



بخش چهلّم

بایندر در نظر داشت محل فرماندهی ستاد تیپ را در حفار تشکیل دهد. وجود دو عراده توپ ۱۰۵ میلی متری و تعدادی سرباز در حفار و موقعیت خاص جغرافیایی، حفار را به بهترین محل بسرای مقاومت مبدل کرده بود (خلیلی، ۱۳۳۳: ۱۲۴).

ولی نتیجه موردنظر بایندر حاصل نشد؛ زیرا پس از خروج بایندر از گردان مرزی، سروان عبدی به اسارت انگلیسی‌ها درآمد. کارکنان تحت امرش نیز چنین رویه‌ای در پیش گرفتند.

ارتش هر کشور دارای ویژگی‌های مردم همان کشور است؛ زیرا کارکنان آن ارتش برخاسته از میان مردم همان کشورند. در میان مردم هر کشور و در میان هر قشر و طبقه‌ای، افرادی با اندیشه و رفتارها و کنش‌های خوب و متعالی وجود دارند و در مقابل افرادی با ویژگی‌های متضاد و نامناسب وجود دارند.

بنابراین وجود چند فرد سست‌عصر در میان افراد ارتش ایران مسئله عجیبی نیست. به‌عنوان‌مثال به‌رغم آن‌که غلامعلی بایندر در بازدید از گردان مرزی فرماندهٔ گسردان و فرماندهان گروهان را دورهم جمع کرده و آن‌ها را به مقاومت در برابر دشمن تشویق کرد؛ ولی مقاومتی مشاهده نشد. البته در میان فرماندهان گردان مرزی، افرادی وجود داشتند که صلاحیت اخلاقی برای مرزبانی وطن را نداشتند و شاید برای تبعید در آنجا به سر می‌بردند.

به‌عنوان‌مثال یکی از فرماندهان گسردان مرزی دارای سابقه اخذ رشوه از سربازان و ... بود. این فرد نیز نتوانست به‌خوبی از عهده وظایفش برآید.

ترجیح شهادت بر اسارت

چند دقیقه بعد از حرکت بایندر و مکر ی‌نژاد، با نیروهای موتوریزه مهاجمان 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. مهاجمان انگلیسی در پایان بایندر را شناسایی کرده بودند و سعی در زنده دستگیری کردن وی داشتند.

در حین مقاومت و جنگ و گریز با آنان در شرایطی که تلاش می‌کردند تا با استفاده از پستی وبلندی‌های منطقه، خود را به نهر جاسبی برسانند با رگبار مسلسل متجاوزان انگلیسی به شهادت رسیدند. این درگیری‌ها در حوالی پاسگاهی نزدیک بی‌سیم خرم‌شهر رخ داد.

روایت آخرین ششاهد از آخرین ساعات عمر شهید دریابان غلامعلی بایندر

راندن شهید غلامعلی بایندر، آخرین فردی است که شاهد و همراه وی در آخرین ساعات عمر بود. روایت این فرد از آخرین ساعات عمر و نحوه شهادت غلامعلی این‌گونه است:

