گزارش یک

مهسا گربندی

پارکینگ متحرک تهران!

پارکینگ متحرک! این تصویر تهران است که عمده افراد ساکن در آن در ذهن دارند و هر روز می‌بینند؛ شهری که برای رسیدن به مقصد، باید زمان زیادی را در صف خودروهای متوقف‌شده سپری کنند، منتظر بمانند تا بلکه گره ترافیکی باز شود و پس از دقایقی انتظار، چند متر جلوتر بروند! خیابان‌هایی که باید مسیر عبور و دسترسی شهروندان باشند، در ساعات اوج ترافیک به صف‌های طولانی خودروهایی تبدیل می‌شوند که هر روز بخش قابل توجهی از وقت، انرژی و آرامش شهروندان را می‌بلعند.



این تنها روایت یک ترافیک سنگین و چند خیابان پرتردد نیست، بلکه نشانه‌ای از برهم خوردن تعادل در نظام حمل و نقل شهری است. وقتی تعداد خودروهای شخصی از ظرفیت معابر پیشی می‌گیرد و سهم حمل و نقل عمومی در جابه‌جایی شهروندان متناسب با نیاز شهر توسعه پیدا نمی‌کند، نتیجه‌اش چیزی جز قفل شدن خیابان‌ها و تشدید پیامدهای زیست‌محیطی آن نیست. تهران امروز با این مسئله بغرنج دست و پنجه نرم می‌کند؛ مسئله‌ای که در روزهای سرد سال، با کاهش جریان و جابه‌جایی هوا، خود را در قالب تشدید آلودگی هوا نیز نشان می‌دهد. در چنین شرایطی، آقایان مسئول همان حرف‌های تکراری را بر زبان می‌آورند و می‌گویند که باید به حمل و نقل عمومی در پایتخت توجه بیشتری شود و آمار و ارقامی را نیز برای اقدامات انجام‌شده خود بر زبان می‌آورند. اقداماتی که البته انجام شده است، اما نتوانسته مشکل ترافیک و آلودگی هوای تهران را حل کند.

در این میان، همانند سال‌های گذشته، تعطیلی مدارس و ادارات یا محدودیت‌های مقطعی تردد، اگرچه ممکن است برای مدتی از شدت ترافیک و آلودگی بکاهد، بدون شک نمی‌تواند جایگزین راهکارهای ریشه‌ای و پایدار شود. حال اما سؤال مهم این است که چرا باید هر سال با فرارسیدن فصل سرما، همان چرخه تکراری آلودگی، محدودیت تردد و احتمالاً تعطیلی‌ها را تجربه کنیم، بی‌آنکه تغییری اساسی در حمل و نقل عمومی شهروندان ایجاد شده باشد؟!

۷۰ درصد وسایل نقلیه تهران در اختیار خودروهای شخصی

روز گذشته مهدی چمران، رئیس شورای اسلامی شهر تهران، با اشاره به نقش پررنگ خودروهای شخصی در آلودگی هوای پایتخت، مهم‌ترین عامل این وضعیت را غلبه تردد وسایل نقلیه موتوری بر ظرفیت معابر دانست و گفت: «یکی از مهم‌ترین عوامل آلودگی هوای تهران، حمل و نقل و تردد بیش از حد خودروهاست؛ به‌گونه‌ای که تعداد وسایل نقلیه از ظرفیت خیابان‌ها و بزرگراه‌های موجود فراتر رفته است. علاوه بر این، وضعیت جریان هوا و نبود تحرک کافی در آن نیز بر مسئله آلودگی تأثیر دارد. کارخانه‌ها، موتورخانه‌ها و منابع دیگر نیز سهمی در این زمینه دارند، اما بیشترین سهم مربوط به وسایل نقلیه موتوری است.»

