

گفتگوی جالب با میلیاردر دبی که برخی از گرانترین پلاک های دنیا را خریده است

بالوبندر سینگ صحنی، میلیاردر مستقر در دبی، معروف به ابو صباح، به دلیل علاقه اش به اتومبیل های فوق لوکس و پلاک های عجیب و غریب مشهور است. او در سال ۲۰۱۶ زمانی که پلاک خودروی ۵۰'۵'۵ را با قیمت حیرت انگیز ۳۳ میلیون درهم خرید، توجه رسانه ها را به خود جلب کرد.

ابو صباح، که رئیس گروه RSG است، گفت که مجموع تعداد پلاک های VIP متعددی که از دبی و ابوظبی در اختیار دارد، بسیار بیشتر از ارزش رولزرویس ها و سایر وسایل نقلیه درجه یک او در کلکسیون خود است.

من ده ها پلاک ماشین VIP دارم، اما نمی خواهم فاش کنم. من هم پلاک دبی ۵ دارم و هم ابوظبی ۵. اینها گران ترین پلاک هایی هستند که دارم. همه پلاک های من خیلی بیشتر از ۱۰۰ میلیون درهم هستند و کل هزینه پلاک های VIP از ارزش ماشین های من بیشتر است. من به لطف خدا و دعای مادرم تعداد دقیق ماشین ها را نمی دانم.

او همچنین فاش کرد که "دبی ۵" همچنان پلاک شماره مورد علاقه او است که اغلب هنگام گشت و گذار در شهر از آن استفاده می کند.

چرا میلیون ها دلار برای پلاک های VIP خرج می کنید؟

او پاسخ می دهد: «وقتی به دبی آمدم، ماشین های رولزرویس زیادی داشتم، اما بعد متوجه شدم که هر خانه ای یک رول رویس دارد. اگر من دو تا داشته باشم، آنها سه تا دارند. داستان اعداد از سال ۲۰۰۶ شروع شد، زمانی که من به یک هتل فوق لوکس رفتم و آن ها به من اجازه ورود ندادند. آنها پرسیدند: "آیا شما رزرو دارید یا اینجا می مانید." گفتفم من فقط برای بازدید از هتل آمده ام. گفتند بدون رزرو نمی توانید وارد شوید مگر اینکه پلاک ۲ رقمی داشته باشید. بنابراین من به حراج رفتم و ۳ عدد پلاک را به قیمت ۸/۲ [میلیون] درهم خریدم.»

مرده شماره ها

ابوصباح عدد ۹ و رنگ آبی را نماد خوش شانس می داند. من بیشتر با خودکار آبی امضا می کنم. او می گوید که هیچ قلم سیاهی در دفتر من وجود ندارد.

ابوصباح همیشه شیفته اعداد بود. او قبل از انتقال به دبی در سال ۲۰۰۶ در کویت اقامت داشت. بیش از دو دهه پیش، او با به دست آوردن گرانترین شماره تلفن همراه در این کشور به قیمت ۶۰۰ هزار درهم، سر و صدایی در سراسر کویت به راه انداخت. او روابط نزدیک با خانواده سلطنتی کویت نیز داشت.

اشتیاق برای پول

برنامه روزانه ابوصباح معمولاً از ساعت ۶ صبح شروع می شود، زمانی که او روز را با یک ساعت پیاده روی صبحگاهی آغاز می کند. او سپس قبل از رفتن به دفتر مرکزی از سیاست های مختلف پروژه خود بازدید می کند. او همچنین در طول روز، قبل از بازگشت به خانه، جلساتی را در ادارات دولتی برنامه ریزی می کند. تعاملات او با شرکای تجاری اغلب تا اواخر وقت و تا نیمه شب ادامه دارد.

این میلیاردر به طور قابل توجهی از مسائل سیاسی دوری می کند و ترجیح می دهد فقط در مورد موضوعاتی صحبت کند که شور و شوق او را برمی انگیزد. او به دلیل پایداری و ثبات خود در میان همسالانش شهرت پیدا کرده است، و عاقلانه انرژی خود را برای چیزهایی که خسته کننده و منفی می داند هدر نمی دهد.

