

یادداشت

نقش محوری دانشگاه و اعضای هیأت علمی در مردمی سازی اقتصاد

دکتر علی خطیبی

معاون اداری، مالی و توسعه منابع وزیرعلوم

دوازدهم اردیبهشت، روزی است برای قدردانی از معلمان و استادانی که نقش بی‌بدیلی در رشد و پرورش ما داشته‌اند. از دوران کودکی که همچون نهالی در حال رشد بودیم تا زمانی که به درختی تنومند در بزرگسالی تبدیل شدیم، همواره مدیون زحمات آنان هستیم.

به همین مناسبت، ضمن ادای احترام به یاد و خاطره استاد فرزانه، شهید مرتضی مطهری، در مطلبی کوتاه به نقش اعضای هیأت علمی و دانشگاهیان در دستیابی به اهداف شعار سال می‌پردازیم. بدون شک درخت نظام آموزش عالی برشانه‌های استادان و اعضای هیأت علمی ریشه دوانده است و رشد و پیشرفت‌های علمی کشورمان را بخصوص در چند سال گذشته بیش از همه مرهون رسوب فعالیت‌های علمی این فرهیختگان هستیم. کسب رتبه یک تولید علمی منطقه در چندین سال متوالی و رتبه ۱۵ علمی جهان در سال گذشته، و حرکت در لبه مرزهای علمی در بسیاری از علوم نوین تنها بخشی از دستاوردهای نظام آموزش عالی و استادان گرانقدر آن است.

معلمان آموزش عالی، در تربیت دانشجو نیز کم نگذاشتند و آمار نشان می‌دهد، جمعیت دانشجویی کشور نسبت به قیبل از انقلاب ۲۰ برابر شده است و امروزه در حدود یک پنجم از جمعیت ایران را دانش‌آموختگان دانشگاهی تشکیل می‌دهند، در حالی که قبل از انقلاب این مقدار به ۱/۲ درصد از کل جمعیت می‌رسید. نقش استادان دانشگاه در شکل‌گیری جریان دانش‌بنیان‌ها در کشور نیز غیرقابل انکار است؛ کسب‌وکارهای دانش‌محوری که از یکی دو دهه پیش با مفهوم شرکت‌های دانش بنیان در ایران شناخته شده‌اند و با محوریت تبدیل دانش آکادمیک به فناوری فعالیت می‌کنند.

با توجه به تغییر معادلات جهانی در همسویی با تحولات فناوری، می‌توان گفت این دسته از شرکت‌ها موتور رشد و توسعه هر کشوری محسوب می‌شوند و نوآوری و کارآفرینی در شرکت‌های دانش بنیان می‌تواند عامل مهمی برای توسعه پایدار کشورها باشد. در دهه‌های گذشته متأسفانه صنایع مختلف داخلی با توجه به محوریت یافتن خام‌فروشی نفت برای تأمین درآمدهای کشور، عقب‌ماندگی‌هایی داشتند و به‌رغم تأکیدات آینده‌نگرانه رهبری، سیاست‌های حمایتی برای افزایش کمی و کیفی و نیز بالابردن بهره‌وری صنایع آن‌گونه که باید اجرا نشده بود، اما به لطف خدا شرایط امروز با دیروز تفاوت دارد؛ بسیاری از اعضای هیأت علمی متخصص ما در شرایط فراهم‌شده در پارک‌های علم و فناوری با بخش‌های تحقیق و توسعه شرکت‌های بزرگ صنعتی و دانش بنیان در حال فعالیت هستند و به‌واسطه این فعالیت، جامعه دانشگاهی و دانشجویی ما بیش از پیش به صنعت نزدیک‌تر شده؛ این نزدیکی صنعت و دانشگاه هرچند هنوز به شرایط آرمانی و ایده‌آل نرسیده، اما توانسته فرمان حرکت دانشگاه را به سمت چالش‌ها و مسائل صنعتی تغییر دهد و امروزه شاهد هستیم که بسیاری از مشکلات صنایع از طریق دانشگاه‌ها یا به واسطه شرکت‌های دانش‌بنیان که به طور مستقیم و غیرمستقیم به دانشگاه‌های ما متصل‌اند، حل می‌شود.

