BAYANDOR Digital Magazine

بایندُر

انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
Shipping Association of IRAN

شماره ۳۹

۱۹ آبان ۱۳۹۹

علیرضا رزم‌حسینی
وزیر صمت:

واردات و صادرات تهاتری کالا کلید خورد

نگاهی به زندگانی و عملکرد دریابان غلامعلی بایندر

بایندُر که بود؟

مقام روس: آمریکا خود را خوار نکند

به تجارت با ایران ادامه می‌دهیم

بعد از هشت ماه وقفه؛

سفر دریایی بین المللی از بنادر ایران آغاز شد

گفتگوی اختصاصی با شجاع ا... اکبری رئیس هیئت مدیره خلیج آبی

داستان جلد.....

بیش از ۴۰ سال است که در حوزه کشتیرانی مشغول به خدمت است، اکنون اما به گفته خودش با وجود اینکه احتیاجی به کار کردن ندارد، بخاطر رسالتش در اشتغال‌زایی برای جوان‌ترها، میدان را خالی نگذاشته و با وجود تمام چالش‌ها به راهش ادامه داده است. در این شماره از بایندر به گفت‌وگو با شجاع ا... اکبری مدیرعامل شرکت خلیج آبی پرداخته‌ایم.

معاون توسعه ناوگان شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران:

پالایشگاه اراک بیش از نیمی از سوخت کم سولفور مورد نیاز کشتیرانی را تامین کرده

تحریم نهادها و افراد مستقر در کشورهای اصلی چین و هنگ کنگ

اظهارات تهدیدآمیز پمپئو درباره ارتباط کشورها با شرکت کشتیرانی ایران

امیر سرتیپ امیر حاتمی
وزیر دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح

صنایع دفاعی کشورمان در سال های تحریم توانسته در حوزه دریایی دستاورد های خوبی داشته باشد.

خبر ویژه

بعد از هشت ماه وقفه؛

سفر دریایی بین المللی از بنادر ایران آغاز شد

خط مسافربری دوبی به بندرلنگه که به علت شیوع ویروس کرونا از سال گذشته با وقفه مواجه شده بود، از این پس به صورت منظم در هر هفته مسافران دریایی را جابجا می کند.کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران خبر داد: باتلاش و پیگیری‌های مستمر کشتیرانی والفجر از مراجع ذیصلاح خط مسافری دوبی-بندرلنگه با شناورهای تندرو کاتاماران به صورت منظم و هفتگی و با رعایت حداکثری پروتکل‌های مقرر از سوی وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی راه‌اندازی شد.بر این اساس تمامی مسافرین با به همراه داشتن تست عدم ابتلا به بیماری کرونا و دارا بودن ملزوماتی از قبیل: ماسک و دستکش بر روی صندلی‌های علامت‌گذاری شده سفر خود را آغاز می کنند و تا پایان سفر با رعایت حداکثری پروتکل‌ها سفر خود را به انجام می‌رسانند.بر اساس اعلام شرکت کشتیرانی والفجر، با توجه به استاندارد بالای اجرای پروتکل‌های بهداشتی در شناورهای مسافری این شرکت و با توجه به نظم و انضباط هنگام سوار و پیاده شدن مسافرین و در طول سفر، مقامات بندری و بهداشتی امارات متحده عربی نسبت به فعال سازی مجدد خط بندرلنگه-دوبی همکاری لازم را داشتند. بنا بر دستور ستاد ملی مقابله با شیوع کرونا، سالن مسافری شناور نگین به عنوان یکی از شناورهای مسافری شرکت کشتیرانی والفجر با وجود دارا بودن گنجایش ۲۳۵ نفر مسافر تنها پذیرای ۱۰۰ نفر مسافر است. قیمت بلیت سفر با شناورهای مسافری شرکت کشتیرانی والفجر در مسیر دوبی-بندرلنگه و بالعکس، ۵۰ درصد ارزان‌تر از سفرهای مشابه هوایی است. طی این سفرها هر مسافر می‌تواند از مزایای حمل رایگان تا ۴۰ کیلو بار بهره‌مند شود، این در حالی است که مسافرین مجاز به حمل ۲۰۰ کیلو بار در این سفرها هستند. این سفرها به صورت منظم و هر هفته طبق برنامهٔ اعلامی در حال انجام است.

معاون توسعه ناوگان شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران

پالایشگاه اراک بیش از نیمی از سوخت کم سولفور مورد نیاز کشتیرانی را تامین کرده

عبدالرضا محبی با بیان اینکه نیاز مصرف ماهیانه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در حالت عادی ۵۰ هزار تُن و در شرایط فعلی ۳۵ هزار تُن در ماه است، افزود: حدود ۱۵ هزار تُن از این نیاز ماهانه از سوی شرکت پالایشگاه شازند اراک تأمین شده است.وی با تاکید بر اینکه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران طی ۱۰ ماه اخیر (از اواخر آذر ماه سال گذشته تا پایان مهرماه ۱۳۹۹)، مجموعاً ۱۴۰ هزار تُن سوخت کم سولفور از طریق پالایشگاه اراک دریافت کرده است، تصریح کرد: این مهم به همت وزارت نفت، شرکت ملی پخش و پالایش نفتی ایران و پیگیری مستمر کلیه دست اندرکاران، صورت گرفته است.محبی با اشاره به اینکه بخش خصوصی نیز اعلام آمادگی کرده تا بخشی از سوخت کم سولفور مورد نیاز کشتیرانی را تأمین کند، افزود: در این رابطه پیگیری‌هایی صورت گرفته، اما فعلاً حدود ۴۵ درصد سوخت مورد نیاز از منابع مختلف خارجی تأمین می‌شود.

لزوم اتحاد و همگرایی در بخش دریایی کشور

جلیل اسلامی، معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی گفت:در شرایط حساس، اتحاد و همگرایی بخش دریایی کشور، ضرورت دارد .اسلامی از در دست طراحی بودن راهبردهای دریایی برای اولین بار در کشور خبر داد که با تبیین این راهبردها، تکلیف عملیات دریایی کشور در شقوق مختلف روشن می‌شود.

وی افزود:لازم است مسئولان بدانند ۴سال پیش برنامه راهبردی صنایع دریایی برای افق ۱۴۰۴ توسط وزارت صمت تدوین و به سمع و نظر مسئولان مربوطه در مجلس شورای اسلامی رسیده است.

