



عوام

شمس می گوید: «مرا در این عالم با این عوام هیچ کاری نیست، برای ایشان نیامده‌ام». «عوام» اشاره شده در این متن کوتاه چه کسانی هستند؟ به زبان امروز کسانی که تحصیلات دانشگاهی ندارند، در فلان علم و حوزه صاحب‌نظر نیستند؟ به لوازم دنیای مدرن بیگانه هستند جزء «عوام» به حساب می‌آیند؟ کسانی که نمی‌دانند اینستاگرام چیست و فالوور و فالووینگ، لایو و استوری، دایرکت و امثال آن، چه هستند یا چگونه می‌توان در یوتیوب سابسکرایب کرد و با فیلترشکن رفت تلگرام و وب کردی کرد «عوام» هستند؟

کسانی که نمی‌دانند چگونه می‌توان خودروی دنده اوتوماتیک را راند و یا چگونه با چاپستیک غذای شرق آسیایی خورد و ممکن است پیتزا را هم با چنگال و آب بخورند «عوام» هستند؟ تمام این مثال‌ها که در زمانه شمس تیریزی نبوده است پس چه تعلق از «عوام» برای او ایجاد کرده که به هیچ عنوان خود را مخاطب آنها نمی‌داند؟ «داریوش مهرجویی» سال‌ها پیش فیلمی ساخته بود به اسم «آقای هالو» آن شخصیت با بازی درخشان «علی نصیریان» صدق «عوام» شمس تیریزی خواهد بود؟

از نظر من اما «عوام» آنهایی نیستند که کار با گوشی هوشمند را نمی‌دانند اتفاقاً بالاترین مدل گوشی را هم دارند ولی با آن دنبال خاله زنگ بازی هستند.

آنهایی نیستند که ماشین آنچانی ندارند اتفاقاً عالی‌ترین آن را هم دارند ولی رانندگی‌شان را باید ببینید خودخواه و بی‌فرهنگ. «عوام» آنهایی هستند که در این محیط‌های مجازی بدون اطلاع دقیق از عمق یک ماجرا شروع می‌کنند به تحلیل و همه‌چیزدانی در حالی که دهان باز کنند معلوم می‌شود چه در درون‌شان هست. «عوام» آنهایی هستند که سلبی‌تری را در مراسم خاکسپاری فرزندش برای گرفتن عکس سلفی یک لنکه یا نگه می‌دارند.

گفت‌وگو کردن، بحث کردن، سعی بر قانع کردن آنها هیچ فایده‌ای غیر از اتلاف وقت و عمر ندارد. «عوام» آن پیرمرد و پیرزن بزرگوار روستایی نیستند که به خاطر آشنا نبودن با دنیای امروز ممکن است اشتباهاتی بکنند، آنها اتفاقاً در برابر نفرت بالا بسیار هم مدرن هستند.

دکتر شریعتی در کتاب بازگشت به خویشتم می‌گوید: «در همین جامعه خودمان می‌بینیم به آدمی می‌گویند متمدن که مصرفش بالا رفته است نه شعورش. لذا اگر مصرف ناخن مصنوعی یا استفاده از لوازم آرایش نسبت به قبل بیشتر شده است، این یعنی متمدن تر شده‌ایم. آن مادرهایی که ستارخان‌ها و دیگران را در دامن خود می‌پرورند و حنا به سرشان می‌زنند متمدن نبودند.»

اینکه شمس می‌گوید «برای ایشان نیامده‌ام» یعنی هدف از خلقت من یا نقش من در هستی، این نیست. من و «ایشان» کلام مشترک نداریم، دنیاهای‌مان متفاوت است. نظام ارزشی ما با هم فرق دارد.

آنچه را او می‌گوید من متوجه نمی‌شوم و هر آنچه من بیان می‌دارم برای آنها غریب است. به همین سبب است که شمس در ادامه می‌گوید: «نه او سخن تواند شنیدن، نه از من برخوردار شود.»