از سوی دیگر تغییرریزمت اجتماعی جامعه که همراه با روند‌های جهانی در حال وقوع است، نیازهای جدیدی ایجاد کرده است و بالطبع برای پاسخ به این نیازها صنایع جدید شکل گرفته‌اند. نمونه آن پلتفرم‌های مختلفی است که برپایه فناوری اطلاعات و ارتباطات بنا شده است. در این عرصه‌ها نیز ریدپای جامعه علمی به صورت پررنگ دیده می‌شود و شاهد جمع انبوهی از دانش‌آموختگان و استادان دانشگاه هستیم که با درک درست از شرایط جامعه، به طراحی و توسعه شرکت‌ها و پلتفرم‌های خدماتی می‌پردازند که در کنار برطرف کردن نیاز جامعه، با آفرینش‌های مختلف چون ثروت‌آفرینی، کارآفرینی و... به اقتصاد ملی کمک می‌کنند.

نامگذاری سال ۱۴۰۲ به نام جهش تولید با مشارکت مردم توسط رهبر معظم انقلاب و تأکید ایشان بر این کلیدواژه در حالی است که طی سالیان گذشته رهبری همواره بر موضوع میدان دادن به بخش خصوصی و مردم در اقتصاد کشور اشاره داشتند. یکی از مصداق‌های مشارکت دان مردم در اقتصاد و تولید مطابق متن صریح صحبت‌های رهبری در دیدار سال گذشته با مسئولان نظام، شرکت‌های دانش بنیان است؛ شرکت‌هایی که با مشارکت نخبگان و دانش‌آموختگان دانشگاهی و بخصوص استادان به میدان آمدند و چرخش چرخ‌های تولید کشور را سرعت بخشیدند. بدین ترتیب در امتداد این تجربه موفق، یکی از سیاست‌های اصلی در عمل به شعار سال، قطعاً میدان دادن به دانشگاه‌ها به عنوان محل حضور و تمرکز لایه‌های مختلف نخبگانی و مردمی است و اعضای هیأت علمی ما پیشرو و پرچمدار در تحقق این شعار و سیاست کلان هستند.

مشارکت استادان در طرح‌های ارتباط صنعت و دانشگاه و حل مسائل صنعتی در قالب انواع پژوهش‌های دانشگاهی، مشارکت در تأسیس و راهبری شرکت‌های دانش بنیان و سوق دادن دانشجویان به بهره‌برداری از علم آموخته شده نقشی متمایز برای آنان در مردمی‌سازی تولید و اقتصاد ایجاد می‌کند. از سویی دیگر به مانند یک مسیر تعاملی و دوطرفه، تحقق مناسب سیاست‌های مردمی‌سازی اقتصاد در دانشگاه‌ها می‌تواند باعث تحول اقتصاد آموزش عالی شود؛ در شرایط کنونی که مشکلات اقتصادی گریبانگیر بخش‌های مختلف کشور است و دانشگاه‌ها نیز از این قاعده مستثنی نیستند، تسهیل ارتباط صنعت و دانشگاه به هر نحو باعث تزریق منابع مالی به دانشگاه‌ها شده و با کاهش وابستگی دانشگاه به بودجه دولتی، شاهد ارتقای کمی و کیفی آموزش و پژوهش و شکل‌گیری دانشگاه‌های کارآفرین خواهیم بود.