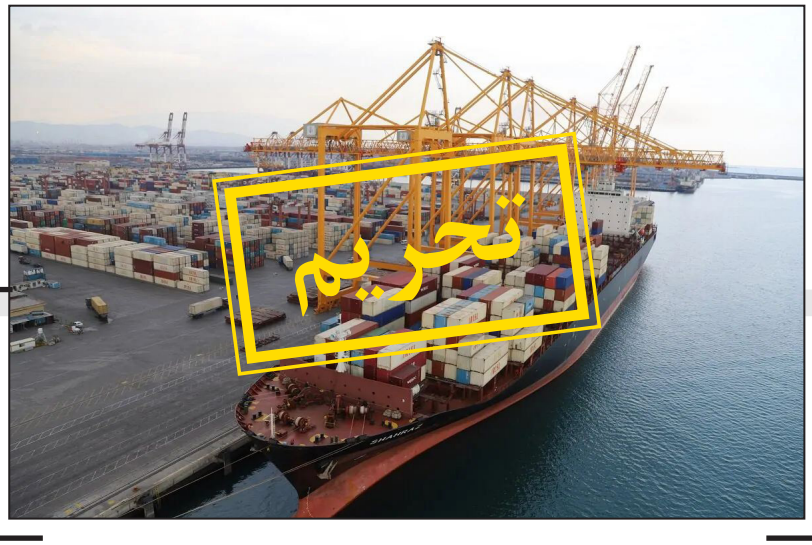
اهمیت صنعت دریایی در توسعه گردشگری

حمید رضاییان مدیرعامل ایزوایکو گفت: ایزوایکو با ساخت شناور، بارج، اسکله های تفریحی و مسافری و رستوران دریایی می‌تواند نقش موثری را در پیشرفت گردشگری هرمزگان و سایر استان‌های کشور ایفا کند. اگر سرمایه گذاری در بخش گردشگری به سمت صنعت دریا سوق داده شود به دستاوردهای بزرگی می‌رسیم .

بکارگیری دریا و صنعت دریایی کلید توسعه گردشگری است و در همکاری با صنعت گردشگری می‌توان پیشرفت را در بخش های مختلف اقتصاد رقم زد.

چن کیت جم
معاون سازمان دریایی و بندری سنگاپور

عملیات از راه دور در صنعت دریایی چیز جدیدی نیست اما با توجه به شیوع ویروس کرونا با سرعت بسیار بیشتری انجام می شود.



تحریم نهادها و افراد مستقر در کشورهای اصلی چین و هنگ کنگ

اظهارات تهدیدآمیز پمپئو درباره ارتباط کشورها با شرکت کشتیرانی ایران

وزیر امور خارجه آمریکا درباره کشورهایی که با شرکت کشتیرانی ایران فعالیت تجاری انجام دهند، اظهاراتی تهدید آمیز را مطرح کرد. مایک پمپئو وزیر امور خارجه آمریکا در پی تحریم هایی که این کشور بر چند نهاد و فرد چینی و هنگ کنگی به خاطر داشتن ارتباط با خطوط کشتیرانی ایران اعمال کرد، نوشت: ما امروز نهادها و افراد مستقر در کشورهای اصلی چین و هنگ کنگ را به دلیل ارتباط با خطوط کشتیرانی ایران که به خاطر (تهدیدات) در زمینه اشاعه تحریم شده‌اند، تحریم کردیم. پمپئو اظهاراتی تهدید آمیز را مطرح کرده و گفت: هشدار ما واضح است: اگر با شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران یا شعبه های آن فعالیتی انجام دهید، در خطر تحریم‌های آمریکا قرار می گیرید.

بیل گیتس، توجه خود را به تأمین انرژی کشتی ها با انرژی هسته ای معطوف کرده

بنیانگذار مایکروسافت، که به تازگی ۶۵ ساله شد، همچنین رئیس یک شرکت فناوری هسته ای است، اخیرا اعلام کرد سرمایه گذاری جدیدی را در حوزه تامین انرژی کشتی ها با انرژی هسته ای انجام می دهد. چهار شرکت قصد دارند فناوری اتمی راکتور نمک مذاب (MSR) را در ایالات متحده توسعه دهند. وی اظهار داشت: پیامدهای MSR برای صنعت حمل و نقل و کشتیرانی می تواند تحول آفرین باشد، زیرا ما به دنبال ایجاد فناوری متناسب با مقیاس و پذیرش گسترده انرژی اتمی با سوخت مایع مدرن و با دوام هستیم تا آینده نحوه برخورد ما با تغییر اقلیم را شکل دهد.

ژنرال کیتاک لیم؛ کمک های لازم به دولت موریس را ادامه می‌دهیم

دبیرکل IMO کیتاک لیم گفت: من از همه کسانی که در تلاش های بین المللی برای حمایت از جمهوری موریس جهت کاهش تأثیرات منفی نشت نفت در این کشور هستند، تشکر می کنم. باید بگویم ما به ارائه کمک های لازم ادامه خواهیم داد. وی گفت میخواهم نگرانی و همدردی خود را با دولت موریس برای حادثه نشت نفت ،ابراز کنم. لیم در انتها گفت از همه کسانی که در تلاش های بین المللی برای حمایت از دولت موریس برای کاهش تأثیرات منفی ناشی از این معضل هستند، تشکر می کنم من مشتاقانه منتظر یک تحقیق کامل در مورد این حوادث هستم تا نتایج و یافته ها به IMO ارائه شود.

خبر ویژه

درپی تلاش واشنگتن برای تحریم کشتیرانی

مقام روس: به تجارت با ایران ادامه می دهیم آمریکا خود را خوار نکند

دمیتری پولیانسکی؛ معاون نماینده دائم روسیه در سازمان ملل متحد در بیانیه‌ای اعلام کرد که رویکرد ایالات متحده در زمینه وضع تحریم‌ها علیه افراد و نهادهای چینی و هنگ کنگی مرتبط با برنامه هسته‌ای ایران رویکردی غیرمنصفانه است و روسیه به تجارت با جمهوری اسلامی ایران ادامه خواهد داد.این در حالی است که «مایک پمپئو» وزیر امور خارجه ایالات متحده اعلام کرد که وزارت خزانه داری این کشور شش شرکت و دو تبعه چینی را به دلیل معاملات خود با شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران را تحریم کرده است. پولیانسکی در یک پیام توئیتری نوشت: باز هم یک رویکرد غیرمنصفانه... ایالات متحده نقش پاسبان جهان را ایفا می کند، جانشینی شورای امنیت سازمان ملل یک نقش نامطلوب [برای آمریکا] است. ما در حال تجارت با ایران هستیم و به این روند ادامه خواهیم داد و ایالات متحده در مقامی نیست که به ما یا سایرین بگوید چه کنیم و چه نکنیم. این کوشش بیهوده و خوار و خفیف سازی ایالات متحده را متوقف کنید! این در حالی است که پولیانسکی پیش از این نیز از سیاست‌های آمریکا در قبال ایران انتقاد کرد و خواستار توقف این سیاست‌ها شد. وی در پیامی توئیتری از واشنگتن خواست اقدامات تحریک آمیز علیه تهران و ارسال سلاح به منطقه را متوقف کند. پولیانسکی خطاب به «مایک پمپئو» وزیر خارجه آمریکا نوشت: آقای وزیر خارجه، همه از آمریکا انتظار دارند با توقف تحریک ایران و پمپاژ سلاح به منطقه در ایجاد صلح در خاورمیانه ایفای نقش کند.