میلیاردر فقط یک علاقه دارد. او می گوید: «علاقه من پول درآوردن است»



گروه دریانوردی –محمدرحیمی –شاید شما هم این عبارت مشهور «کشتی در بندر، امنیت دارد، ولی برای این ساخته

نشده است» را شنیده باشید، اما این عبارت تنها برای کشتی ها نیست! چرا که کشتی به خودی خود به دریا نمی رود و نیازمند حضور نیروی انسانی برای هدایت، راهبری و نگهداری خود است. وقتی یک دریانورد هم در کنار خانواده خود است، هم در امنیت و آرامش حداکثری است، اما دریانورد هم باید دل از این آرامش و امنیت برکند و رهسپار دریا و امواج آن شود.

در هم کلامی با یک پیشکسوت دریایی که عمری را در دل دریا گذرانده است، حرف ها هرچند که بر بال امواج صوتی به گوش می رسند، اما چون صدای امواج دریا پر از تلاطم و تجربه است. عطر دریایی کلام، شما را با شخصی دنیا دیده مواجه می کند، سختی و صعوبت شرایط کار، گره بر جریان کلام می اندازد، اما به سان عبور یک کشتی پهن پیکر بر بستر دریا، بی خدشه و خش است. در فرصت گفت و گوی روزنامه دریایی اقتصادسرآمد که با کاپیتان رضا پورطالبی پیش آمد، از دریانوردی و مسائل آن صحبت شد که در ادامه به آن می پردازیم:

اقتصادسرآمد: ضمن تبریک محضر شما، درباره سابقه و تخصص خودتان بفرمایید؟

کاپیتان پورطالبی: اولین سفر دریایی ام را در سال ۱۳۹۵ به عنوان دانشجوی شروع کردم و چهار سال دوران دانشجوی را گذراندم و از سال ۱۳۷۰ به عنوان افسر ناوبر کشتی های نفت کش شروع به کار کردم و بعد از آن به عنوان دریانورد بر روی کشتی های به صورت مرتب کار کردم و از سال ۱۳۸۱ تاکنون به مدت ۲۲ سال هم به عنوان فرمانده کشتی های نفت کش مشغول به کار هستم.

در واقع در دانشکده دریانوردی جابهار، کارشناسی مهندسی عرشه را گذراندم و مهندسین عرشه کار ناوبری و هدایت کشتی های تجاری شامل کشتی های کالابر، نفت کش، کانترینر، فله بر و ... را برعهده دارند.

اقتصاد سرآمد: دلایل انتخاب شما به عنوان پیشکسوت نمونه چه مواردی بوده است؟

کاپیتان پورطالبی: در واقع مورد لطف دوستان واقع شدم. من خودم را نمونه نمی دانم. همکاری هستند که بدون ادعا و خالصانه در حال کار هستند و سال های سال در این وضعیت تحریم مشغول کار هستند و آنها شایستگی این انتخاب را دارند. احتمال می دهم به دلیل نزدیک بودن به بازنشستگی ام، لقب پیشکسوت و نمونه بودن عایدم شده باشد.

اقتصاد سرآمد: شما در سخنان خود، اشاره کوتاه و ضمنی به شرایط سخت کاری دریانوردی داشتید، این در حالی است که بیشتر مردم دریا را تنها با ساحل و تفریحات ساحلی و یا تفریحات در جزایر می شناسند، تجربیات و خاطرات شما از سختی های کار در دریا چیست و چگونه باید آنها را پشت سر گذاشت؟

کاپیتان پورطالبی: در کشور ما افراد زیادی هستند که شغل دریانوردی را –فارغ از نیروی دریایی – خوب نمی شناسند؛ هرچند بعد از حادثه ای که برای کشتی سانچی به وجود آمد، مقدار آشنایی با این شغل در بین مردم بیشتر شده است. دریا سختی ها و مصائب خودش را دارد. علت انتخاب این شغل از سوی من به خاطر روحیه ماجراجویی خودم بوده است. دلم می خواست که دنیا را ببینم، اما پول کافی برای این کار را نداشتم و طی تحقیق متوجه این رشته تحصیلی و شغل متعاقب آن شدم که این فرصت را برای من پیش آورد که علاقه ام به دریا و جهانگردی تأمین شود.