چمران در ادامه تقویت جایگاه حمل و نقل عمومی در شهر را ضروری خواند: «حدود ۷۰ درصد وسایل نقلیه تهران را خودروهای شخصی و سواری تشکیل می‌دهند. من هم به استاندار تهران گفتم که ۷۰ درصد وسایل نقلیه شخصی و سواری هستند و سهم حمل و نقل عمومی در مقابل آن‌ها قرار دارد. این نسبت باید برعکس شود تا بتوانیم به نتیجه مطلوب برسیم.» این اظهارات، بار دیگر مسئله‌ای اساسی در مدیریت ترافیک و آلودگی هوای تهران را برجسته می‌کند؛ اینکه کاهش وابستگی به خودروهای شخصی، بدون فراهم کردن جایگزینی قابل اتکا برای شهروندان امکان‌پذیر نیست.

نسخه پکن برای تهران

چمران نیز با اشاره به تجربه شهرهای دیگر در مهار آلودگی هوا، الگوبرداری از راهکارهای عملی را مهم نامید: «کشورهایی که توانسته‌اند این مشکل را مدیریت کنند، اقدامات مشخصی انجام داده‌اند که باید از آن‌ها الگوبرداری کنیم. برای مثال، پکن یکی از شهرهای بزرگ و آلوده دنیا بود، اما اکنون اجازه ورود خودروهای غیربرقی به مرکز شهر را نمی‌دهد. همچنین اتوبوس‌های خود را برقی کرده و مردم نیز از مترو و حمل و نقل عمومی استفاده می‌کنند. این اقدامات نتایج خوبی به همراه داشته است.»

رئیس شورای شهر تهران در عین حال، ورود اتوبوس‌های برقی به پایتخت را اقدامی مثبت، اما ناکافی در مقیاس نیازهای حمل و نقلی شهر دانست: «اکنون اتوبوس‌های برقی وارد شده‌اند، هرچند تعداد آن‌ها محدود و کمتر از ۵۰۰ دستگاه است، اما همین تعداد نیز تأثیرگذار است. البته سهم کل اتوبوس‌های تهران، اعم از برقی و دیزلی، در آلودگی هوا حدود ۳ درصد برآورد می‌شود، در هر حال اما مجموع اقدامات کوچک می‌تواند در کنار یکدیگر تأثیر قابل‌توجهی داشته باشد.»

از نگاه چمران، برقی‌سازی ناوگان به‌تنهایی پاسخگوی نیاز تهران نیست و مسئله اصلی، توسعه ظرفیت حمل و نقل عمومی و فراهم کردن امکان استفاده گسترده شهروندان از این شبکه است؛ موضوعی که مستقیماً به تأمین اتوبوس و واگن مترو گره خورده است. او در همین زمینه تصریح کرد: «به همین دلیل است که بارها بر تأمین واگن مترو و خرید اتوبوس اصرار می‌کنم. اگر بتوانیم این امکانات را فراهم کنیم، مطمئن هستم مردم به اندازه کافی آگاهی دارند که به سمت استفاده از حمل و نقل عمومی بروند. وقتی اتوبوس و مترو به میزان کافی و با دسترسی مناسب در اختیار مردم باشد، حتی افرادی که خودروهای چند میلیارد تومانی دارند نیز آن را کنار می‌گذارند.»

اتوبوس‌هایی که پشت درهای گمرک مانده‌اند

اما توسعه ناوگان حمل و نقل عمومی صرفاً به تصمیم برای خرید اتوبوس و واگن محدود نمی‌شود؛ سرعت‌بخشیدن به فرآیندهای اجرایی و فراهم کردن امکان بهره‌برداری از تجهیزات خریداری‌شده نیز بخشی از این مسیر است. چمران در واکنش به موضوع تأخیر در ترخیص اتوبوس‌ها، با اشاره بر ضرورت پیگیری این فرآیند، گفت: «خواهش می‌کنم این موضوع را مطرح نکنید که شهرداری در این زمینه کوتاهی کرده است، بالاخره باید برای ترخیص اتوبوس‌ها اقدام شود. هر کاری قانون و مقررات خاص خود را دارد و باید اتوبوس‌ها را ترخیص کنیم و در اختیار بگیریم.» او با انتقاد از کندی فرآیندهای اداری، جبران این تأخیرها از طریق افزایش سرعت عمل مسئولان را ضروری دانست: «متأسفانه سیستم‌های اداری ما کند هستند و این مسئله را می‌دانیم، اما باید آن‌قدر سرعت عمل داشته باشیم که این کندی را جبران کنیم. من از دوستان گلایه دارم، مرتب می‌گویم اتوبوس‌ها در گمرک مانده‌اند، خب باید برای خارج کردن آن‌ها اقدام کنیم.»