مسائل اجتماعی؛ معادله‌ای چندمجهولی

در مسائل فنی می‌توان مسأله را در چارچوبی نسبتاً مشخص تعریف کرد و به کمک روش‌های علمی یا مهندسی به پاسخ رسید. اما مسائل اجتماعی چنین نیستند. آنها مجموعه‌ای از عوامل و نیروهای مرتبط با یکدیگرند و نمی‌توان با حل کردن تنها یک بخش، انتظار داشت کل مسأله حل شود. بنابراین باید به «معماری راه‌حل» متوصل شد؛ به این معنا که برای حل یک مسأله اجتماعی، باید همه عناصر مرتبط را کنار هم دید: افراد، نهادها، تخصص‌ها و دیدگاه‌های مختلف.

سپس باید میان آنها ارتباط برقرار کرد و برای هر کدام نقشی در فرایند حل مسأله در نظر گرفت.

در این نگاه، یک گروه نقش «شتاب‌دهنده» دارد؛ یعنی افراد و نهادهای مختلف را به هم متصل می‌کند تا همکار شکل بگیرد. گروه دیگری، کنشگر یا عملگر است؛ کسانی که طرح را در میدان عمل اجرا می‌کنند. اما پیش از همه اینها به «معمار راه‌حل» نیاز داریم؛ کسی که کل مسأله را ببیند و بتواند اجزای پراکنده را در یک طرح منسجم کنار هم قرار دهد.

به نظر می‌رسد در ایران، ظرفیت‌هایی برای عمل و حتی برای ایجاد ارتباط میان افراد و نهادها وجود دارد، اما در «معماری راه‌حل» یا ضعف روبه‌رو هستیم. برای بسیاری از مسائل، پیشنهادها متعددی وجود دارد، اما این پیشنهادها الزاماً در یک طرح واحد و منسجم قرار نگرفته‌اند.

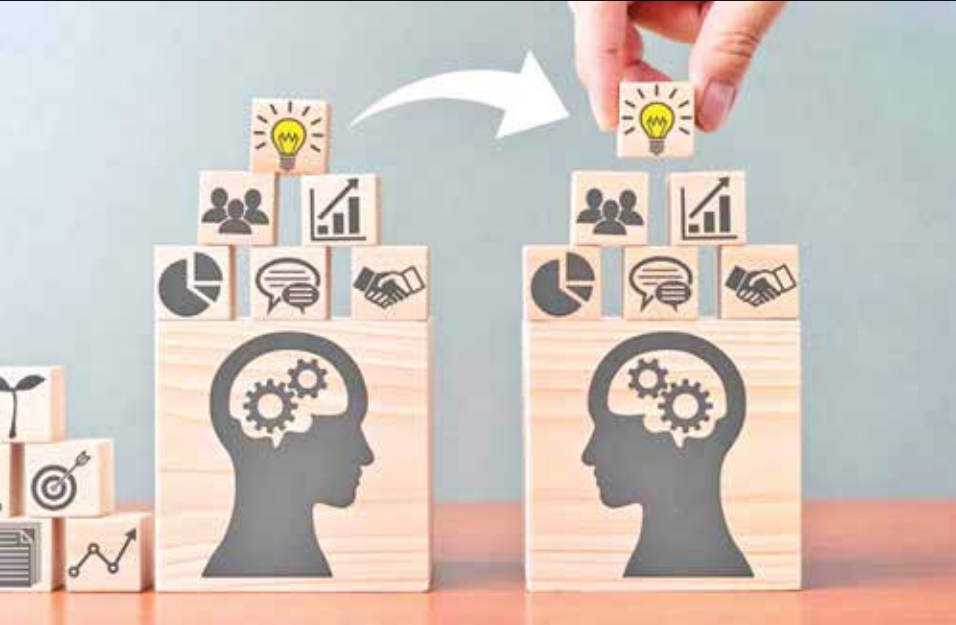
معنای مشخص و تاریخی دارند و اگر معنای آنها روشن نباشد، گفت‌وگو همان ابتدا دچار مشکل می‌شود. از همین رو، باید میان «سوءتفاهم» و «بدفهمی مفهومی» تفاوت گذاشت. سوءتفاهم ممکن است در یک گفت‌وگو با توضیح برطرف شود، اما بدفهمی مفهومی زمانی رخ می‌دهد که دو طرف اساساً یک واژه را با دو معنای متفاوت به کار می‌برند.

