

انسان‌ها برای زیستن در کنار یک دیگر با گذر زمان صنایع و مشاغل گوناگون را ابداع کردند تا به نیازهای خود پاسخ دهند و زندگی بهتری داشته باشند. یکی از این صنایع صنعت کشتی‌رانی و مشاغل مربوط به آن است که تا حدودی به فراموشی سپرده شده است، در مورد معرفی و نحوه‌ی ورود به مشاغل این صنعت با دو تن از مسئولان سازمان کشتی‌رانی به گفت‌وگو نشستیم.

سازمان کشتی‌رانی جمهوری اسلامی ایران و مؤسسه‌ی آموزشی آن

اشتغال به کار ۵۰۰۰ دریانورد مجرب در گروه کشتی‌رانی جمهوری اسلامی ایران در کنار ۱۰۰۰ نفر پرسنل کارآمد در بخش خشکی موجب حمل بیش از ۲۲ میلیون تن کالا در سال می‌شود.

شبکه‌ی بین‌المللی گروه کشتی‌رانی جمهوری اسلامی ایران در قالب سه دفتر منطقه‌ای در اروپا، خاور دور، خاورمیانه و ۱۰ دفتر مستقل در کشورهای ایتالیا، انگلیس، آلمان، چین، سنگاپور، ژاپن، کره‌ی جنوبی، لیبی، هنگ کنگ، مالتا و بیش از ۱۱۰ نمایندگی معتبر در سراسر جهان عهده‌دار ارائه‌ی تسهیلات و خدمات مورد نیاز صاحبان محترم کالا است.

مؤسسه‌ی آموزشی کشتی‌رانی جمهوری اسلامی ایران اولین مؤسسه‌ی آموزشی دارنده‌ی گواهی‌نامه‌ی ایزو ۹۰۰۱ و ویرایش ۲۰۰۰ در ایران با هدف دست‌یابی و نیل به مرز خودکفایی در آموزش و تأمین نیروی متخصص در سال ۱۳۶۸ تأسیس شد. این مؤسسه، علاوه بر طراحی و برگزاری دوره‌های آموزشی تخصصی دریایی از مقدماتی تا تکمیلی که براساس کنوانسیون بین‌المللی اجرا می‌شوند، دوره‌های گوناگونی را نیز برای طیف گسترده‌ای از دست‌اندرکاران صنعت دریانوردی اعم از شاغلان در دریا و خشکی برگزار می‌کند.

دوره‌های آموزشی دریایی

- رشته‌ی عرشه: فرماندهی، افسر اولی، افسر دومی.
- رشته‌ی مهندسی موتور: سرمهندسی، مهندسی دومی، مهندس سومی.
- رشته‌ی الکترونیک و مخابرات: مهندسی الکترونیک و مخابرات (۱)، مهندسی الکترونیک و مخابرات (۲)، اپراتوری عمومی.
- شبیه‌سازها: مدیریت پل فرماندهی، آرپا و رادار (مدیریتی)، آرپا و رادار (عملیاتی)، نقشه‌های الکترونیکی دریایی، پنوماتیک مقدماتی و پیشرفته، هیدرولیک مقدماتی و پیشرفته.
- الزامی - کاربردی: مراقبت‌های پزشکی، کمک‌های اولیه‌ی پزشکی، کمک‌های اولیه‌ی مقدماتی، اطفای حریق پیشرفته، پیش‌گیری از حریق و اطفای آن، شناور بقا و قایق نجات، فنون بقا در دریا، آموزش برای مدرسان، ایمنی فردی و مسئولیت‌های اجتماعی، افسر ایمنی کشتی، افسر امنیتی شرکت.
- ملوانی: ملوانی عرشه، ملوانی موتورخانه، ملوانی عمومی، مهارت در فنون عرشه، آشپزی پیشرفته.
- علاوه بر دوره‌های دریایی، دوره‌های بندری و لجستیکی (پشتیبانی و کمک‌رسانی) و نیز دوره‌های ویژه‌ی تجارت خارجی از دیگر بخش‌های آموزشی کشتی‌رانی جمهوری اسلامی ایران است.