در کنار توسعه حمل و نقل عمومی و نوسازی ناوگان، حرکت به سمت استفاده از خودروهای پاک‌تر نیز نیازمند فراهم‌سازی زیرساخت‌های متناسب است. رئیس شورای شهر تهران با اشاره به لزوم افزایش ایستگاه‌های شارژ خودروهای برقی، در عین حال خودروهای هیبریدی را از نظر نیاز زیرساختی گزینه‌ای قابل تأمل دانست: «در آینده باید تعداد ایستگاه‌ها و دستگاه‌های شارژ به میزان قابل‌توجهی افزایش پیدا کند. البته به نظر من و بسیاری از متخصصان، خودروهای هیبریدی می‌توانند گزینه مناسب‌تری نسبت به خودروهای تمام‌برقی باشند، زیرا به زیرساخت‌های شارژ و تجهیزات مشابه نیاز ندارند.»

چمران در ادامه با اشاره به ویژگی‌های این خودروها گفت: «خودروهای هیبریدی ممکن است کمی گران‌تر باشند، اما کارایی بیشتری دارند، بازدهی مناسبی ارائه می‌کنند و می‌توانند به همان میزان در کاهش آلودگی هوا مؤثر باشند.»

وعده‌هایی که به مقصد نمی‌رسند

پرواضح است که تهران بیش از آنکه به تکرار توصیه‌ها و اعلام برنامه‌ها نیاز داشته باشد، به تغییر ملموس در وضعیت حمل و نقل عمومی نیازمند است؛ تغییری که در تعداد اتوبوس‌های فعال، دسترسی به مترو، کاهش زمان سفر و در نهایت، کم شدن خودروهای شخصی در معابر خود را نشان دهد. تا زمانی که شهروند برای یک سفر درون‌شهری، حمل و نقل عمومی را گزینه‌ای دشوارتر و زمان‌برتر از خودروی شخصی بداند، نمی‌توان انتظار داشت صرفاً با توصیه به استفاده از مترو و اتوبوس، الگوی تردد در پایتخت تغییر چندانی کند. پایتخت دیگر فرصت چندانی برای تکرار نسخه‌های همیشگی ندارد. شهری که هر سال با سرد شدن هوا به پارکینگی بزرگ و آلوده تبدیل می‌شود، بیش از هر چیز به تصمیم‌های اجرایی، سرعت عمل و اراده‌ای جدی برای تغییر نیاز دارد، وگرنه پاییز و زمستان سال بعد هم، دوباره همین خیابان‌های قفل‌شده، همان هوای آلوده و همان وعده‌های آشنا در انتظار شهروندان است و بس.

یادداشت

مرثیه‌خوانی مسئولان پس از هر رحمت الهی!

