

توسعه حمل و نقل ریلی مستلزم همکاری تنگاتنگ صنعت و دانشگاه است

مجید بابایی

دبير انجمن صنفي شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

صنعت حمل و نقل ریلی ایران با سابقه طولانی که حدود یک قرن از آن می‌گذرد همواره عنوان یکی از صنایع که اداره امور آن مبتنی بر علم و دانش است شناخته می‌شود و از دیرباز ارتباط مستمری را با دانشگاه‌ها و مراکز پژوهشی و تحقیقاتی داشته است. با وجودی که شرکت راه آهن همواره از وجود مرکز تحقیقات و آموزش در درون خود بهره می‌برده است لکن از دو دهه قبل که دانشکده مهندسی راه آهن با هدف تربیت نیروی انسانی متخصص و انجام پژوهش‌های کاربردی تاسیس گردید طبیعه جدیدی در روابط صنعت ریلی و دانشگاه بوجود آمد. در این دو دهه تعداد فارغ التحصیلان این دانشکده در سطوح کارشناسی، ارشد و دکتری بالغ بر ۲۰۰۰ نفر گردیده است و هم‌اکنون قریب به ۸۰۰ نفر دانشجو مشغول به تحصیل دارد. بسیاری از دانش‌آموختگان دانشکده مهندسی راه آهن هم اکنون در بخش‌های مختلف صنعت ریلی در بنگاه‌های دولتی و غیر دولتی مشغول به فعالیت هستند. بدیهی است با حضور این بدنی متخصص‌دانشگاهی در کنار سایر نیروهای متخصص و مجروب پتانسیل عظیمی برای سرعت دادن به چرخ صنعت ریلی شکل گرفته است. از طرفی طی سالیان اخیر همواره بخشی از مدیران صنعت ریلی در بنگاه‌های دولتی و غیر دولتی، از بدنی اساتید و فارغ التحصیلان این دانشکده بوده است. مزیت یک دانشکده صنعتی مثل دانشکده راه آهن، همراهی مستمر در کنار مسائل و چالش‌های واقعی صنعت است بنحوی که نیروی کار متخصص برآمده از آن به معنای واقع متخصص و آگاه به ادبیات و سازوکارهای رایج در صنعت به منظور تلفیق با علم و دانش روز باشد. از سوی دیگر با سرعت گرفتن فرایند خصوصی سازی در حمل و نقل ریلی و تقسیم مسولیت‌ها بین دولت و بخش غیر دولتی طبیعتاً ارتباط و تعاملات بین دانشگاه و صنعت گستردگی تر و بدليل افزایش تعداد بازیگران صنعت ریلی از قبل پیچیده تر نیز گردیده است. بدیهی است حفظ این سطح از تعاملات مستلزم شکل گیری سازوکارهای نوین در ارتباط صنعت و دانشگاه می‌باشد. اما علی‌رغم شکل گیری چنین پتانسیل و فضای مثبتی در صنعت ریلی کشور متاسفانه طی دهه اخیر شاهد افزایش معنی دار فاصله بین دانشگاه و صنعت هستیم، دانشگاه تقریباً بیشترین تمرکزش بر آموزش نیروی انسانی البته بدون تمرکز ویژه بر انتظارات و نیازهای صنعت بوده است و صنعت نیز کمتر دانشگاه را در طرح‌های تحقیقاتی، پژوهشی و نظام سیاستگذاری و تصمیم‌سازی خود دخیل می‌نماید. موید این مطلب هم نتیجه پژوهشی است با عنوان "نقشه

نهادی بازیگران صنعت ریلی "که اخیراً توسط انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی به انجام رسیده است و نشان از پائین ترین سطح تاثیرگذاری و تاثیرپذیری مراکز دانشگاهی و تحقیقاتی در فرایند سیاستگذاری و تصمیم‌سازی صنعت ریلی دارد. قرار گرفتن این دست از بازیگران جزو بازیگران گستته صنعت ریلی زنگ خطری برای ناکارآمدی تعاملات صنعت و دانشگاه است. دانشگاه بشدت تحت تاثیر نظمات حاکم بر آموزش عالی بویژه مکانیزم ارتقاء اساتید که انتشار مقالات علمی را بر تحقیقات صنعتی ارجح می‌داند و ارتقاء کیفی آموزش دانشجو جراء ملاک‌های تاثیرگذار این ارتقاء نیست قرار گرفته است و لذا انگیزه لازم به منظور همراهی بیشتر با صنعت را ندارد. از سوی دیگر فعالیین صنعت در بنگاه‌های دولتی و غیر دولتی همچنان با ادامه شیوه‌های سنتی در مدیریت و بهره‌برداری از شبکه ریلی نقشی را برای دانشگاه و توسعه طرح‌های پژوهشی و کاربردی نمی‌بینند. نتیجه اینکه طی دهه اخیر علی‌رغم همه ظرفیت‌های ایجاد شده در صنعت ریلی متاسفانه سهم ریل از مجموع حمل و نقل کشور تغییر چندانی نداشته است.

امروز همکاری مشترک صنعت و دانشگاه صرفاً یک نیاز نیست بلکه برای توسعه حمل و نقل ریلی کشور کاملاً ضروری است. چنین همکاری اگر بخواهد همچنان در ساختارهای سنتی و البته ناکارآمد دفاتر ارتباط با صنعت و دانشگاه شکل بگیرد قطعاً همچون گذشته نمی‌تواند نتیجه بخش باشد. همکاری اثربخش دانشگاه و صنعت مستلزم اتخاذ سازوکارهای جدید برای همکاری است و البته اعتقاد راسخ مسویین صنعت و دانشگاه را می‌طلبد. دفتر همکاری‌های مشترک دانشکده مهندسی راه آهن و انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی که با درک صحیح دو طرف از اهمیت چنین پیوندی شکل گرفته است، شروعی برای حضور موثرتر دانشگاه در بستر حمل و نقل ریلی می‌باشد. ارتقاء کیفی آموزش متناسب با مباحث و دغدغه‌های روز صنعت، گسترش طرح‌های پژوهشی تقاضا محور، حضور دانشگاه در لایه‌های سیاستگذاری و تصمیم‌سازی، اشتغال هدفمند دانشجویان و تعیین هدفمند عناوین پایان نامه‌ها و مقالات علمی متناسب با نیاز صنعت از جمله رئوس برنامه‌های دفتر همکاری‌های مشترک دانشکده مهندسی راه آهن و انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی می‌باشد.