مشکل فقط پاسخ‌های غلط نیست؛ گاهی پرسش را بلد نیستیم

اگر مسأله مفاهیم حل نشود، پرسش جدید نیز شکل نمی‌گیرد. یکی از مشکلات مهم ما این است که هنوز در بسیاری از موارد علم را با انتقال و تدریس دانش علمی یکی می‌گیریم. علم زمانی به مرحله مشارکت می‌رسد که بتوانیم پرسش تازه مطرح کنیم و مسأله‌ای را ببینیم که پیش از آن به‌درستی دیده نشده است. در اینجا می‌توان از تعبیر «نقالی علم» استفاده کرد. این مفهوم به معنی نفی آموزش نیست؛ بلکه مسأله این است که دانشگاه و جامعه علمی در نقل و بازگویی دانشی که دیگران تولید کرده‌اند، متوقف نمانند.

اگر دانشگاهیان ما عمدتاً کتاب‌های دیگران را تدریس کنند، آنها را ترجمه کنند و درباره همان دانش مقاله بنویسند، هنوز به معنای واقعی در تولید علم مشارکت نکرده‌ایم. معیار مهم‌ترین است که چه تعداد پرسش تازه تولید می‌کنیم.

نقد «نقالی علم» به معنی نفی آموزش نیست؛ بلکه به این معناست که اگر دانشگاهیان ما عمدتاً کتاب‌های دیگران را تدریس کنند، آنها را ترجمه کنند و درباره همان دانش مقاله بنویسند، هنوز به معنای واقعی در تولید علم مشارکت نکرده‌ایم



گفتاری از رضا منصوری، استاد دانشگاه شریف

از «نقالی علم» تا «معماری راه‌حل»

علمی که سؤال نمی‌سازد، راه‌حل هم تولید نمی‌کند

تحلیل

در مسائل اجتماعی، یک راه‌حل منفرد و تک بعدی نمی‌تواند پاسخگوی مسائل پیچیده و چندلایه باشد. بنابراین، صرف در اختیار

داشتن دانش و اطلاعات بیشتر، به معنای توانایی حل مسائل جامعه نیست؛ مهم‌تر از آن، توانایی ما در فهم دقیق مشکل، طرح پرسش‌های تازه و به‌کارگیری

دکتر رضا منصوری، استاد دانشگاه صنعتی شریف، معتقد است علم زمانی

می‌تواند به حل مسأله کمک کند که از مرحله انتقال و تکرار دانش فراتر رود و به تولید پرسش، مفهوم و راه‌حل برسد. او بر این نکته تأکید می‌گذارد که برای حل مسائل پیچیده جامعه باید از «نقالی علم» عبور کرد و به «معماری راه‌حل» رسید؛ یعنی همه ابعاد مسأله، دانش‌ها و تخصص‌های مرتبط، افراد و نهاد‌های

درگیر و ظرفیت‌های موجود را در کنار یکدیگر دید و آنها را در یک ساختار منسجم برای رسیدن به راه‌حل قرار داد.

مکتوب حاضر، متن ویرایش و تلخیص شده «ایران» از سخنرانی اوست که

با عنوان «چشم‌انداز آینده ترویج علم» در محل پژوهشکده تاریخ علم ارائه

شده است.