محمدرضا هادیلو

ایران سرزمینی چهارفصل، اما در اقلیم خشک و نیمه‌خشک است. جغرافیایی که قرن‌هاست ساکنانش مفهوم تشنگی زمین را با بندبند وجودشان حس کرده‌اند و با اینکه خودشان را برای زندگی در اقصی نقاط آن و، به‌خصوص استان‌های کم‌آبش، وفق داده‌اند، همواره چشم به آسمان دوخته‌اند تا قطره‌ای آب، به رگ دشت‌های تفتیده‌اش جان ببخشد. با این همه، در سال‌های اخیر تناقضی تلخ و حیرت‌آور در پهنه مدیریتی کشور رقم خورده و آن هم اینکه باران که می‌بارد، به‌جای آنکه شمیم امید و سرزندگی بر فراز دشت‌ها و شهرها عطرافشانی کند، تریبون‌ها پر از هشدار، ناله و شکواییه مدیرانی می‌شود که گویی خود ناظرانی بی‌طرف و مسلوب‌الاختیار بر این مصایب نشسته‌اند. بلافاصله پس از فروکش کردن سامانه‌های بارشی که سراسر فلات ایران را در بر می‌گیرد، به جای ارائه کارنامه مهار آب، اخبار تخریب زیرساخت‌ها، زیر آب رفتن اراضی کشاورزی و آمارهای مأیوس‌کننده از عدم پر شدن سدها در سرخط اخبار قرار می‌گیرد. نمونه‌اش اعلام اخیر خالی ماندن ۸۵ درصد مخزن سد زاینده‌رود با وجود بارش‌های چشمگیر است که تصویری تکراری از مرثیه‌خوانی بر بستری از سوءتدبیر ساختاری را به نمایش می‌گذارد. از منظر فنی و کارشناسی، سخن مدیران در باب پر نشدن ناگهانی سدها با رگبارهای کوتاه‌مدت و با شدت بالا پربیراه نیست. بارش‌های رگباری ناشی از تغییرات اقلیمی یا پدیده‌های جوی، بیش از آنکه جریان پایدار و زلالی برای ذخیره‌سازی پشت دیواره‌های بتنی تولید کنند، رواناب‌های گل‌آلود و واریزه‌ای پدید می‌آورند که بار رسوبی سنگینی را جابه‌جا می‌کنند و مخازن سدها را از گل و لای پر می‌کنند. اما پرسش اصلی و بدون پاسخی که افکار عمومی و کارشناسان آب را به ستوه آورده این است که چرا وقتی سامانه‌های هواشناسی و متخصصان اقلیم ماه‌ها قبل و حتی از یک سال پیش، احتمال وقوع پدیده‌های بارشی تند و کم‌سابقه را هشدار داده بودند، دستگاه‌های مسئول در زمینه مهار، مدیریت و هدایت سیلاب‌ها اقدام ملموسی انجام ندادند؟ چرا چرخه مواجهه با نزولات جوی در این کشور، همواره از غافلگیری در آغاز بارش به بحران‌سازی در میانه آن و در نهایت به مظلوم‌نمایی و طلبکاری در پایان آن ختم می‌شود؟

جدای از آسیب به سدها، ویرانی مکرر خانه‌های روستایی و شهری و نابودی دسترنج کشاورزان، نشانه بارز فروپاشی ساختارهای هدایت سیلاب‌هاست. کارشناسان منابع آب و خاک سال‌هاست با تکیه بر مستندات علمی تأکید می‌کنند که تنها راه نجات ایران از ورشکستگی آبی و پایداری در برابر فرونشست‌های هولناک دشت‌ها، اجرای بی‌قید و شرط طرح‌های آبخیزداری، آبخوان‌داری و پخش سیلاب‌ها است.