اما تا زمانی که مجرد بودم، از شغل دریانوردی واقعاً لذت می بردم. موقعیت کاری ما به این شکل بوده است که چهار ماه را در دریا می گذرانیم و بعد از آن دو ماه کامل مرخصی می باشیم. من بیشتر بر روی کشتی های نفت کش و مقداری را هم بر روی کشتی های تجاری مشغول بودم و در آن چهارماه هر جا که کشتی ما محموله خودش را می برد، ما هم در زمان آن چهارماه، همراه با کشتی ممکن بود که چند کشور خارجی را برویم. این گونه مسافرت برای جوانی که هنوز ازدواج نکرده، خیلی هم لذت بخش است. اما مشکلات از زمانی شروع می شود که یک دریانورد ازدواج می کند و تنها گذاشتن خانواده برای ۴ ماه بسیار سخت می باشد.

یکی از مشکلات مربوط به ازدواجهم، به دلیل ناآشنایی خانواده ها با این شغل و دوره های دوری از خانواده، با خواستگاری ام مخالفت می کردند و در نهایت

کاپیتان پورطالبی، پیشکسوت نمونه دریایی نفتکش

به «اقتصادسرآمد» می گوید:

بخش اول

دریانوردی مانند گذشته جذاب نیست!

در کشورمان شغل دریانوردی را خوب نمی شناسند!

کند سراغ روان درمانگر بروند.

ای از آن کشور که کارهای مربوطه را انجام می داد، به من گفت که متأسفانه نمی توانم پیاده شوم! وقتی دلیل را پرسیدم گفت به دلیل ایرانی بودنم اجازه پیاده شدن ندارم! ایتالیا که یک خود مهد مافیاست، من دریانورد را به دلیل تحریم بودن کشور اجازه پیاده شدن نمی داد. من اعتراض کردم که من تروریست نیستم یک دریانورد ساده ام که مأموریت خودم را انجام دادم و الان می خواهم پیش خانواده ام بروم. کار بالا گرفت و از تهران با آنجا تماس گرفتند و حتی از سفارت تماس گرفتند که این ناخدای کشتی ماست که خودش تحریم نیست. در نهایت گفتند تنها در یک صورت می توانید پیاده شوید که ما کشتی شما را گروگان نگه می داریم تا شما با یک ماشینی که به دنبال شما می آید به فرودگاه بروید و بعد از ترک خاک ایتالیا اجازه رفتن به کشتی را می دهم.

خاطره دیگری که با این موضوع در خاطر دارم مربوط به سفرم به کشور چین است. اگر به کشور چین از طریق هواپیما از طرف اقیانوس آرام در دریای زرد وارد شوید در ساحل شرقی این کشور، مخازن سفید رنگ مانند قارچ به تعداد بسیار زیاد ردیف شده است

که نفت ایران در این مخازن دپو می شود، باقیمت پایین تر از بازار و حتی پول آن هم به خاطر شرایط تحریم گرفته نمی شود. حدود سه یا چهار سال یک سفر به بندر نینگپو چین داشتم، بعد از اتمام کارم، یک ناخدای جدید کشتی را از من تحویل گرفت. به خاطر اینکه از صبح آن روز درگیر کار بودم، فرصت نشد که ناهار بخورم. وقتی به فرودگاه برای برگشت به ایران آمدم، به خاطر فرصت زمانی که تا پرواز داشتم، برای رفع گرسنگی به یکی از کافه های فرودگاه رفتم و یک قهوه سفارش دادم و در موقع پرداخت فروشنده از قبول دلار امتناع کرد و به من گفت که پولم را در صرافی فرودگاه تبدیل کنم. با مراجعه با صرافی فرودگاه، برای تبدیل ارز، از من گذرنامه خواسته شد و با ارائه گذرنامه ایرانی از تبدیل پول به دلیل ایرانی بودنم سر باز زده شد و من به اعتراض گفتم که من ایرانی همین امروز دو میلیون به بشکه نفت برای کشور شما آوردم بدون اینکه پولی به کشور من بدهید و از تبدیل یک اسکناس ۲۰ دلاری که بتوانم با آن چیزی بخورم هم امتناع می کنید؟

