

فانوس دریا



فانوس دریا

نشریه علمی تخصصی

صاحب امتیاز

انجمن علمی دانشجویی دانشکده مهندسی دریا
دانشگاه صنعتی امیرکبیر (پلی تکنیک تهران)

مدیر مسئول

یاور محمدی

سر دبیر

محمد محمدی

دبیر تحریریه

محمد جعفری

طراح و صفحه آرا

محمد محمدی

همکاران این شماره

علی کابلی، سید محمدرضا حسینی، امیررضا یاقوتی،

روزبه شاه ولایتی، محمد جواد شریفی

باتشکر از

علیرضا احمدی، شاهین رأفتی، سعید قاسمی نژاد

کلام اول

نشریه «فانوس دریا» در سال ۹۱ با پیگیری اعضای وقت انجمن علمی و با حمایت اداره کل انجمن های علمی دانشگاه صنعتی امیرکبیر آغاز به کار کرد و از آغاز سال ۹۵ با رویکردی نو و به صورت فصلنامه منتشر می شود و اکنون به شماره یازدهم خود رسیده است.

«فانوس دریا» اولین نشریه دانشجویی در زمینه و مقوله دریا در کشور است. اگر حمایت ها و کمک های شما دانشجویان عزیز و محترم نبود قطعاً این نشریه ممتد نبوده و پایان می یافت. این نشریه قطعاً دارای مشکلات و نواقصی هست، لذا از شما خوانندگان محترم خواهشمندیم با نقطه نظرات، پیشنهادات و انتقادات خود یاریگر ما در ارتقای کیفیت این نشریه باشید.

در پایان، با کمال احترام این شماره از نشریه را تقدیم می کنیم به روح شهدای غواص عملیات کربلای ۴ که آرامش امروزمان به خاطر از خودگذشتگی شهدای ۸ سال دفاع مقدس است. یاد و خاطره شان جاودان باد.

با آرزوی بهترین ها

تحریریه «فانوس دریا»

- ترتیب درج مطالب بر حسب رعایت تناسب، تنوع و ملاحظات فنی است.
- دیدگاه صاحبان آثار الزاماً دیدگاه نشریه فانوس دریا نیست.
- «فانوس دریا» در ویرایش، تلخیص و چاپ نکات برگزیده از مطالب آزاد است.
- نقل مطالب «فانوس دریا» با ذکر منبع، آزاد است.

نشانی: بندرعباس، بلوار امام خمینی (ره)، انتهای خیابان فجر (سمدو)، دانشگاه صنعتی امیرکبیر، طبقه اول، دفتر انجمن علمی

تارنما: <http://safmt.ir/page/magazine>



@safmt



@marine_engineering_aut

۳.....	سخن سردبیر.....
۴.....	اصلاح آموزش دریایی؛خشت اول توسعه صنایع دریایی.....
۶.....	مدیریت ۴درصدی؛نیروی مقاومت کشتی توسعه.....
۸.....	مصاحبه با معاون دانشجویی دانشکده.....
۱۰.....	موزه دریایی؛گنجینه فرهنگ دریایی.....
۱۲.....	گردشگری دریایی؛پرجاذبه اما مغفول.....
۱۴.....	گفت و گو با دبیر اسبق انجمن.....
۱۶.....	دفع شر موش کن.....
۱۸.....	گزارش فعالیت های انجمن علمی
۲۰.....	بازدید از بزرگترین بندر تجاری ایران.....
۲۲.....	بازدید از کاوشگر تحقیقاتی خلیج فارس.....
۲۴.....	دانشکده مهندسی دریا؛علی برکت الله.....

جنبش دانشجویی؛ انقلاب صنعتی

هنگامی که صنعت دریایی کشورمان را از زوایای گوناگون مورد بررسی قرار می دهیم و این صنعت را متشکل از صنایع بنادر، کشتیرانی، کشتی سازی، فراساحل، شیلات و گردشگری با دیگر کشورها مقایسه می کنیم متأسفانه چیزی جز حسرت و افسوس عایدمان نمی شود!

گزارف نگفته ایم اگر بگوییم در طی مدت ها صنایع دریایی ما درجا زده اند و صنایع دریایی کشور اکنون با همان مشکلات و چالش هایی رو به رو هستند که در ابتدای ایجاد این صنایع مواجه بودند. دانستن این که بندر شهید رجایی به عنوان بزرگترین بندر ایران در برابر رقیب منطقه ای خود بندر جبل علی حرفی برای گفتن ندارد فقط حسرت است. دقت کنید رقم تخلیه و بارگیری ۱۵ میلیون در برابر ۱،۵ میلیون کانتینر در یک سال! این که کشتی سازی هیوندای کره جنوبی در آن طرف دنیا از کشتیرانی جمهوری اسلامی سفارش ساخت می گیرد و کشتی سازی های ما حتی رقیب هم نیستند جای خوردن افسوس دارد! این که صنایع فراساحل ما با رفتن خارجی ها فلج می شوند و یا کارها بسیار آهسته پیش می روند هم جای حسرت دارد. این که کشتیرانی ما پس از سال ها هنوز خودکفا نشده و با رانت های دولتی پابرجاست قسمتی دیگر از حقیقت این صنعت است. این که دبی کیلومترها آن طرف تر از بندرعباس، در جنوب خلیج فارس فقط از بعد گردشگری درآمدی بالغ بر ۸ میلیارد دلار در سال گذشته داشته است در حالی که شهرهای ساحلی ما حتی پاسخ گوی نیازها و مطالبات مردم خود کشور ما نیست و نارضایتی آن ها را در پی داشته است هم قسمت دیگری از این ماجراست! این که چین از آن سوی آب ها در خلیج فارس و دریای عمان با تجهیزات نوین مشغول به صیادی است اما ما هنوز از سیستم، روش و شناورهای سنتی برای صید استفاده می کنیم هم جای تامل دارد!

مواردی بالا فقط بخش کوچکی از حقایق صنعت دریا است. اما تا کی باید نشست و گفت و حسرت خورد؟! آیا هنوز زمان ایجاد تغییرات بنیادین و تحول اساسی و به عبارتی انقلاب در صنعت دریایی کشور فرا نرسیده است؟ یادمان باشد زمان بی رحم تر از آن است که بایستد و صبر کند تا ما مشکلات را حل کنیم!

شاید غلو باشد اگر بگوییم که کلید حل مشکلات صنعت دریا و ایجاد انقلاب در این صنعت در دست «دانشجو» است اما خواستگاه بسیاری از تحولات بنیادین اجتماعی اقتصادی در جوامع، دانشگاه ها و جنبش های دانشجویی بوده است. در مسائل و جهت گیری های کلان دانشجو تصمیم گیرنده نیست اما دانشجو تصمیم ساز است. مگر غیر این است که دانشجو را با آرمان خواهی، جریان سازی و گفتمان سازی در سطح جامعه می شناسند؟

بهترین راه برای توسعه اقتصادی کشور و عدم وابستگی به نفت، ماجراجویی در عرصه دریا است. آب شور دریا بابت مزیت های فراوانش اتفاقا بسیار شیرین است! لذا راه مشخص است اما مهم پیمودن این راه است. اگر گفتمان را مانند راه فرض کنیم، جنبش وسیله پیمودن این راه است. جنبشی را متصور شوید متشکل از ۱۵ هزار دانشجوی رشته های مختلف دریایی دانشگاه های کشور. دانشگاه های دریایی مان در جنوب و شمال و پایتخت. جنبشی که هر کدام از این ۱۵ هزار دانشجو جزوی از آن هستند. جنبشی که گفتمان توسعه دریامحور را به سر منزل خود می رساند.

کلام آخر این که این جنبش شکل نمی گیرد مگر این که دانشجو ابتدا خواستار تحول و انقلاب در خود باشد. دانشجو بخواهد، بخواند، بداند و پس از آن بتواند.

بازنگری درختواره درسی همان دانشگاه تعدادی از واحد ها عوض و یا با دروس تخصصی تر جایگزین شوند.

۲) در حال حاضر بیش از ۷۰ درصد واحدهای مقطع کارشناسی مهندسی دریا منطبق بر رشته مهندسی مکانیک است و این باعث می شود که دانشجویان از ترم ۵ و ۶ به بعد دروس اختصاصی دریایی شوند که این کاملا اشتباه است. ۳۰ درصد دیگر هم بخش عمده آن ترکیبی از دروس رشته های دیگر است. می توان برخی از دروس مکانیکی را با هم تلفیق نمود؛ مثلا دروس مقاومت ۱ و ۲ و تحلیل سازه که ۸ واحد هستند می توانند در ۵ واحد خلاصه تر شوند و یا دروس ترمودینامیک ۱ و ۲ و انتقال حرارت که ۷ واحد هستند و می توانند در ۴ یا ۵ واحد خلاصه شوند و یا درسی مانند مبانی مهندسی برق که کاربردی در رشته کشتی سازی ندارند کلا حذف شوند. بهتر

است به جای این واحد

ها، دروس تخصصی تر

مانند: طراحی با

استانداردهای

دریایی، طراحی

هاورکرافت، درس مدلسازی و طراحی کشتی با کامپیوتر، درس طراحی معماری و جانمایی داخلی کشتی، درس طراحی شناورهای سرشی و یا درس طراحی شناورهای چند بدنه را جایگزین کرد.

۳) در مورد واحدهای عملی نیز می توان به جای کارگاه ریخته

با گذر زمان و پیشرفت روز افزون علم و تکنولوژی، قطعا سیستم آموزشی ما نیاز به اصلاحاتی جهت پیشبرد اهداف خود دارد چرا که وجود یک سیستم آموزشی قوی و هدفمند، باعث شکوفایی علمی و به حرکت درآمدن چرخ های اقتصاد و صنعت خواهد شد. حدود سه دهه از تاسیس رشته مهندسی دریا در ایران می گذرد که در طی سالیان، آموزش این رشته با چالش ها و کمبودهایی مواجه بوده و نیاز به اصلاحات دارد. لذا از نگاه دانشجویی پیشنهاداتی را ابراز می داریم؛ به امید آن که موثر باشد و پس از صلاح دید افراد مسئول، مورد بررسی و عمل قرار گیرد.

