنامه زمان بندی منطقه ای رونق دهیم و این نگاه راهبردی را عملیاتی کنیم که البته ایجاد و توسعه زیرساخت هایی نظیر راه آهن و جاده ضرورتی انکارناپذیر و موثر در پیشرفت منطقه است.



سازمان دریایی انگلیس:

حمله به نفتکش عربستان در بندر جده

شرکت کشتیرانی هافنیا اعلام کرد یکی از نفتکش هایش در بندر جده عربستان در اثر برخورد با یک شی با منشأ خارجی ناشناس دچار انفجار و حریق شده است.

در بیانیه این شرکت آمده است که کشتی «بی. دبلیو. راین» که با پرچم سنگاپور در حال تخلیه بار در جده عربستان بود، پس از نیمه شب یکشنبه به وقت محلی، هدف حمله قرار گرفت و عرشه آن دچار حریق شد اما تمامی ۲۲ ملوان کشتی موفق شدند به موقع از آن خارج شوند.

سازمان عملیات تجاری دریایی بریتانیا که تحت نظر نیروی دریایی این کشور در خلیج فارس فعالیت می کند اعلام کرد که در حال بررسی این حادثه است و همچنین از کشتی رانان حاضر در منطقه خواست احتیاط کنند.



به کارخانه تویوتا در جمهوری چک منتقل می شوند. در مقایسه با حمل و نقل اقیانوس پیمای کامل، که حداقل به ۴۵ روز زمان نیاز دارد، حمل و نقل بین ژاپن-ووهان-اروپا فقط ۲۲ روز طول می کشد.



کمیته کار سازمان ملل می گوید:

کشورهای عضو باید برای راه حال دریانوردان اقدام کنند

کمیته ای از کارشناسان سازمان بین المللی کار سازمان ملل متحد، جدیدترین سازمان جهانی است که در مورد نیاز فوری برای رسیدگی به مسائل رفاهی دریانوردان و کارکنان دریایی اظهار نظر می کند که در پی توجه به محدودیت هایی است که مربوط به همه گیری ایجاد شده است. این کمیته، نگرانی عمیق خود را ابراز داشت و گفت که کشورهای عضو باید کنوانسیون کار دریایی را ارج نهند و سریعاً اقدام کنند. در یک نظر توسط کمیته، آنها گفتند که کشورهای عضو باید مفاد MLC را دنبال کنند، به خصوص که مربوط به مراقاتهای پزشکی و جبران خسارت است و خواستار اقدام کشورهای عضو و همکاری و همچنین بازرسی برای اطمینان از رسیدگی به موضوعات مطرح شده است. این کمیته در پایان گفت که بررسی اطلاعات برای اطمینان از انطباق کشورهای عضو با کنوانسیون در این دوره از بحران را ادامه خواهد داد.

کرایه حمل بین شانگهای و اروپای شمالی با رسیدن به ۴۴۷۸ دلار برای هر کانتینر ۴۰ فوتی، روند افزایشی ۳۶،۲ درصد را طی دو هفته گذشته تجربه کرده است. رقم مذکور، بالاترین سطح رشد را از اکتبر ۲۰۰۹ به این طرف به نمایش می گذارد. همچنین نرخ های کرایه حمل فوری بین شانگهای و کالیفرنیا به سطح بالای ۳۹۴۷ برای هر FEU افزایش پیدا کرد.



سرویس راه آهن دریایی کانتینر ژاپن - چین - اروپا راه اندازی شد

تویوتا تصمیم گرفته برای تسریع در جابجایی قطعات از یک خط ریلی دریایی از ژاپن به اروپا از طریق چین استفاده کنند. راه آهن چین یک مسیر راه آهن دریایی کانتینری را از بندر ناگویای ژاپن به اروپا، از طریق ووهان چین باز کرده است.

این سرویس در ۲ دسامبر سال ۲۰۲۰ آغاز شد، با حمل برخی از قطعات نابود شده از مقر ناگویای تویوتا موتور به بندر یانگلو ووهان. کانتینرها در ۸ دسامبر وارد یانگلو شدند و روز بعد به ایستگاه راه آهن منتقل شدند. در ۱۱ دسامبر، قطار باری از ایستگاه Wujiashan از انبار Hanxi Rail Rail چین در ووهان حرکت کرد و به غرب رفت و انتظار می رود در ۲۸ دسامبر وارد دویسبورگ آلمان شود. در آنجا کانتینرها



به گزارش گروه بین الملل مانا آلفالاینر نوشت:

ناوگان کشتی های کانتینر بر غول پیکر جوان می شود

اشتهای شدید خطوط کشتیرانی برای سفارش ساخت کشتی های کانتینربر خیلی بزرگ و غول پیکر در طی چند سال گذشته، میانگین سن ناوگان این نوع کشتی ها را به طور قابل توجهی پایین آورده است. سرمایه گذاری های هنگفت در بازار سفارش ساخت کشتی های کانتینربر خیلی بزرگ و غول پیکر با تناژ ۱۰ الی ۲۳ هزار TEU طی چند ساله گذشته، منجر به شکل گیری ناوگان نسبتاً مدرن و جوان از کشتی های کانتینربر غول پیکر شده است.

