



«فرهیختگان» از فعالیت‌های مرتبط با صنعت خودرو در دانشگاه علم و صنعت گزارش می‌دهد

خودروی برقی ایرانی بازارپسند؛ خیلی دور خیلی نزدیک

که فناوری‌های متناسب با حوزه کامپیوتر تراوش می‌کند و به این مجموعه زیست‌بوم می‌گویند، اما ما چنین زیست‌بومی را در ایران برای حوزه خودرو نداریم، با این حال بحث اصلی این است که چه ارگانی باید این زیست‌بوم را ایجاد کند و عده‌ای هم تصور می‌کنند خودروساز باید این مهم را محقق کند، درحالی‌که اصلاً این مهم شدنی نیست و باید بخش‌های مختلف مرتبط با این صنعت همگی پای کار بیایند. «عضو هیات‌علمی دانشگاه علم و صنعت گفت: «گاهی فعالان دانشگاهی در حوزه‌های مختلف تحقیقی می‌کنند که نتایج خوبی را هم به همراه دارد، اما وقتی می‌خواهیم آن را اجرایی کنیم، متوجه می‌شویم که شدنی نیست و به همین دلیل است که بسیاری از طرح‌های دانشگاهی با مشکل مواجه می‌شوند. از سوی دیگر وقتی شرایط تحریم وجود ندارد، نیازهایمان را با واردات تامین می‌کنیم، اما وقتی شرایط تحریمی تشدید می‌شود، به یکباره ییاد دانشگاه‌ها می‌افتیم و گاهی تصور می‌کنیم دانشگاهیان معادل فناوری‌های بسیار جدید هستند، درحالی‌که این نگاه هم اشتباه است، چراکه در برخی موارد نیاز نیست به دنبال بهترین فناوری‌ها باشیم، بلکه باید دنبال متناسب‌ترین فناوری‌ها بود.»

چرا طرح‌های خودرویی دانشگاه‌ها به نتیجه نمی‌رسد؟

کاکایی با تاکید بر اینکه زمانی صنایع به‌سراغ دانشگاهیان می‌آیند که می‌خواهند فعالیت آوانگاردی را انجام دهند، اظهار داشت: «نه تنها بسیاری از این فعالیت‌ها اصلاً نیاز نیست، بلکه در صورت نیاز هم امکان انجام آنها وجود ندارد، به‌همین دلیل است که می‌بینیم نه طرح‌های خودرویی در دانشگاه‌ها به نتیجه می‌رسد و نه در صنعت تغییر ایجاد می‌شود. البته در ۳۰ سال گذشته سیاستگذاران کشور توسعه صنعتی و رقابت در صنعت خودرو را معادل تعدد خودروسازان می‌دانستند، به همین دلیل امروزه حدود ۳۰ خودروساز در کشور داریم، اما وقتی این اتفاق می‌افتد، دیگر محصولات آنها به تیراژ بالای اقتصادی نمی‌رسد و طبیعتاً هزینه‌ای هم برای انجام تحقیق و توسعه ندارند.»

فضای رقابتی در صنعت خودروسازی کشور برعکس دنیا شکل گرفت

او در همین زمینه افزود: «در دنیا وضعیت صنعت خودروسازی‌شان کاملاً متفاوت کشور است؛ یعنی نه‌ایستاد دو یا سه شرکت خودروساز دارند که جزء شرکت‌های قوی در دنیا هم هستند. در اصل صنعت در دنیا انحصاری است یا نه‌ایستاد دو یا سه شرکت قدر در آنها حضور دارد، اما در مقابل بازارشان رقابتی است؛ موضوعی که در کشور ما کاملاً برعکس است. یعنی صنعت رقابتی را در حوزه خودرو ایجاد کردیم، اما در بازار چنین رقابتی وجود ندارد و حقیقتاً در این زمینه اشکال اساسی فلسفی داریم و نتیجه آن هم این می‌شود که صنعت خودروساز ما هیچ‌گاه نتوان سرمایه‌گذاری برای تحقیق و توسعه را ندارد و به همین دلیل به دانشگاه که یکی از اجزای تحقیق هم محسوب می‌شود، پولی نمی‌رسد و هیچ‌گاه هم زیست‌بوم فناوری خودرو در کشور ما به‌طور درست شکل نمی‌گیرد.» کاکایی با تاکید بر اینکه ساختار صنعت خودروی کشور دچار اشکال است، خاطرنشان کرد: «صنعت خودرو باید در حوزه سیاستگذاری و فناوری‌ها و تکنولوژی‌های مدیریتی از ظرفیت دانشگاه‌ها استفاده کند، چراکه ما امروزه بیشتر از آنکه نیاز به توسعه فناوری‌های سخت در این حوزه داشته باشیم، نیازمند توسعه فناوری‌های نرم و بحث‌های سیاستگذاری هستیم تا در نهایت چرخه زیست‌بوم این حوزه درست شود. اما در عمل سیاستگذاران، دانشگاهیان را قبول ندارند و همین مساله باعث بروز مشکلاتی شده است.»