تغذیه مصنوعی سفره‌های زیرزمینی با هدایت رواناب‌ها در بالادست حوضه‌ها، راهبردی آزموده‌شده در سراسر جهان است که هم توان تخریبی سیل را مهار می‌کند و هم لایه‌های تشنه زیرین خاک را سیراب می‌سازد. با این حال، بودجه‌های کلان و اعتبارات ملی همواره جذب سازه‌های پرهیاهو و ناپایدار بتنی می‌شود و پروژه‌های حیاتی حفاظت خاک و آبخیزداری در سایه غفلت متولیان امر به حاشیه رانده شده‌اند. تا جایی که امروز نه بر آب‌های سطحی کنترلی پایدار برقرار است و نه سفره‌های زیرزمینی فرصت احیا می‌یابند. شدت گرفتن تخریب‌ها در پی هر بارندگی، خود آشکارترین کیفرخواست علیه عملکرد دستگاه‌هایی است که مسئولیت حفاظت از کاربری اراضی و توسعه شهری را بر عهده دارند. سیلاب‌های ویرانگر، پیامد مستقیم تخلفات گسترده در حوزه شهرسازی، تعرض بی‌محابا به حریم و بستر طبیعی رودخانه‌ها، مسدودسازی مسیل‌های قدیمی و تاراج مراتع و جنگل‌ها در بالادست است. وقتی پوشش گیاهی دامنه‌ها به طمع ویلاسازی، چرای بی‌رویه یا بهره‌برداری غیرمجاز ریشه‌کن می‌شود، قطرات باران به جای نفوذ در لایه‌های خاک، به موج‌های ویرانگر تبدیل می‌شوند که گل و سنگ را به قلب سکونتگاه‌ها سرازیر می‌کنند. این تخلفات در خلأ رخ نمی‌دهند و رد پای امضاهای سهل‌انگارانه، چشم‌پوشی‌های مصلحتی و فقدان نظارت حاکمیتی در سراسر این فجایع دیده می‌شود. اما عجیب آنجاست که پس از هر واقعه، تیغ نقد نه بر مقصران، که بر قامت و زیر گلوی نحیف طبیعت فرود می‌آید.

در این میان، فقدان کامل ساز و کار پاسخگویی و بازخواست، چرخه بحران را پایدار و تکرارشونده کرده است. هیچ مسئولی برای عدم لایروبی مسیل‌ها، کم‌کاری در اجرای برنامه‌های پنج‌ساله توسعه در بخش آبخیزداری و نادیده گرفتن هشدارهای قطعی اقلیمی توبیخ یا مواخذه نمی‌شود. هیچ سازمان و نهادی گزارش عملکرد شفاف، مستند و قابل سنجش از میزان اعتبارات جذب‌شده برای مهار رواناب‌ها به جامعه ارائه نمی‌دهد. فرهنگ پاسخ‌گریزی تا بدان‌جا ریشه دوانده که مدیران متولی، به‌جای توضیح درباره پروژه‌های بر زمین مانده، روبه‌روی دوربین‌ها می‌ایستند و با لحنی توأم با شگفتی از خشکسالی مداوم و کم‌حاصلی و کمبود بارش‌ها گلایه می‌کنند، گویی بارش آسمان مقصر ناکارآمدی زمین است.

باران در باور و تاریخ ایرانیان همواره نماد گشایش، برکت و رحمت پروردگار بوده است. موهبتی که با نیایش و امید طلب می‌شد تا جان‌مایه زیست و تولید باشد. تبدیل شدن این موهبت بی‌بدیل به نقمت، بلای خانمان‌سوز و عاملی برای وحشت و خسارت عمومی، نه خطای تقدیر و نه ویژگی ذاتی اقلیم است. این وضعیت، حاصل شفاف و غیرقابل انکار سال‌ها سوءتدبیر، بی‌برنامگی، فقدان تعهد به منافع درازمدت سرزمین و مصونیت مدیران ناکارآمد از پاسخگویی است. تا زمانی که مطالبه‌گری قانونی جایگزین نظاره‌گری نشود و هر سیلاب با رسیدگی قاطع به ترک‌فعل‌ها و قصورهای مدیریتی پیوند نخورد، آسمان بر سر ما خواهد بارید، اما زمین به جای طراوت، ویرانی و شکواییه‌های تکراری درو خواهد کرد.