به طوری که میانگین عمر این کشتی ها تنها به پنج سال می رسد. اما از آن طرف طی سال های گذشته، سرمایه گذاری چندانی به بخش ساخت شناورهای سباز کوچک و متوسط اختصاص نیافته است و اغلب تنها سفارش ساخت انواع خاصی از کشتی بسته به نیاز خاص خطوط به ثبت رسیده است. در نتیجه، عمر ناوگان به سمت پیری پیش می رود، در اکثر کشتی های با ظرفیت بین ۵۰۰ الی ۹ هزار TEU، میانگین سنی ۱۲ الی ۱۵ سال را نشان می دهند.

این گزارش در ادامه با اشاره به اینکه استمرار کمبود کانتینر، آتش بازار نرخ های کرایه حمل رکوردها را شعله ورتر کرده است، نوشت: بر طبق شاخص نرخ کرایه حمل کانتینری شانگهای (SCFI)، نرخ های فوری

یادداشت محمدرضا خوشعی
مدیرعامل شرکت خدمات کشتیرانی امواج دریا

ماده ۳۸ قانون تأمین اجتماعی معضلی که بالای جان شرکتهای نمایندگی کشتیرانی شده است.



بنا محمدرضا خشوعی مدیرعامل شرکت خدمات کشتیرانی امواج دریا، در خصوص ماده ۳۸ قانون تأمین اجتماعی یادداشتی را برای مخاطبان ما به تحریر درآورده است.

متن این یادداشت به شرح زیر است:

در قانون تأمین اجتماعی، هدف قانونگذار، فراهم نمودن تأمین رفاه برای طبقه کارگر بوده است و به این منظور، کسانی که افرادی را به استخدام خود درمی آورند را ملزم نموده است تا پرسنل خود را مطابق قانون مذکور بیمه نمایند و به منظور نظارت بر اجرای آن، کنترل‌هایی را پیش‌بینی نموده، از جمله بازرسی از کارگاه‌ها و بنگاه‌های اقتصادی. در این ارتباط قانون نگاه ویژه‌ای داشته است به کارگاه‌هایی که بازرسی از آن‌ها به راحتی امکان پذیر نبوده و ممکن است از بیمه نمودن کارکنان خود شانه خالی کنند از جمله کارگاه‌های ساختمانی و راه‌سازی و یا معادن و سایر موارد مشابهی که احتمالاً از کارگران فصلی و یا روزمزد و غیر مستمر استفاده می‌نمایند و به جهت جلوگیری از تضییع حقوق کارگران شاغل در این‌گونه کارگاه‌ها، سعی نموده است از ابزار کنترلی استفاده نماید که نظارت بیشتری بر این گونه کارگاه‌ها دارند. لذا در ماده ۳۸ قانون تأمین اجتماعی به صراحت تکلیف پیمانکاران و کارفرماها در ارتباط با بیمه نمودن پرسنل توسط پیمانکار و نظارت کارفرما به این موضوع را مشخص نموده است.

ماده ۳۸ قانون تأمین اجتماعی مقرر می‌نماید که: در مواردی که انجام کار به طور مقاطعه به اشخاص حقیقی یا حقوقی واگذار می‌شود کارفرما باید در قراردادی که منعقد می‌کند مقاطعه کار را متعهد نماید که کارکنان خود و همچنین کارکنان مقاطعه کاران فرعی را نزد سازمان بیمه نماید و کل حق بیمه را به ترتیب مقرر در ماده ۲۸ این قانون بپردازد. پرداخت پنج درصد بهای کل کار مقاطعه کار از طرف کارفرما موکول به ارائه مفاصاحساب از طرف سازمان خواهد بود.

با توجه به موارد بالا، چند سالی است که سازمان تأمین اجتماعی در رسیدگی‌های خود، صورت حساب‌هایی که توسط سازمان بنادر بابت حقوق و عوارض و

ماده ۳۸ قانون

تأمین اجتماعی مقرر می‌نماید که:

در مواردی که انجام کار به طور

مقاطعه به اشخاص حقیقی یا

حقوقی واگذار می‌شود کارفرما

باید در قراردادی که منعقد می‌کند

مقاطعه کار را متعهد نماید که

کارکنان خود و همچنین کارکنان

مقاطعه کاران فرعی را نزد سازمان

بیمه نماید.

