



بخش نوزدهم

نقطه آغاز حمله به ایران، آبادان بود. کشتی رزمی استرالیایی «یارا ۲» که در اختیار انگلیسی ها بود، در ساعت ۸:۴ دقیقه صبح ناگهان به روی ناو ببر ایران آتش گشود و آن را غرق کرد. دقایقی بعد در ساعت ۱۵:۴ دقیقه صبح کشتی استرالیایی «کانیمپلا» در بندر شاپور (بندر امام خمینی امروز)، ناو پلنگ ایرانی را هدف گرفت و نیروهایش را در این بندر پیاده کرد. عملیات دریایی با ناوگان سلطنتی بریتانیا و نیروی دریایی استرالیا پیش رفت و عملیات زمینی با سربازان مستقر در عراق، لشکر هشتم پیاده نظام هندی از بصره به سمت خرمشهر آمدند و لشکر دهم پیاده نظام هند هم از خاتقین عراق به طرف کرمانشاه حرکت کردند. نیروی هوایی بریتانیا هم بمباران شهرها و مناطق نظامی را شروع کرده بود (ظهوری، ۱۴۰۰).

در شمال ایران و دریای مازندران، نیروی دریایی شوروی با هشت فروند رزم ناو، ناوگان کوچک نیروی دریایی ایران را موردتهاجم قرار داد (گروه مؤلفان دافوس آجا، ۱۳۹۱: ۳۷). در شمال ایران، جنگ در چند جبهه شروع شد. لشکرها۴۴، ۴۷ و ۵۳ شوروی همراه با ناوگان دریایی این کشور به خراسان، گرگان، گیلان و آذربایجان هجوم آورد و بسبب افتکن هایشان شهرهای بی دفاع را بمباران کرد. نخستین نبرد زمینی ایران و شوروی در جلفا آغاز شد. نیروهای ارتش ۴۷ شوروی که قصد عبور از این پل مرزی را داشتند، ناگهان با شلیک سربازان ایرانی متوقف شدند. شوروی ها که پل را برای عبور لازم دارند، نمی خواهند از تویخانه استفاده کنند؛ اما تیراندازی ها ایرانی ها پیشروی آن ها را متوقف کرد. این تیراندازی تنها توسط سه سرباز مرزبان انجام می شد؛ سر جوخه مصیب ملک محمدی، سرباز و طیفه عبدالله شهربازی و سرباز و طیفه سید محمد راییه هاشمی (ظهوری، ۱۴۰۰).

هم زمان با سوم شهریور ۱۳۲۰، «قرارگاه کل ارتشتاران فرماندهی» برای فرمانده و کنترل و هدایت نیروها در برابر متفقین تشکیل شد؛ البته این قرارگاه فقط ۵ روز دوام داشت و در هشتم شهریور منحل شد.

برای هرکدام از نیروها در این قرارگاه دایره ای مرتبط و فردی مسئول در نظر گرفته شده بود. به عنوان مثال رئیس وقت ستاد نیروی هوایی مسئولیت دایره نیروی هوایی را برعهده داشت. البته هیچ کنترلی بر سازمان اژه مپاشیده نیروی هوایی وجود نداشت و مقاومت ها به صورت خودجوش بود.

اولین تجاوز هوایی به کشور توسط انگلیسی ها با شش فروند هواپیمای دمو توره به پرواز درآمده از عراق در جنوب آغاز شد. اولین تجاوز هوایی در شمال کشور هم توسط هواپیمای روسی با بمباران تبریز و اطراف آن انجام شد.