خودروی برقی اختراع شد و حتی بسیاری از افراد پولدار امروزه حداقل یک اسباب‌بازی برقی که قابلیت جابه‌جایی داشته باشد را دارند، از این‌رو صرفاً اینکه دانشگاهی خودروی برقی بسازد، به معنی انجام دادن یک کار عجیب نیست، بلکه مساله اصلی تولید اقتصادی چنین طرح‌هایی است.»

بسیاری از طرح‌های خودرویی دانشگاهی به نتیجه نهایی نمی‌رسد

کاکایی اظهار داشت: «در گذشته بسیاری از طرح‌ها به نتیجه نمی‌رسید، چراکه اصلاً صنعت نیازی در این زمینه احساس نمی‌کرد و حتی در مواردی که این نیاز احساس می‌شد، باز مقوله اقتصادی بودن ملاک قرار می‌گرفت، به همین دلیل امروزه در سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران جلسات مختلفی در حوزه خودرو با حضور دانشگاه برگزار می‌شود، چراکه از لحاظ فناوری چنین فعالیت‌هایی آورده اقتصادی دارند، اما بازهم مساله اصلی سرمایه‌گذاری و طبیعتاً سوددهی چنین طرح‌هایی است. متأسفانه امروزه ساختار صنعت خودروسازی کشور به‌گونه‌ای است که چنین فعالیت‌هایی به هیچ عنوان سودآور نیست.»

فعالیت‌های تحقیقاتی علم و صنعتی‌ها در حوزه رنگ، سازه بدنه، موتور و سیستم تعلیق

او با اشاره به فعالیت‌های پژوهشی دانشگاه علم و صنعت در حوزه خودرو ادامه داد: «خوشبختانه دانشگاه ما در زمینه‌های مختلف بسیار فعال است و تیم‌هایی از اساتید در حوزه‌های مختلف از جمله سازه بدنه، سیستم تعلیق و فرمان، موتور، رنگ و لجنس‌تیک و مدیریتی صنعت فعالیت‌های خوبی در حال انجام است، اما در طرح و پلتفرم ملی همچنان در حال بررسی طرح‌های قابل اجرا از حیث اقتصادی هستیم و اینکه بازیگران این میدان را مشخص کنیم.» عضو هیات‌علمی دانشگاه علم و صنعت با بیان اینکه صنعت خودرو تنها منوط به فعالیت خودروسازان نیست، افزود: «به‌طور مثال در ساخت بدنه خودرو از ورق سبک استفاده می‌شود که بعضاً از کشور آلمان وارد می‌شود و برای تولید آن در داخل کشور صنعت فولاد باید وارد عمل شود، یا اگر موتور خاصی هم طراحی می‌شود، اما قطعه‌ای مانند یک واشر ساده را هم نتوانیم در داخل تولید کنیم، عملاً آن موتور به مرحله تولید انبوه نمی‌رسد. به‌عبارت صحیح‌تر صنعت خودرو شامل خودروساز، ۵۰ تا ۶۰ قطعه‌ساز و شرکت‌های دیگر جنبی مانند مراکز آزمون است که متأسفانه در این زمینه بسیار کمبود داریم و نیازمند سرمایه‌گذاری زیادی است.» کاکایی بیان داشت: «قطعا ما به‌عنوان مرکز دانشگاهی فعالیت‌هایی را انجام داده و می‌دهیم و حتی توانسته‌ایم طراحی‌های خصوصی را هم انجام دهیم، اما برای اجرای آن نیازمند یک مسیر طولانی هستیم. کشور ما هم این مسیر بسیار پریچ‌وخم بوده و حتی برخی از مولفه‌ها اصلاً وجود خارجی ندارند. مساله دیگر هم این است که بعضاً سرمایه‌گذاری در برخی حوزه‌های باوجود چنین شرایطی باز فعالیت‌های صنعتی در حوزه خودرو در کشور ما انجام می‌شود، هرچند سرعت آن بسیار کند است.»