هزینه‌های بندری و یا شرکت‌های زیر مجموعه سازمان بنادر و دریانوردی و یا شرکت‌های زیر مجموعه وزارت نفت بابت خدمات ارائه شده به کشتی‌های وارد شده به بنادر صادر می‌نمایند را مشمول ماده ۳۸ قانون تأمین اجتماعی دانسته و از آنجا که مجموعه سازمان بنادر و وزارت نفت و شرکت‌های زیر مجموعه آنها، سازمان‌هایی دولتی تلقی می‌شوند و ظاهراً مطالبه حق بیمه از آن امکان پذیر نمی‌باشد، شرکت‌های نمایندگی خطوط کشتیرانی را مشمول جریمه عدم اجرای ماده ۳۸ قلمداد نموده است. در حالی که شرکت‌های نمایندگی خطوط کشتیرانی (که به استناد آیین نامه صدور مجوز و نحوه فعالیت شرکت‌های نمایندگی کشتیرانی که مصوب شورای عالی هماهنگی ترابری کشور می‌باشد تأسیس شده‌اند) تنها عهده‌دار انجام امور اداری و مالی کشتی‌های وارد شده به بنادر کشور می‌باشند و در هیچ یک از مراحل ارائه خدمات بندری به کشتی‌ها دخالت اجرایی و عملیاتی ندارند. لذا این مطالبه حق بیمه ماده ۳۸ از شرکت‌های نمایندگی خطوط کشتیرانی تبدیل به معضلی اساسی برای این شرکت‌ها شده است.

جالب‌تر اینکه کشتی‌هایی که تحت نمایندگی شرکت‌ها به بنادر وارد می‌شوند تابعیت ایرانی ندارند و در ازای جرایمی که سازمان تأمین اجتماعی به عنوان

جرایم ماده ۳۸ از شرکت‌های نمایندگی کشتیرانی مطالبه می‌نماید هیچگونه تعهدی مبنی بر ارائه خدمات به کشتی‌ها ندارد.

اما این خاتمه ماجرا نمی‌باشد. در قانون تأمین اجتماعی پیش‌بینی شده است که در صورتی که به بدهی تشخیص داده شده اعتراض دارید می‌توانید به هیئت بدوی که در همان شعبه تأمین اجتماعی که مسئول اعلام بدهی بوده اعتراض نمایید که خوب معلوم است وقتی شکایت را پیش مرجعی ببرید که از همان مرجع شکایت دارید، چه نتیجه‌ای به دست می‌آید. اما قانون همچنان این فرصت را به مودی می‌دهد تا باز هم اعتراض نماید اما به کجا؟ باز هم به همان مرجع اعلام بدهی منتهی اسمش را عوض کرده‌اند و گذاشته‌اند "هیئت تجدید نظر". اسمش را عوض کرده‌اند اما باز هم همان مرجع است و نتیجه باز هم همان نتیجه قبلی البته به همراه جرایم سنگین‌تر. و اگر اینبار بدهی را پرداخت ننمائید سازمان تأمین اجتماعی، به راحتی و بدون اعلام قبلی اختیار برداشت از حساب‌های بانکی شرکت‌ها را خواهند داشت.

در نهایت به نظر می‌رسد که سازمان تأمین اجتماعی فعلاً منبع تأمین مالی بی‌دردسری را پیدا نموده است و تا اقدام جدی و هماهنگی از سوی تمام شرکت‌های نمایندگی کشتیرانی برای احقاق حقوق خود از طریق مراجع حقوقی بالاتر و مستقل کشور در مقابله با این پدیده انجام ندهند، این رویه به قوت خود پا بر جا خواهد بود.

با احترام

محمدرضا خشوعی

مدیرعامل شرکت خدمات کشتیرانی امواج دریا

بایندر

بایندر

زندگی و عملکرد شهید دریابان غلامعلی بایندر

«بایندر»؛

باید از نو خواند...

شیرین خان میرزا

بایندر پژوهش در خصوص زندگی «غلامعلی بایندر» و آشنایی با خدمات وی به دریانوردی ایران، نشان دهنده این حقیقت تلخ است که باید برخی وقایع تاریخی و برخی از افراد را از نو شناخت و از نو درموردشان مطالعه کرد. غلامعلی بایندر یکی از این افراد است. در شماره ۳۹ نشریه بایندر، صفحاتی به معرفی دریابان بایندر فرمانده نیروی دریایی ایران در جنگ جهانی دوم پرداخته شد که این مطالب مورد اقبال مخاطبین واقع شد. در این راستا، در این شماره از نشریه به معرفی یکی از کتب مرجع در خصوص عملکرد دریابان غلامعلی بایندر پرداخته می‌شود. این کتاب در چند جشنواره ملی و سازمانی به عنوان کتاب برتر سال معرفی شده و به عنوان «یکی از منابع مرجع مستند و مؤثر در تحقیق و نگارش فیلم‌نامه فیلم سینمایی بایندر» مورد استفاده قرار گرفته است.