موضوع:
شرکت خلیج آبی

بنده لیسانس بیمه و فوق لیسانس مدیریت دارم در جوانی قبل از انقلاب به‌عنوان دستیار یک کاپیتان هندی وارد کشتیرانی شـــده ام و بیش از ۴۰ سال اســـت که بطور تخصصی در این عرصه مشغول فعالیت هستم. عمده فعالیت مجموعه ما، خلیج آبی، در زمینه نمایندگی کشتی، اجاره و مشاوره است

گفتگو با شجاع الله اکبری
مدیر عامل خلیج آبی

برای خصوصی سازی در بالاترین سطح؛ نگاهمان به انجمن کشتیرانی است

بیش از ۴۰ سال است که در حوزه کشتیرانی مشغول به خدمت است، اکنون اما به گفته خودش با وجود اینکه احتیاجی به کارکردن ندارد، بخاطر رسالتش در اشتغال‌زایی برای جوان‌ترها، میدان را خالی نگذاشته و با وجود تمام چالش‌ها به راهش ادامه داده است . در این شماره از بایندر به گفت‌وگو با شجاع ا... اکبری مدیرعامل شرکت خلیج آبی پرداخته‌ایم.

در کشتیرانی همه مراودات مالی ارزی اســت از حقوق کارکنان گرفته تا معاملات و تعمیرات و اجاره کشتی. از طرفی بنادر مهم دنیا برای کشتی ها با پرچم ایران و نیروی ایرانی جهت ورود به بندر جهت بارگیری و تخلیه بواسطه تحریم مشکل ایجاد می نمایند واین تحریم ها چالش های عجیبی را برای حمل و نقل محمولات ایران به وجود آورده و به راحتی نمی توانند به بنادر دنیا تردد نمایند و کشتیرانی متحمل ضرر و زیان زیادی شده، واز سوی دیگر در حال حاضر ناوگان کشتیرانی ایران فرسوده شده است

بایندر لطفا از خودتان بگویید و بفرمایید چطور شد که وارد کشتیرانی شدید؟

بنده لیســانس بیمه و فوق لیســانس مدیریــت دارم در جوانی قبل از انقلاب به‌عنوان دستیار یک کاپیتان هندی وارد کشتیرانی شــده ام و بیش از ۴۰ سال است که بطور تخصصی در این عرصه مشــغول فعالیت هســتم . عمده فعالیــت مجموعه ما ، خلیــج آبی، در زمینــه نمایندگی کشتی، اجاره و مشاوره است . در تهران و بنادر حدودا ۴۰ نفر پرسنل داریم که همکاران رسمی هستند. حوزه فعالیت ما در بنادر جنوبی مانند بندر امام ، بندرعباس و چابهار در بخش محمولات خشــک و در بخش نفت خام و مشتقات پتروشیمی هم در خارک ، عسلویه و بندر امام فعالیت داریم.

بایندر چه اتفاقی رخ داد که از دستیاری به جایگاه فعلی در کشتیرانی رسیدید؟

بنده معتقدم در هر کاری که علاقــه و البته نظم و برنامه وجود داشته باشد، حتما پیشرفت و موفقیت ضمانت شده است؛ من هم همین الگو را ســرلوحه قرار دادم و با علاقه تلاش کردم و به نتیجه ای که باید ، رسیدم . هنوز هم پس از ۷۰سال سن بنده با شور و شــوق از خواب بلند می‌شوم به محل کارم می‌آیم . در تمام کار ها علاقه شرط است اما در این حوزه چندین برابر اســت همانطور که اشاره کردم کار ما یک کار بین‌المللی است و باید بصورت ۲۴ ساعته با یک انرژی مثبت و سازنده پاسخگوی همکاران و مشتریان ایرانی و عمدتا صاحبان کشــتی که خارجی می باشــند باشیم.

بایندر برای جوان ترهایی که شاید بخواهند به این عرصه وارد شوند چه توصیه ای دارید؟

شایسته است که بگویم برای ورود به این عرصه باید زندگی اول شما کشتیرانی و مسائل آن باشد ، همکارانتان به‌عنوان خانواده در کنارتان باشند تا از پس این صنعت ۲۴ ساعته بر بیایید حوزه حوزه‌ی بسیار شیرینی است و به هیچ عنوان یکنواخت نیست به گونه ای که بعد از ۴۰ سال تجربه گاهی با چالش هایی روبه رو می‌شــویم که گاها با خود می گویم این مورد را تاکنون تجربه نکرده بودم.

بایندر با وجود حضور شما در کشتیرانی چرا باز هم از متخصصین خارجی استفاده می‌شد؟

من قبل از انقلاب در کشــتیرانی جنــوب خط ایران که وابســته به کشــتیرانی آریا بود به‌عنوان دستیار یکی از مدیران خارجی که یــک کاپیتان با ملیــت هندی بود استخدام و در آن زمان عمده کارهای عملیاتی بازرگانی مســئولیتش با کارکنان خارجی از ملیت های مختلف و عمدتا هندی و پاکستانی بود و باتوجه به حقوق و مزایایی که دریافت می کردنــد به آموزش و یادگیــری ما توجه نداشتند چون در نهایت ما را تهدیدی برای جایگاه شغلی خودشان می دانستند. پس از انقلاب همکاری با کارکنان خارجی متوقف شد و کلیه امور کشتیرانی توسط مدیران ایرانی و نیرو های بومی انجام گرفت که همکاران به نحو احسن این مهم را انجام و سرآغازی بود برای رشد و توسعه صنعت کشــتیرانی و تربیت نیرو چه در امور بازرگانی و تربیت نیروی مــورد نیاز جهت ناوگان در حال توســعه کشتیرانی .