هنوز زیست‌بوم فناوری صنعت خودرو در کشور شکل نگرفته است

او به کنفرانس خودروی دانشگاه علم و صنعت اشاره و تصریح کرد: «در این کنفرانس، کارگروهی به اسم اکوسیستم نوآوری داریم که مفهوم بسیار پیچیده‌ای را شامل می‌شود. اگر سیلیکون‌ولی را مدنظر قرار دهیم، باید بگوییم در آنجا تنها چند شرکت مانند مایکروسافت یا گوگل در آن حضور داشته باشد، بلکه فضای شهری آن منطقه هم به‌گونه‌ای است

باتری لیتیوم به‌شمار می‌رود و فناوری‌های خوبی را هم در این زمینه توسعه داده‌اند. اما از آنجا که تیراژ باتری در صنعت هوافضا با صنعت خودرو قابل قیاس نیست، طبیعتاً باید فرآیندهایی انجام شود تا نمونه‌های با تیراژ پایین آنها به نمونه‌های جذاب برای استفاده در تیراژ بالا و صنعت خودرو تبدیل شود.»

عضو هیات‌علمی دانشگاه علم و صنعت: زیست‌بوم فناوری صنعت خودرو هنوز در کشور شکل نگرفته است

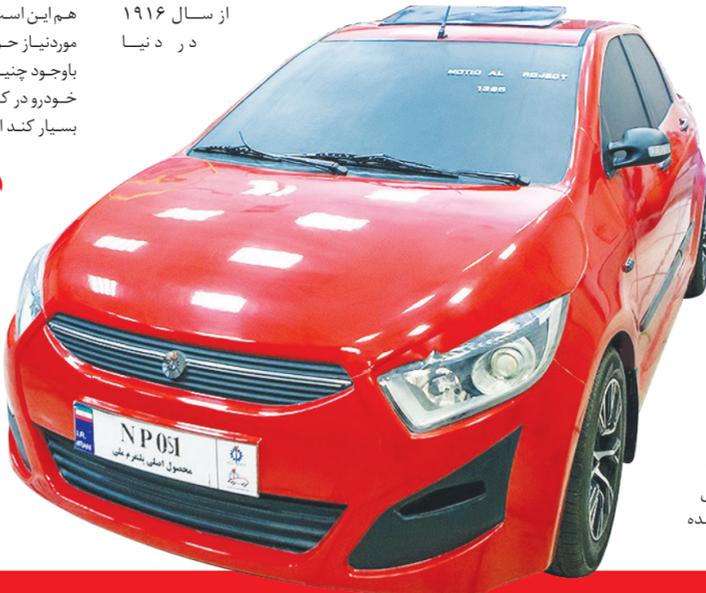
امیرحسن کاکایی، عضو هیات‌علمی دانشگاه علم و صنعت در گفت‌وگو با «فرهیختگان» با بیان اینکه بعد از بازدید سردار حاجی‌زاده، فرمانده نیروی هوافضای سپاه از دانشگاه جلساتی برگزار شد، گفت: «دانشگاه علم و صنعت با ایران خودرو تفاهم‌نامه‌ای منعقد کرده که براساس آن قراردادهای بزرگ و کوچک دیگری در حال امضا هستند و خوشبختانه ارتباطی برای رفع برخی از مشکلات فناورانه در داخل صنعت برقرار شده است. ازسوی دیگر جلساتی را هم در سازمان گسترش و نوسازی صنعت ایران در حوزه پلتفرم ملی مشترک با حضور ایران خودرو، سایپا و این دانشگاه برگزار کرده و خواهیم کرد که این جلسات در سه حوزه گروه فنی، ساختارسازی و مالی و اقتصادی شکل گرفته است.»