کتاب «بایندر» با عنوان فرعی «نگاهی به زندگانی و عملکرد دریابان غلامعلی بایندر» نوشته رضا جهان‌فر و دیباچه‌ای از میرجلال‌الدین کزازی، توسط نشر دفتر پژوهش‌های نادجا منتشر و راهی بازار نشر شده است.

این کتاب همان‌طور که از نامش پیداست، درباره مرحوم بایندر یکی از شهدای تاریخ ایران در عصر پهلوی است. جنگ جهانی دوم در ایران به تعبیر نویسنده این کتاب، حکایتی دیگر دارد. با در نظر قرار دادن این واقعیت که در این جنگ، ایران دچار خسارات و صدمات بسیار شد و بیگانگان اشغال کردند، اهمیت بررسی این مقطع تاریک از تاریخ کشورمان بیش از پیش مشخص می‌شود.

در سال‌های جنگ جهانی دوم، ایران به عنوان «پل پیروزی» برای متفقین آن قدر دارای اهمیت بود که رسوایی حمله به کشوری بی‌طرف را ضمیمه تاریخ خود کنند. اشغال ایران از سوی متفقین، اگرچه با انفعال حکومت مرکزی ایران مواجه شد و دستور شورای عالی نظام مبتنی بر ترک مخاصمه را به همراه داشت، اما، مقاومت تعدادی از کارکنان نظامی در برابر مهاجمین بیگانه موجب افتخار شد. مقاومت‌های پراکنده و خودجوش افسران، درجه‌داران و سربازان ایرانی برابر مهاجمین بیگانه نشان‌دهنده سرافرازی سربازان وطن و از سوی دیگر ناکارآمدی حکومت مرکزی بود.

ناتوانی حکومت پهلوی اول در دفاع از کشور مسئله‌ای نیست که بتوان آن را نادیده گرفت و یا انکار کرد. در شرایط نالایقی سیاستمداران و فرماندهان عمده کشور، افرادی همچون دریابان غلامعلی بایندر و هم‌رزمانش در نیروی دریایی ایران آبرویی شدند برای حمیت و جوانمردی ایرانیان معتقد و مدافع وطن.

بایندر به عنوان یکی از فرماندهان نیروی دریایی ارتش شاهنشاهی ایران در آن دوران، از دستور تسلیم و عدم واکنش به تحرکات دشمن سرپیچی کرده و به همراه جمعی از سربازان تحت امرش با نیروهای متجاوز به شمال کشور مبارزه کرد تا به شهادت رسید اما او برادری به نام یدالله نیز داشت که با فاصله کمی از وی، در جنوب کشور به شهادت رسید.

رضا جهان‌فر
با دیباچه‌ای از دکتر میرجلال‌الدین کزازی



مروری بر وصیت‌نامه بایندر نشان‌دهنده میزان اعتقادات دینی و وطن‌دوستی اوست. بیان مجاهدت دو برادری که به فاصله یک روز؛ یکی در شمال کشور برابر اشغالگران شوروی و دیگری در جنوب برابر مهاجمان استعمارگر انگلیسی به شهادت رسیدند، با درک شرایط روزهای ابتدایی شهریور ۱۳۲۰ و روزگار ایران زخم خورده، اهمیت مقاومت آنها را بیش از پیش روشن می‌کند که در این کتاب به آن پرداخته شده است. این کتاب ۵ فصل دارد.

۵ فصل این کتاب به ترتیب عبارت اند از: «مروری بر تاریخچه نیروی دریایی نوین ایران از ابتدا تا جنگ جهانی دوم»، «نیروی دریایی ایران و حوادث شهریور ۱۳۲۰»، «شهدای نیروی دریایی ایران در جنگ جهانی دوم»، «دریابان غلامعلی بایندر» و «حماسه بایندر و نیروی دریایی در جنگ جهانی دوم به روایت دیگران». علاوه بر این فصول، کتاب پیش رو، دو پیوست و منابع دارد. نویسندگان در مقدمه خود از همکاری ارزشمند اساتیدی همچون جنابان دکتر میرجلال‌الدین کزازی، کاوه بیات، حسین دهباشی، عبدالرحمان شلیلیان و همچنین امیر دریادار دوم داداشی در به ثمر رساندن مراحل پژوهش و تألیف این کتاب تقدیر و تشکر نموده است. لازم به ذکر است که عبدالرحمان شلیلیان کارگردان نام آشنا در پی ساخت فیلم سینمایی و همچنین سریالی از زندگی غلامعلی بایندر است.