۱) سیلابس های دروس دریایی حدود ۳۰ سال قبل تعریف شده و بیشتر از طرف ناخداهای کشتیرانی و نیروی دریایی و مهندسان غیر دریایی تعریف شده که بسیار گنگ و نامفهوم نوشته شده اند و به نظر می آید که از روی یک متن انگلیسی صرفا ترجمه شده اند و خود مترجم از محتوای مطالب خبری نداشته (مثلا سیلابس درس هیدرودینامیک یا درس پیشرانش کشتی و ...)، باید تمامی این سیلابس ها توسط اساتید کشتی سازی بازبینی شوند و حتی دروسی مانند مقاومت مصالح، انتقال حرارت، سیالات و غیره همگی باید طبق نیازهای رشته دریایی بازنویسی و تخصصی تر شوند. این حرکت می تواند از طرف انجمن مهندسی دریایی و با مشارکت همه اساتید دانشکده های دریایی ایران انجام شود. البته لازم به ذکر است وزارت علوم و تحقیقات به اکثر دانشگاه ها، این اختیار داده تا بر طبق مصوبات شورای

هو و فضا تقریبا یکی است اما شاهد تفاوت زیادی در تعداد منابع و کتب به زبان فارسی در این دو رشته هستیم. قطعاً وجود منابع فارسی کمک شایانی به تسهیل آموزش می کند که این مسئله همت اساتید محترم و دانشجویان عزیز را می طلبد. البته در چند سال اخیر کتاب های متعدد و خوبی هم ترجمه و هم تالیف شده است. اما هنوز هم جای کار دارد و می تواند بعضی از کتب لاتین از طرف اساتید محترم به دانشجویان برای ترجمه پیشنهاد شود.

۵) کلا دانشجویان در ایران از مهارت های نرم افزاری کمی برخوردار هستند. لازم است در این زمینه تامل بیشتر و برنامه ریزی دقیق تری توسط عوامل دانشگاه انجام شود. درس طراحی کشتی با کامپیوتر می تواند یک ورود خوب به این نیاز باشد.

۶) موضوع انرژی های تجدیدپذیر دریایی و همچنین تکنولوژی زیرسطحی همانند ربات های زیرسطحی جزو آینده دارترین بخش های صنعت دریای جهان می باشند. به نظر تشکیل یک رشته مشترک با اعضای هیئت علمی رشته های مهندسی دریا، برق و انرژی در این زمینه بسیار مفید می تواند واقع شود.

۷) در صورت امکان موسسات رده بندی از جمله موسسه رده بندی ایرانیان و آسیا، دوره های آموزشی رایگان یا ارزان قیمت برای دانشجویان برگزار نمایند و گواهینامه مربوطه را هم به دانشجویان ارائه کنند. این مورد باعث توجه، رغبت و مهارت بیشتر دانشجویان به استانداردهای دریایی می شود.

گری، کارگاه فایبرگلاس را جایگزین نمود. حتی کارگاه کامپوزیت برای ساخت شناورهای کوچک و تفریحی می تواند برای دانشجویان بسیار سودمند باشد. اساتید کارگاه های

جوش و موتور هم بهتر است افرادی صنعتی و از دل صنعت باشند تا افرادی آکادمیک. موضوع دیگر بحث

کارآموزی است. کارآموزی دروازه ورود دانشجو به صنعت است. دوره کارآموزی

فرصتی طلایی برای حضور در محیط های صنعتی،

تجاری و خدماتی است که دانشجو می تواند از

این طریق و بدون دغدغه مسوولیت ها و تبعات

شغلی، به کسب تجاربی ارزشمند بپردازد. اما

شاهد هستیم که متأسفانه این دوره ی مهم و طلایی ابتدا از سوی دانشگاهیان و سپس افراد داخل صنعت بعضاً به دلیل اکراه صنعتگران نادیده گرفته می شود. لزوم بازنگری در دوره کارآموزی دانشجویان به نظر بسیار حائز اهمیت است.

۴) با این که قدمت رشته مهندسی دریا در ایران با مهندسی



مدیریت ۴ درصدی؛ نیروی مقاومت کشتی توسعه

سید محمد رضا حسینی

دریایی کشور رخ داد و به علت نوپا بودن نظام و مسائل جانبی که در اثر تحمیل جنگ بوجود آمده بود، در مسئله انتخاب مدیران بحث تحکیم نظام در اولویت قرار داشت و مدیران منسوب افرادی دلسوز و با ایمان و عمدتاً جوان بودند؛ و این نحوه مدیریت که اصطلاحاً به آن مدیریت جهادی گفته می شود، توانست خدمات ارزنده ای را در دهه اول انقلاب برای کشور به ارمغان آورد. اما رفته رفته و با پایان جنگ و شروع دوره ای جدید در تاریخ صنعت ایران مدیران مربوطه نه تنها روحیه و انگیزه ی اوایل انقلاب را نداشتند بلکه بعضاً کسانی در رأس امور بودند که نه جوان بودند، نه دلسوز بودند و نه ایمان و تقوای درست و حسابی داشتند و حتی از ویژگی های یک مدیر موفق یعنی خلاقیت، آشنا بودن با کار گروهی، نظم و تخصص در رشته مربوطه هم بهره چندانی نداشتند و اصلاً قابل هضم نیست که همچنین فردی بخواهد در رأس یک صنعت که چرخه اقتصادی کشور را می چرخاند قرار بگیرد و اگر بگوییم در بین همه صنایع ایران، صنعت دریا بیشترین آسیب را از این دسته مدیران دیده است گزافه گویی نکرده ایم. ما ایرانی ها هر چند در کار های فردی موفق هستیم اما در انجام کار های گروهی جامعه موفق محسوب نمی شویم. و متأسفانه در صنایع دریایی هم این عیب نمایان است و مدیران این حوزه، کار گروهی را گسترش چندانی نداده اند و مجموعه های صنعتی بیشتر قائم به ذات شخص هستند؛ از طرفی به جای همکاری متقابل شرکت ها با یکدیگر نیز، روحیه رقابت تخریبی در روابط بین شرکت ها حاکم است. اثرات این بی تدبیری ها و فرد محور بودن و دانش پایین مدیران مربوطه این می شود که شرکت های ناوبری و مالکان کشتی ها به یارد های خارجی اعتماد کنند و شناور های خود را جهت تعمیرات به خارج از کشور ببرند تا هم هزینه کمتری متحمل شوند، هم مدت کوتاه تری شناورشان تعمیر شود و هم کیفیت کار بالا باشد. در واقع بخش مدیریت تعمیرات و ساخت شناورها جزء ضعیف ترین بخش های صنایع دریایی ایران محسوب می شود، چرا که مدیریت این بخش هنوز نتوانسته در بهبود وضعیت آب و هوای محل کارکنان اقدام

در ابتدای کار بهتر است اندکی پیرامون اهمیت صنایع دریایی و نقش آنها بر اقتصاد کشور صحبت کنیم.

صنایع دریایی یکی از صنایع مادر محسوب می شود که از جمله آنها می توان به صنایع کشتیرانی، گردشگری، نفت و گاز فراساحل، فرآوری غذاهای دریایی، تجهیزات دریایی، شیلات، کشتی سازی، بنادر، ساخت قایق و کشتی تفریحی، تحقیق و توسعه، خدمات دریایی، انرژی های تجدید پذیر و تکنولوژی های زیرسطحی اشاره کرد که توسعه همه این موارد می تواند موجبات توسعه بسیاری از صنایع دیگر را فراهم آورد. حال سوال اصلی این است که چرا کشور ایران که هم از شمال بوسیله دریای خزر با کشورهای استقلال یافته مرتبط است و هم از جنوب به آب های آزاد متصل است، نتوانسته حرفی برای گفتن حتی در منطقه خاورمیانه داشته باشد. حسن در آن است که در لفافه سخن نگوئیم و به چراهایی که در ذهنمان نقش بسته به درستی پاسخ دهیم.

طبق اظهارات فعالان در صنایع دریایی دلایل این وضع را می توان به موارد ذیل دسته بندی نمود.

- با مشقت و سخت بودن امور اجرایی در صنایع دریایی نسبت به صنایع دیگر

- نیاز به سرمایه گذاری های سنگین

- نوپا بودن صنایع دریایی ایران

- شرایط بد آب و هوایی مناطق جنوبی ایران

- ضعف مدیریت

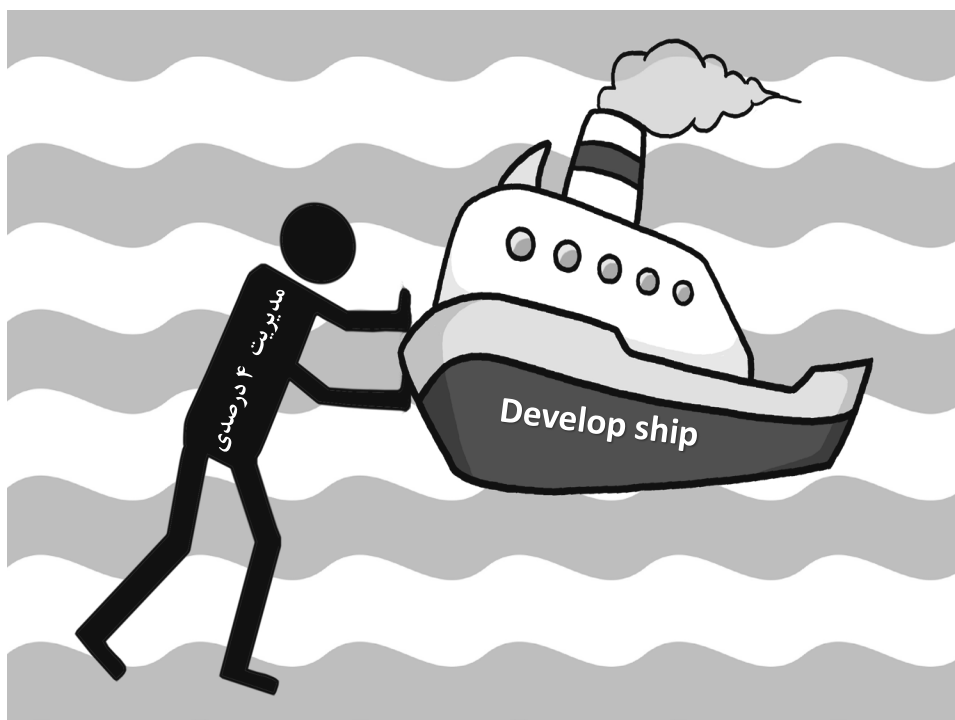
به طور جد می توان گفت که مهمترین عامل موارد فوق، ضعف مدیریت است که به گفته رهبر معظم انقلاب آفت جانسوز کشور است و اگر این امر ادامه پیدا کند و چاره ای برای آن اندیشه نشود مطمئناً ریشه کشور را می خشکاند.