دریا و دریانوردی

گفت‌وگو: فاطمه واحدیان





کاپیتان علی عزتی، فوق لیسانس مدیریت دانش از دانشگاه جی.ام.یو لیورپول انگلیس و فارغ التحصیل رشته‌ی فرماندهی است. سرممیز مدیریت کیفیت جامع و نظام‌های استانداردسازی، مدیر گروه ایمنی و کیفیت دفتر امور دریایی، سرپرست دفتر تشکیلات، سیستم‌ها و روش‌ها و فرماندهی کشتی‌های تجاری از فعالیت‌های نامبرده در گذشته بوده است. وی از مرداد ماه ۸۶ تاکنون مدیریت دفتر برنامه‌ریزی راهبردی و امور بین‌الملل کشتی‌رانی جمهوری اسلامی ایران را برعهده دارد.

حرفه‌ی دریانوردی به آموزش و تجربه نیاز دارد که این دو مکمل هم دیگرند

● شما چه طور وارد این شغل شدید و چگونه به مقام کاپیتانی رسیدید؟

○ من پس از دریافت دیپلم در سال ۱۳۶۱ دانشجوی کشتی‌رانی جمهوری اسلامی شدم و به دلیل آن که آموزش دریانوردی در ایران نبود، برای ادامه‌ی تحصیل به کشور هند عازم شدم. پس از ۴ سال در سال ۱۳۶۵ مدرک افسر دومی را که اولین مدرک دریانوردی است دریافت کردم و هم‌چنین اولین مدرک شایستگی را از دانشکده دریافت کردم. من از سه‌گرایش عرشه، مهندسی و تدارکات، گرایش عرشه را انتخاب کردم و پس از گذراندن تحصیلات لازم، درجه‌ی افسر یکم و در نهایت مدرک فرماندهی کشتی را دریافت کردم. این شغل بسیار پویاست و از نادر مشاغل است که وقتی شخص وارد آن می‌شود، می‌تواند مشخص کند در چه سالی به چه حدی خواهد رسید، چون براساس استاندارد جهانی پیش می‌رود. در حالی که در مشاغل دیگر دست‌یابی به اهدافمان با برخی عوامل، که کنترل آن‌ها در اختیار ما نیست، برخورد می‌کند. حرفه‌ی دریانوردی به آموزش و تجربه نیاز دارد که این دو مکمل هم دیگرند. به همین سبب فرد علاوه بر تحصیلات دانشگاهی باید مدرک شایستگی خود را، که نشانگر میزان تجربه و تبحر وی در کار دریانوردی است، از سازمان بین‌المللی دریانوردی دریافت کند.

● یکی از بهترین خاطره‌های شما در طول خدمتتان چیست؟

○ دریا و کار روی دریا هر روزش خاطره است، اما شیرین‌ترین خاطره‌ی من در طول سال‌های خدمت، قبولی‌ام در امتحان شایستگی در بمبئی بود. هند یکی از سخت‌ترین نظام‌های آموزشی را دارد و واقعاً قبول شدن در آن، به خصوص برای ما که خارجی بودیم، دشوار است. از ۲۰۰ دانشجوی که از کلکتة و بمبئی امتحان داده بودیم ۱۲ نفر بیش‌تر پذیرفته نمی‌شدند و من فکر می‌کردم قبول نمی‌شوم، اما وقتی اسم خود را روی تابلو دیدم، برای من بسیار شادی بخش بود.