تحلیل

محمدرضا قاسمی*

جهش علمی با شبکه‌های مأموریت‌محور

تأکید رهبر معظم انقلاب بر ضرورت شتاب گرفتن جهش علمی کشور، بار دیگر این پرسش اساسی را پیش روی سیاست‌گذاران قرار داد که چگونه می‌توان ظرفیت علمی نخبگان را به قدرتی پایدار و فناورانه تبدیل کرده و در جهت حل مسائل کشور به کار گرفت. پاسخ این پرسش را نباید صرفاً در افزایش بودجه‌های پژوهشی، تعریف طرح‌های جدید یا انعقاد قراردادهای بیشتر جست‌وجو کرد. مهم‌تر از همه این اقدامات، شیوه سازماندهی ظرفیت‌ها و چگونگی پیوند میان نخبگان، دانشگاه‌ها، مراکز پژوهشی، صنایع، شرکت‌های دانش‌بنیان و دستگاه‌های اجرایی کشور است. جهش علمی، بیش از آنکه به پروژه‌های بیشتر نیاز داشته باشد، به شیوه‌ای متفاوت از همکاری و حکمرانی نیاز دارد.



مقام معظم رهبری در پیام اخیر خود بر مرزشکنی علمی، رفع گلوگاه‌های فناوری، پیوند علم و صنعت و بهره‌گیری از ظرفیت فردی و خرد جمعی نخبگان تأکید فرمودند. این تأکیدها در کنار یکدیگر، تصویری روشن از رویکردی راهگشا ارائه می‌کند؛ رویکردی بر مبنای این‌که ظرفیت علمی کشور زمانی به قدرتی ملی تبدیل می‌شود که اجزای آن در ارتباطی مستمر و هدفمند قرار گیرند.

نمی‌توان از یک سو انتظار جهش علمی داشت و از سوی دیگر، دانشگاه را به تولید مقاله، شرکت دانش‌بنیان را به اجرای سفارش و دستگاه اجرایی را به خرید محصول محدود کرد و هر کدام را در فضایی مستقل از دیگر نهادهای اجتماعی مدیریت نمود؛ گویی هر کدام مأموریتی مستقل دارند و قرار است معجزه پیشرفت در نقطه‌ای نامعلوم، خودبه‌خود و بدون هماهنگی و مدیریت یکپارچه و متمرکز اتفاق بیفتد!

یکی از موانع پیشرفت علمی و فناورانه، غلبه نگاه پیمان‌کاری در حکمرانی فناوری است. در الگوی پیمان‌کاری، کارفرما مسئله را تعریف می‌کند، سپس بودجه‌ای اختصاص می‌دهد، پیمان‌کار را انتخاب کرده، اجرای کار را به او می‌سپارد و در نهایت، تحویل محصول یا گزارش را مبنای ارزیابی برای تأدیه دستمزد قرار می‌دهد. این الگو برای خدمات و فعالیت‌هایی کارآمد است که مسیر پیدایش و تکوّن خود را طی کرده و تبدیل به روندی مجرّب و مرسوم شده‌اند؛ اما هنگامی که از نوآوری و خلاقیت صحبت می‌کنیم و موضوع، توسعه یک فناوری راهبردی یا حل مسئله‌ای پیچیده و چندبعدی است، در مسیر دستیابی به راهکاری نو و ایجاد یک روند جدید، محدودیت‌های روشی آن آشکار می‌شود و ناکارآمدی آن به شکست می‌انجامد.

پیدایش فناوری‌های پیشرفته همواره با عدم‌قطعیت، آزمون و خطا و یادگیری مستمر همراه است. در شرایطی که مسئله از ابتدا به‌طور کامل شناخته‌شده و قابل تعریف نیست، روشن است که راه‌حل در چارچوب یک قرارداد از پیش تعیین‌شده حاصل نمی‌شود و بودجه تخصیص‌یافته نیز معلوم نیست برای دستیابی به محصول نهایی کفایت کند. گاه آنچه در آغاز پروژه درست به نظر می‌رسید، در جریان پژوهش تغییر می‌کند. چه بسا یک شکست آزمایشگاهی، مسیر تازه‌ای می‌گشاید و حل مسئله به همکاری چندین گروه علمی و صنعتی نیاز پیدا می‌کند؛ امری که پیش‌تر قابل پیش‌بینی نبوده است.