قبل از انقلاب اسلامی پایه و اساس صنایع دریایی ایران بیشتر توسط مدیریت خارجی تهیه می شد و کشور ما عمدتاً مصرف کننده این صنایع بود. اما بعد از انقلاب اسلامی تحولی عظیم در مدیریت صنعت

حتی جنسی مثل رنگ کشتی را هم بخواهیم وارد کنیم. البته عوامل دیگری هم در این ضعف دخیل هستند مثل دور بودن بازار مواد اولیه و تجهیزات مورد نیاز شناور ها از این مناطق، چرا که ارسال این قبیل موارد و تجهیزات کار دشواری است و هزینه زیادی را طلب می کند.

پس می بینیم که مدیریت غیر صحیح خسارت های سنگینی را به کشور تحمیل می کند و تاوان بزرگی که ایران از این نحوه مدیریت داده این است که فاصله بین دانشگاه و صنعت روز به روز درحال

افزایش است به طوری که افراد فارغ التحصیل را نه می توان مهندس خطاب کرد و نه می توان در امور صنعتی به آنها اعتماد کرد. در حال حاضر دانشکده های دریایی با مشکلاتی از قبیل کمبود اساتید



مغرب، فقدان آزمایشگاه های مناسب و نبود کتابخانه های مجهز و مرتبط با مراکز دریایی بین المللی دست و پنجه نرم می کنند و در عین حال با کمبود بودجه هم مواجه هستند.

پس نتیجه می گیریم، بهتر است افرادی که به کرسی مدیریت می نشینند، افرادی لایق و توانا باشند و همواره در جهت اعتلای نظام جمهوری اسلامی قدم بردارند و پیشرفت کشور را بر منافع شخصی ترجیح دهند. و تلاش کنند تا این نظام نوپا به قدرتی فرا منطقه ای در همه زمینه ها تبدیل شود.

مثبتی انجام دهد و با توجه به شرایط بد آب و هوایی مناطق جنوب، پرسنلی که در فضای باز مشغول به کار هستند از راندمان پایینی برخوردار می باشند و سوالی که اینجا به وجود می آید این است که چرا مدیران شرایطی را فراهم نمی کنند تا افراد بتوانند بجای روز در شب کار کنند. همچنین بعضا مدیریت این بخش بجای اینکه در محل کارخانه مستقر باشد بیشتر در تهران مشغول بوده و از راه دور به امور کارخانه رسیدگی می کند، که این رویه در روحیه پرسنل زیر

مجموعه تأثیر منفی دارد. از طرفی سابقه کاری مدیران به گونه ای نیست که از پست های پایین در کارخانه جات مشغول به کار شده باشند و طی مرور زمان و شرکت در دوره های آموزشی به سطوح بالای

مدیریتی رسیده باشند؛ بنابراین اغلب آنها با ریزه کاری و ویژگی های زیر مجموعه خود به طور کامل آشنا نیستند. مورد دیگر این که چرا اعضای هیئت مدیره کارخانه های کشتی سازی مشخص نیستند و در هیچ سایتی نامی از ایشان برده نشده و سابقه آنها بر همگان پوشیده است. موضوع دیگر مربوط به تولید ملی است که این روز ها همه مدیران از آن سخن می گویند ولی در عمل چیز دیگری از آنها می بینیم مثلا وقتی در زمینه ساخت کشتی ادعای تولید ملی می کنیم باید حداقل از اقلام مورد نیاز کشتی که در داخل کشور ساخته می شوند استفاده کنیم نه اینکه برای منفعت شخصی و رانت خواری،

تشکل های دانشجویی؛ فرصتی مناسب جهت بیان مطالبات دانشجویی

مصاحبه با معاون دانشجویی دانشکده

دکتر "اکبر اسفندیاری" استادیار دانشکده مهندسی دریا دانشگاه صنعتی امیرکبیر و دانش آموخته ی دکتری سازه از دانشگاه صنعتی امیر کبیر می باشند. ایشان اکنون به عنوان معاونت دانشجویی و عضو هیئت علمی دانشکده مهندسی دریا مشغول به فعالیت هستند. در مورد مسائل مختلف دانشکده و مقوله دریا با ایشان گفت و گویی صورت گرفته که در ذیل می خوانید.

دانشجویان نقش بیشتری در پیشرفت علمی خود دارند که ممکن است مورد غفلت واقع شود. از سویی در دانشگاه شرایط زندگی افراد در خوابگاه با شرایط زندگی آن ها در کنار خانواده متفاوت است که بعضا برای برخی افراد اثر نامطلوب دارد. شرایط عمومی جامعه و بحث اشتغال و دغدغه زندگی آینده می تواند سبب افت تحصیلی و مشکلات روحی برای دانشجویان گردد. پذیرش این موضوع که وظیفه فعلی دانشجو، درس خواندن است و این که آینده از آن دانشجوی قوی است می تواند سبب انگیزه برای توجه به تحصیل گردد. شخصا و بر اساس تجربه اعتقاد دارم که در شرایط فعلی نیز فارغ التحصیلان قوی راه خود را پیدا می نمایند و مشکلات آن ها را متوقف نمی نمایند. در این جهان رسالت دانشگاه ایجاد محیط مناسب برای دانشجو و مراقبت و کنترل دانشجو جهت تحصیل است. معاونت دانشجویی به ایجاد مرکز مشاوره دانشگاه، تلاش برای پاسخ گویی به درخواست های دانشجویان و حمایت از فعالیت های دانشجویی سعی در بهبود فضای دانشکده نموده است.

فانوس دریا: یکی از مشکلات عمده ی دانشگاه های ما بحث ارتباط با صنعت است. ارتباط دانشگاه و صنعت را چگونه تعریف می کنید؟ چه راه کارهایی برای تقویت این رابطه پیشنهاد می دهید؟

تجربه کشورهای صنعتی نشان داده است که ارتباط صنعتی با اعلام نیاز از سوی صنایع و پاسخ گویی به آن از سوی دانشگاه ها ایجاد شده است. صنایع، بنگاه های اقتصادی می باشند که سوددهی در آن ها هدف اصلی می باشد و نمی توان انتظار داشت که بدون دلیل هزینه فعالیت دانشگاه را بپردازند. با نگاه ورود به بازارهای جهانی نیاز به دانش روز و به تبع آن حمایت دانشگاه ها خواهند داشت. چنان

فانوس دریا: وضعیت دانشکده را از نظر علمی و وجود امکانات و ابزار علمی برای به اعتلا رساندن دانشجویان چگونه توصیف می کنید؟

وضعیت علمی دانشکده در چند سال اخیر روند رو به رشدی را داشته است. جذب دانشجویان با رتبه علمی بالاتر در کنار برنامه ریزی بهتر برای ارائه دروس، حضور بیشتر اساتید در بندرعباس سبب این رشد علمی شده اند. قطعاً مهم ترین علت و محرک رشد علمی یک دانشکده دانشجویان می باشند. نگاهی به شهرت و مقبولیت دانشگاه های مختلف کشور نشان می دهد که دانشگاه هایی که در جذب دانشجویان برتر، موفقیت بیشتری داشته اند وضعیت علمی بهتری دارند. وضعیت امکانات دانشکده را قابل قبول می دانم ولی برای رسیدن به شرایط آرمانی راه زیادی در پیش است. رسیدن به وضعیت ایده آل در صنایع دریایی، کشتی سازی، فراساحل و بهره برداری از این فرصت و موفقیت کشور نیاز به تلاش زیادی دارد و دانشکده مهندسی دریا می بایست نیروی انسانی متخصص تربیت نماید.

فانوس دریا: متأسفانه شاهد این هستیم که دانشجویان (نه به طور مطلق همه) در طی دوره تحصیل دچار مشکلات روحی و روانی می شوند که از منظر علمی به درس آن ها صدمه زیادی می زند. به چه میزان نقش محیط دانشکده یا دانشگاه را در ایجاد این مشکلات موثر می دانید؟ چه راه کارهایی برای حل این مشکل پیشنهاد می کنید؟ آیا معاونت دانشجویی دانشکده اقداماتی را در نظر دارد؟

یکی از دلایل افت تحصیلی تغییر محیط آموزش از دبیرستان به دانشگاه و تفاوت ذاتی این دو محیط است. در محیط دانشگاه

فانوس دریا: به عنوان یک استاد دانشگاه در عرصه دریایی، آیا این رشته را به آشنایان و دیگران نیز توصیه می کنید؟ چه توصیه هایی به دانشجویان دریا دارید؟

قطعا این رشته را به دیگران توصیه می نمایم. این رشته تلفیقی جذاب از بسیاری علوم مهندسی می باشد و بسیار کاربردی است. صنایع کشتی سازی، فراساحل، مهندسی سواحل، صنعت اکتشاف و استخراج نفت و گاز، صنایع نظامی مربوط با دریا ترکیب جذاب و کاربردی ایجاد نموده است که تسلط بر آن نیازمند اشراف بر علوم ریاضی و فیزیک دارد. به دانشجویان توصیه می کنم قدر حضور و ادامه تحصیل در چنین رشته ای را بدانند و خود را برای حضور در بازار کار آینده آن آماده نمایند.

فانوس دریا: لطفا به کلمات زیر کوتاه پاسخ دهید.

توسعه دریامحور: کلید پیشرفت آینده کشور

دانشکده مهندسی دریا: خانه مشترک استاد و دانشجو

بندرعباس: پتانسیل رشد دانشکده

سکوی دریایی: شاهکار مهندسی

گروه سازه دانشکده: هیبت سازه کشتی

گروه هیدرو دانشکده: قدرت موج

معاونت دانشجویی: خدمتگزار دانشجو

دانشجو: نماد رشد و بالندگی جامعه علمی

دکتر اسفندیاری: از دیگران بپرسید

فانوس دریا: و سخن پایانی؟

از انجام این مصاحبه تشکر می نمایم. برای کلیه دانشجویان در همه ی زمینه های زندگی آرزوی موفقیت دارم. امیدوارم شاهد موفقیت و سربلندی آن ها در آینده بوده و از این که مدت زمان کوتاهی در خدمت آن ها بوده ایم به خود ببالیم.

از این که وقت خود را در اختیار ما گذاشتید، سپاس گزاریم.



چه صنعت رقابتی و به روز شود؛ دانشگاه نیز از حالت تئوری محض خارج خواهد شد و پاسخ گوی این نیاز خواهد بود. پذیرش مسئولیت از سوی دولت و ایجاد رابطه صنعت و دانشگاه در موضوعات استراتژیک و مهم می تواند شروع خوبی برای تقویت رابطه صنعت و دانشگاه باشد. بی برنامه گی و برخورد سیاسی و جناحی با این موضوع نیز آفت بزرگی می باشد.