مدرنیته

توافق بر سر مفاهیم و قواعد مشترک، زندگی جمعی و حتی علم، امکان پیشرفت ندارد. بشرپس از قرن‌ها جنگ، کشتار، اختلاف و جدل، به

توافق بر سر مفاهیم آغاز می‌شود یکی از پایه‌های مهم مدرنیته، رسیدن انسان‌ها به این فهم بود که بدون

اطلاع‌رسانی

گزارش

همایش «آزمایشی نقش قیرهای اصلاح‌شده در ارتقای کیفیت روبه‌های آسفالتی» در شیراز، با محوریت آموزش و ترویج استفاده از قیرهای اصلاح‌شده در راستای افزایش دوام روسازی‌ها برگزار شد؛ رویدادی که در آن مدیران ارشد حوزه راه و شهرسازی، اساتید دانشگاه و متخصصان صنعت، ابعاد علمی، اجرایی و صنعتی استفاده از قیرهای اصلاح‌شده را بررسی کردند و شرکت نفت پاسارگاد نیز از توسعه ظرفیت تولید این محصولات، هوشمندسازی ناوگان حمل‌ونقل و گسترش همکاری‌های تحقیقاتی خود خبر داد.

به گزارش روابط عمومی و امور بین‌الملل شرکت نفت پاسارگاد، همایش آموزشی- ترویجی «آزمایشی نقش قیرهای اصلاح‌شده در ارتقای کیفیت روبه‌های آسفالتی» با حضور مدیران حوزه راه و شهرسازی، نمایندگان مجلس شورای اسلامی، مسئولان کشوری و استانی، استادان دانشگاه، متخصصان و فعالان صنعت قیر و آسفالت در شیراز برگزار شد. این رویداد با همکاری شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقل کشور و شرکت نفت پاسارگاد برگزار شد و فرصتی برای بررسی راهکارهای افزایش عمر روسازی‌ها، کاهش هزینه‌های نگهداری شبکه راه‌ها و توسعه کاربردهای محصولات فن‌آورانه در صنعت قیر و آسفالت فراهم کرد.

وزرشکار، هدف، توسعه دانش و ترویج استفاده از قیرهای اصلاح‌شده است

محسن ورزشکار، عضو هیأت مدیره شرکت نفت پاسارگاد و دبیر همایش، هدف اصلی از برگزاری این رویداد را آموزش، ترویج و توسعه استفاده از قیرهای اصلاح‌شده در پروژه‌های راه‌سازی کشور عنوان کرد. وی با اشاره به افزایش توجه مجامع علمی، دانشگاهی و دستگاه‌های اجرایی به این محصولات طی دو سال اخیر گفت: در این همایش تلاش شد زنجیره‌ای از مباحث، از نحوه انتخاب قیر و تولید مخلوط‌های آسفالتی تا تجربه اجرای پروژه‌های قیر اصلاح‌شده و توانمندی صنعتی کشور، در تولید این محصولات مورد بررسی قرار گیرد. به گفته ورزشکار، معرفی قیرهای اصلاح‌شده و مبانی انتخاب و تولید

از توسعه قیرهای اصلاح‌شده تا افزایش عمر روبه‌های آسفالتی؛

نفت پاسارگاد در مسیر ارتقای کیفیت راه‌های کشور



راهب این پیشینه را نشانه‌ای از بومی بودن صنعت قیر در ایران دانست و بر پیوند این سابقه تاریخی با فن‌آوری و مسیریهای اجرایشده با قیر پلیمری و معمولی مقایسه‌شده. رئیس کمیسیون عمران مجلس همچنین بر استفاده بیشتر از ظرفیت تولید داخلی قیر در پروژه‌های عمرانی تأکید کرد و اتصال ظرفیت شرکت‌های قیرساز به پروژه‌های نیازمند قیر را راهکاری برای فعال ماندن واحدهای تولیدی و تسریع پروژه‌های عمرانی دانست.

پلیمری در فرودگاه جهزم گفت: این پروژه می‌تواند به عنوان یک مدل مورد آزمون قرار گیرد تا عملکرد مسیریهای اجرایشده با قیر پلیمری و معمولی مقایسه‌شده. رئیس کمیسیون عمران مجلس همچنین بر استفاده بیشتر از ظرفیت تولید داخلی قیر در پروژه‌های عمرانی تأکید کرد و اتصال ظرفیت شرکت‌های قیرساز به پروژه‌های نیازمند قیر را راهکاری برای فعال ماندن واحدهای تولیدی و تسریع پروژه‌های عمرانی دانست.