اجتماعی

پنجشنبه ۱۳ اردیبهشت ۱۴۰۳ ● شماره ۸۴۵۲

گزارش

در باره نوسازی و ساماندهی حمل و نقل عمومی در تهران

عزم دولت و شهرداری برای حل مشکل ترافیک پایتخت

مشکلات

حوزه حمل

و نقل را از

پیش پای

تهرانی‌ها کنار

بزنند. دولت

هم اقدامات

مؤثری برای

رفع مشکل

انجام داده

است. مدیران

شهری امروز

وعده داده‌اند

که از چند

هفته تا ۶ ماه

دیگر کل بسته

قراردادی

با چین

وارد تهران

می‌شود، در

حالی که خط

تولید واگن‌ها

و قراردادهای

داخلی

مربوط به

آنها هم بسته

شده و تا

اولین سری

تولید داخلی

هم وارد خط

می‌شوند

شورای شهر به

موضوع

ممانعت

شده. برخی از

اجرای این طرح

اشاره شد. شهردار

تهران به چین

و انعقاد قرارداد

برای

تولید واگن‌ها

داخلی

مربوط به

آنها هم بسته

شده و تا

اولین سری

تولید داخلی

هم وارد خط

می‌شوند

شورای شهر به

موضوع

ممانعت

شده. برخی از

اجرای این طرح

اشاره شد. شهردار

تهران به چین

و انعقاد قرارداد

برای

تولید واگن‌ها

داخلی

مربوط به

آنها هم بسته

شده و تا

اولین سری

تولید داخلی

هم وارد خط

می‌شوند

شورای شهر به

موضوع

ممانعت

شده. برخی از

اجرای این طرح

اشاره شد. شهردار

تهران به چین

و انعقاد قرارداد

برای

تولید واگن‌ها

داخلی

مربوط به

آنها هم بسته

شده و تا

اولین سری

تولید داخلی

هم وارد خط

می‌شوند

شورای شهر به

موضوع

ممانعت

شده. برخی از

اجرای این طرح

اشاره شد. شهردار

تهران به چین

و انعقاد قرارداد

برای

تولید واگن‌ها

داخلی

مربوط به

آنها هم بسته

شده و تا

اولین سری

تولید داخلی

هم وارد خط

می‌شوند

شورای شهر به

موضوع

ممانعت

شده. برخی از

اجرای این طرح

اشاره شد. شهردار

تهران به چین

و انعقاد قرارداد

برای

تولید واگن‌ها

داخلی

مربوط به

آنها هم بسته

شده و تا

اولین سری

تولید داخلی

هم وارد خط

می‌شوند

شورای شهر به

موضوع

ممانعت

شده. برخی از

اجرای این طرح

اشاره شد. شهردار

تهران به چین

و انعقاد قرارداد

برای

تولید واگن‌ها

داخلی

مربوط به

آنها هم بسته

شده و تا

اولین سری

تولید داخلی

هم وارد خط

می‌شوند

شورای شهر به

موضوع

ممانعت

شده. برخی از

اجرای این طرح

اشاره شد. شهردار

تهران به چین

و انعقاد قرارداد

برای

تولید واگن‌ها

داخلی

مربوط به

آنها هم بسته

شده و تا

اولین سری

تولید داخلی

هم وارد خط

می‌شوند

شورای شهر به

موضوع

از این تعداد دو هزار و ۱۰۰ دستگاه در خطوط شهر فعال هستند که تا چند روز آینده به سه هزار و ۴۰۰ دستگاه می‌رسد. همچنین ۶ هزار ون در تهران مربوط به ۱۷ سال قبل بود و ۷۲ هزار تاکسی نیز وجود داشت که بخش قابل توجهی از آن با فرسودگی روبه رو بود.

وی برای روشن شدن موضوع قراردادها توضیح داد: پیش از سفر به چین برای اجلاس «یک کمربند یک جاده» قرارداد خرید سه هزار دستگاه اتوبوس شامل دو هزار دستگاه دیزلی و هزار دستگاه برقی منعقد شد. پس از حضور در اجلاس، همچنین پیگیری‌هایی برای انعقاد قرارداد متر و داشتیم.