فانوس دریا: نظر شما در مورد فعالیت تشکل های دانشجویی مانند انجمن علمی چیست؟ چه پیشنهاد هایی برای تقویت این تشکل (ها) دارید؟

تشکل های دانشجویی نظیر انجمن علمی، شورای صنفی، انجمن های اسلامی فرصت خوبی برای بیان خواست ها و مطالبات دانشجویان می باشند. این تشکل ها هم چنین فرصتی برای دادن مسئولیت به دانشجویان و آماده شدن برای شرایط کاری آینده می باشد. حضور همه دانشجویان با سلاقی فکری متفاوت در این انجمن ها باعث پذیرش بیشتر آن ها از سوی بدنه عمومی جامعه دانشجویی و موفقیت آن ها می شود. دانشگاه و استفاده از انجمن ها در فعالیت هایی نظیر همایش ها، مسابقات دانشجویی باعث تقویت این نهاد ها می شود.

موزه دریایی؛ گنجینه فرهنگ دریایی

امیررضا یاقوتی

متأسفانه در گذر زمان بسیاری از وقایع مهم در پهنه ی دریا به فراموشی سپرده میشود . با توجه به موقعیت استراتژیک ایران و داشتن مرزهای آبی طویل (با احتساب جزایر در خلیج فارس ۱۸۰۰ کیلومتر و در دریای کاسپین ۹۰۰ کیلومتر و در مجموع ۲۷۰۰ کیلومتر) دارای فرهنگ های متفاوت در دریا نوردی و زندگی و صنایع دستی ساحل نشینان است. امروزه تمایل مردم به مدرنیزه شدن باعث شده که این فرهنگ و آداب قدیمی به مسسیر فراموشی هدایت شود. تا کنون هم عواملی باعث شده که بخشی از این فرهنگ به فراموشی سپرده شود . وظیفه ی دولتهاست که از این فرهنگها محافظت کند و اجازه ی فراموشی بیشتر را ندهد که این میسر نیست مگر در قالب محیطی به نام موزه . موزه در واقع بازتابی است از انسان و فعالیت های او . موزه ها در واقع از محیط طبیعی فرهنگی و اجتماعی یک جامعه به زبان ویژه ای سخن میگویند که زبان ((شیء واقعی)) است و چون واقعیات را بیان میکند میتواند به تمام قشرهای جامعه از ((کوچک یا بزرگ)) و از ((با سواد یا کم سواد)) به اندازه ی درک آنها اثر کند.

امروزه نقش موزه ها تنها در جنبه ی تفریحی آنها خلاصه نمیشود بلکه میتواند علوم گذشته را آموزش دهد و یا حتی تولید علم کند. به طور خلاصه موزه های دریایی نمودی است از دریا و دریانوردی ، بندر و ساحل نشینان و موجودات و جاذبه های دیدنی دریا و همچنین حفاظت و آموزش این موارد به دیگران . امروزه اکثر کشورهای دنیا به نقش موزه های دریایی در اعتلای صنایع مرتبط به دریا پی برده اند و برای رسیدن به این هدف اقدام کرده اند.

کشورهایی که در این زمینه پیشقدم شده اند مثل کشور انگلستان با موزه ی دریانودی گرینویچ یا موزه ی ملی دریانوردی پاریس در فرانسه یا موزه ی دریانوردی روتردام هلند و ... باعث شده که سالانه میلیون ها گردشگر را به خود جذب کند و منبع درآمد خوبی برای این کشورها هستند . البته همانطور که میدانیم درآمد ، هدف اصلی موزه ها نیست و این کشورها با رونق موزه ی خود به حفظ و ترویج فرهنگ و هنر خود کرده اند . در این موزه ها اطلاعات زیر در دسترس عموم است:

- 1 سیر پیشرفت ابزارها و تکنولوژی های استفاده شده برای ساخت و پیشرانش کشتی
- 2 صنایع دستی مردم ساحل نشین خصوصاً صنایع دستی برگرفته شده از دریا
- 3 بخش موزه ی تاریخ طبیعی برای نمایش جانداران مومیایی شده ی دریایی منطقه
- 4 بخش نگهداری از گونه های دریایی در حال انقراض
- 5 کتابخانه ی مجهز مختص کتابهای مرتبط با دریا
- 6 بخش آموزشی برای آشنایی دانشجویان رشته های مرتبط به دریا با اصول کار صنایع گذشته و سیر امروزی شدن آنها
- 7 ویتترین هایی برای عکس ها ، تمبرهای پستی ، سکه ها ، یادگاری ها ، نقشه ها و ... منقوش به طرح های مرتبط به دریا
- 8 بخش مجسمه و عکس از دریانوردان معروف و کشتی سازان برتر و یا افراد مهم در حوزه ی دریا برای تجلیل از آنها

در کشور ایران متأسفانه تنها یک موزه تخصصی دریا در بندر بوشهر وجود دارد که همان موزه هم به شیوه‌ی سنتی اداره می‌شود و امکانات محدود آن نمیتواند جوابگوی نیازهای بازدیدکنندگان باشد. در این موزه حدود ۴۰ شناور سطحی و زیر سطحی قرار دارد که البته بیشتر اینها شناورهای جنگی هستند که از زمان قاجاریه تا کنون مورد استفاده قرار گرفته بودند و اکنون از رده خارج شده‌اند. علاوه بر موزه‌ی دریا و دریانوردی خلیج فارس بوشهر چند موزه‌ی مردم‌شناسی در شهرهای گوناگون از جمله بندر لنگه هم به مقوله‌ی دریا می‌پردازند که چون فعالیت آنها محدود است به بررسی آنها نمی‌پردازیم.

همانطور که بیان شد ایران نیازمند یک موزه‌ی ملی دریایی است که تمامی آداب دریانوردی و ساحل‌نشینان مختلف کشور را یکجا جمع کند و کجا بهتر از شهر بندرعباس با توجه به موقعیت خوب شهر بندرعباس که سالانه پذیرای گردشگران زیادی است و اینکه این شهر دارای مشاغل زیاد وابسته به دریاست از جمله وجود شرکتهای بزرگ کشتی‌سازی (مجتمع کشتی‌سازی ایزویکو) و بزرگترین بندر تجاری ایران (بندر شهید رجایی) ولی متأسفانه این شهر موزه‌ی مناسب دریایی ندارد. شهر بندرعباس دارای پنج موزه است که جا دارد با ایجاد یک موزه‌ی ملی دریایی به پیشرفت این شهر و حفظ ارزشهای ملی کمک کنیم.

پیشنهاد می‌شود که این موزه به صورت آموزش محور اداره شود بدین صورت که ملوانان قدیمی و باتجربه که بازنشسته شده‌اند را به عنوان راهنما در موزه استخدام کنند تا برای بازدیدکنندگان تجربیات خود را بازگو کنند. همچنین میتوانند از دانشجویان خلاق رشته‌های مرتبط با دریا برای انجام آموزش به کودکان و نوجوانان و ترغیب آنها به این رشته‌ها بهره‌گیرند که در دراز مدت میتواند سبب کشف استعدادهای جدید شود.

همچنین تقاضا می‌شود که مسولین مربوطه سریعاً اقدام به ساخت موزه‌ی تخصصی در بندر عباس کنند. رویکردهای پیشنهادی این موزه میتواند اینچنین باشد:

۱. شناساندن روشهای ماهیگیری، صنایع دستی و زندگی بندرنشینان از شهرهای مختلف کشور در قالب غرفه‌های هر شهر
۲. بخش تاریخ طبیعی و حفاظت از گونه‌های خاص دریا
۳. بخش مشاهیر دریایی
۴. بخش تمبر و اسکناس‌های دریایی
۵. سالن اجتماعات که ملوانان قدیمی برای بازدیدکنندگان خاطرات دریایی خود را بازگو کنند.
۶. فروشگاه صنایع دستی
۷. اسکله و گشت دریایی با لنج‌های چوبی یا کشتی‌های قدیمی که وسایل درون آن از امکانات قدیمی باشد.

خصوصاً از دو مورد آخر، موزه نه تنها میتواند هزینه‌های جاری خود را تامین کند بلکه درآمدزایی هم داشته باشند که این باعث پیشرفت روزافزون موزه نیز میشود. سازمان میراث فرهنگی صنایع دستی و گردشگری، شهرداری‌ها، سازمان محیط زیست، سازمان بنادر و دریانوردی، ارتش و سپاه پاسداران و حتی بخش خصوصی میتوانند در این کار سرمایه‌گذاری کنند و درآمد خوبی را کسب کنند. پس هر کدام از این ارگان‌ها که در راه ساخت چنین موزه‌ای پیش قدم شوند میتوانند علاوه بر سهمیه بودن در اعتلای فرهنگ کشور به درآمدزایی نیز بپردازند.

امید است مسئولین با تاسیس چنین موزه‌ای به حفظ فرهنگ دریایی کشور و اعتلای آن کمک کنند.



200,000,000 JOBS

GENERATED BY THE MARINE
TOURISM INDUSTRY GLOBALLY

گردشگری دریایی؛ پرجاذبه اما مغفول

در حالی که صنایع کشتی سازی و دریانوردی از یک رکود جهانی رنج می برند اما خوشبختانه صنعت گردشگری در حال رشد بوده و کارشناسان رشد ۴ درصدی را برای این صنعت تا سال ۲۰۲۰ پیش بینی می کنند. از طرفی امروزه در اغلب کشورهای دنیا توجه به تورهای دریایی؛ ورزشها و تفریحات آبی؛ غواصی و سایر سرگرمی های مرتبط با ساحل و فراساحل در صدر برنامه های گردشگری قرار دارد. کشورهای مختلف سعی می کنند حتی از کوچکترین ظرفیت های آبی، دریایی و ساحلی خود بیشترین استفاده را ببرند اما متأسفانه در کشور عزیزمان ایران با وجود مرزهای طویل دریایی در شمال و جنوب و طبیعت بکر و سواحل ناب، بهره ای از این صنعت با سوددهی بالا نبرده ایم. سرمایه گذاری و تلاش برای رشد صنعت گردشگری به مانند یک تیر دوسر نشان است. فراهم کردن زیرساخت ها و امکانات هم چون ساخت شناورها و قایق ها، ساخت اسکله های تفریحی و پارک هایی دریایی و زیردریایی از یک سو و از سویی دیگر آمدن توریست ها و گردشگرها جهت استفاده از این امکانات به اقتصاد کشور ما و ایجاد اشتغال و درآمد کمک شایانی خواهد کرد.