نیروهای آمریکایی نیز اندکی بعد، از طریق مرزهای غربی وارد ایران شدند. هم زمان هواپیماهای دولت های یادشده اقدام به بمباران بندرها و مراکز نظامی ایران کردند. نیروی دریایی جسون ایران نیز در شمال و جنوب مورد هجوم هواپیمها و رزم ناوهای مجهز متفقین قرار گرفتند. زمامداران و سیاستمداران وقت کشور به علت عدم کفایت و درایت سیاسی نتوانستند به موقع تصمیم شایسته ای اتخاذ کنند و از سوی دیگر فرماندهان بلندپایه نظامی نیز که در اثر نوع حکومت استبدادی قابلیت انعطاف و توانایی های خود را از دست داده بودند، قادر به تصمیم سازی و تصمیم گیری نشده و نهایتاً دولت وقت ایران با صدور دستور عدم مقاومت به نبروهای مسلح، درواقع به نیروهای مهاجم اجازه داد تا به راحتی وارد خاک ایران شوند. از سوم شهریور تا روزی که ترک مخاصمه اعلام شد، هرروز هواپیماهای روسی و انگلیسی برای پخش اوراق تبلیغاتی و ایجاد رعب و وحشت و بمباران مناطق مختلف شمال و جنوب ایران، آسمان ایران را مورد تجاوز قراردادند. در روزهای اول، مقاومت های فردی و سازمان نیافته در شمال و جنوب منجر به خساراتی به نیروهای مهاجمین شد، از جمله می توان به ساقط شدن هواپیمای شوروی سابق در تبریز توسط پدافند هوایی، درگیری هواپیماهای فرودگاه قلمر مرغی با هواپیمای مهاجمین و ... اشاره کرد؛ اما در نهایت ارتش ایران به دلیل تدابیر نادرست فرماندهان، فاقد کارایی لازم بود و فرمان ترک مقاومت و منع استعمال اسلحه را دریافت کردند.

ادامه دارد...



و ... اقدام به جذب نیرو می کنند و دانش آموزان این هنرستان ها بعد از اخذ دیپلم در اولویت به کارگیری و جذب در حوزه های مختلف قرار دارند. به اعتقاد کارشناسان، راه اندازی چنین هنرستان هایی در استان های ساحلی کشور می تواند گام مؤثری در تحقق منویات مقام معظم رهبری مبنی بر توسعه اقتصاد دریامحور نیز باشد.

به کارگیری دانش آموزان هنرستان های دریایی تا ۵ سال آینده

مهرماه گذشته بود که مدیرعامل مؤسسه خیریه راهبر دانش دریا گفت: امیدواریم تا پنج سال آینده فارغ التحصیلان هنرستان های دریایی در ارگان های مربوطه مشغول به کار شوند. کاپیتان فرشاد حائری آن زمان و در نشست اعضای تفاهم نامه تجهیز هنرستان های جوار دریا هر مزگان اظهار کرد: برنامه اصلی این موسسه، توانمندسازی هنرستان های دریایی است. وی گفت: تبدیل دانش به مهارت با کیفیت و در نهایت اشتغالزایی هنرآموزان از اهداف این موسسه است. مدیرعامل موسسه خیریه راهبر دانش دریا افزود: با آموزش این هنرآموزان کمبود نیروی متخصص در صنایع کشور برطرف می شود. حائری گفت: طبق ارزیابی های صورت گرفته از هنرستان های دریایی کشور ۹۰ درصد کارگاهها تجهیز شده اند. این فرمانده کشتی های اقیانوس پیمای مدیرعامل موسسه خیریه راهبر دانش دریا افزود: برای افزایش دانش هنرآموزان سه دوره در تهران برگزار شده است. حائری افزود: تمام مراجع و کتب بین المللی دریانوردی برای هنرآموزان تهیه شده و در حال ارسال است و در مرحله بعد برای هنرستان های دریایی گواهینامه استاندارد بین المللی دریافت می شود. وی گفت: امیدواریم تا پنج سال آینده فارغ التحصیلان هنرستان های دریایی در ارگان های مربوطه مشغول به کار شوند.

برنامه ریزی برای توانمندسازی هنرستان های دریایی

آبان ماه امسال نیز تفاهم نامه توانمندسازی هنرستان های دریایی استان هرمزگان با هدف ارتقای آموزش های مهارتی بین اداره کل آموزش و پرورش استان هرمزگان و موسسه راهبر دانش دریا امضا شد. در مراسم اعضای این تفاهم نامه اعلام شد که با توجه به توسعه کمی، اکنون استان هرمزگان به دنبال تحقق اهداف کیفی است. اعضای این تفاهم نامه یکی از این اقداماتی است که با تجهیز و به روزرسانی هنرستان های دریایی، فارغ التحصیلان این رشته ها به شایستگی های بالاتری برای ورود به بازار کار دست خواهند یافت. براساس برخی گزارش های منتشرشده، استان هرمزگان موفق شده است سهم ۵۵ درصدی خود را در توسعه آموزش های فنی و حرفه ای محقق کند و یکی از اهداف اصلی این تفاهم نامه، تجهیز هنرستان ها و توانمندسازی نیروی انسانی در این حوزه است. باید در خاطر داشت که اولویت اصلی سال تحصیلی جدید، استانداردسازی آموزش های فنی و حرفه ای در هنرستان های دریایی استان است. همچنین اعلام شد که هدف اصلی این تفاهم نامه، ارتقای تسوان کارآفرینی و بهره مندی حداکثری هنرجویان از امکانات و آموزش های باکیفیت است.