«روز یک‌شنبه دوم شهریور ۱۳۲۰ تیمسار دریادار بایندر ساعت ۵/۵ بعدازظهر [ساعت ۱۷۳۰] با سسک به‌اتفاق سر هتگ نجخوان و سرهنگ معصومی فرماندهٔ تیپ و فرماندهٔ هنگ از راه شط‌العرب به آبادان رفته و در اسکله مرغابی پیاده می‌شود. منظور از رفتن سرکشی پست‌های مرزی است– اتومبیل را خواسته بود که ساعت شش مقابل اسکله مرغابی حاضر شود. ساعت هفت تیمسار تنها با اتومبیل به خرم‌شهر مراجعت نموده و دستور دادند که همین امشب اتومبیل را برای سرکشی پست‌های پل نو و حفار به آن‌طرف رودخانه کارون (قسمت شمالی) ببرم. ساعت سه بعد از نصف شب سوم شهریور ۱۳۲۰ اتومبیل را به آن‌طرف کارون [بردم] و هنوز ماشینین از محیله پیاده نشده بود که به کشتی ببر تیراندازی کردند. مهناوی یکم جسمال‌زاده اطلاع داد که تیمسار فوری اتومبیل را می‌خواهند. من هم اتومبیل را فوری حرکت داده پیش تیمسار رفتم؛ ولی تیمسار در منزل نبودند. آشیز تیمسار گفت که با موتور آبی به ستاد نیرو رفته‌است. پس از ربع ساعت انتظار دریادار بایندر مراجعت نمودند. فوری سوار اتومبیل شده و مستقیماً به «پل نو» آمده، مدتی با سروان عبدی فرماندهٔ گردان پل نو صحبت کردند... از ژست و حرکات فهمیدم که دستور داده‌اند مقاومت شود. در اتومبیل هم ضمن صحبت گفتند که من دستور دادم نیم ساعت مقاومت کنند تا از حفار کمک بفرستم... سپس در معیت سروان مکر ی‌نژاد فرماندهٔ آتشبار با اتومبیل به سمت حفار رفتند. تقریباً حدود ساعت شش روز سوم شهریور ۱۳۲۰ در یک‌فرسخی بجار، به تعدادی زره‌پوش حامل نیروهای انگلیسی بر خوردم.

ادامه دارد...



گروه ترانزیت– در سال ۲۰۲۴، بازار حمل‌ونقل دریایی با تحولات چشمگیری به‌ویژه در بخش کانتینری روبه‌رو شد؛ جایی که حجم تجارت با رشد ۴۰۵ درصدی و نرخ‌های کرایه در سطح بالایی باقی ماند. در عین حال، بازار فله تحت فشار عواملی مانند کاهش تقاضا و چالش‌های جدید قرار داشت.

به گزارش روزنامه دریایی اقتصاد سرآمد، در حالی که برخی گزارش‌ها و گمانه‌زنی‌ها حاکی از این است که پس از حل بحران دریای سرخ، شرکت‌های کشتیرانی با ترس از رکود اقتصادی و از دست دادن اعتماد مصرف‌کنندگان، بخشی از ظرفیت خدمات را محدود می‌کنند، افزایش ظرفیت‌ها بدون وقفه با تحویل کشتی‌های جدید ادامه دارد و با کاهش تقاضا، نرخ‌های حمل کانتینر در خطوط اصلی تجاری به روند نزولی خود ادامه می‌دهند و در صورت تداوم این وضعیت، حمل‌ونقل کانتینری باید با حباب نرخ‌ها خداحافظی کند، اما رئیس هیئت مدیره شرکت کشتیرانی حمل‌ونقل کانتینری ایران می‌گوید: با وجود فشارهای تحریمی، رکورد حمل کانتینر را در تاریخ فعالیت گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران شکستیم.

آنگور که روابط عمومی گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران گزارش داده است، این مقام مسئول شرکت کشتیرانی حمل‌ونقل کانتینری با اعلام این خبر تصریح کرد: شرکت حمل‌ونقل کانتینری به عنوان بازوی حمل کانتینری گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران طی سال جاری ۱۰۰هزار TEU کانتینر بیشتر از سال ۱۴۰۲ حمل کرد و رکورد حمل کانتینر در گروه کشتیرانی را به طرز چشمگیری ارتقاء داد، وی، این دستاورد را ناشی از اعتماد متقابل این شرکت و صاحبان کالا دانست و افزود: تلاش دست‌اندرکاران در گروه کشتیرانی و شرکت حمل‌ونقل کانتینری معطوف به توسعه همکاری‌ها با مشتریان و ارائه خدمات ایمن، منظم و ارزان است.

در همین زمینه، مدیرعامل شرکت حمل‌ونقل کانتینری نیز با بیان اینکه این شرکت رشد مستمر فعالیت‌های خود را طی پنج‌سال اخیر علی‌رغم تحریم‌ها و محدودیت‌های ناشی از آن ادامه داده است، خاطر‌نشان کرد: امسال نسبت به پنج‌سال پیش شاهد رشد بیش از ۴۱ درصد در آمار عملکردی هستیم. وی، کسب این دستاوردها را مرهون حمایت‌های همیشگی صادرکنندگان و واردکنندگان از ناوگان ملی دانست و گفت: در جهت بهبود هرچه بیشتر خدمات به مشتریان، شیوه‌نامه‌های جدیدی را اجرا کرده‌ایم که طی آن در دفاتر بندرعباس، تهران و دفتر خدمات مشتریان تازه تأسیس بندر چابهار شاهد بهبود چشمگیر خدمات هستیم.