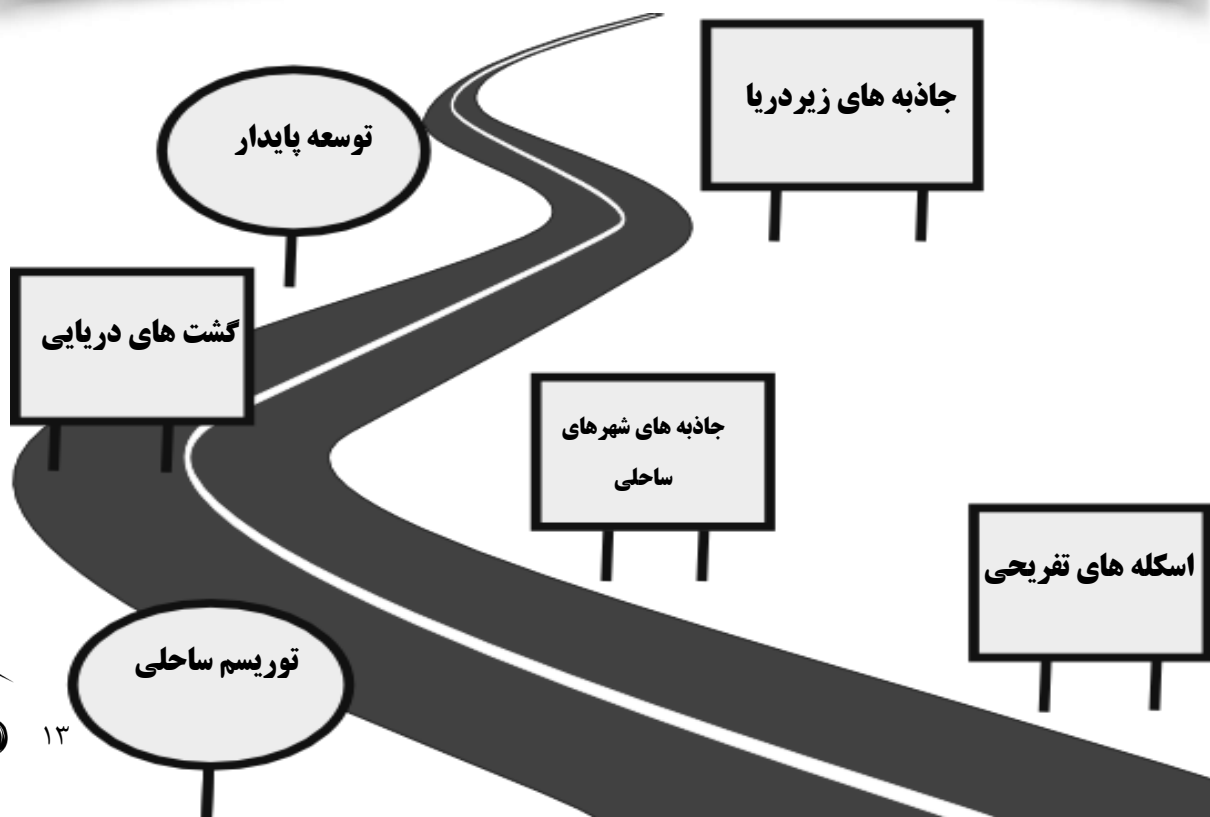
اما اولین کار و مهم ترین کار برای رونق گردشگری و گردشگری دریایی، وجود یک سند یا یک نقشه راه است. تا زمانی که یک نقشه راه جامع که تمام سازمان های مرتبط هم چون سازمان میراث فرهنگی و گردشگری، سازمان بنادر و دریانوردی، سازمان حفاظت محیط زیست، سازمان منابع طبیعی، شهرداری ها و شرکت های ساخت شناور وجود نداشته باشد. امکان تحقق رونق گردشگری دریایی کم است. این سند باید تمام موضوعات گردشگری را در نظر داشته باشد. گردشگری ساحلی، گردشگری دریایی، گردشگری زیر دریا، گردشگری تالاب ها و... نمونه این نقشه راه را ستاد صنایع دانش بنیان دریایی برای تحقق اهداف خود ستاد تهیه نموده است که می توان از آن الگو برداری کرد. این نقشه راه با توجه به پتانسیل کشور ما و برای آینده باید در نظر گرفته شود. موضوعات یک به یک و با حضور نمایندگان هر کدام از ارگان های نام برده شده و مربوطه باید مورد بحث قرار گیرد تا بعد ها مشکل عدم هماهنگی به وجود نیاید. مثلاً در مورد گشت های دریایی و پهلودهی کشتی های کروز نظر سازمان بنادر بسیار مهم است و یا در مورد ساخت جاذبه های شهری شهرهای ساحلی مانند ساخت ساختمان های مرتفع، ساخت موزه های دریایی، ایجاد باغ پرندگان و در کل امکانات شهری نظر شهرداری ها بسیار مهم است. در مورد ساخت اسکله ها حضور نمایندگان سازمان منابع طبیعی و یا در مورد ساخت شناورهای تفریحی نظر شرکت ها و موسسات رده بندی حائز اهمیت است. البته باید نظر داشت توسعه مدنظر باید توسعه ای پایدار باشد لذا حضور نمایندگان سازمان محیط زیست هم مهم است. بدیهی است تا وقتی نقشه راه و الزام برای اجرای آن نباشد، کارهای جزیره ای فقط انجام می شود.



بروکراسی های اداری در کشور ما متأسفانه زیاد است. تهیه این نقشه (گردشگری دریایی) را نه سازمان بنادر و نه نهاد دیگری، بلکه باید سازمان میراث فرهنگی و گردشگری بر عهده گیرد. چون طبق قانون به این سازمان واگذار شده و دستشان در این زمینه بازتر است. هر چند نقش سازمان بنادر و یا دیگر نهادها و ارگانها در راه توسعه گردشگری دریایی بیشتر باشد.

این نکته را باید در نظر داشت متولی اصلی گردشگری در کشور سازمان میراث فرهنگی صنایع دستی و گردشگری است و وظیفه توسعه گردشگری در کشور بر عهده ی معاونت گردشگری این سازمان است. در مورد همکاری دیگر سازمانها و نهادها همانند نقشه راه فناوری های دریایی که برای هر یک از محور های ۴۴ گانه جلسات مختلفی با توجه به آن محور با حضور دیگر نماینده های سازمانها هم چون سازمان محیط زیست، شیلات، پژوهشکده ملی اقیانوس شناسی و دیگر نهادها و سازمانها که نقش داشتند، مسلماً برای تهیه نقشه راه گردشگری (دریایی) نظر تمامی سازمان های مرتبط دیگر هم باید لحاظ شود اما این کار باید از سازمان گردشگری شروع شود. اما پس از تهیه سند، قدم بعدی و مهم تر آن اجرایی شدن این سند است. همانند شورای عالی صنایع دریایی. شورای عالی میراث فرهنگی و گردشگری وجود دارد. رئیس این شورا، رئیس جمهور یا معاون اول اوست. دیگر اعضا هم وزرا هستند. پس اگر این سند تهیه شود و از سوی این شورا اعلام شود لازم الاجرا خواهد بود و تمامی نهادها باید بدان عمل کنند و حتی نمایندگان مجلس نیز به عنوان ناظر می توانند پیگیر اجرای این سند باشند.

امید است با تهیه این سند و اجرای آن شهرهای ساحلی مان مخصوصاً در جنوب کشور عزیزمان ایران که به دلایلی شاید مثلاً دوری از مرکز در طی سالیان از کشتی توسعه جامانده اند، یک توسعه و پیشرفت نسبی پیدا کنند. این امر صورت نمی گیرد مگر عزمی راسخ در بین سازمانها و نهادها باشد و حرف شان را با عمل ثابت کنند.



جنبش دانشجویی؛ پیشران حرکت کشور به سمت قله های موفقیت

گفت و گو با دبیر اسبق انجمن

مهندس "سعید قاسمی سیف آبادی" کارشناسی مهندسی دریا (کشتی سازی) دانشگاه صنعتی امیرکبیر هستند که اکنون در وزارت علوم مشغول به فعالیت هستند. ایشان در دوره دهم انجمن علمی، دبیر تشکل بودند. در مورد تجربیات ایشان در انجمن و مسائل دیگر با ایشان گفت و گویی صورت گرفته که در ذیل می خوانید.

بستر مناسبی برایشان فراهم نمی گردد که این ارتباط قطع نگردد. تا کنون ندیده ام مسئولین دانشکده علاقه ای به این موضوع نشان داده باشند که بخواهند رابطه بین فارغ التحصیل و دانشکده قوی تر شود.

فانوس دریا: به نظر شما تشکیل کانون مستقل فارغ التحصیلان دانشکده تا چه میزان می تواند مفید واقع شود؟

- اگر صرفاً بخواهد یک اسم باشد بدون فایده است؛ اما این تشکل باید بستر و چارچوب آن از قبل فراهم باشد و اختیارات را داشته باشد نه صرفاً یک تشکل ظاهری باشد. این کانون باید به نحوی ایجاد شود که رابطه بین فارغ التحصیلان و دانشکده و دانشگاه و صنعت را برقرار کند.

فانوس دریا: نقش دانشکده و عوامل آن (ریاست، معاونت ها و اعضای هیئت علمی) را تا چه حد در حمایت از تشکل های دانشجویی محق می دانید؟

- بسیار زیاد. مطمئناً اگر مسئولین و اعضای محترم هیئت علمی تشکل ها را یاری نکنند اعضای تشکل از ادامه فعالیت دلسرد می شوند و تشکل ها به نتیجه مطلوب و دلخواهشان نمی رسند.

راه را برای برگزاری برنامه ها هموار کردن از وظایف مسئولین می باشد و نباید دانشجویان که با علاقه و بدون هزینه ای برای دانشکده و دانشجویان کار می کنند، خدای ناکرده از طرف آن ها با مانع روبه رو شوند؛ دانشکده بر رابطه متعامل بین دانشجویان و مسئولین دانشکده

فانوس دریا: ابتدا از خودتان بگویید و این که الان به چه فعالیتی مشغول هستید؟

- سعید قاسمی سیف آبادی هستم فارغ التحصیل مهندسی دریا (گرایش کشتی سازی) مقطع کارشناسی ورودی سال ۹۱ دانشگاه صنعتی امیرکبیر (پلی تکنیک تهران) و هم اکنون در وزارت علوم، تحقیقات و فناوری مشغول به کار می باشم.