برنامه ریزی برای توسعه هنرستان های دریایی

از طرف دیگر روزهای پایانی آذرماه سال جاری نیز با هدف ایجاد همکاری دوسویه در توسعه و ارتقای کیفیت

آموزش های رشته های دریایی در هنرستان ها، گروه ادمیرال حامی هنرستان های دریایی شد. آن زمان در محل هنرستان دریایی شهر چابهار تفاهم نامه ای با حضور حسن بروشکی مدیرکل آموزش و پرورش سیستان و بلوچستان و فرشاد حائری، مدیرعامل موسسه راهبر دانش دریا به امضا رسید. در این تفاهم نامه موسسه راهبر دانش دریا به عنوان بازوی آموزشی گروه ادمیرال در ادامه پروژه طرح دریانورد متعهد شد در مسیر توسعه و ارتقای کیفیت آموزش رشته های مکانیک موتورهای دریایی و ناوبری، تجهیز کارگاه های هنرستان ها، توانمندسازی هنرآموزان با برگزاری کارگاه های آموزشی، ارائه مشاوره به عوامل اجرایی هنرستان ها برای دریافت استاندارد ایزو و جذب هنرجویان در مجموعه های بنادر و کشتیرانی فعالیت کند. همچنین موسسه راهبر دانش دریا در نظر دارد با اهدای دستگاه شبیه ساز سیمولاتور ناوبری به هریک از استان های دارای هنرستان های دریایی در مسیر توسعه مهارت آموزی در بین هنرآموزان نقش آفرینی کند. گروه ادمیرال همواره با تعهد به توسعه پایدار در سرتاسر کشور، پروژه های مسئولیت های اجتماعی خویش را اجرایی می کند.

فارغ التحصیلی سالانه ۷۰۰ دانش آموز دریانورد در کشور

در بند سیاست های کلی نظام با محوریت دریامحور، ابلاغی از سوی مقام معظم رهبری، تامین سرمایه نیروی انسانی و مدیریت کارآمد تأکید شده است. البته حوزه دریایی بسیار گسترده بوده و مشاغل متعددی را شامل می شود. فروردین ماه سال جاری بود که برخی مسئولان سازمان بنادر و دریانوردی کشور اعلام کردند که هنرستان های مختلفی در حوزه علوم دریایی در کشور فعالیت رسمی دارند. آن زمان اعلام شد که هنرستان های علوم دریایی به علاقه مندان به این رشته ها، دیپلم دریانوردی اعطا می کنند و ظرفیت خوبی هستند برای اینکه نیروی انسانی مناسب در این زمینه تربیت شود و سالانه ۷۰۰ دانش آموز دریانورد فارغ التحصیل می شوند.

تخصص های نیروی انسانی متعددی برای حوزه دریا مورد نیاز است؛ از سکوهای دریایی گرفته تا شناورهای دریایی و آموزش و تربیت دریانوردان شایسته و ماهر برای راهبری کشتی های اقیانوس پیمای بیش از ۳ هزار تن و حتی کشتی های سبک. سازمان بنادر و دریانوردی در این زمینه برنامه های مهمی را در دستور کار دارد. همچنین رسالت اصلی سازمان بنادر در بحث تربیت نیروی انسانی، بیشتر متمرکز بر تربیت و آموزش دریانوردان است، اما از حوزه های دیگر نیز غافل نشده است به همین دلیل به وزارتخانه های متعددی مانند وزارت آموزش و پرورش و علوم و تحقیقات مراجعه شده و هنرستان های علوم دریایی ایجاد شده است.

هنرستان های دریانوردی دروس و آموزش های خود را در هماهنگی با سازمان بنادر و دریانوردی با کنوانسیون های بین المللی مطبق کرده و فارغ التحصیلان این هنرستان ها علمای کار خود را در کشتی های زیر ۵۰۰ تن آغاز و پس از آن مسیر ارتقاراطی کرده و در کشتی های بالای ۵۰۰ تن و حتی کشتی های اقیانوس پیمای فعالیت می کنند.