متن دیباچه‌ای که استاد کزازی برای این کتاب نوشته، به شرح زیر است:

«یادی از دلاوری دریادل

ایران سرزمینی کرانه‌ای نیست و تنها از یک سوی با دریا و با آب‌های آزاد هم مرز است و به یاری شاخابه (=خلیج) پارس با آنها در پیوند. نیروی دریایی در سرزمین‌هایی بنیاد می‌گیرد و در می‌گسترده و کارایی و توانمندی بسیار می‌یابد که نخست، از همه سوی با دریا هم‌مرزند و سپس، از سه سوی و سرانجام، از دو سوی.

سرزمینی نیز که هیچ مرزی دریایی ندارد، نیاز به نیروی دریایی نمی‌تواند داشت. پس همه‌ی هزینه و توان و تلاشش را در کار خواهد آورد تا نیروی زمینی خویش را توانمند و کارآمد بگرداند. از همین روست که کشوری چون یونان - آن هم‌اورد دیرینه‌ی ایران زمین- در نبردهای دریایی بنبرو بوده است و چیره دست. زیرا این کشور آبخوستگاه (=مجمع الجزایر) بوده است و از آبخوستی (=جزیره) چند، پدید می‌آمده است.

ایران که بیشه‌ی شیران است و زادگاه و زیستگاه دریادلان و دلبران، هر چند تنها از یک سوی با دریا و آب‌های آزاد در پیوند بوده است و از این روی، نیازی ناگزیر و ستوه آور به نیروی دریایی نداشته است، این نیرو را فرو نمی‌گذاشته است و بدان نیز می‌اندیشیده است و می‌پرداخته است. از آن است که نیروی دریایی، در این سرزمین سپند اهورایی، پیشیه‌ای دیرینه یافته است و نمونه راه، در روزگار هخامنشیان، ایرانیان در دریا نیز با دشمنانشان می‌جنگیده‌اند و مرزهای آبی ایران راه، از درازدستی و تاراج و آزمندی و ستمگاری آنان، پاس می‌داشته‌اند و برابر تازش‌هایشان، بشکوه و نستوه چون کوه، درمی‌ایستاده‌اند و شگفتی می‌آفریده اند.

نازش و سرافرازی است بزرگ و برین و بی‌مانند ایرانیان، به ویژه دلاوران رزم‌ن شیراوژن سپه شکن نیروی دریایی را که در ایران هخامنشی، بانویی زیباروی و جنگاور و پلنگینه خوی دریاسالار شیرشکار ایرانشهر بوده است و ناوگان دریایی ایران راه، در نبرد و آورد با ناوگان نیرومند یونان، فرمان می‌داده است و راه می‌نموده است.

تاریخ نگاران یونانی گزارش دلاوری‌های این زیباروی جنگجوی را که زیبایی را با لشکرآرایی و دریاسالاری را با دلداری و شهرآشوبی را با دشمنکوبی درمی آمیخته است، در تاریخنامه‌های خویش آورده‌اند و بر پایه روش بیپوده و ناستوده‌شان، نام ایرانی او را به نامی یونانی واگردانیده‌اند و وی را آرتیمیسی نامیده‌اند.



باری! نیروی دریایی ایران راه، مانند نیروی زمینی آن، سرگذشتی است دیرینه و درخشان. این نیرو، در روزگار نو نیز، در کنار دو نیروی دیگر؛ زمینی و هوایی، در هر جنگ، هراس‌ناشناس و پولادچنگ، دلیرانه، مرزهای سه‌گانه این بوم بهین و میهن مهین را از گزند و آسیب دشمنان پاس داشته‌اند و درفش سربلندی و ارجمندی برافراشته‌اند و حتا از جان افشانی، در راه رهایی ایران از چنگ بیدادیان برنیاخچسته یاد، دریغ نورزیده‌اند.

یکی از این شیروشان جان افشان، دریابان غلامعلی بایندر است: جنگاوری دلیر و دانشوری هژیر، فرمندی فرهیخته و میهن پرستی جان انگیزخته که در برابر آنان که چشم از به ایران می‌دوختند و جز کین ایرانیان، در دل، نمی‌اندوختند و جان، از تیرگی و تباهی در این سرزمین سپند و ستوده‌ی روشنایی و روشن‌رایی، برمی‌افروختند ایستاد و آنان را آموزه و اندرزی درشت و دندان شکن و از یاد نارفتنی داد. روانش در مینوی برین، شادباد و نام بلندش همواره دریاد!