پیگیری پژوهشی خودروی برقی، از ارز قیمت و کم‌مصرف شروع شده است

او ادامه داد: «قطعا باید زنجیره‌ای از فرآیندها ایجاد شود تا در نهایت به محصولی مانند یک خودرو برسیم، اما واقعیت آن است که این بازدید باعث ایجاد برخی فرآیندها مانند همین حوزه پلتفرم ملی است که در کنار آن چند حوزه از جمله خودروهای برقی، ارز قیمت و کم‌مصرف در حال پیگیری است و این حوزه‌ها توسط همه ارگان‌های حاضر در این جلسات جلو می‌رود و کارهای مطالعاتی آنها در حال انجام است. البته دو خودروساز بزرگ کشور نیز به‌هرحال خودشان در حال انجام فعالیت‌هایی در این زمینه هستند که قطعاً دانشگاه‌ها هم در کنار آنها حضور دارند.»

عضو هیات‌علمی دانشگاه علم و صنعت با بیان اینکه تحریم‌ها باعث می‌شود صنعت به‌سمت دانشگاه سوق پیدا کند، تصریح کرد: «امروزه هم به‌دلیل تشدید تحریم‌ها صنایع از جمله خودروسازان به‌سراغ دانشگاه آمده‌اند، البته این بدان معنی نیست که طرح‌هایی مانند پلتفرم ملی به‌سرعت نتیجه بدهد، چراکه در صنعت خودرو در تمام دنیا وقتی طرحی ارائه می‌شود، مساله اصلی اقتصادی شدن آن طرح است. به‌عبارت دیگر

از سال ۱۹۱۶ در دنیا



و اسپاری کنیم. در اصل هدف ایجاد بانک اطلاعاتی فراگیر از همه فعالان صنعت خودرو است که نتایج آن به‌تدریج در آینده نزدیک رسانه‌ای می‌شود.»

نسخه به‌روز شده خودروی یاس رونمایی می‌شود

مسیح‌طهرانی با اشاره به خودروی یاس بیان داشت: «به‌احتمال زیاد امسال نیز از نسخه به‌روز شده این خودرو رونمایی می‌شود و بعد از آن مساله اصلی تامین سرمایه‌گذار برای تولید انبوه این خودرو خواهد بود. با این حال بزرگ‌ترین مشکل این خودرو، مانند بقیه انواع خودروهای برقی، همان بحث قیمت باتری است که تمرکز قطب باتری لیتیوم بر توسعه و ساخت این باتری است. در پلتفرم ملی مباحث طراحی و ساخت نمونه خودروهای بنزینی کاملاً بومی انجام شده، در حوزه خودروی برقی نیز مشکلی برای ساخت موتور و گیربکس وجود ندارد، بلکه مساله همان ساخت باتری مورد نیاز این خودرو است که هزینه زیادی را به مشتری تحمیل می‌کند. اگر بتوانیم قطب باتری را فعال کرده و طراحی‌هایمان را به تولید انبوه برسانیم مابقی قسمت‌های خودروی یاس و در نگاه کلان‌تر انواع خودروهای برقی ساخت داخل به‌حداقل می‌رسد.»

مدیر ارتباط با صنعت دانشکده مهندسی خودرو دانشگاه علم و صنعت ایران گفت: «از ابتدای دهه ۹۰ که بحث پلتفرم ملی را شروع کردیم، فعالیت‌های مربوط به این پلتفرم کاملاً متناسب با توان قطعه‌سازان داخلی دنبال شده و امروزه خودروی یاس کاملاً داخلی‌سازی شده است. با این حال باید به این مساله اشاره کنم که مرحله اول هر فرآیند طراحی مهندسی، الگوبرداری و بهینه‌سازی از طراحی‌های موجود جهانی و داخلی است و این معادل کپی کردن نیست، چراکه در هیچ‌جا فرآیند طراحی مهندسی، الگوبرداری نه‌تنها کار اشتباهی نیست، بلکه جزء مبانی کار طراحی محسوب می‌شود. به بیان دیگر تا زمانی که الگوبرداری درستی انجام نشود، نمی‌توان از فناوری جهانی و تجربیات داخلی بهره برد. به‌عبارت دیگر یک طرح و در نگاه بالاتر یک کشور نمی‌تواند خودش را در دانش تولید شده با شعار خلاقیت و بومی‌سازی محروم کند.»