افزایش ظرفیت پذیرش هنرستان های دریایی

همه صاحب نظران و دست اندرکاران حوزه دریا معتقدند که در شرایط فعلی باید سسن ورود به دریا کاهش یابد و

«رشد صنعت کشتیرانی» تحت تأثیر مقوله آموزش

«روزنامه دریایی سرآمد» گزارش می دهد

تربیت نیروی متخصص با محوریت هنرستان های دریایی

برنامه ریزی برای توانمندسازی هنرستان های دریایی

یکی از مهم ترین راه های اجراییی کردن این مقوله آموزش رسمی دوره متوسطه است. از طرف دیگر در حال حاضر در استان های سواحل نیلگون خلیج همیشه فارس و دریای خزر مجموعاً ۱۳ هنرستان وجود دارد که از بین دانش آموزان مستعد و علاقه مند، بیش از ۱۲۰۰ هنرجو را در دو پایه تحصیلی در رشته های گوناگون پذیرش کرده اند و در سال تحصیلی آینده این رقم نزدیک به ۱۸۰۰ هنرجو در سه پایه پیش بینی می شود. جمهوری اسلامی ایران با توجه به سابقه خوب گذشته، راه نه چندان زیادی را در پیش دارد. یکی از شاخص های مهمی که در این فرآیند تأثیر دارد، انتخاب هنرجویان ورودی است که به لحاظ جسمی و استعدادسنجی به درستی به این رشته هدایت شوند. در این زمینه نظام جامع هدایت تحصیلی جایگاه ویژه ای دارد و نیازمند بررسی و مذاقه بیشتر خاص این رشته هاست. همچنین با توجه به بین المللی بودن این رشته و فرصت کار در آب های بین المللی و ارتباط با کارکنان خارجی در داخل، فراگرفتن زبان خارجی در طول دوره تحصیلی یکی از ملزومات است که هنرجویان و خانواده های آنان باید به درستی نسبت به آن اشراق و توجه داشته باشند.

چنانچه جمهوری اسلامی ایران بتواند استاندارد های بین المللی و ملی را در هنرستان های علوم و فنون دریایی پیاده کند و نام این هنرستان ها در لیست فهرست مراکز معتبر سازمان بین المللی دریایی قرار گیرد، برگ زرین دیگری به افتخارات جمهوری اسلامی ایران در عرصه بین المللی افزوده خواهد شد. کارشناسان می گویند که در حال حاضر این امیدواری وجود دارد تا با همکاری دستگاه های متولی و ذی ربط و اجرای این طرح، ساختاری منسجم برای توانمندسازی و ارتقای سطح آموزشی و کیفی هنرستان های علوم و فنون دریایی شاخه فنی و حرفه ای کشور ایجاد شود و با توجه به تغییر نظام آموزشی و رویکرد «شایستگی محوری» با به روزترین استانداردهای ملی و بین المللی و نیاز ذی نفعان دریایی کشور انطباق پیدا کنند.

ضرورت آموزش دانش دریادر کشور

آموزش دریایی در کشور و از ابتدای شکل گیری به شکل امروزی بسا فراوانتجیب های زیادی همراه بوده است، به گونه ای که قبل از پیروزی انقلاب اسلامی اعزام دانشجویان دریایی به خارج مناسب ترین و بهترین راه ممکن برای تربیت نیروی انسانی دریانورد بود، اما پس از پیروزی انقلاب اسلامی این نوع آموزش وارد مرحله جدیدی شد به طوری که با همکاری وزارت علوم، تحقیقات و فناوری، جذب و تربیت نیروی متخصص دریایی آغاز شد.

رشد صنعت کشتیرانی، نیاز به آموزش دریانورد را تحت تأثیر قرار می دهد. طی سال های گذشته آموزش دریانورد جهت کشتی های تجاری از نظر کمی و کیفی رشد بسیار خوبی در کشور داشته است و در مقایسه با ۳۰ سال پیش که حدود ۹۰ درصد دریانوردان را اتباع خارجی و تنها ۱۰ درصد را دریانوردان ایرانی تشکیل می دادند، در حال حاضر حدود ۵۵ درصد دریانوردان ناوگان تجاری، ایرانی هستند. سطح علمی دریانوردان ایرانی در حال حاضر از استانداردهای لازم برخوردار است و با توجه به بازار کار بسیار خوب رشته دریانوردی در کشور و منطقه، دریانوردان ایرانی بلافاصله پس از کسب مدارک بین المللی جذب بازار کار می شوند. در حقیقت رشته دریانوردی از جمله رشته هایی است که فارغ التحصیل بیکار ندارد که همین موضوع جذابیت رشته دریانوردی را بیشتر می کند.

بدون شرح

قاب دوربین



عکس: اصغر بشارتی

بدون شرح...



فریاد عریزی - اقتصاد سرآمد