در فرجام این دیباچه، می‌سزد که تلاش پیگیر سرگرد رضا جهانفر را که تلاشی بوده است دشوار و نیز، به گونه‌ای ناسازوارانه (=پارادوکسیکال): دلپذیر، درنوشتن سرگذشت این بزرگمرد نیروی دریایی، ارج بنهم و او راه، به پاس تلاش ارزنده و برانده‌اش در شناساندن این دلاور دریادل، به ایرانیان فرخ‌خاد بگویم و کامکاری و بختیاری در کارهایی پژوهشی و فرهنگی از این گونه راه، برای او، از درگاه دوست، آرزو بپریم. ایدون باد. میرجلال‌الدین کزازی مهرماه ۱۳۹۶»

«... پس هر وقت از این مرزی که به چشمت آذرخیز است و آتش همه تلخ و شور می‌باشد می‌گذری و یا از آن سخن می‌شنوی بدان که این آذر مایه زندگی ایران و آن تلخی و شوری برای فرو بردن به کام دشمنان آن بوده. آن که خواهان ایران است، نخست باید این مایه زندگانی آن را نگه دارد تا بتواند ایران بزرگ مانده و تو بچه ایران در جلوی مردم کشورهای دیگر به خود ببالی و سزاوار نام ایران باشی ...»

با سلام؛

احتراماً به استحضار می‌رساند شرکت‌های معزز ذیل، در سال ۹۹ به عضویت انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران در آمده‌اند. خواهشمند است برای مشاهده آخرین لیست شرکت‌های عضو و اطلاعات شرکت‌های موصوف و راه‌های ارتباطی با ایشان به وب سایت انجمن به آدرس www.saoi.ir بخش اعضا مراجعه نمایید.



ELITE ARIA JAM

شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی

الیت آریا جم

(با مسئولیت محدود)

تلفن: ۰۲۱-۹۶۶۶۷۳۷۰

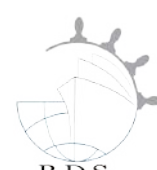


شرکت کشتیرانی و بازرگانی

ریونیز آکام انرژی

(با مسئولیت محدود)

تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۷۳۵۴۳



R.D.S

شرکت کشتیرانی

راهیان دریای سعادت

(با مسئولیت محدود)

تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۹۴۷۰۴



مؤسسه

آسام تدبیر دانش

تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۳۳۰۱۵



شرکت نمایندگی کشتیرانی

اسپاد دریا پایا

(با مسئولیت محدود)

تلفن: ۰۲۱-۴۱۹۸۹۰۰



شرکت نمایندگی کشتیرانی

سلیس رود اروند

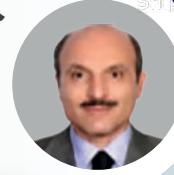
(با مسئولیت محدود)

تلفن: ۰۲۱-۵۴۹۶۵۰۰۰



جناب آقای کاپیتان منصور اسلامی

- ◀ دوره‌های آموزشی
- ◀ آشنایی با کشتیرانی، نمایندگی و بندر
- ◀ عملیات بندری



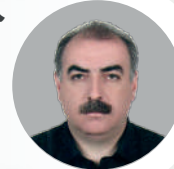
جناب آقای منصور بیات

- ◀ دوره آموزشی
- ◀ آشنایی با کالای خطرناک



جناب آقای مهندس کورش جلالی فراهانی

- ◀ دوره‌های آموزشی
- ◀ فن آوری اطلاعات و ارتباطات بندری - مقدماتی
- ◀ فن آوری اطلاعات و ارتباطات بندری - تکمیلی
- ◀ کشتیرانی و تجارت الکترونیک



جناب آقای کاپیتان آرمان جهان بیگری

- ◀ دوره آموزشی
- ◀ اجاره کشتی



جناب آقای مهندس علیرضا چشم جهان

- ◀ دوره‌های آموزشی
- ◀ کار با کانتینر
- ◀ مدیریت عملیات کانتینر
- ◀ عملیات پایانه کانتینری
- ◀ پذیرش انواع کانتینر (فنی و حرفه ای)
- ◀ کانتینر یخچالی و کالاهای فساد پذیر



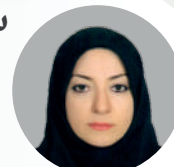
جناب آقای مهندس وحید حائری

- ◀ دوره آموزشی
- ◀ بیمه‌های کاربردی عملیات بار و کانتینر



جناب آقای نیما روشنایی

- ◀ دوره‌های آموزشی
- ◀ مکاتبات بازرگانی به زبان انگلیسی/ فارسی
- ◀ مشتری مداری به زبان انگلیسی/ فارسی