می‌توانم بگویم ما همواره در کشتیرانی بروی آتش نشسته‌ایم از بدو ورود به این حوزه از وقوع انقلاب گرفته تا جنگ تحمیلی و حالا هم که تحریم های سخت و سنگین. در این حرفه روزی نبوده که با چالش و یا بحران های بزرگ و کوچک مواجه نباشیم، اما با وجود تمام این ها همواره از دریای متلاطم مشکلاتمان سربلند بیرون آمده‌ایم

بایندر از خاطراتتان در دوران جنگ تحمیلی در حوزه کشتیرانی بگویید؟

شاید برایتان جالب باشد که بگویم در دوران جنگ تحمیلی کشــتیرانی جمهوری اســلامی ایران به‌عنــوان خط دوم دفاعی کشور مطرح گردید. که در زمان جنگ به شرایطی رسیده بودیم که ظرفیت سیلو های گندم کشور به حداقل ممکن رســیده بود و ته مانده ســیلو ها را جارو می کردند و فراینــد تامین قوت مردم بــه مخاطره افتاده بــود لذا با نظارت مدیریت وقت کشتیرانی عمده ناوگان کشتیرانی با هماهنگی وزارت بازرگانی به ترکیه اعزام و گندم مورد نیاز کشور را تامین نمودند در همه ی این امور کشتیرانی ایران به مرحله ای رسید که دو شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و شرکت ملی نفت کش به جایگاه بزرگترین ناوگان کشتیرانی در خاورمیانه رسیدند.

بایندر از چالش های موجود در این راه ۴۰ ســاله بفرمایید؟

می‌توانــم بگویم ما همــواره در کشــتیرانی بروی آتش نشسته‌ایم از بدو ورود به این حوزه از وقوع انقلاب گرفته تا جنگ تحمیلــی و حالا هم که تحریم های ســخت و سنگین. در این حرفه روزی نبوده که با چالش و یا بحران های بزرگ و کوچک مواجه نباشیم . اما با وجود تمام این ها همواره از دریای متلاطم مشــکلاتمان سربلند بیرون آمده‌ایم .

بایندر در خصوص تحریم ها و مشــکلات به وجود آمده بر اثر آنها، به چه مواردی می توانید اشاره کنید؟

ببینید در کشــتیرانی همه مراودات مالی ارزی اســت از حقوق کارکنان گرفتــه تا معاملات و تعمیــرات و اجاره کشــتی. از طرفی بنادر مهم دنیا برای کشتی ها با پرچم ایران و نیروی ایرانی جهت ورود به بندر جهت بارگیری و تخلیه بواسطه تحریم مشکل ایجاد می نمایند و این تحریم ها چالش های عجیبی را برای حمل و نقل محمولات ایران به وجود آورده و به راحتی نمــی توانند به بنادر دنیا تردد نمایند و کشتیرانی متحمل ضرر و زیان زیادی شده ، و از سوی دیگر در حال حاضر ناوگان کشتیرانی ایران فرسوده شده است. و نیاز به جایگزینی توسط خرید کشتی دست دوم با سن کمتر از ۵ سال و نو که نیاز به دریافت وام از بانک های جهانی و انجام بیمه بدنــه و P&I معتبر بین المللی دارد که در شرایط تحریم از این سرویس ناوگان کشتیرانی ایران محروم می باشد و توسعه ناوگان کشتیرانی به تعلیق افتاده اســت ولی قبل از تحریم جهــت حمل محمولات پتروشــیمی کشــتی برای حمل اینگونه محمولات در ناوگان کشتیرانی وجود نداشت که در فاصله تحریم بخش خصوصی و پالایشگاه ها با مشارکت همدیگر برای حمل محمولات پتروشیمی علیرغم تحریم این ناوگان را توسعه داده اند.

موضوع:
شرکت خلیج آبی

به قول معروف انجمن سردار بخش خصوصیست و باید در بالاترین سطح نسبت به خصوصی سازی در زمینه امور کشتیرانی قدم بردارد چرا که شرکت ها به تنهایی قادر به مطرح کردن این خواسته بزرگ و مهم نخواهند بود. و انجمن باید به عنوان سردار و طلایه دار این حرفه با پشتیبانی حداکثری درخواست ها را به گوش مقامات مربوطه برساند تا این مهم هر چه سریع تر به مرحله اجرا برسد

بایندر در حوزه عملیات بندری با چه مشکلاتی مواجه هستید؟

عمدتا کلیه سازمان هایی که برای بارگیری و تخلیه محمولات سرویس می دهند دولتی هستند و چالش های ما همواره با این سازمان هاست که در مقایسه با سایر بنادر در خارج از ایران که اینگونه سرویس ها توسط بخش خصوصی انجام می پذیرد نوع سرویس و هزینه ها مربوط رقابتی نمی باشد. با این وجود صاحبان کشتی ها که هزینه روزانه کشتی باتوجه به نوع کشتی و بازار کشتیرانی گاهی ساعتی بالاتر از ۱۰،۰۰۰ تا ۵۰۰ دلار می شود و از نماینده انتظار دارند بدون هیچ معطلی و وقفه بنادر ایران را ترک نمایند.

بایندر نقش سیاست های انجمن در خصوص موارد و مشکلاتی که فرمودید چگونه می تواند باشد؟

خب انجمن بسیار زحمت می کشد ولی در نهایت اینگونه مسائل باید در سطوح بالا از طریق وزرا و معاونین مربوطه و پیشنهادات انجمن که نماینده بخش خصوصی کشتیرانی می باشد به انجام برسانند. مثلا اداره مالیات با بخشنامه‌های درست و خصوصا آموزش به ممیز ها تا حد بسیار زیادی می توانند مشکل گشا باشند عمده مشکل هم اینجاست که کار کشتیرانی یک کار پیچیده و حرفه ایست و ممیزی که برای این کار می گذارند فقط گردش نقدینگی را می‌بینند و چون شناخت کافی بر این حیطه ندارد کاملا غیر حرفه‌ای عمل می کند و مالیات‌ها را صرفا بر اساس گردش حساب اعمال می کند. ممیز ها بعلت مشغله ای که دارند حوصله توجه به مباحث این صنعت و پیچیدگی هایش را ندارند و همین موضوع برایمان مشکل ایجاد می کند و گاها تا سقف ۵۰ برابر مالیات واقعی برگ تشخیص کشیده‌اند. باید با آگاهی از این صنعت عمل کنند و در این راستا می‌توانند از انجمن بخواهند که این آموزش را به ممیز ها بدهد.