مدیرعامل شرکت حمل‌ونقل کانتینری، این شیوه‌نامه‌ها را شامل خوشه‌بندی مشتریان و رتبه‌بندی آن‌ها اعلام کرد و افزود: در حال حرکت به سمت بازاریابی شخصی‌سازی‌شده براساس سامانه‌های هوشمند و برخط هستیم که نوع ارتباط مشتری با حمل‌ونقل کانتینری را کاملاً متحول می‌سازد. وی، صدور بارنامه سراسری و برداشتن گامی بلند از سوی گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران برای تبدیل شدن به یک شرکت لجستیک‌ی را ازجمله دستاوردهای این گروه طی سال ۱۴۰۳ دانست و گفت: با در دسترس قرار گرفتن بارنامه سراسری و در کنار آن حمایت و پوشش بیمه‌ای شرکت حمل‌ونقل کانتینسری از تمام کانتینرهای در حال دور DOOR TO DOOR سوی این شرکت، کالا به صورت مستقیم به دست مشتریان خواهد رسید.

این مسئول با بیان اینکه امکانات و خدمات مورد اشاره فرصتی برای مشارکت بیشتر صاحبان کالا در کریدور شمال – جنوب

به عنوان یک وظیفه ملی است، تصریح کرد: بازار بسیار خوبی برای کالاهای صادراتی کشور در روسیه و کشورهای حوزه CIS فراهم است که حمل‌ونقل کانتینری با حمایت گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران قادر است به بهترین شکل ممکن حمل‌ونقل این کالاها را به صورت چندوجهی و DOOR TO DOOR انجام دهد. وی اشاره‌ای نیز به توسعه خطوط کانتینری این شرکت به اقصا نقاط جهان داشت و خاطر‌نشان کرد: خوشبختانه در پنج‌قاره در حال ارائه خدمات به مشتریان هستیم و همان‌طور که اشاره شد موفق شدیم بندر چابهار را که مقام معظم رهبری بر توسعه آن تأکید فرموده بودند با همین روندهای توسعه‌ای از رتبه چهارم بندر کشور به رتبه دوم ارتقاء دهیم.

مدیرعامل حمل‌ونقل کانتینسری ادامه داد: در حالی‌که تا پیش از حضور گروه کشتیرانی و شرکت حمل‌ونقل کانتینری در بندر چابهار رکوردهای آن ناچیز بود، طی ۳سال اخیر شاهد رشد جهشی حمل‌ونقل کانتینر در این بندر هستیم که امسال نزدیک به ۱۰۰هزار TEU خواهد رسید و امید داریم در سال آینده با جهشی دیگر به رکورد جابه‌جایی بیش از ۱۵۰هزار TEU کانتینر در بندر چابهار دست پیدا کنیم. وی اشتغال‌زایی در منطقه محروم چابهار را چشمگیرترین دستاورد گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران دانست و گفت: هر روز شاهد فعالیت تعداد افراد بومی بیشتری در بندر هستیم که با توجه به تخفیفات خوبی که برای صاحبان کالا در این بندر در نظر گرفته شده، این امید است که با رونق بیشتر بندر، اشتغال بیشتری نیز برای مردم منطقه ایجاد شود. نایب رئیس هیأت مدیره و مدیرعامل شرکت حمل‌ونقل کانتینری در پایان اظهارات خود تصریح کرد: طی سال ۱۴۰۳ شناورهای این شرکت مسافتی برابر با ۶۵بار دورزدن کره زمین (برابر با یک میلیون و ۳۸۵هزار مایل دریایی) را برای حمل بار صادرکنندگان و واردکنندگان کشور پیموده‌اند و این مهم با صرف ۲۶۰هزار تن سوخت کم‌سولفور میسر شده که ۹۰ درصد آن تولید داخل بوده است.