چینی‌ها با سفر به ایران قیمت‌های خود را اعلام کردند و یک میلیارد و ۶۷۰ میلیون یورو به تعداد ۲ هزار دستگاه اتوبوس، ۱۰ هزار دستگاه ون، ۲۷ هزار و ۵۰۰ دستگاه تاکسی و ۱۵۰ هزار دستگاه موتور برقی یوزانسی (نوعی مهلت پرداخت از سوی فروشنده به خریدار برای تأمین اعتبار) شد. به دنبال آن تیم کارشناسی ما به چین اعزام شد تا ببینند کدام شرکت کیفیت بهتری دارد. کیفیت بالا در چین متعلق به ۶ یا ۷ شرکت است. تیم ما مباحث را به صورت کارشناسی بررسی و شرکت‌های سازنده اتوبوس‌های مطابق با استانداردهای ما در ایران را معرفی کرد. ما با دسته‌وارهایی که از بررسی کسب کرد بودیم به چین سفر و با تک تک مدیران کارخانه‌ها صحبت کردیم و در رقابت، بهترین کیفیت و کمترین قیمت را توافق کردیم. شرکت‌های طرف قرارداد ما از شرکت‌های معتبر به شمار می‌روند. البته قرار شد چینی‌ها در ایران کارخانه بسازند، انتقال شریک شوند و یوزانس سه ساله بگیرند که این موضوع یک شیرینی و حلاوت دارد. شهردار تهران هم اولویت را از استلای و ظرفیت خودروسازهای داخلی به حمایت از تولید داخلی دانست و گفت: از همه طرفیت‌های موجود برای استفاده از تولیدات داخلی استفاده می‌کنیم تا خریدها از داخل صورت گیرد، به طوری که قرارداد سه هزار دستگاه اتوبوس با خودروسازان داخلی منعقد شده است.

شهردار تهران ۱۱هزار دستگاه اتوبوس نیاز دارد

زاگانی اعلام کرد: طبق مستندات، تهران هنوز به ۱۱ هزار دستگاه اتوبوس نیاز دارد. ۳۲ ماه پیش در زمان شروع به کار به عنوان شهردار تهران ۸۸۰ اتوبوس تحویل گرفتیم که تنها ۸۸۰ دستگاه آن فعال بود اما این رقم امروز افزایش یافته و به سه هزار و ۲۰۰ اتوبوس رسیده است.

شهردار تهران ۱۱هزار دستگاه اتوبوس نیاز دارد

زاگانی اعلام کرد: طبق مستندات، تهران هنوز به ۱۱ هزار دستگاه اتوبوس نیاز دارد. ۳۲ ماه پیش در زمان شروع به کار به عنوان شهردار تهران ۸۸۰ اتوبوس تحویل گرفتیم که تنها ۸۸۰ دستگاه آن فعال بود اما این رقم امروز افزایش یافته و به سه هزار و ۲۰۰ اتوبوس رسیده است.

شهردار تهران ۱۱هزار دستگاه اتوبوس نیاز دارد

زاگانی اعلام کرد: طبق مستندات، تهران هنوز به ۱۱ هزار دستگاه اتوبوس نیاز دارد. ۳۲ ماه پیش در زمان شروع به کار به عنوان شهردار تهران ۸۸۰ اتوبوس تحویل گرفتیم که تنها ۸۸۰ دستگاه آن فعال بود اما این رقم امروز افزایش یافته و به سه هزار و ۲۰۰ اتوبوس رسیده است.

شهردار تهران ۱۱هزار دستگاه اتوبوس نیاز دارد

زاگانی اعلام کرد: طبق مستندات، تهران هنوز به ۱۱ هزار دستگاه اتوبوس نیاز دارد. ۳۲ ماه پیش در زمان شروع به کار به عنوان شهردار تهران ۸۸۰ اتوبوس تحویل گرفتیم که تنها ۸۸۰ دستگاه آن فعال بود اما این رقم امروز افزایش یافته و به سه هزار و ۲۰۰ اتوبوس رسیده است.

شهردار تهران ۱۱هزار دستگاه اتوبوس نیاز دارد

زاگانی اعلام کرد: طبق مستندات، تهران هنوز به ۱۱ هزار دستگاه اتوبوس نیاز دارد. ۳۲ ماه پیش در زمان شروع به کار به عنوان شهردار تهران ۸۸۰ اتوبوس تحویل گرفتیم که تنها ۸۸۰ دستگاه آن فعال بود اما این رقم امروز افزایش یافته و به سه هزار و ۲۰۰ اتوبوس رسیده است.