مسیح‌طهرانی اظهار داشت: «در ابتدای هر فرآیند طراحی، طرح‌های موجود مطالعه، تغییرات فناورانه آن را رصد و آینده‌نگری می‌کنیم و بعد از آن به فرآیند تعیین هدف می‌رسیم. در مراحل بعدی طراحی مفهومی و بعد طراحی دقیق مطابق تعیین هدف و الگوبرداری انجام می‌شود، به‌طور مثال اگر می‌خواهیم یک خودروی که سطح متوسطی از قیمت را دارد طراحی کنیم و بسازیم باید امکانات موجود در این گونه خودروها را در دنیا رصد کرده تا در نهایت بتوانیم خودروی مناسب با این قیمت را تولید کنیم.»

همکاری دانشگاه علم و صنعت با هوافضای سپاه با محوریت باتری لیتیوم

مدیر ارتباط با صنعت دانشکده مهندسی خودرو دانشگاه علم و صنعت ایران با اشاره به بازدید سردار حاجی‌زاده از این دانشکده خاطرنشان کرد: «این بازدید در راستای بومی‌سازی پلتفرم ملی چه در حوزه خودروی بنزینی و چه برقی و هم برای حمایت از توسعه قطب باتری لیتیوم بوده است تا بتوانیم بازیگران حوزه باتری را دور هم جمع کرده و از توان آنها در این زمینه استفاده کنیم. خوشبختانه این مقام مسئول هم در این زمینه قول مساعدت داده، چراکه صنعت هوافضا نیز به‌نوعی توسعه‌دهنده و مصرف‌کننده



زهرا رشنانی

روزنامه‌نگار

صنعت خودروی کشور همیشه یکی از پرحاشیه‌ترین و مورد انتقادترین صنعت داخلی محسوب شده است، صنعتی که علی‌رغم پیشرفت‌های زیادی که امروزه در دنیا نسبت به آن صورت گرفته، اما از ضعیف‌ترین تکنولوژی‌ها برخوردار است و جالب‌تر اینکه فعالان این حوزه تا به امروز تمایل چندانی برای استفاده از ظرفیت دانشگاه‌ها نداشته و ترجیح می‌دهند همچنان از همان فناوری‌هایی که بعضاً از دور مسابقات تکنولوژی هم خارج شده‌اند، در محصولات تولیدی خود بهره‌برند و نیازهایشان را با واردات از خارج تامین کنند. در این میان دانشگاه‌ها هر از چندگاهی خبرهای مختلفی را از ساخت خودرو در داخل فضای آکادمیک‌شان منتشر می‌کنند؛ خودروهایی که اکثراً با انرژی برق به حرکت در می‌آیند و تا حد زیادی هم در لبه تکنولوژی حرکت می‌کنند، اما نه‌تنها تا امروز هیچ‌کدام از آنها به تولید انبوه نرسیده‌اند، بلکه حتی صنعت خودروسازی حاضر به استفاده از تکنولوژی‌های به کار رفته در آنها هم نیستند. در این گزارش سراغ اساتید دانشگاه علم و صنعت به‌عنوان یکی از دانشگاه‌های مهم در این حوزه رفتیم تا برآیمان از وضعیت فعالیت‌های پژوهشی مرتبط با حوزه خودرو و تعامل با بخش‌های مختلف خودروسازی بگویند که در ادامه می‌خوانید.

مدیر ارتباط با صنعت دانشکده خودروی دانشگاه علم و صنعت:

فعالیت‌های تحقیقاتی برای ساخت مجموعه باتری لیتیوم خودرویی آغاز شده است

مسعود مسیح‌طهرانی، مدیر ارتباط با صنعت دانشکده مهندسی خودرو دانشگاه علم و صنعت ایران گفت: «امروزه چهار گرایش تخصصی فعال در حوزه صنعت خودرو در این