فانوس دریا: برگردیم به سال ۹۱. آیا دوباره رشته مهندسی دریا را انتخاب می کنید؟

- سال ۱۳۹۱ وقتی این رشته را انتخاب می کردم در مورد انتخابم به یقین نرسیده بودم اما اگر الان با شناختی که دارم به سال ۹۱ برگردم بدون شک و تردید باز هم همین رشته را انتخاب می کنم.

فانوس دریا: شاهد این هستیم که متأسفانه بسیاری از دانشجویان پس از فارغ التحصیلی رابطه شان با دانشکده قطع می شود. آیا این امر دلایل خاصی دارد؟

- بسیاری از دانشجویان در این رشته بدون علاقه و آگاهی آن را انتخاب کرده اند و در همان ابتدا تحصیل شاهد این هستیم که تعدادی از دانشجویان در تکاپوی تغییر رشته می باشند؛ عده ای هم صرفاً برای گرفتن مدرک آن را ادامه می دهند و علاقه ای به ارتباط با دانشکده پس از تحصیل ندارند اما در این میان هستند تعداد کثیری که هم به این رشته علاقه مند هستند اما متأسفانه از سمت دانشکده

استوار است.

یکی از مهمترین اشتباهات تشکل ها انجام کار تخصصی است. تشکل ها می گویند ما باید کار جدی انجام دهیم و در پی حل مسائل تخصصی و گرفتن پروژه هستند و اساساً فضای دانشجویی را ترک می کنند و کاری را انجام می دهند که وظیفه یک فرد بعد از محیط دانشجویی و فارغ التحصیلی است.

بنابراین ورود تخصصی به حل مشکلات صنعتان شاید در وهله اول وظیفه یک تشکل دانشجویی نباشد بلکه وظیفه او در حل این مشکل مطالبه گری از مسئولین صنعت (کشتی سازی) است.

فانوس دریا: آیا کاری بوده است که در دوره خود انجام نداده باشید و این کار را به اعضای انجمن دوره دوازدهم پیشنهاد دهید؟

استفاده از توانایی و ظرفیت همه دانشجویان با توجه به نبوغ، استعداد و عملکردشان در تمامی موارد و تشویق آنها بر اساس مواردی که گفته شد جهت روی آوردن به سمت تشکل ها؛ طوری برخورد شود که دانشجویان خود اشتیاق شرکت در تشکل را داشته باشند نه صرفاً بر اساس نام و بدون فعالیت.

فانوس دریا: سخن پایانی؟

بعنوان یک برادر کوچک تر به همه دانشجویان در حال تحصیل یک نکته را می خواهم بگویم: دانشجویان صرفاً درس مطلق نیست! مشکل اساسی ما در رشته کشتی سازی این است که تعداد زیادی از دانشجویان اصلاً آینده این رشته برایشان مهم نیست و تعدادی هم که برایشان مهم است صرفاً به درس خواندن روی آورده اند.

این دانشجویان در تشکل ها حضور فعال پیدا کنند، اگر همه دانشجویان باهم همراه شوند مطمئناً در تمامی برنامه ها به نتیجه مطلوب تری می توان رسید.

فانوس دریا: در دوره شما، با دیگر تشکل های دانشجویی دانشگاه های دریایی کشور ارتباط داشتید؟ چه راه کارهایی برای همکاری این تشکل ها با هم پیشنهاد می دهید؟

- این روزها استفاده از برنامه های اجتماعی اینترنتی بسیار رایج شده است و از همین طریق می توان برنامه هایی از قبیل: برگزاری دوره های آموزشی مشترک، بازدیدهای علمی مشترک، شرکت در مسابقات سایر دانشگاه های دریایی و برگزاری جلسات متداوم با اعضای تشکل ها اجرا نمود.

فانوس دریا: متأسفانه صنایع دریایی ما امروز با مشکلات زیادی مواجه هستند. نقش دانشجویان را در حل این مشکلات و معضلات چگونه ارزیابی می کنید؟

- دانشجو باید همیشه سعی کند در میدان باشد، مطالبه گری از وظایف دانشجویان است، یکی از نشانه های حیات و زنده بودن دانشجو مطالبه گری و آرمان خواهی است. در حقیقت جنبش دانشجویی پیشران حرکت کشور به سمت قله های فتح و موفقیت است.



دفع شر موش کن!

محمد جواد شریفی

آن چه که در این سال ها خیلی به چشم می آید، این است که همه داشته ایم که ارتباط شان را ببینیم، اما این رابطه همیشه در بدترین به دنبال یافتن راهی هستند تا بتوانند از آن میان بری بزنند تا وضع ممکن بوده و در برخی زمان ها، نه تنها تعامل نداشته اند، بلکه صنعت دریا بتواند هر چه سریع تر به مقصد توسعه و پیشرفت تقابل داشته اند.

نکته ی جالب این جاست که همه ی افراد حاضر در این همایش، از هر ارگان و سازمانی، همه به مشکلات موجود در این صنعت و این

ما در این انبار گندم می کنیم * گندم جمع آمده گم می کنیم
می نیندیشیم آخر ما به هوش * کین خلل در گندمست از مکر موش
موش تا انبار ما حفره زدست * وز فنش انبار ما ویران شدست
اول ای جان دفع شر موش کن * وانگهان در جمع گندم کوش کن

برسد. اما بعد از چندی که چشم باز می کنیم، تنها خود را با دست و پای زخمی می یابیم و می بینیم که عده ای

رشته ی تحصیلی واقف هستند؛ اما نمی دانم چرا تدبیری اندیشیده نمی شود. گویی استاد و دانشجو و صنعت گر همه در خواب غفلتی فرو رفته اند که کسی نمی تواند به راحتی آن ها را بیدار کند.

همه ی ما اشک های مدیرعامل کشتی سازی را دیدیم، همه ی ما بر شکسته شدن شرکت های صنعت دریایی را دیده ایم؛ همه ی ما شاهد بیکار شدن کارگران شرکت های صنعت دریا بوده ایم. اما چه

نااهل، حلاج صنعت دریایی را بر سر دار کرده اند و در این جا راه حق و حقیقت است که گم می شود. همایش صنایع دریایی هر ساله برگزار می شود و افرادی که در این همایش شرکت می کنند همه از صاحب نظران این رشته تحصیلی و صنعت کاری هستند. این همایش جایی است که اساتید، دانشجویان و صنعت گران این رشته در کنار یکدیگر جمع می شوند و به تعامل با یکدیگر می پردازند. دانشجویان و صنعت گران، یعنی افراد دو جبهه ای که همیشه برای پیشرفت نیاز

کرده ایم؟ تنها فقط دیده ایم و یک بار زبان در دهان نچرخانده ایم تا به دور از جهت گیری های سیاسی، پیشنهادی بدهیم برای حل مشکلات و معضلات موجود. همیشه دانشجویان این رشته از کسانی از بیرون از دانشگاه فرمان گرفته اند که چه بگویند و چه کاری انجام دهند! افرادی که سال ها بخش علمی این صنعت را مصادره کردند و به نظر می رسد در همه امور منافع جمعی را در نظر نگرفته اند.

همان طور که در سطور قبلی گفتم، گویی این افراد و نه تنها این افراد بلکه همه ی افراد حاضر در این بخش، به خواب غفلت فرو رفته اند. حال من به عنوان یک دانشجو در این خانواده می خواهم تمام هم قطاری های خودم را دعوت کنم تا اسرافیل وار همه با هم در صوری بدمیم که از صدای آن همه کسانی که در خواب غفلت هستند بیدار شوند. اول از همه، ما باید از خانه خودمان یعنی دانشگاه شروع کنیم. ابتدا باید دفع شر موش کنیم و بگردیم و مشکلات را بیابیم و دست بر حل این مشکلات بجنبانیم. شاید مشکلات از دانشگاهی به دانشگاه دیگر فرق کند. به طور مثال دانشگاه صنعتی امیرکبیر در بخش علم مهندسی دریا و رشته ی معماری کشتی خود را سرآمد می داند، اما آیا یک بار اساتید این دانشکده پای حرفای دانشجویان

نشسته اند؟

تنها یک بار اساتید محترم به این اندیشیده اند که چرا دانشجویان این دانشکده دچار کرحتی و نوعی انفعال شده اند؟ آیا تنها یک بار اساتید این دانشکده و هم چنین افراد در رده های بالای این دانشگاه توانسته اند با دلیل و منطق علت انتقال این دانشکده از تهران به بندرعباس را توجیه کنند؟ تنها نکته ای که برای این انتقال از تهران به بندرعباس می توان اشاره کرد افزایش هزینه های جاری برای این دانشکده در طول سال است، و به غیر از این نکته که البته نکته منفی و غیر قابل چشم پوشی است، هیچ مزیت دیگری ندارد.

تنها کافیست که ما دانشجویان کمی بیاندیشیم. تنها کافیست که با آگاهی کامل به فعالیت ها بپردازیم. کافیست که همیشه از اتفاقات و نیازهای این صنعت مطلع باشیم تا بتوانیم با فکری منسجم تر به مطالبه گری بپردازیم.



سال اخیر اشاره شد. مهندس برجسته مشکل اصلی را در فقدان فضای مناسب در دانشگاه ها برای آماده سازی جهت فضای غیرآکادمیک و ندادن آگاهی به آن ها دانست و عنوان کرد دانشجویان می توانند از خود دانشگاه یک کسب و کار را آغاز نموده، یا اگر به دنبال ادامه ی تحصیل و کسب مدارج علمی بالاتر هستند با آگاهی و بصیرت بیشتری در این مسیر قدم بردارند. در ادامه مرکز رشد و دلیل ایجاد آن به این صورت بیان شد: مرکز رشد نهادی در درون خود دانشگاه است که دانشجویان می توانند با تشکیل هسته هایی در آن وارد شوند و طرح موردنظر خود را ارائه کنند. این نهاد در ادامه طرح را بررسی کرده و در صورت قبول طرح حمایت های لازم از این هسته را حتی تا تشکیل شرکت دانش بنیان و ادامه کار آن میزود می دارد. البته هسته هایی هم که طرحی نداشته باشند می توانند از پروژه های پیشنهادی خود مرکز استفاده کرده و مبالغی را نیز در ازای آن دریافت کنند. این مرکز همچنین تمایل به برگزاری دوره های توانمندسازی جهت ارتقای سطح دانشجویان و گروه ها دارد که در جلسه صحبت از انجام هماهنگی های لازم با معاونت محترم پژوهشی دانشکده جناب آقای دکتر زراعتگر و همچنین ریاست محترم دانشکده جناب آقای دکتر موسوی زادگان برای ارتباط هرچه بهتر با دانشکده، شد. این مرکز همچنین به طور واضح با رویکرد دریا و صنایع مربوطه کار خواهد کرد. این مرکز همچنین به طور مستقیم با نهادهای راهبردی نظیر سپاه پاسداران و ارتش جمهوری اسلامی ایران و دیگر سازمان های دولتی و

• جلسه ی معرفی مرکز نوآوری، رشد و فناوری

مرکز رشد، یکی از ابزارهای رشد اقتصادی است که امروزه به عنوان یکی از ابزارهای پذیرفته شده برای تبدیل خلاقیت ها و دستاوردهای علمی و تحقیقاتی به محصولات قابل ارایه به بازار و توسعه کارآفرینی محسوب می شود. مراکز رشد با ارایه امکانات و تسهیلات عمومی، زمینه پا گرفتن شرکت های جدید را فراهم می کنند. در کشور ما نیز بحث ایجاد این مراکز دنبال شده است و بسیاری از پارک های علم و فناوری و دانشگاه ها این نوع مراکز را دارند.