در چنین پروژه‌هایی، اگر همه‌چیز بر اساس تحویل یک خروجی قراردادی، بر اساس زمان‌بندی و بودجه‌بندی دقیق و قطعی سنجیده شود، انگیزه مورد نیاز پژوهشگران برای پذیرش ریسک علمی، اشتراک دانش، کسب تجربه و اصلاح مسیر تضعیف خواهد شد. اساس پژوهش‌های نوآورانه چنان است که قراردادهای منفرد الزاماً به یک محصول یا دستاورد پایدار منجر نمی‌شوند و گاهی پی‌درپی نیاز به انعقاد قراردادهای تکمیلی است. ممکن است چندین پروژه پژوهشی اجرا و نمونه‌های اولیه متعددی ساخته شود و منابع قابل توجهی هزینه، اما همچنان حلقه اتصال میان پژوهش، تولید صنعتی و بازار مصرف شکل نگیرد. بنابراین برای تحقق جهش علمی و تکمیل چرخه تولید فناوری، عبور از شیوه «واگذاری پروژه» به روندی برای «سازماندهی همکاری» ضروری است.

این همان نقطه‌ای است که مفهوم «اقدام شبکه‌ای» تعریف می‌شود. البته نباید اشتباه برداشت کرد؛ اقدام شبکه‌ای به معنای تشکیل یک شورا یا افزودن لایه‌ای تازه به ساختار اداری کشور نیست. بلکه باید افراد و نهادهای مستقل مسئولیت‌های مکمّلی را حول یک مسئله مشترک بپذیرند و در مسیری هماهنگ حرکت کنند. دانشگاه دانش و نیروی انسانی تربیت کند، شرکت دانش‌بنیان فناوری را توسعه دهد، صنعت امکان آزمون و تولید را فراهم آورد، دستگاه اجرایی موانع مقرراتی را برطرف کند و نخبگان نیز از همان آغاز در تعریف مسئله و انتخاب راه‌حل مشارکت داشته باشند. در چنین الگویی، هیچ نهادی به‌تنهایی مالک مسئله و راه‌حل نیست و هیچ قرارداد یا ارائه گزارش یا محصول شتاب‌زده‌ای نیز به‌تنهایی معیار موفقیت محسوب نمی‌شود. این نگاه با مفاهیم بنیادین بیانیه گام دوم انقلاب اسلامی نیز سازگارتر است؛ تأکید بیانیه بر پیشرفت علم و پژوهش، رشد اقتصاد، افزایش استقلال و نقش‌آفرینی جوانان و لزوم قرار گرفتن تمام این ظرفیت‌ها در خدمت ساختن آینده کشور و تقویت توان ملی. استقلال علمی و فناورانه صرفاً به معنای تولید داخلی یک محصول نیست، بلکه مستلزم برخورداری از توان طراحی، توسعه، نگهداری و ارتقای مستمر فناوری تولید آن است. چنین استقلالی با خرید محصول یا اجرای پروژه‌های مقطعی به دست نمی‌آید و به انباشت دانش، تربیت نیروی متخصص و استمرار همکاری میان نهادهای علمی و تولیدی و صنعتی نیاز دارد.

امروز مسئله این است که توجه کنیم مطالبه مقام معظم رهبری از نخبگان لزوماً با افزایش تعداد پروژه‌ها و انعقاد تک‌قراردادهای جدید محقّق نمی‌شود، بلکه لازم است راهی بیابیم تا ظرفیت‌های پراکنده کشور را همسو کرده و در خدمت حل مسائل راهبردی کشور قرار دهیم. این امر نیز بدون داشتن «رویکرد شبکه‌ای» به مسئله تحقیق و پژوهش ممکن نیست. تنها «شبکه‌های مأموریت‌محور» می‌توانند چنین پیوندی را بین دانش، فناوری و صنعت برقرار کنند؛ شبکه‌هایی که «ارتباط نظام‌مند» و سیستماتیک علمی و سازمانی افراد و نهادهای فعّال در این چرخه را فراهم نمایند.

*** مشاور فراکسیون هوش مصنوعی مجلس شورای اسلامی**