سرکار خام سهیلا شرفی

- ◀ دوره‌های آموزشی
- ◀ مدیریت ریسک و بیمه
- ◀ بیمه‌های دریایی



جناب آقای آذرخش شهبازی

- ◀ دوره آموزشی
- ◀ آشنایی با اصول و مبانی دعاوی و حل اختلاف دریایی و بندری



سرکار خانم دکتر فائزه طباطبایی



دوره آموزشی ◀ توقیف کشتی

جناب آقای دکتر رضا گلی



دوره آموزشی ◀ صادرات، واردات و صادرات مجدد

جناب آقای دکتر غلامرضا متدین اعتمادی



دوره آموزشی ◀ مبانی کار با کالای فله خشک

جناب آقای مهندس روزبه مختاری



دوره های آموزشی ◀ اسناد، قوانین و سازمانها
◀ مبانی لجستیک و زنجیره تامین
◀ آشنایی با اصول و مبانی بازاریابی و فروش در حمل و نقل دریایی

جناب آقای امید ملک



دوره آموزشی ◀ بارنامه سراسری

جناب آقای محمد جواد مهرپور



دوره آموزشی ◀ آشنایی با کد امنیتی کشتی و بندر

جناب آقای کاپیتان سیامک نصیری



دوره های آموزشی ◀ عملیات پایانه مسافر دریایی
◀ مدیریت عملیات پایانه مسافر دریایی

جناب آقای محمد نیک پی



دوره های آموزشی ◀ بارفرابری
◀ ترانزیت کالا

جناب آقای کاپیتان کامران واعظی آشتیانی



دوره آموزشی ◀ حقوق دریایی (بازرگانی)



انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
Shipping Association of IRAN