اولین مرکز نوآوری، رشد و فناوری دریایی کشور در دانشگاه صنعتی امیرکبیر تاسیس شده است. با درخواست انجمن علمی دانشکده مهندسی دریا و موافقت مدیر مرکز جلسه ای جهت معرفی این مرکز به دانشجویان برگزار شد که گزارش آن را در ذیل آمده است.

در ابتدا مهندس برجسته، مدیر مرکز، با پرسش این که هدف دانشجویان از تحصیل چیست جلسه را آغاز نمودند. ایشان به بیان تجربه های خود در زمینه تحصیل و مبهم بودن انگیزه تحصیل اکثر دانشجویان اشاره کرده و از دانشجویان خواستند که به آینده ی کاری خود پس از تحصیل فکر کرده و نیاز به ادامه تحصیل و جهت گیری تحصیلی خود را نیز در نظر بگیرند. در ادامه جلسه به اشباع بودن بازار از افراد تحصیل کرده و عدم جذب نیرو در ارگان های دولتی در چهار



• کارگاه آشنایی با اصول و نحوه اخذ کارآموزی

دوره کارآموزی را می توان دروازه ورود دانشجو به صنعت دانست. دوره کارآموزی فرصتی طلایی برای حضور در محیط های صنعتی، تجاری و خدماتی است که دانشجو می تواند از این طریق و بدون دغدغه مسوولیت ها و تبعات شغلی، به کسب تجاری ارزشمند بپردازد. انجمن علمی دانشکده مهندسی دریا جهت بالابردن کیفیت دوره کارآموزی و آشنایی دانشجویان با این دوره جلسه ای را با حضور معاون پژوهشی دانشکده، دکتر زراعتگر، برگزار کرد که گزارش جلسه را در زیر می توانید مطالعه نمایید.

این جلسه، با توجه به درخواست دانشجویان مبنی بر تشکیل یک کارگاه جهت آشنایی و رفع ابهام زوایای مبهم اخذ واحد درسی کارآموزی به همت انجمن علمی دانشکده برگزار شد. با در نظر داشتن شرایطی نظیر آگاهی و اشراف کافی بر هر دو محیط دانشگاه و صنعت، از جناب آقای دکتر زراعتگر معاونت محترم پژوهشی دانشکده که از تجربه ی بسیار بالایی در ارتباط با صنعت دریایی کشور برخوردار هستند جهت برگزاری کارگاه دعوت به عمل آمد. ایشان بخشی از اهداف اصلی گنجانیدن واحد کارآموزی در برنامه آموزشی دانشگاه را، گسترش دید دانشجویان و آموختن برخی مسائل که تنها در عمل و در حین کار وجود دارند دانستند. دکتر زراعتگر در این جلسه تجارب خود نظیر کیفیت فضای آموزشی سازمان ها و کارخانجات صنعتی فعال در حوزه ی دریا را در اختیار دانشجویان قرار داده و افزودند که چون دانشجو هنوز وارد بازار کار نشده و مسوولیتی در واحدی که کارآموزی خود را در آن اخذ کرده ندارد، پس می تواند با فراغ خاطر به تحقیق و بررسی در محیط پرداخته و راحت تر سوالات خود را بیان کرده و از اشتباه نترسد. ایشان با اخذ کارآموزی رشته کشتی سازی در دفاتر طراحی و مهندسی که از فضای ساخت و راه اندازی صنایع دریایی دور هستند مخالف بوده و صراحتاً از دانشجویان خواستند که کارآموزی خود را حتماً در کارخانجات و کارگاه های ساخت کشتی و یا سازه های فراساحلی اخذ کنند. دکتر زراعتگر به دانشجویان پیشنهاد کردند که به صورت گروهی در یک کارخانه و در بخش های مختلف کارآموزی بگیرند تا بتوانند از تجربه های یکدیگر استفاده کرده و از همه ی بخش ها شناخت بدست آورند. ایشان در انتها از دانشجویان خواستند که به سختی شرایط کار و وضعیت جوی در کارخانجات اهمیت نداده و به کارآموزی به چشم تنها یک واحد درسی نگاه نکنند بلکه آن را دروازه ای برای ورود به بازار کار بدانند.



بازدید از بزرگترین بندر تجاری ایران: بندر شهید رجایی

حمل و نقل دریایی، شالوده و زیربنای اصلی تجارت و عنصر اصلی زنجیره تامین کالا است. در این زنجیره، بندر به عنوان عامل تحریک اقتصاد کشورها و حلقه ارتباطی میان حمل و نقل دریایی و زمینی، تداوم جریان کالا و خدمات را تضمین نموده و ارزان ترین راه تبادل کالا را در اختیار تجار و صاحبان کالا قرار می دهد.

پس از فروپاشی شوروی و استقلال کشورهای آسیای میانه و همزمان با رونق و رشد اقتصادی کشورهای شرق و جنوب شرق آسیا و نیاز روز افزون کشورهای خاور دور و همچنین اروپای شرقی و مرکزی به مبادله کالا از طریق کریدور ترانزیتی شمال - جنوب برخی از کشورهای حاشیه خلیج فارس با ایجاد بندرپیشرفته جدید، تلاشی را برای افزایش ظرفیت و کسب سهم بیشتر از بازار حمل و نقل کانتینری و تبدیل شدن به هاب منطقه اختصاص داده اند.

در این میان جمهوری اسلامی ایران بدلیل واقع شدن در کنار سه آبراه مهم و راهبردی جهان نقش بی بدیلی را به عنوان پل ارتباطی و پیوند دهنده دو منبع انرژی دارد. دریای خزر و خلیج فارس ایفا نموده و در دهه های اخیر با پشت سر گذاشتن تحولات عظیم در صنعت، اقتصاد و تجارت، تلاش نموده با توسعه بندر خود و ایجاد ظرفیت های جدید، نقش بیشتری را در این صنعت ایفا نماید.

در میان بندر مهم کشور، مجتمع بندری شهید رجایی، از جایگاه ویژه و متمایزی برخوردار است. این مجتمع عظیم بندری، با برخورداری از موقعیت منحصر به فرد جغرافیایی در نزدیکترین نقطه به تنگه هرمز و دهانه ورودی خلیج فارس، بدلیل فاصله کوتاه از مسیر اصلی تردد بین قاره ای کشتی ها، با قرار گرفتن در محل تلاقی کریدور ترانزیتی شمال - جنوب، مهمترین دروازه واردات و صادرات جمهوری اسلامی ایران محسوب می شود.

مجتمع بندری شهید رجایی بندرعباس با ظرفیت تخلیه و بارگیری سالانه حدود ۱۰۰ میلیون تن کالا، به تنهایی بیش از ۵۵ درصد صادرات و واردات و ۷۰ درصد ترانزیت بندر کشور را برعهده دارد. همچنین تخلیه ۹۰ درصد بارگیری کالاهای کانتینری کشور در این مجتمع انجام می گیرد. این بندر در فاصله ۲۳ کیلومتری غرب بندرعباس واقع شده و با بیش از ۴۸۰۰ هکتار وسعت (محدوده عملیاتی و پس کرانه)، ظرفیت پذیرش سالانه بیش از ۸۸۸ میلیون تن کالا را دارد.

با توجه به نقش تاثیر گذار این بندر در هدایت تحصیلی دانشجویان، لزوم برگزاری بازدید علمی از این مرکز احساس می شد. لذا در تاریخ ۲۵/۲/۹۶ انجمن علمی دانشکده مهندسی دریا دانشگاه صنعتی امیر کبیر برنامه ای جهت بازدید از این بندر را تدارک دید. در این بازدید با همراهی جناب آقای دکتر الصفی با عنوان کارشناس، تعداد ۲۰ نفر از دانشجویان کارشناسی و کارشناسی ارشد مشارکت نمودند.

در ابتدای کار با مراجعه به اداره بنادر و دریانوردی، از بخش موزه این مرکز بازدید به عمل آورده شد. این موزه شامل وسایل دریانوردی و ناوبری بود که قدمت تعدادی از آنها نزدیک به چند قرن می شد. در همین راستا جناب آقای دکتر الصفی توضیحات جامعی در رابطه با هریک از این ابزار و قطعات ارائه نمودند.

پس اتمام بازدید از موزه، به سمت اسکله کانتینری حرکت کردیم و در مسیر از مکان های حمل و نگهداری و انبار و نیز تجهیزات و وسیله های جابجایی کانتینر ها آشنا شدیم. در بخش بعد وارد اسکله شماره یک بندر شهید رجایی شدیم. در این قسمت ناظر بر تخلیه و بارگیری کشتی های bulk carrier یا همان کشتی های فله بر شدیم. از بخش های دیگر این مرکز میتوان به اسکله کانتینری این بندر اشاره نمود. ک در زمان حضور ما کشتی کانتینر بر..... در حال بارگیری بود. در نهایت با حضور در مرکز جستجو و نجات M.R.C.C از طریق کار با دستگاه های VHF و MFHF و AIS و IVTS آشنا شدیم.



بازدید از کاوشگر تحقیقاتی خلیج فارس

از آن جا که دریا ها و اقیانوس ها منشا حیات بوده و بیش از ۷۰ درصد زمین را اقیانوس ها و دریا پوشانده است لذا این دو منبع طبیعی، پتانسیلی عظیم برای تحقیق و بررسی هستند. کشور عزیزمان ایران نیز در زمینه علوم و تحقیقات دریایی فعال بوده که از جمله نهاد ها و سازمان هایی که در این مقوله مشغول به فعالیت هستند می توان پژوهشگاه ملی اقیانوس شناسی، موسسه تحقیقات علوم شیلاتی، سازمان جغرافیایی نیروهای مسلح و سازمان نقشه برداری را نام برد.