پروژه‌های استراتژیک دریایی در ۱۴۰۳

درباره اقدامات، اولویت‌ها و برنامه‌های دریایی مدنظر از سوی سازمان بنادر و دریانوردی، ارتقای سطح کیفی ایمنی کشتی‌های تحت پرچم ایران و ایمنی تردد کشتی‌های خارجی، توسعه الکترونیکی فرآیندهای عملیاتی، ارتقای ایمنی خدمات سفرهای دریایی و همچنین برنامه‌ریزی لازم برای اجرای تکالیف اسناد بالادستی در حوزه ساماندهی شناورهای سنتی، از مهمترین موارد قابل اشاره است. همچنین درخصوص ارتقای سطح کیفی ایمنی کشتی‌های تحت پرچم ایران و ایمنی تردد کشتی‌های خارجی نیز این موضوع از طریق ارتقای کیفیت بازرسی‌ها، آموزش‌های داخلی و خارجی، ارزیابی و بازنگری مداوم برنامه‌ها و دستورالعمل‌ها و همچنین هوشمندسازی فرآیندها مدنظر قرار گرفته است. از طرف دیگر در بخش توسعه الکترونیکی فرآیندهای عملیاتی، این مقوله از طریق فرآیندهای ثبت شناوران (مالکان)، مؤسسات رده‌بندی و بنادر)، فرآیندهای تقاضای ساخت و تعمیر شناوران در کشتی‌سازی‌ها و فرآیندهای نظارت بر عملیات‌های دریایی (بدک‌کشی، راهنمایی و بازرسی کشتی‌ها) انجام شده است. ارتقای ایمنی خدمات سفرهای دریایی از طریق ارتقای کیفیت عملکرد کمیته حمل‌ونقل دریایی با حضور دستگاه‌های مرتبط برون‌سازمانی، تدوین برنامه مجزای کنترل و بازرسی شناورهای مسافری و حمل خودرو و مسافر، ارزیابی مداوم تر مینال‌های مسافری با مشارکت حداکثری همه آحاد ذی‌ربط سازمانی، تکمیل فرآیند ثبت ثابت‌های فاقد هویت، پیگیری

«روزنامه دریایی سرآمد» گزارش می‌دهد؛

رکوردشکنی حمل کانتینری کشتیرانی ایران در اوج تحریم‌ها

سردی که در حال حاضر در سرتاسر اقتصاد جهانی می‌وزد محافظت کند. اما بدون شک کاهش خدمات پایدار و عمیق، از نوعی که پس از بحران ارزی سال ۲۰۰۸ میلادی مشاهده شد، هنوز در کار نیست اما بیانگر شکوفه‌های یک طلوع بهاری جدید هم نیستند. بدین ترتیب باید منتظر ماند و مشاهده کرد که شرایط در روزهای آتی برای حمل‌ونقل کانتینر که نمی‌تواند در مقابل افزایش ظرفیت با تحویل کشتی‌های جدید مقاومت کند، چگونه رقم خواهد خورد.

چالش‌های ناوگان کانتینری در جهان

در سال ۲۰۲۴ میلادی، بازار حمل کانتینری شاهد تقویت چشمگیری بود. حجم تجارت کانتینری با رشد سالانه ۴۰۵ درصدی برحسب TEU و همچنین افزایش ۱۸درصدی در TEU–مایل روبه‌رو شد. این رشد، به راحتی از افزایش ۱۰درصدی ناوگان کانتینری پیشی گرفت. نرخ کرایه حمل نیز، با وجود کاهش نسبی نسبت به اوج تابستان، همچنان در سطح بالایی قرار دارد. با این حال، انتظار می‌رود با افزایش عرضه کشتی‌ها و فشارهای فصلی، بازار در اواخر سال ۲۰۲۴ و اوایل ۲۰۲۵ میلادی با چالش‌هایی مواجه شود. در این میان،



تقاضا برای اجاره کشتی‌های کانتینری به‌طور فزاینده‌ای افزایش یافته و اپراتورها به دنبال اجاره بلندمدت کشتی‌ها هستند.