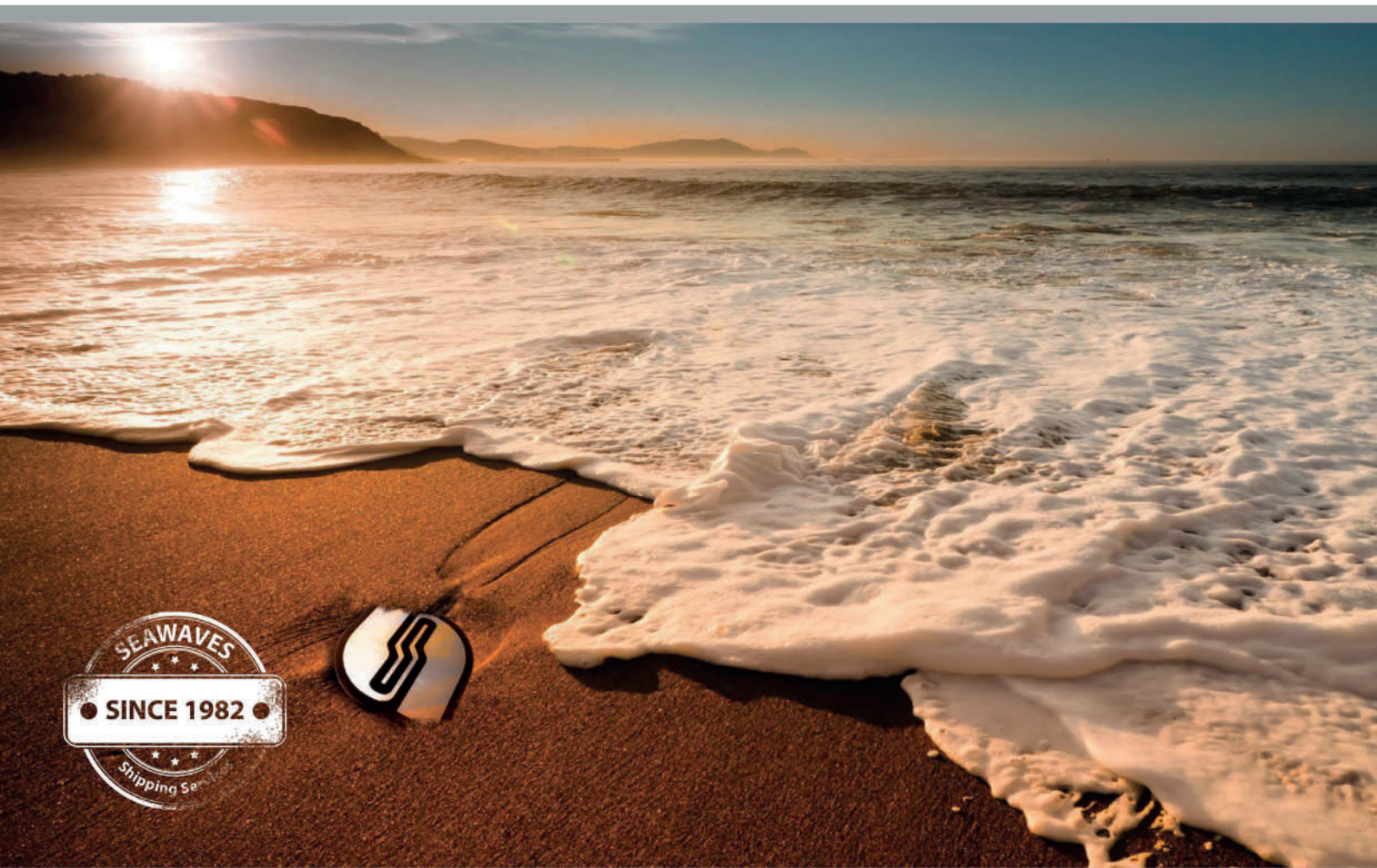


هفته حمل و نقل

بر کوشندگان امانتدار و پرچمداران این
صنعت مبارک باد



۳۹ سال سابقه، تجربه، تخصص



خدمات کشتیرانی امواج دریا
همراه دریایی شما در خلیج همیشه فارس به اقصای نقاط دنیا



www.seawaves.net

info@seawaves.net

تهران، خیابان ولیعصر، بالاتر از میدان
ونک، کوچه خلیل زاده، پلاک ۵۲
تلفن: ۸۸۷۷۰۵۷۱ (۰۲۱)
فکس: ۸۸۷۷۴۳۶۱-۶۲ (۰۲۱)

MARINE SAMIN PARS SHIPPING & INT'L TRANSPORT CO. (MSP)

- سرویس فیدری از بنادر جنوبی به بندر جبل علی و بالعکس
- نماینده انحصاری خطوط کشتیرانی در ایران با سرویسهای کانترینری
- حمل و نقل هوایی محمولات از تمامی نقاط دنیا به ایران و بالعکس
- ترانزیت داخلی و خارجی با انتخاب مناسبترین شیوه حمل در کوتاهترین زمان



شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی
مارین سمن پارس

تهران، میدان آرژانتین، خیابان بیهقی، خیابان ۱۴ شرقی پلاک ۱۲، طبقه ۴

تلفن- ۸۸۱۷۸۳۳۰ فکس ۸۸۱۷۸۳۳۹ ایمیل: Info@msh-co.com

در دنیای تبلیغات، به وسعت دریاها

منحصر به فرد باشید



برای تبلیغات ویژه در فصلنامه انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
با واحد روابط عمومی تماس حاصل فرمایید.

۸۸۹۴۷۶۴۶-۹ داخلی ۳۰۲

۰۹۳۹۷۸۰۳۰۰۱



شورای حل اختلاف تخصصی دریایی و بندری

شعبه ۲۶۰۸

مجمع ۲۷ ویژه اصناف، بازرگانان و بازاریان

« رسیدگی به اختلافات فیما بین از طریق صلح و سازش
یا صدور رای در پرونده های قضایی دریایی و بندری

« تشکیل پرونده در خصوص چک، سفته، تامین
دلیل (کارشناسی) برای فعالان حوزه حمل و نقل

ارتباط با ما

تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۴۷۶۴۶

فکس: ۰۲۱-۸۸۹۰۵۶۰۴

کارشناسی

« خدمات کارشناسی (خبره و رسمی) اختلافات دریایی و بندری

خدمات حمایتی

« مشاوره حقوقی و معاضدت قضایی

داوری

« مرکز داوری و حل اختلاف تخصصی دریایی و بندری



نشانی:
تهران، خیابان ولی عصر (عج)، نرسیده به زرتشت، کوچه دانش کیان، پلاک ۳۰
انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
طبقه اول - روابط عمومی
تلفن: ۹-۸۸۹۴۷۶۴
نمابر: ۸۸۹۰۵۶۰۴
ایمیل: info@seanews.ir

■ صاحب امتیاز: انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
■ مدیر مسئول: مسعود پل مه
■ تحریریه: روابط عمومی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
■ سردبیر: شیرین خان میرزا
■ صفحه آرایی: احسان نوری
گفتگوهای مندرج در بایندر نظر شخصی طرف مصاحبه‌شونده است و این نشریه مسئولیتی در قبال این نقل‌قول‌ها ندارد!



BAYANDOR
بایندر

SAOI

International Maritime Education Center



با ما دریایی شدن، اعتبار جهانی شماست

مرکز آموزش انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

☎ 02188937482

☎ 02188947646

🌐 www.saoi.ir

✉ tc@saoi.ir



وزارت امور کشتیرانی و خدمات وابسته



مرکز آموزش دریایی ملی



مرکز آموزش دریایی ملی



INSTITUTE OF
CHARTERED
SHIPBROKERS