دانشکده وجود دارد و در حال راه‌اندازی دو گرایش تخصصی دیگر هستیم. در این رویکرد مسائل صنعت خودرو به چهار شاخه اصلی سیستم‌های دینامیکی، قوای محرکه، سازه‌بند و برق خودرو تقسیم‌بندی می‌شود. در هر کدام اساتید جوان و با تجربه‌ای حضور دارند که به‌صورت شبانه‌روزی در حال انجام فعالیت‌های تحقیقاتی، صنعتی و ارتباط با قطعه‌سازان در حوزه تخصصی خود هستند. او با تاکید بر اینکه از چندسال پیش پروژه طراحی و ساخت نمونه پلتفرم ملی انجام شده و با تجربه آن خودروی یاس طراحی شده است، افزود: «امسال قطب تحقیقات فناوری باتری لیتیوم در دانشگاه علم و صنعت ایران ایجاد شده تا بتوانیم روی چالش اصلی خودروهای برقی، که همان باتری‌های این نوع خودروها هست، تمرکز کنیم. در قطب باتری لیتیوم علاوه بر اساتید دانشکده مهندسی خودرو، اساتیدی از دانشکده‌های شیمی، مهندسی شیمی، فناوری‌های نوین، مهندسی مواد... هم حضور دارند و هر کدام با توجه به تخصص‌شان در حوزه‌های مختلف باتری لیتیوم از سطح سلول، مواد اولیه تا سطح برد مدیریت، جعبه باتری و خنک‌کاری در حال انجام فعالیت تحقیقات صنعتی هستند تا بتوانیم یکی از چالش‌های اصلی صنعت خودروی که همان حوزه باتری را شامل می‌شود، پوشش دهیم.» معاون پژوهشی بسیج اساتید دانشگاه‌های تهران بزرگ با بیان اینکه در حوزه صنعت خودرو نیز تفاهم‌نامه‌های همکاری تحقیقات صنعتی مختلفی منعقد شده و در حال تأسیس مرکز تخصصی عارضه‌یابی صنعت خودرو با هدف سرویس‌دهی به شرکت‌های اصلی خودروسازی و قطعه‌سازی هستیم، اظهار داشت: «با انجام قطعه‌سازان نیز تفاهم‌نامه‌ای برای تأمین کلینیک تخصصی داریم تا مشکلات صنایع خودرو را به مجموعه دانشگاه‌ها و شرکت‌های دانش‌بنیان ارجاع دهیم. همچنین تلاش می‌کنیم فعالیت‌ها را متناسب با تخصص‌ها و مزیت‌های هر کدام از دانشکده‌ها، پژوهشکده‌ها و شرکت‌های دانش‌بنیان

مهلت ثبت‌نام در کنکور ارشد ۱۴۰۰ تمدید شد

فاطمه زرین‌امیزی در گفت‌وگو با مهر اظهار داشت: «ثبت‌نام و شرکت در آزمون کارشناسی ارشد ناپیوسته سال ۱۴۰۰ ویست‌وششمین المپیاد علمی-دانشجویی کشور از یکشنبه ۱۶ آذر ۹۹ آغاز شده و به‌منظور ارائه تسهیلات برای متقاضیان که تاکنون نسبت به ثبت‌نام اقدام نکرده‌اند، مهلت ثبت‌نام تا ساعت ۲۴ روز ۲۶ آذر ۹۹ تمدید شده است.» سخنگوی سازمان سنجش آموزش کشور خاطرنشان کرد: «پذیرش دانشجویان در مقطع کارشناسی ارشد در دانشگاه‌ها و موسسات آموزش عالی دولتی و غیردولتی و دانشگاه‌ها آزاد اسلامی از طریق کنکور کارشناسی ارشد سال ۱۴۰۰ صورت می‌پذیرد. وی افزود: «ثبت‌نام منحصراً به‌صورت اینترنتی و از طریق سایت اطلاع‌رسانی سازمان سنجش آموزش کشور به‌نشانی: www.sanjesh.org انجام می‌شود و متقاضیان ثبت‌نام و شرکت در آزمون کارشناسی ارشد ناپیوسته سال ۱۴۰۰ ویست‌وششمین المپیاد علمی-دانشجویی کشوری می‌توانند با در نظر داشتن شرایط عمومی و اختصاصی مندرج در دفترچه راهنمای شرکت در آزمون که در سایت سازمان سنجش منتشر شده است، در آزمون ثبت‌نام کنند. سخنگوی سازمان سنجش آموزش کشور گفت: «بر اساس برنامه زمانی پیش‌بینی شده آزمون کارشناسی ارشد ناپیوسته سال ۱۴۰۰ در روزهای پنجشنبه و جمعه ۶ و ۷ خردادماه ۱۴۰۰ برگزار خواهد شد.»

