



«تغییر و تحول» این روزها در تمام ابعاد دانشگاه آزاد ملاک عمل قرار گرفته است؛ از تحول در نظام اداری و چارت سازمانی گرفته تا تغییر در نظام دانشی. سال گذشته بود که نظام‌نامه دانشی جدید دانشگاه آزاد از سوی دکتر طهرانچی رئیس این دانشگاه ابلاغ شد تا ساختار علمی دانشگاه آزاد متحول شود؛ تحولی که به «نظام‌نامه

نظام‌نامه ساختار نظام دانشی دانشگاه آزاد که سال گذشته از سوی دکتر طهرانچی ابلاغ شده بود اسال با تغییراتی بازآرایی شد. شما رئیس دانشکدگان ارتباطات و حمل‌ونقل لجستیک هستید. این دانشکدگان با چه هدفی در دانشگاه آزاد راه‌اندازی شده و در رویکرد جدید چه کاری انجام می‌دهد؟

دانشکدگان ارتباطات، حمل‌ونقل لجستیک تقریباً بعد از تغییر مسیر پژوهشی موفق در حوزه برنامه‌های علمی ایجاد شد. این تغییر مسیر از سال ۹۶ در حوزه پژوهشی آغاز شد و چالش‌های اصلی کشور در حوزه شبکه ارتباطی و حمل‌ونقل شناسایی و برای آن‌ها زمینه‌های پژوهشی متفاوتی در نظر گرفته شد. تمام دانشجویان تحصیلات تکمیلی در کشور که علاقه‌مند به حوزه حمل‌ونقل، لجستیک و ارتباطات بوده‌اند، پایان‌نامه‌های خود و همچنین طرح‌های پژوهشی دانشگاهی‌را از این حوزه‌های حمل‌ونقل، لجستیک و ارتباطات انتخاب کردند و پروژه‌هایی تهیه شد که به اصطلاح به درد صنعت بخورد؛ در حال حاضر از بسیاری از این پایان‌نامه‌ها در برخی صنایع مختلف بهره‌برداری و استفاده می‌شود. در حوزه دانشی، مدتی است نگاه دانشگاه تغییر کرده است. یعنی زمانی که دانشجوی می‌خواهد دانشی بیشتر از حوزه تخصصی اولیه خود کسب کند، باید او را از ابتدا به شکلی پرورش دهیم که مهارت واقعی آمایش شده -که به درد کشور بخورد- را کسب کند. طبق آمایش‌هایی که ما انجام داده‌بودیم، یکی از حوزه‌هایی که می‌تواند به دانشجوی برای کسب دانش بیشتر کمک کند، حوزه حمل‌ونقل لجستیک است. در این حوزه اسناد بالادستی متنوعی وجود داشته و ۵۳ نهاد مختلف دولتی مرتبط به این حوزه در کشور وجود دارد.

به دلیل وسعت زیاد و پهنه کشورمان، بحث فراساحل یا دریامحور می‌تواند حوزه دریایی و گمرکی را تحت پوشش قرار دهد. در زمینه موقعیت و جایگاه ایران در نقشه جغرافیایی نیز بحث راه‌های کریدورهای شمال، جنوب، شرق و غرب مطرح است؛ از گذشته دور به واسطه جاده ابریشم، ایران دارای یک مسیر لجستیک مهم است. در مورد بحث هوایی نیز باید گفت برای گذر از بین خلیج‌فارس و دریای خزر از پهنه ایران استفاده شده است. تمام موارد ذکر شده حاکی از آن است که در زمینه حمل‌ونقل و لجستیک، کشور ایران به یک کشور مهم در دنیا تبدیل شده و کشور ما نیز همچنان این جایگاه را داراست.

بنابراین پیچیدگی کار شما به دلیل وسعت کشور نیز بیشتر است.