بایندر با کرونا چگونه کنار آمده اید؟

کرونا هم که یک بحران جهانی است و فقط در ایران نیست اما درکنار تحریم ها مهمان ناخوانده ماست ما از روز اول در

کرونا هم که یک بحران جهانی است و فقط در ایران نیست اما درکنار تحریم ها مهمان ناخوانده ماست ما از روز اول در مجموعه با رعایت کامل پروتکل های بهداشتی سعی بر کنار آمدن با این ویروس را داشتیم. برای همکارانمان که وسیله نداشتند به هزینه شرکت سرویس درنظر گرفتیم و تست‌های مربوطه را مرتبا تکرار می‌کنیم و با تمام امکانات به مقابله با کرونا پرداخته ایم

مجموعه با رعایت کامل پروتکل های بهداشتی سعی بر کنار آمدن با این ویروس را داشتیم. برای همکارانمان که وسیله نداشتند به هزینه شرکت سرویس درنظر گرفتیم و تست‌های مربوطه را مرتبا تکرار می‌کنیم و با تمام امکانات به مقابله با کرونا پرداخته ایم. اعتقاد دارم که سلامتی پرسنل مجموعه در اولویت است و در این سال ها به غیر از مسئله کرونا تلاش بر این بوده تا بگونه ای رفتار کنیم که پرسنل با اشتیاق و علاقه در محل کارشان حاضر شوند.

بایندر اینطور که متوجه شدم ارتباط صمیمانه با کارکنان از سیاست های مدیریتی شماست؟

بله کاملا کارکنان شرکت در واقع خانواده من هستند و همواره تلاش بر این بوده تا این ارتباط صمیمانه حفظ شود.علاوه بر آن با توجه به تورم های موجود بنظر بنده باید کارکنان از نظر اقتصادی همواره تامین باشند که با خیال راحت تمرکز اش را به کار کشتیرانی اختصاص بدهد به همین دلیل به نسبت تورم حقوق ها را بالا برده‌ام تا قدرت خرید همکارانم با ۶ ماه گذشته تغییری نکرده باشد هرچند ممکن است مشکلاتی باشد ولی بنده از هیچ تلاشی دریغ نکرده‌ام. هم اکنون به سن و موقعیتی رسیده ام که بتوانم بدون دغدغه در منزل بنشینم و از زحمات چند ساله ام استفاده کنم اما بخاطر این جوانان ادامه می‌دهم تا این اشتغال زایی که شکل گرفته به راه خود ادامه دهد. به جرات می گویم گاهی همکارانم نسبت به خود بنده در کار دلسوزانه‌تر عمل میکنند.

بایندر پس دیدگاه اشتغال زایی و کارآفرینی هم دارید؟

ببینید در این شرایط کشور اگر اشتباه نکنم، دولت بخواهد یک شغل ایجاد کند باید مبلغی حدود ۴۰۰ میلیون تومان هزینه کند ما در بخش خصوصی بدون هزینه اضافه به نفع دولت ایجاد شغل می کنیم نیروی متخصص تربیت می کنیم اما متاسفانه در این راه نه تنها تشویق نمی‌شویم بلکه با سیاست های اشتباه و غیر تخصصی نظیر مالیات بر ارزش افزوده و ماده ۳۸ تامین اجتماعی که قبلا هم خدمتتان عرض شد دچار چالش های عجیبی می‌شویم که واقعا حرفه‌ای و منصفانه نیست و بعضا ناامید کننده است. ولی ما همیشه درک کرده‌ایم و سعیمان بر این بوده شرایط را مدیریت کنیم البته باید بگویم در تمام دنیا سازمان های دولتی از این بخش بطور شایسته حمایت می کنند.

بایندر تاثیر کرونا بر تجارتتان چطور بوده؟

بی تاثیر نبوده از زمانی که اپیدمی آغاز شد کشتی ها مجوز پهلوگیری در بنادر را نداشتند و می‌توان گفت صنعت کشتیرانی بویژه کشتی های کروز که در سراسر دنیا رفت و آمد داشتند متحمل خسارات زیادی شدند حتی می‌توان گفت صنعت به تعطیلی کشیده شد. ما هم بی نصیب نماندیم حدود ۶۰ درصد تجارتمان به حالت رکود درآمده اما با این بحران هم کنار می آییم همواره بحران وجود داشته الان هم که نگاه ها به انتخابات آمریکاست که از نظر بنده بی مورد است چرا که آن ها هر جناحی هم که باشند در نهایت فقط برای منافع ملی خودشان اقدام می کنند و برای ما نفعی نخواهند داشت. دلشان به حال منو شما نمی‌سوزد اگر منافعش در دلسوزی باشد در آن عرصه حاضر است و البته کلیه کشورها می خواهند حافظ منافع خودشان باشند لذا توقع گذشت و همکاری به نفع ما نبایستی داشته باشیم.

بایندر در نهایت بفرمایید که چه انتظاراتی از مجموعه انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران دارید؟

به قول معروف انجمن سردار بخش خصوصیست و باید در بالاترین سطح نسبت به خصوصی سازی در زمینه امور کشتیرانی قدم بردارد چرا که شرکت ها به تنهایی قادر به مطرح کردن این خواسته بزرگ و مهم نخواهند بود. و انجمن باید به عنوان سردار و طلایه دار این حرفه با پشتیبانی حداکثری درخواست ها را به گوش مقامات مربوطه برساند تا این مهم هر چه سریع تر به مرحله اجرا برسد.

BLUE GULF
Shipping Services Co.ltd.

خدمات شرکت خلیج آبی:

خدمات نمایندگی کشتیرانی برای انواع کشتی ها درتمام بنادر ایران

عملیات بندری شامل تخلیه وبارگیری کالاهای مختلف منجمله محمولات پروژه ای

تنظیم قرارداد اجاره کشتی جهت حمل کالاهای فله خشک و محمولات نفتی به اقصاء نقاط جهان

مشاوره در زمینه حمل و نقل دریایی انواع کالا

خلیج آبی
خدمات کشتیرانی

تهران، میدان ونک، خیابان ونک، پلاک ۴۲، بلوک ۲، طبقه ٤، واحد ٢٤

تلفن: ۳۲ ۳۱ ۸۸۸۸ (۷ خط) فکس: ۵۵ ۰۱ ۷۹ ۸۸

www.bluegulfshipping.com

info@bluegulfshipping.com

انجمن کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران
Shipping Association of IRAN

موضوع:
دریابان غلامعلی بایندر

غلامعلی بایندر با توجه به اقامت چند ساله در کشورهای اروپایی به زبان‌های انگلیسی، فرانسه، ایتالیایی و ترکی تسلط داشت و به این زبان‌ها به خوبی تکلم می‌کرد. وی با مطالعه و تسلط بر امور سیاسی و نظامی و تاریخی به ویژه در خصوص خلیج فارس اقدام به نگارش چندین جلد کتاب نمود