اما هر تحقیقی نیازمند زیرساخت ها و تجهیزات مربوطه است. در زمینه تحقیقات علوم دریایی، اولین ابزار مورد نیاز شناور و کشتی با کارایی تحقیقاتی است. از جمله شناورهای تحقیقاتی حال حاضر ایران می توان کاوشگر تحقیقاتی خلیج فارس، فردوس یک، پژوهش ۱، کاوش، گیلان، ایران آب نگار و دلفین ۱۴۲۴ را نام برد. اما آن چیزی که کاوشگر تحقیقاتی خلیج فارس را از دیگر شناورهای نام برده شده متمایز می کند؛ ساخت داخل بودن آن است. نقشه های این شناور ابتدا از ایتالیا خریداری شد اما به دلایلی شرکت ایتالیایی از دادن نقشه های بعدی سرباز زد. اما متخصصان سازمان صنایع دریایی با استفاده از توان مهندسی خود، ادامه تهیه نقشه ها را که شامل نقشه های تاسیسات و پایپینگ بود بر عهده گرفتند و این کار را به انجام رساندند. این شناور در مجتمع شهید درویشی بندرعباس ساخته شده است.

کاوشگر خلیج فارس یک شناور مدرن تحقیقاتی با ۵۰ متر طول، ۱۰ متر عرض و ۱۲ متر ارتفاع و قادر است با آب و سوخت کامل به مدت ۴۵ روز با ظرفیت ۲۷ نفر در آب های خلیج فارس، دریای عمان و شمال اقیانوس هند اقدام به تحقیقات میدانی کند.

«کاوشگر خلیج فارس» دارای آزمایشگاه های مجهز و تجهیزات اندازه گیری در زمینه های فیزیک دریا، شیمی، زیست شناسی، زمین شناسی، هواشناسی و نقشه برداری دریا است که توسط متخصصان و محققان پژوهشگاه ملی اقیانوس شناسی و علوم جوی فعالیت های تحقیقاتی و آزمایشگاهی در آن انجام می پذیرد.

لزوم آشنایی با انواع شناورهای مختلف و نیز درک قدرت و ارزش تولید ملی برای دانشجویان، انجمن علمی دانشکده مهندسی دریا را بر آن داشت تا بازدیدی از این شناور ملی ترتیب دهد. پس از هماهنگی با مدیر پروژه، جناب دکتر نوبختی، و هماهنگی ایشان با مسئولین سازمان صنایع دریایی، اجازه بازدید صادر شد.

در این بازدید مهندس سخایی، مهندس ناظر این پروژه، راهنمای دانشجویان در این بازدید بودند. دانشجویان ابتدا به پل فرماندهی رفتند و در آن جا کاپیتان یزدی توضیحاتی در مورد این اتاق ارایه دادند. سپس از قسمت های مختلف آزمایشگاهی دیدن شد. در مرحله ی آخر نیز، دانشجویان به موتورخانه کشتی رفتند و در آن جا افسر ارشد موتور، در مورد سیستم رانش این شناور توضیحات کلی را ارایه دادند.

در پایان از همکاری مدیر محترم پروژه، مهندس ناظر و تمامی پرسنل شناور و کسانی که در ساخت این شناور نقش ایفا کردند کمال تشکر و قدردانی را داریم.



هزینه تمام شده
۲۷ میلیارد تومان



توان موتوری
۱۰۳۰ × ۲ کیلووات

توان تراسترها
۱۵۰ × ۲ کیلووات

صرفه جویی ارزی
۷۴٪



فناوری های نوین بکار رفته

سیستم های ارتباط ماهواره ای
سیستم رانش پیشرفته CPP
سیستم انتقال داده و سیستم DP در تثبیت دینامیکی
ارتعاشات و نویز پایین به دلیل حساسیت تجهیزات
سه نوع آز مایشگاه
۲ سردخانه

کاوشر دریايي خليج فارس

نخستين کشتی اقیانوس شناسی
ساخت ایران

ظرفیت: ۱۱ نفر خدمه و ۱۶ نفر محقق

ماندگاری ۴۵ روز در دریا

برد عملیاتی ۳ هزار مایل دریایی

دارای قدرت مانور پذیری بالا

سرعت ۱۵ گره دریایی

وزن: ۹۰۰ تن

ارتفاع: ۴ متر

عرض: ۱۰ متر

طول: ۵۰ متر



مشخصات



سازمان های همکار

- ۱۵۰ مرکز صنعتی، پژوهشی، دانشگاهی و دانش بنیان
- سازمان ها و صنایع مختلف وزارت دفاع
- صرف بیش از سیصد هزار ساعت کار
- انجام حدود ۱۲ هزار فعالیت اجرایی



اشغالزایی

مستقیم: ۱۰۰ نفر
غیر مستقیم: ۱۲۰۰ نفر

کاربرد تحقیقاتی در زمینه

- هواشناسی تخصصی شامل اتمسفر
- شیمی دریا
- اقلیم شناسی و نقشه برداری دریا
- فیزیک دریا
- زیست شناسی دریا
- ژئوفیزیک دریا
- زمین شناسی

منبع: ایرنا



دانشکده مهندسی دریا؛ علی برکت الله

علی کابلی

زمانی که انک اندک به پایان دوره کارشناسی می رسی درست در ترم های پایانی گمان می کنی که دیگر خیلی خوب مسائل دانشگاهی را می فهمی و به مسائل اشراف کامل داری! و همین سبب می شود که زبان به نقد بگشایی و حتی در مواردی پیشنهادهایی هم در باب رفع مسایل مطرح کنی! تا اینجا همه چیز خوب است! مشکل از آنجا شروع می شود که با این حجم از انتقادات و پیشنهادات، هنوز دانشگاهیان ما با همان مشکلاتی روبه رو هستند که دانشگاهیان بیست سال پیش بودند. اما واقعا چرا؟! شاید ایراد از پیشنهاد دهندگان است و شاید هم... این مقدمه را گفتم تا به خودم و شما یاد آور شوم که انتظار نتیجه از این نوشته نداشته باشیم!

و اما بحث اصلی:

رفتن دانشجویان و دانش آموختگان ممتاز کشور به خارج، تقصیر کشور نیست! رفتن دانشجویان ممتاز کارشناسی دانشگاه امیر کبیر برای ادامه تحصیل به دانشگاه شریف، تقصیر دانشگاه امیر کبیر نیست! رفتن دانشجویان ممتاز دانشکده مهندسی دریا در ترم های اولیه به رشته های دیگر در دانشگاه، تقصیر دانشکده نیست! این ها همه تقصیر دانشجویان است و این دانشجویان خیلی بی خرد! (از ذکر واژه اصلی معذورم) هستند و صلاح خود را نمی دانند! و گرنه دلیل دیگری اصلا و ابدا وجود نداشته و ندارد. مثلا یکی از همین نقد های بی سر و ته دانشجویی را برایتان می گویم و برای ملموس بودن مطلب از دانشکده خودمان شروع می کنم.

دانشکده مهندسی دریای دانشگاه امیر کبیر اولین مرکز متمرکز آموزشی در زمینه علوم مهندسی دریایی در کشور است و تقریبا تمام کسانی که در کشور عزیزمان در عرصه دریایی مشغول خدمت هستند به نوعی وام دار این دانشکده هستند. می شود ادعا کرد که این دانشکده پدر صنعت دریایی کشور است. پدری که در این سال ها کم بی اعتنائی و زخم زبان از فرزندان خود ندیده است. پدری که فرزندانش، آن را بی لیاقت و فرسوده می دانند و در هر گوشه که می نشینند از آن اگر بد نگویند خوب هم نمی گویند. برآستی چرا دانش آموختگان دانشکده هیچ احساس تعلق به دانشکده ندارند؟ ایراد کار از کجاست؟

فردی از اهل صنعت روزی به من گفت: بخشی از مشکلات کنونی صنعت دریایی کشور تقصیر دانشکده شماست! جواب من این بود که: اگر امروز صنعت دریایی داریم به خاطر دانشکده ماست.

اما در ته هم دل فکر کردم چرا باید کسی که خود در همین دانشکده رشد و نمو پیدا کرده است و دانش آموخته امیر کبیر است این گونه به دانشکده خود بتازد؟! اگر چوب مقیاس را در دست بگیریم و دو قطب اصلی یعنی امیر کبیر و شریف را مقایسه کنیم، چه چیز سبب می شود رتبه های یک کنکور ارشد به شریف بروند و رتبه های بعدی به امیر کبیر. آخر مگر ما اولین مرکز دریایی نبودیم! مگر استادان ما هر کدام پدر بخشی از این صنعت عظیم نیستند! مگر نه اینکه بسیار از پروژه های عظیم و استراتژیک کشور در زمینه دریایی در دانشکده ما انجام می شود.

آخر حتی طراح سوالات کنکور ارشد هم اساتید همین دانشکده هستند. پس چرا صندلی کارشناسی ارشد شریف از صندلی امیر کبیر برای داوطلبان کنکور جذاب تر است؟ یک نمونه از تفاوت دو دانشگاه در همایش صنایع دریایی مشخص می شود. نه تنها از این دید آنکه به همان شریف غرفه ای بزرگ تر در وسط نمایشگاه دادند و غرفه دانشکده مهندسی دریای امیر کبیر در انتها علیه غربی نمایشگاه و در دور ترین مکان ممکن قرار داشت. نه از دید مقایسه حضور اساتید در غرفه شریف و در غرفه دانشکده ی ما، بلکه از دید رفتار همان دانش آموختگان و دانشجویانی که به اصطلاح امیر کبیری اند و حتی نگاه خود را از غرفه دانشگاه دریغ داشتند و گاها با لبخندی به نشانه تاسف و عبور می کردند.

و اما پیام اخلاقی این متن

اینجا دانشکده مهندسی دریای امیر کبیر است و ما همه امیر کبیری هستیم و بالا و یا پایین آمدن این دانشکده موازی است با بالا و پایین آمدن همه ی ما و چه خوب است که این را بد و یا خوب بپذیرید و بپذیریم که اعمال ماست که باعث سربلندی و یا خدای ناکرده سر افکنندگی دانشکده مان می شود پس از اکنون به اندازه ای که برای نام امیر کبیر احترام قائل هستیم کوشش کنیم.