● آقای عزتی لطفاً درباره‌ی صنعت کشتی‌رانی در ایران برایمان بگویید؟

○ ایران در حال حاضر ۱۴۸ فروند کشتی با ظرفیت ۴/۸ میلیون تن دارد که ۱۳۱ فروند آن کشتی اقیانوس‌پیما با ظرفیت ۴/۷ میلیون تن dwt* است. هم‌اکنون بالغ بر ۴۲۰۰ نفر در کشتی‌رانی خدمت می‌کنند. متأسفانه حدود ۱۰ درصد از نیاز نیروی انسانی ما از خارج تأمین می‌شود. البته در حال حاضر طرح توسعه‌ی بسیار عظیمی را دنبال می‌کنیم و ساخت ۸۲ فروند کشتی به ظرفیت ۳/۵ میلیون تن dwt سفارش داده‌ایم که امسال ۲۸ فروند آن را یک‌جا تحویل می‌گیریم و به همین سبب بحث جذب نیروی منابع انسانی جدی‌تر می‌شود. دانش‌آموزان و فارغ‌التحصیلان دیپلمه فرصت بسیار خوبی دارند تا به این شغل گرایش پیدا کنند؛ زیرا کشتی‌رانی ایران یکی از بزرگ‌ترین سازمان‌های کشتی‌رانی خاورمیانه و هفدهمین سازمان در سطح دنیا است. دریانوردی شغلی جهانی است و به مرزهای ایران ختم نمی‌شود، کشورهایی مثل فیلیپین، میانمار، چین، ویتنام، صادرکننده‌ی نیروی انسانی به کشورهای جهان از جمله کشور خودمان هستند؛ بنابراین، چشم‌انداز شغلی بسیار مناسبی برای جوانان ایران است. به علاوه هر کس به این شغل وارد شود می‌تواند مسیر خود را به خوبی ترسیم کند. با توجه به آن که این شغل کم‌تر شناخته شده است و دشواری‌ها و توانمندی‌های خاص خود را دارد در سطح ایران و جهان با کمبود شدید نیروی انسانی در این زمینه مواجه هستیم. ظرفیت جهانی ناوگان دنیا ۱/۱ میلیارد تن است که به زودی به ۱/۶ تبدیل می‌شود؛ یعنی ما به انبوهی از نیروی انسانی نیاز داریم، بنابراین بچه‌های ایرانی اگر استعدادهایشان را در این زمینه سرمایه‌گذاری کنند برای کشور و خودشان بسیار مفید خواهند بود. نگاه ما باید ملی و فراتر از مرزهای ایران باشد تا بتوانیم در صنعت دریانوردی براساس سند چشم‌انداز بیست‌ساله‌ی نظام، حرف نخست را بزنیم. مسئولان چه در سطح آموزش و پرورش و چه در سطح عالی باید تدبیر کنند تا سهمی از بازار جهانی را هدف قرار دهیم و بدست بیاوریم.



مهندس حسن قربان، فوق لیسانس تکنولوژی دریایی از دانشگاه نیو کاسل انگلستان، لیسانس مهندسی مکانیک دریایی از دانشگاه سیستان و بلوچستان و سرمهندس کشتی های اقیانوس پیماست. وی هم اکنون عضو هیئت علمی و عضو هیئت مدیره مؤسسه آموزشی کشتی رانی جمهوری اسلامی ایران، استاد مؤسسه آموزشی کشتی رانی و مدیر امور آموزش کشتی رانی است. وی در کنار فعالیت های آموزشی ۹ پروژه تحقیقاتی را به زبان انگلیسی به اتمام رسانده است.

دریانوردی تنها یک شغل و حرفه نیست، بلکه مجموعه ای از فرایندهای زندگی است

● آقای قربان لطفاً درباره‌ی گرایش های گوناگون این رشته توضیح می دهید؟

○ سه رشته‌ی عرشه، مهندسی، الکترونیک و مخابرات وجود دارد. در رده‌ی افسری دو بخش عرشه و مهندسی وجود دارد. در مهندسی دو گرایش مکانیک، برق و الکترونیک وجود دارد. در کشتی ۵ مهندس مکانیک همراه با سرمهندس و ۲ مهندس برق و الکترونیک باید باشد. در رشته‌ی عرشه فارغ التحصیلان رشته‌های مرتبط با ناوبری وجود دارند که درجه در این رشته در نهایت به فرماندهی ختم می شود و معمولاً ۴ افسر عرشه به همراه فرمانده در کشتی حضور دارند. در توضیح دقیق تر این گرایش ها می توانم بگویم در رده‌ی مهندسی درجه‌ی فارغ التحصیلان از افسر چهارم آغاز می شود و همین طور افسر دو و سه و در نهایت به افسر یک ختم می شود؛ در رده‌ی مهندسی الکترونیک هم آنان افسر ۳-۲ و در نهایت افسر یکمی را دریافت خواهند کرد، در گرایش عرشه هم از افسر سوم آغاز می شود، بعد افسر دوم، افسر اول و در نهایت پس از گذراندن ساعت مشخص روی دریا و کسب مهارت لازم به درجه‌ی فرماندهی می رسند.