بایندُر که بود؟

نگاهی به زندگانی و عملکرد دریابان غلامعلی بایندر

به قلم رضا جهانفر

غلامعلی فرزند دوم علی‌اکبر بایندر ملقب به دبیر دربار از سران طایفه بایندر بیجارگروس و طایفه ترکان آق‌قویونلو- بایندریه- بود که بعدها ساکن تهران شد. غلامعلی در ۲۳ آذر ماه ۱۲۷۷ هجری خورشیدی در تهران متولد شد. پانزده سال بعد کوچکترین فرزند پسر خانواده به نام یدالله متولد شد. غلامعلی پس از اتمام تحصیلات در مدرسه دارالفنون وارد مدرسه نظام مشیرالدوله شد. در امتحانات ورود به مدرسه نظام مشیرالدوله، سیصد نفر شرکت کردند و غلامعلی بایندر به عنوان نفر ششم شناخته شد. وی در ۷ آبان ماه ۱۲۹۶ در ارتش استخدام شد. در سال ۱۲۹۹ با درجه ستوان‌دومی از مدرسه نظام فارغ‌التحصیل و در بریگاد مرکزی مشغول به خدمت شد. در مدت کم‌تر از یک‌سال دو مدال نظامی دریافت کرد. حدود ۴ ماه پس از کسب مدال‌ها، به تهران منتقل شد و به عضویت کمیسیون عالی نشان ذوالفقار درآمد. بعدها تا پایان خدمت خود به دلیل ابراز شجاعت و لیاقت و موفقیت در مأموریت‌ها موفق به دریافت چند مدال و نشان دیگر شد.

سوابق خدمتی غلامعلی بایندر

از ۶ شهریور ۱۳۱۰ به عنوان کفیل فرماندهی قوای بحریه جنوب انجام وظیفه کرد. پیش از این وی مسئولیت کفالت فرماندهی فوج اول توپخانه کوهستان، فوج ۳، نمایندگی کمیسیون صنفی توپخانه در کمیسیون دائمی مالی و مباشرتی کل قشون و... را برعهده داشت. در آن زمان تعداد نفرات جمعی نیروی دریایی در جنوب حدود ۲۰۰ نفر بود که به تدریج به این تعداد افزوده شد. یکی از مسئولیت‌های مهم غلامعلی بایندر، عضویت در کمیسیون رفع اختلاف ایران و عراق بر سر اروندرود در وزارت خارجه ایران و به عنوان نماینده دریایی ایران بود.

بایندر در زمان مسئولیت فرماندهی نیروی دریایی، قاطعانه در برابر اعمال حاکمیت مطلق عراق بر اروند جلوگیری کرد.

بایندر در زمان مسئولیت فرماندهی نیروی دریایی، قاطعانه در برابر اعمال حاکمیت مطلق عراق بر اروند جلوگیری کرد. در مواردی هم که وزارت خارجه سعی در تلطیف برخورد بایندر داشت، اظهار می‌کرد: «نباید اجازه دهید که دولت عراق در کارهای ساحلی ایران مداخله کند و حق حاکمیت ایران بر اروندرود را نادیده بگیرد.»
(جهان‌فر، ۱۳۹۷: ۱۴۱)

شهید دریابان غلامعلی بایندر

در مواردی هم که وزارت خارجه سعی در تلطیف برخورد بایندر داشت، اظهار می‌کرد:
«نباید اجازه دهید که دولت عراق در کارهای ساحلی ایران مداخله کند و حق حاکمیت ایران بر اروندرود را نادیده بگیرد.» (جهان‌فر، ۱۳۹۷: ۱۴۱).

تلاش برای تشکیل نیروی دریایی نوین ایران؛ آزادسازی بندر باسعیدو و پایین کشاندن پرچم انگلیسی‌ها

غلامعلی بایندر در درجه سرگردی و در سال ۱۳۱۰ مسئولیت فرماندهی هنگ توپخانه لشکر یک مرکز را عهده‌دار بود. در آن سال از وی خواسته شد که برای طی دوره آموزشی دریایی به همراه ۲۰۰ نفر دیگر به ایتالیا برود. این سفر مقدمه تشکیل نیروی دریایی نوین ایران بود. این گروه پس از پایان دوره آموزشی به همراه ناوهای خریداری شده جدید به کشور بازگشت. از این پس ناوهای ایرانی با اقتدار در خلیج فارس و دریای عمان به انجام مأموریت‌های خود پرداختند. یکی از اولین مناصب رسمی غلامعلی بایندر مسئولیت کفالت نیروی دریایی جنوب در سال ۱۳۱۰ هجری خورشیدی بود.
یکی از مهمترین اقدامات دریابان غلامعلی بایندر، آزادسازی بندر باسعیدو جزیره قشم از وجود انگلیسی‌ها و پایین کشاندن پرچم انگلیس و به اهتزاز در آورد پرچم ایران می‌باشد.
در ۱۳۱۲ بندر باسعیدو در جزیره قشم را از وجود اشغالگران انگلیسی پاک می‌کند و پرچم انگلیس در این جزیره را پایین می‌آورد و پرچم ایران را برافراشته می‌کند. انگلیس و حکومت مرکزی این رشادت غلامعلی بایندر را با سرزنش و اتهامات گوناگون پاسخ می‌دهند. افزایش تسلط و تقویت حاکمیت ایران بر اروندرود از دیگر نتایج حضور غلامعلی بایندر در خلیج فارس است. وی نمایندگی ستاد ارتش و معاونت کمیسیون تحدید حدود ایران و عراق را عهده‌دار بود.
در سال ۱۳۱۵ غلامعلی بایندر به عنوان اولین فرمانده نیروی دریایی نوین ایران به درجه ناخدایکمی (سرهنگی) ارتقاء یافت و چهار سال بعد به درجه دریاداری (سرتیپی) رسید. غلامعلی بایندر ۲ روز قبل از عروج علاوه بر مسوولیت فرماندهی نیروی دریایی، به عنوان فرماندهی کل منطقه جنوب خوزستان معرفی شد و تیپ مستقل مرزی را تحت امر خود درآورد (جهان‌فر، ۱۳۹۷: ۱۴۵).