۴۰۰ انجمن علمی در سطح کشور فعالیت می‌کنند

غلامحسین رحیمی شعر با قدر نشست‌نقش‌آفرینی انجمن‌های علمی ایران در جامعه، دولت، صنعت و چالش‌های آن افزود: «انجمن‌های علمی کشور باید در عرصه‌های ملی و بین‌المللی در جهت حل مشکلات کشور، ارتباطات گسترده و حضور موثر داشته باشند. وی در این نشست که همزمان با روز دوم هفته ملی پژوهش به‌صورت مجازی برگزار شد، با اشاره به لزوم حضور انجمن‌های علمی کشور در مجامع علمی، فناوری و نوآوری اظهار داشت: «با توجه به فعالیت ۴۰۰ انجمن علمی در سطح کشور، لازم است برای فعالیت بیشتر و تاثیرگذار این انجمن‌ها در سطح جامعه و ایجاد ارتباطات گسترده آنها با سازمان‌ها و مراکز اجرایی و تصمیم‌گیری کشور تمهیداتی اندیشیده شود و در این ارتباط معاونت پژوهش و فناوری وزارت علوم آمادگی دارد این ارتباطات را در حد امکان برقرار کند.» رحیمی با اشاره به فعالیت این انجمن‌ها در دانشگاه‌ها گفت: «درست است که انجمن‌های علمی در دانشگاه‌ها فعال هستند؛ ولی منظور از فعالیت موثر انجمن‌ها، فعالیت افراد عضو انجمن نیست، بلکه هدف، روح جمعی حاکم و موثر بر انجمن‌های علمی است.» معاون پژوهش وزارت علوم درباره فعالیت انجمن‌های علمی در کشور، اظهار داشت: «در این کشورها به‌طور مثال، بهترین و برترین نشریات علمی-پژوهشی توسط انجمن‌های علمی منتشر می‌شوند و این انجمن‌ها بستری فراهم می‌کنند تا متخصصان و اندیشمندان، مطالب‌شان را در آن نشریات عرضه کنند.»

توزیع داروی مشکلات حاد تنفسی کرونا تا ۳ ماه آینده

محمدتقی احمدی، رئیس دانشگاه تربیت‌مدرس در گفت‌وگو با فارس با تبریک فرارسیدن هفته پژوهش، اظهار کرد: «در بحران کرونا دانشجویان بسیار فعال بودند و با رعایت پروتکل‌های بهداشتی مراحل پایانی پایان‌نامه و رساله خود را که به‌صورت آزمایشگاهی و میدانی بود، انجام دادند؛ به‌هر حال سعی کردیم چراغ پژوهش در این بوجوه به‌هیچ‌وجه کمرنگ نشود.» وی افزود: «دانشگاه در زمینه پژوهش با توجه به توان بین‌رشته‌ای و داشتن دانشکده پزشکی و علوم زیستی کارهای زیادی را انجام داده است؛ همچنین در حوزه مقابله با کرونا، پشتیبانی‌هایی در حوزه علم و فناوری داشتیم که در سه روش مختلف روی سه واکنش انجام دادیم.» رئیس دانشگاه تربیت‌مدرس عنوان کرد: «یک روش NRA هست که ظرف مدت یکی، دو هفته آینده توسط دکتر سلیمانی به مرحله انسانی می‌رسد و انتظار داریم با پشتیبانی بخش خصوصی توانمند، به مرحله تولید برسد.» احمدی افزود: «یکی، دوروش دیگر هم برای واکنش‌هایی است که نوع نوزادان هستند و در مرحله تست حیوانی قرار دارند؛ همچنین یک داروی درمانی برای بیماران که در مراحل ابتدایی مشکلات تنفسی حاد رونمایی هستند به‌تایید سازمان غذا و دارو رسیده است. این دارو بسیار موفق بوده که تولید و سرمایه‌گذاری آن در دست اقدام است و تولید انبوه آن یکی، دو ماه زمان می‌برد.» وی گفت: «در این مدتی که شیوع ویروس کرونا را داشتیم، بحث‌هایی مثل سرمایه اجتماعی را دنبال کردیم که مقداری از مطالعات قبیل شروع شده بود، اما با ورود کرونا، سرمایه‌های اجتماعی کشور مقداری تغییر کرد تا در جهت مثبت بهبود پیدا کند.»