شهردار تهران ۱۱هزار دستگاه اتوبوس نیاز دارد

زاگانی اعلام کرد: طبق مستندات، تهران هنوز به ۱۱ هزار دستگاه اتوبوس نیاز دارد. ۳۲ ماه پیش در زمان شروع به کار به عنوان شهردار تهران ۸۸۰ اتوبوس تحویل گرفتیم که تنها ۸۸۰ دستگاه آن فعال بود اما این رقم امروز افزایش یافته و به سه هزار و ۲۰۰ اتوبوس رسیده است.

شهردار تهران ۱۱هزار دستگاه اتوبوس نیاز دارد

زاگانی اعلام کرد: طبق مستندات، تهران هنوز به ۱۱ هزار دستگاه اتوبوس نیاز دارد. ۳۲ ماه پیش در زمان شروع به کار به عنوان شهردار تهران ۸۸۰ اتوبوس تحویل گرفتیم که تنها ۸۸۰ دستگاه آن فعال بود اما این رقم امروز افزایش یافته و به سه هزار و ۲۰۰ اتوبوس رسیده است.

شهردار تهران ۱۱هزار دستگاه اتوبوس نیاز دارد

زاگانی اعلام کرد: طبق مستندات، تهران هنوز به ۱۱ هزار دستگاه اتوبوس نیاز دارد. ۳۲ ماه پیش در زمان شروع به کار به عنوان شهردار تهران ۸۸۰ اتوبوس تحویل گرفتیم که تنها ۸۸۰ دستگاه آن فعال بود اما این رقم امروز افزایش یافته و به سه هزار و ۲۰۰ اتوبوس رسیده است.

شهردار تهران ۱۱هزار دستگاه اتوبوس نیاز دارد

زاگانی اعلام کرد: طبق مستندات، تهران هنوز به ۱۱ هزار دستگاه اتوبوس نیاز دارد. ۳۲ ماه پیش در زمان شروع به کار به عنوان شهردار تهران ۸۸۰ اتوبوس تحویل گرفتیم که تنها ۸۸۰ دستگاه آن فعال بود اما این رقم امروز افزایش یافته و به سه هزار و ۲۰۰ اتوبوس رسیده است.

شهردار تهران ۱۱هزار دستگاه اتوبوس نیاز دارد

زاگانی اعلام کرد: طبق مستندات، تهران هنوز به ۱۱ هزار دستگاه اتوبوس نیاز دارد. ۳۲ ماه پیش در زمان شروع به کار به عنوان شهردار تهران ۸۸۰ اتوبوس تحویل گرفتیم که تنها ۸۸۰ دستگاه آن فعال بود اما این رقم امروز افزایش یافته و به سه هزار و ۲۰۰ اتوبوس رسیده است.

شهردار تهران ۱۱هزار دستگاه اتوبوس نیاز دارد

زاگانی اعلام کرد: طبق مستندات، تهران هنوز به ۱۱ هزار دستگاه اتوبوس نیاز دارد. ۳۲ ماه پیش در زمان شروع به کار به عنوان شهردار تهران ۸۸۰ اتوبوس تحویل گرفتیم که تنها ۸۸۰ دستگاه آن فعال بود اما این رقم امروز افزایش یافته و به سه هزار و ۲۰۰ اتوبوس رسیده است.

شهردار تهران ۱۱هزار دستگاه اتوبوس نیاز دارد

زاگانی اعلام کرد: طبق مستندات، تهران هنوز به ۱۱ هزار دستگاه اتوبوس نیاز دارد. ۳۲ ماه پیش در زمان شروع به کار به عنوان شهردار تهران ۸۸۰ اتوبوس تحویل گرفتیم که تنها ۸۸۰ دستگاه آن فعال بود اما این رقم امروز افزایش یافته و به سه هزار و ۲۰۰ اتوبوس رسیده است.

شهردار تهران ۱۱هزار دستگاه اتوبوس نیاز دارد

زاگانی اعلام کرد: طبق مستندات، تهران هنوز به ۱۱ هزار دستگاه اتوبوس نیاز دارد. ۳۲ ماه پیش در زمان شروع به کار به عنوان شهردار تهران ۸۸۰ اتوبوس تحویل گرفتیم که تنها ۸۸۰ دستگاه آن فعال بود اما این رقم امروز افزایش یافته و به سه هزار و ۲۰۰ اتوبوس رسیده است.

شهردار