تألیفات غلامعلی بایندر

غلامعلی بایندر با توجه به اقامت چند ساله در کشورهای اروپایی به زبان‌های انگلیسی، فرانسه، ایتالیایی و ترکی تسلط داشت و به این زبان‌ها به خوبی تکلم می‌کرد. وی با مطالعه و تسلط بر امور سیاسی و نظامی و تاریخی به ویژه در خصوص خلیج فارس اقدام به نگارش چندین جلد کتاب نمود.
برخی از پژوهش‌ها و مکتوبات غلامعلی بایندر به شرح زیر عبارتند از:
۱. نقشه خلیج فارس (تهران، ۱۳۱۰ش)
۲. خلیج فارس (خرمشهر، ۱۳۱۷ش)
۳. جغرافیای خلیج فارس (تهران، ۱۳۱۹ش)
۴. اصول دریانوردی
۵. آیین‌نامه‌های توپخانه در ۶ جلد
۶. راهنمای ناوی
۷. مقالاتی در مجله ارتش
۸. دستور تیر توپخانه سبک
۹. آیین‌نامه مشق پای توپ کوهستانی

برشی از کتاب خلیج فارس

«... وقتی که در زمان صلح چنین اهمیتی را خلیج فارس دارا باشد بدیهی است که در صورت پیدایش جنگ یعنی هنگامی که احتیاجات از هر حیث چندین برابر می‌شود. در دست داشتن این دروازه کشور و باز بودن آن به روی دنیا تا چه حد در سرنوشت ایران حکم‌فرما است و به این جهت است که باید گفت: تو ای ایرانی که در سرزمین خوش آب و هوای داخله کشور و نواحی شمالی آن در سایه درختان و باغ‌های مصفا تماشای طبیعت قشنگ و روان آسای ایران را مینمایی و از همه لذت‌های زندگانی در این کشور سرتاسر زرخیز می‌توانی کام خویش را شیرین سازی و به این جهت به اندازه‌ای

شهید ناو سروان یدالله بایندر

دلبستگی به دهکده یا شهرستان خویش پیدا کرده که با سختی به دهکده یا شهرستان همسایه به هنگام ضرورت مسافرت می‌کنی باید بدانی که هرگاه روزی مرز دریایی را ایران از دست بدهد و یا با نیروی لازمه نتواند در آب‌های آن حکم‌فرمایی کند در دهکده خودت مانند مرغی در قفس گرفتار شده همه شیرینی‌هایی که امروزه در زندگانی داری بکامت تلخ گشته دسترنج سالیانه‌ات خواه دهقان باشی یا بازرگان از دست تو گرفته شده و آن میوه شیرین و یا گندم سفیدی که همه ساله جهت به دست آوردن آن تلاش کرده عرق ریخته‌ای جز به تلخی و سیاهی به کامت در نیامده ناچار هستی آن چه داری به ارزش کم از دست بدهی و آنچه به آن احتیاج داری به بهای جان به دست آوردی.
پس هر وقت از این مرزی که به چشمت آذرخیز است و آبش همه تلخ و شور می‌باشد می‌گذری و یا از آن سختی 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 نگاهدارد تا بتواند ایران بزرگ مانده و تو بچه ایران در جلو مردم کشورهای دیگر به خود ببالی و سزاوار نام ایران باشی.» (بایندر، ۱۳۸۸: ۱۴۸)

ترجیح کشته شدن بر اسارت

چند دقیقه بعد از حرکت بایندر و مکری نژاد، با نیروهای موتوریزه مهاجمین انگلیسی مواجه شدند. تغییر مسیر منجر به رهایی از محاصره انگلیسی‌ها نشد. با تیراندازی در حال حرکت و رعایت تاکتیک مناسب، از اسارت خود جلوگیری کرد. می‌دانست که اسارتش به دست انگلیسی‌ها، عزت و غرور سربازان ایرانی را تحت تأثیر قرار می‌دهد. ادامه مقاومت نیز به شهادتش می‌انجامید. مهاجمین انگلیسی دریابان بایندر را شناسایی کرده بودند و سعی در زنده دستگیر کردن وی داشتند.
در حین مقاومت و جنگ و گریز با آنان در شرایطی که تلاش می‌کردند تا با استفاده از پستی و بلندی‌های منطقه، خود را به نهر جاسبی برسانند با رگبار مسلسل متجاوزان انگلیسی به حیات جاودانه رسیدند. این درگیری‌ها در سوم شهریور ۱۳۲۰ در حوالی پاسگاهی نزدیک بی‌سیم خرمشهر رخ داد.

منطقه ویژه اقتصادی کاوه

دهکده لجستیک کاوه

بانک‌ها مسئول تامین جریان نقدینگی هستند
و لجستیک مسئول جریان کالا

شرکت بر و بحر ایران
Iran Land & Sea co.
خدمات کشتیرانی و لجستیک

www.ilslogistic.com

Iranian Classification Society

Beyond The Compliance for Safety & Customer`s Business Assurance

فـراتـــر از انطـبـاق در تضـمـیـن ایمنـی و کســب و کـــار مـشتریان

موسسه رده بندی ایرانیان

- بازرسی های رده بندی، ایمنی و قانونی و صدور گواهینامه
- ارزیابی و تایید طرح، بازرسی حین ساخت
- بازرسی، ارزیابی و تایید نمونه محصولات صنعتی، دریایی، بندری و فراساحل
- ممیزی سیستمهای مدیریت کیفیت ISM,MLC
- تایید صلاحیت تامین کنندگان مجاز خدمات و تولید کنندگان کالا و محصولات
- ارزیابی قیمت، تعیین خسارت، بازرسی های بیمه ای
- خدمات پژوهشی و تدوین مستندات فنی
- بازرسی تضمین عملیات دریایی MWS
- آموزش مهارت محور

یک موسسه رده بندی بین المللی ایرانی

Tell : +98 21 421 86000 Url: www.ics.org.ir

Fax : +98 21 883 24734 E-Mail: info@ics.org.ir

تدبیر از بزرگان
امید بر جوانان
LOTKA
SEPEHR
PARS
لتکا سپهر پارس
LOTKA
Blue
Kish
لتکا آبی کیش
لتکا اقیانوس
Ocean Lotka
Int'l Shipping & Forwarding Co.
Tell: (+9821) 88100701
Fax: (+9821) 88533918
info@lotka-group.com

تهران میدان آرژانتین، ابتدای خیابان
الوند پلاک ۱۹ ساختمان یونیک طبقه ۹
تلفن: ۸۳۵۶۳
فکس: ۸۶۰۸۲۰۶۴
تلفن بوشهر: ۳۵۳۵۹۹۷ -۰۷۷۱
فکس بوشهر: ۳۵۳۵۹۰۷ -۰۷۷۱
تلفن بندرعباس: ۲۲۴۲۳۱۳ -۰۷۶۱
فکس بندرعباس: ۲۲۴۲۳۱۲ -۰۷۶۱