● آیا پس از پایان دوره‌ی متوسطه می توان وارد این رشته شد؟

○ بله، ما در دوره‌های گوناگون تحصیلی جذب نیرو داریم، پایین ترین دوره دیپلم است که به دلیل پیچیدگی های محاسبات در این کار تنها دیپلمه های ریاضی و فیزیک با شرط معدل پذیرش می شوند، داوطلب باید امتحان ورودی، مراحل پزشکی، مصاحبه های تخصصی و روان شناسی را طی کند تا قادر به جذب باشد و پس از طی آموزش دوره‌ی چهار ساله در مراکز آموزش عالی یا در مرکز آموزش خودمان مدرک دانشگاهی را دریافت کند. پس از آن حتماً باید در سازمان بنادر امتحان بدهد و مدرک شایستگی را دریافت کند، البته برای اخذ این مدرک باید میزان مشخصی کار روی دریا هم داشته باشد. ما فارغ التحصیلان فوق دیپلم، کارشناسی مهندسی مکانیک و الکترونیک نیز داریم که پس از اخذ دوره های لازم دریایی و کسب مدرک شایستگی می توانند در کشتی رانی کار کنند.

● شما شغل دریانوردی را چگونه ارزیابی می کنید؟

○ دریانوردی تنها یک شغل و حرفه نیست، بلکه مجموعه ای از فرایندهای زندگی است. زمانی که یک دریانورد روی آب است با افرادی که در اصل همکاران او هستند تشکیل خانواده می دهد. کارکنان کشتی مدت طولانی در فضای محصور کشتی با هم زندگی می کنند، غذا می خورند، می خوابند و تفریح می کنند. زمانی که دریا آرام است با هم خوش حال اند و زمانی که دریا متلاطم می شود همه با هم در تلاطم اند. این شغل خوبی ها و سختی های توأمی دارد، مزایای این شغل مشخص بودن مسیر و داشتن چشم انداز روشن از نظر حمایت مالی، مدرک بین المللی، پوشش کاری ملی و بین المللی مناسب است. هم چنین شور و هیجان خاص مانند سفر به نقاط مختلف جهان، که خود باعث پختگی بالای فردی و آشنایی با فرهنگ ها و تمدن های گوناگون جهان می شود، این شغل را در نظر جوانان مناسب جلوه می دهد. یکی از مزایای دیگر آن برای جوانان معافیت از سربازی در قبال ده سال مدت خدمتشان در این سازمان است. البته این شغل دشواری هایی هم دارد که با مزایای آن برابری می کند و تنها علاقه می تواند راه را متمایز سازد. سختی کار، دور بودن از خانواده و مدت طولانی روی آب بودن هم جزء دشواری های کار است؛ اما روی هم رفته شغل بسیار با هیجان، جالب و شیرینی است. فکر می کنم مهم است که دانش آموز با واقعیات و عوامل عینی مواجه شود، تمام زوایا را ببیند و بعد خود تصمیم بگیرد.

● از دوران خدمت خود روی آب خاطره ای برایمان تعریف کنید؟

○ در دریا هیچ وقت دریا زده نشدم و خطر جانی برای خود احساس نکردم، جز یک بار در دورانی که مهندس دوم بودم. در یکی از سفرهایم ساعت هفت صبح در اثر تکان شدید کشتی از روی تخت افتادم، در آن سفر همسر و فرزندم هم همراه بودند. رفته نگاهم بیندازم، دیدم تقریباً نصف کشتی از وسط، داخل آب است، وحشت وجودم را فرا گرفت و به اتمه متوسل شدم. از کار افتادن موتورهای یک طرف، باز شدن بسته های سنگین و بارها و حرکت آن ها در کشتی با این تکان های شدید از طرف دیگر مرا نگران کرده بود. از خانواده ام خواستم تا به جایی محکم بچسبند. خدا را شکر که بعد از تکان محکم دریا آرام و کشتی کنترل شد و بارها هم باز نشدند.

زیرنویس
* Dead Weight: وزن بار خالص کشتی است.