در ماه نوامبر، شاهد سفارش‌های قابل توجهی برای ساخت کشتی‌های کانتینری بودیم. ۵۰هزار TEU سفارش داده شد که بخش عمده آن توسط شرکت‌های Lloyd-Hapag و مرسک صورت گرفت. قیمت کشتی‌های نو نیز همچنان در سطح بالایی قرار دارد. شاخص قیمت کشتی کانتینری نو در سطح ۱۸ (واحد باقی ماند. همچنین، بازار اجاره کشتی‌های کانتینری در ماه نوامبر به دلیل بحران دریای سرخ، رونق داشت و نرخ‌های اجاره زمانی افزایش یافت. شاخص نرخ اجاره زمانی کلارکسون با ۷درصد افزایش نسبت به ابتدای نوامبر، با ۱۷۷واحد رسید. در این میان، کشتی‌های فیدر با نرخ‌های بالاتر و دوره‌های طولانی‌تر اجاره شدند. نرخ اجاره کشتی‌های بزرگ نیز به‌طور قابل توجهی افزایش یافته است.

بازار حمل‌ونقل دریایی در پایان سال ۲۰۲۴ میلادی با تحولات مختلفی روبه‌رو بوده است. در حالی‌که بخش کانتینری با رشد قابل توجهی مواجه بوده، بخش فله‌بر با چالش‌هایی روبه‌رو شده است. ادامه اختلالات دریای سرخ و همچنین تأثیرات سیاسی و اقتصادی انتخابات آمریکا، می‌تواند در سال ۲۰۲۵ میلادی نیز بر این بازارها تأثیرگذار باشد. کارشناسان معتقدند باید اشاره کرد مشخص نیست که افزایش نرخ‌های خطوط کشتیرانی برتر در پنج‌سال گذشته ممکن است آن‌ها را از باد

قابل توجهی قوی بوده است. این مسئله تا حدی به جابه‌جایی محموله‌ها قبل از حمله احتمالی بندردی در ژانویه و پیش از افزایش تعرفه‌های دولت ترامپ مربوط می‌شود. پیش‌بینی می‌شود که سطح رشد تجاری که در سال ۲۰۲۴ میلادی شاهد بودیم و در کل حدود ۶ درصد سالانه بود، بعید است که در سال ۲۰۲۵ میلادی حفظ شود؛ بنابراین همان‌طور که اشاره شد، این اختلالات در حال حاضر نرخ حمل‌ونقل را نسبتاً بالا نگه می‌دارد. ن‌گفته نماند که تعرفه ۲۵درصدی اعلام‌شده بر کالاهای چینی کانادایی و مکزیک‌ی برای حمل‌ونقل کانتینری چندان بر تبط نخواهد بود، در حالی‌که افزایش ۱۰درصدی تعرفه‌ها بر کالاهای چینی ممکن است آن‌طور که برخی انتظار دارند، پیامد داشته باشد.

از طرف دیگر گستره‌های آبی در واقع به عنوان یکی از عناصر قدرت سیاسی و ظرفیت‌های رشد اقتصادی ایران محسوب می‌شود به همین جهت کشورمان همواره به عنوان قدرت تأثیرگذار در جهان مطرح بوده‌است و اکنون این نقش می‌تواند با برنامه‌ریزی و طرح‌های نوظهور و روزآمد تقویت شود. توسعه دریامحور و اقتصاد دریا که اخیراً بیش از پیش مورد توجه قرار گرفته که تعریف اقتصاد دریامحور در ادبیات جهانی عموماً با عنوان اقتصاد آبی یا Blue Economy از آن یاد می‌شود به معنای استفاده پایدار از ظرفیت منابع و گستره‌های آبی اعم از اقیانوس‌ها، دریاها، دریاچه‌ها و جزایر برای رشد اقتصادی، بهبود وضعیت معیشت و ایجاد اشتغال و در نهایت افزایش تولید ناخالص داخلی تعریف می‌شود.

بدون شرح



عکس: اصغر بشارتی