رسانه‌های انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

درگاهی برای معرفی کسب و کار شما

جهت درج آگهی
در نشریه بایندر و یا سایر
رسانه‌های انجمن
با شماره تماس
+۹۸۲۱۸۸۹۴۷۶۴۶-۹
داخلی ۳۰۲ واحد روابط عمومی
تماس حاصل فرمایید

اینستاگرام
shipping.iran

پایگاه خبری
www.seanews.ir

کانال تلگرام
seanews.agency

سایت
saoi.ir

آدرس انجمن:
خیابان ولیعصر بالاتر از میدان ولیعصر - نرسیده به زرتشت
کوچه دانش کیان - پلاک ۳۰
شماره فاکس انجمن: ۸۸۹۰۵۶۰۴+۹۸۲۱
شماره تماس انجمن: ۸۸۹۴۷۶۴۶-۹+۹۸۲۱
آدرس ایمیل انجمن: info@saoi.ir

قوه قضائیه

انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
Shipping Association of IRAN

شورای حل اختلاف تخصصی دریایی و بندری

شعبه ۲۶۰۸

مجتمع ۲۷ ویژه اصناف، بازرگانان و بازاریان

- رسیدگی به اختلافات فیمابین از طریق صلح و سازش یا صدور رای در پرونده هـای قضایی دریایی و بندری
- تشکیل پرونده در خصوص چک، سفتـه، تـامین دلیل (کارشناسـی) برای فعالان حوزه حمل ونـقل

ارتباط با ما

تلفن: ۸۸۹۴۷۶۴۶ - ۰۲۱

فکس: ۸۸۹۰۵۶۰۴ - ۰۲۱

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

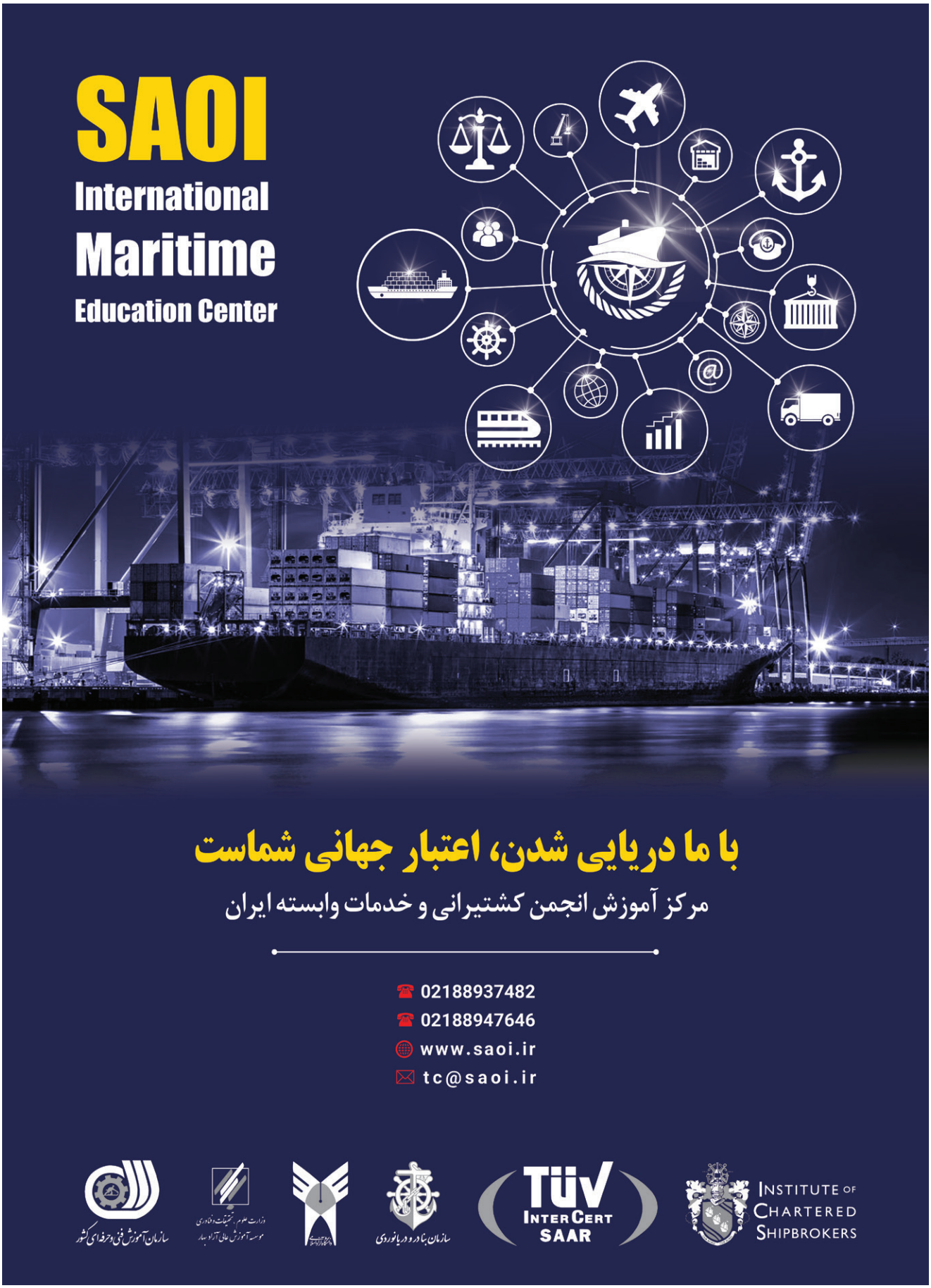
BAYANDOR

بایندُر

انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
Shipping Association of IRAN

■ صاحب امتیاز: انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
■ مدیر مسئول: مسعود پل مه
■ تحریریه: روابط عمومی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
■ سردبیر: شیرین خان‌میرزا

گفتگوهای مندرج در بایندر نظر شخصی طرف مصاحبه شونده است و این نشریه مسئولیتی در قبال این نقل قول ها ندارد!

■ نشانی:
تهران، خیابان ولی‌عصر (عج)، نرسیده به زرتشت، کوچه دانش کیان، پلاک ۳۰

انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران — طبقه اول- روابط عمومی
تلفن: ۹-۸۸۹۴۷۶۴۶
نمابر: ۸۸۹۰۵۶۰۴
ایمیل: info@seanews.ir