پلیمری در فرودگاه جهزم گفت: این پروژه می‌تواند به عنوان یک مدل مورد آزمون قرار گیرد تا عملکرد مسیریهای اجرایشده با قیر پلیمری و معمولی مقایسه‌شده. رئیس کمیسیون عمران مجلس همچنین بر استفاده بیشتر از ظرفیت تولید داخلی قیر در پروژه‌های عمرانی تأکید کرد و اتصال ظرفیت شرکت‌های قیرساز به پروژه‌های نیازمند قیر را راهکاری برای فعال ماندن واحدهای تولیدی و تسریع پروژه‌های عمرانی دانست.

پلیمری در فرودگاه جهزم گفت: این پروژه می‌تواند به عنوان یک مدل مورد آزمون قرار گیرد تا عملکرد مسیریهای اجرایشده با قیر پلیمری و معمولی مقایسه‌شده. رئیس کمیسیون عمران مجلس همچنین بر استفاده بیشتر از ظرفیت تولید داخلی قیر در پروژه‌های عمرانی تأکید کرد و اتصال ظرفیت شرکت‌های قیرساز به پروژه‌های نیازمند قیر را راهکاری برای فعال ماندن واحدهای تولیدی و تسریع پروژه‌های عمرانی دانست.

توسعه زیربنای حمل‌ونقل کشور، با اشاره به هزینه بالای ساخت و نگهداری راه‌ها گفت اگر استفاده از قیرهای اصلاح‌شده بتواند عمر مفید ۱۰ ساله یک راه را تنها یک‌سال افزایش دهد، حدود ۳ هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان صرفه جویی در بخش ساخت امکان پذیر خواهد شد. به گفته وی، در حوزه راه‌داری نیز سالانه بین ۹۰۰ تا ۱۰۰۰ میلیون تن آسفالت اجرا می‌شود و ایجاد ۱۰ درصد صرفه جویی در این بخش می‌تواند حدود ۳ هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان دیگر از هزینه‌ها بکاهد. بر این اساس، افزایش دوام روسازی‌ها می‌تواند ظرفیتی برای حدود ۷ هزار میلیارد تومان صرفه جویی سالانه در بخش ساخت و نگهداری راه‌ها ایجاد کند. سیاهپور با اشاره به تجربه کشورهای مختلف در استفاده از قیرهای اصلاح‌شده گفت ایران در ابتدای این مسیر قرار دارد و باید سهم استفاده از این محصولات افزایش یابد تا ضمن افزایش دوام روسازی‌ها، هزینه‌های نگهداری نیز کاهش پیدا کند.

مومنی: باید از حجم عملیات به سمت افزایش دوام پروژه‌ها حرکت کنیم

محمدرضا مومنی، مدیرکل دفتر بودجه وزارت راه و شهرسازی، توسعه استفاده از قیرهای اصلاح‌شده را یکی از راهکارهای کاهش هزینه‌های نگهداری راه‌ها و افزایش بهره‌وری منابع کشور دانست. وی با اشاره به گستردگی شبکه راه‌های کشور گفت باید بررسی شود چرا به وجود حجم بالای سرمایه‌گذاری در ساخت و بهسازی راه‌ها، همچنان بخش قابل توجهی از منابع صرف ترمیم و نگهداری می‌شود. مومنی با بیان اینکه کارخانه‌های تولید قیر کشور از ظرفیت فن‌آوری مناسبی برخوردارند و تعدادی از آنها به سامانه‌های تولید قیر پلیمری و اصلاح‌شده مجهز شده‌اند، گفت میزان استفاده از این محصولات در پروژه‌ها همچنان محدود است. وی تأکید کرد صرف تصویب قانون یا ابلاغ دستورالعمل برای توسعه قیرهای اصلاح‌شده کافی نیست و باید فرهنگ استفاده از این محصولات در میان دستگاه‌های اجرایی و فعالان حوزه راه گسترش یابد. مدیرکل دفتر بودجه وزارت راه و شهرسازی افزود نگاه دستگاه‌های اجرایی نباید صرفاً بر افزایش حجم