حالا ببینم من به عنوان یک دریانورد ارشد که چنین مشکلی را دارم که در جاهای مختلف این گونه مورد بی مهری و بی احترامی واقع شدم، برای ملوانی که بعد از یک سفر طولانی و خسته و کوفته نفت این مملکت را تحویل داده اما نمی تواند پایش را در خشکی آن کشور بگذارد. البته در برخی از بنادر چین این مشکل را حل کردند.

در حال حاضر اگر از کسی پرسید برای چه می خواهی دریانورد شوی؟ مطمئناً دیگر نمی تواند جهانگردی را دلیل بیاورد، چرا که دیگر جایی راهش نمی دهند. کشتی های خیلی وقت است که به اروپا نرفتند. خودم حدود ۵۰ سالی است که دیگر به اروپا نرفتم. تنها کسانی الان برای دریانوردی می آیند برای مسائل اقتصادی و فرار از سربازی است. جوانان می داندن با توجه قراردادهای پنج ساله و درآمدشای دریانوردی می توانند مقداری اندوخته مالی داشته باشند و بعد از آن هم دریانوردی را ترک می کنند.

اقتصاد سرآمد: حتماً اوقات خوشی را هم در دریا سپری کرده اید.

کاپیتان پورطالبی: البته که داشتم؛ بد نیست یک خاطره خوب هم برای شما تعریف کنم. راستش را بخواهید در وسط اقیانوس، انسان وجود خدا رو خیلی به خودش نزدیکتر احساس می کند. در یکی از سفرها که محموله کشتی رو به کشور فرانسه برده و در حال برگشت از طریق دریای مدیترانه بودیم، قرار بود برای پرسنل، روی قایق نجات کشتی، یک برنامه آموزشی داشته باشیم. بعد از پایان کار، متأسفانه برای یکی از پرسنل کشتی، هنگام پایین آمدن از قایق نجات حادثه ای اتفاق افتاد که منجر به در رفتن کتف وی شد.

بابررسی موقعیت مکانی و سرعتی که کشتی ما داشت، دریافتم که با نزدیکترین خشکی ۱۶ ساعت فاصله داریم تا بتوان وی را به بیمارستان رساند. لازم به ذکر است که بر روی کشتنی های ما پزشک وجود ندارد؛ زیرا طبق قوانین بین المللی دریایی، کشتی های دارای ۵۰ نفر پرسنل و بیشتر، باید پزشک داشته باشند. حال آن که نفرات کشتنی های نفت کش معمولاً ۳۰ نفر هستند. فرد مصدوم از شدت درد فریاد می زد. من هم به عنوان ناخدای کشتی باید فوراً کاری را انجام می دادم و در حالی که در دل خالصانه و مستأصل از خدا کمک می خواستم، روشی برای جا انداختن کتف در رفته به ذهنم رسید که قبلاً در یکی از کتاب های کمک های اولیه برای فرماندهان، خواننده بودم. با توکل بر خدا، دست به کار شدم، در حالی که ملوان آسیب دیده از درد به خود می پیچید و فریادش به آسمان بلند بود روش را پیاده کردم و در عین ناباوری، کتف در رفته جا افتاد و درد شدید آن جوان، در یک لحظه محو شد و در این لحظه اشک در چشمان من و پرسنل کشتی که شاهد این ماجرا بودند، جمع شد و خدا را شکر کردیم که توانستیم آن ملوان بیپنا را از درد کنیدن، نجات دهیم.