بله وسعت زیاد کشور، پیچیدگی کار را افزایش می‌دهد. مثلاً در حوزه حمل‌ونقل ریلی، توسعه بسیار زیادی در کشور داریم؛ اما تفاوت ارتفاع سطوح در کشور، کوه‌های متعدد در مناطق ایران، پوشش متفاوت آب و هوایی استان‌ها، تنوع نگاهی را زیاد کرده است و رسیدگی به آن‌ها دانش پژوهشی و دانش ضمنی مناسب را طلب می‌کند.

■ **ایجاد هسته‌های بین‌رشته‌ای برای حل چالش‌های حوزه حمل‌ونقل**

برای گذر از این پیچیدگی‌ها باید چه اتفاقی بیفتد؟

برای برطرف کردن پیچیدگی کار باید رشته‌های متفاوت درگیر این کار شوند؛ یعنی صرفاً با یک رشته خاص دانشگاهی نمی‌توان کار را پیش برد؛ مخصوصاً که رشته دانشگاهی حمل‌ونقل در کشور ما، به طور خاص رشته‌ای در مقضانی نبوده و در فضای دانشگاه تاکنون به رشته حمل‌ونقل به عنوان یک رشته جداگانه توجه نشده است. ما برای حل چالش‌های کشور، بین رشته‌ای‌ها یا هسته‌های بین رشته‌ای و فراشته‌ای‌ها را ایجاد کرده‌ایم که مهم‌ترین آن‌ها بحث حمل‌ونقل و لجستیک است. فراشته‌ای‌ها متشکل از استادان و دانشجویان داشگاه‌هاست؛ اما استادان ما مثل گروه‌های سابق مثل گروه مکانیک، مهندسی صنایع و عمران و... که به تنهایی به رشته حمل‌ونقل مرتبط می‌شدند، نیستند بلکه متشکل از مجموع استادانند. مثلاً در حوزه حمل‌ونقل دریامحور یا اقتصاد دریامحور به مهندسی صنایع، عمران، کامپیوتر، برق، مکانیک، اقتصاد، حسابداری، روانشناسی، مدیریت حقوق و... نیاز است؛ تمامی این رشته‌ها را در یک رشته فرا هسته‌ای می‌بینیم تا استادان در کنار یکدیگر قرار گرفته و رویکرد آنان این باشد که در حوزه استفاده از آبراه‌های کشور یا حضور در دریا‌های بین‌المللی، حفظ جایگاه و استفاده حداکثری از ظرفیت دریا، باید توسعه ایجاد شود. اما این امکان تنها از طریق پژوهش حاصل نمی‌شود، بلکه بحث دانشی برای کنارهم قرار دادن آن‌ها اهمیت زیادی داشت. بحث دانشی کمک می‌کند تا رشته‌های موجود با محوریت آمایشی کنار یکدیگر قرار گیرند. به عنوان مثال واحد بندرعباس، قشم، چابهار، خارک و... به دلیل حضور در خلیج فارس و دریای عمان می‌توانند بیشترین بهره‌برداری را داشته باشند. معتقدم از آنجایی که بزرگ‌ترین و بیشترین وسعت استفاده از دریای عمان و خلیج‌فارس نیز هنوز در اختیار ایران است، باید به بهترین شکل از آن‌ها استفاده کرده و حداکثر ظرفیت بهره‌برداری را داشته باشیم.

مثلاً اگر خواهان توسعه جایگاهمان در بحث حمل‌ونقل بار در دنیا هستیم، باید بتوانیم بنادر ایران را به شکلی تقویت کنیم که این بنادر از نظر فیزیکی و برای استفاده زیرساختی توسعه پیدا کنند. لازمه این کار، ارائه طرح جامع و مفید برای ارگان‌های مختلف است. در کنار این موارد، باید فضایی برای بهره‌برداری از آن را فراهم کنیم؛ مثلاً در حوزه بهره‌برداری از ظرفیت‌های موجود در دسترس، بهینه‌ترین حالت را داشته باشیم. یعنی به بهینه‌ترین شکل استفاده کنیم. این مورد، راهکار دانشگاهی طلب می‌کند و فرا رشته‌ای است پس باید به تمامی جوانب آن توجه شود تا به طور مثال هم ماندگاری کشتی‌ها روی آب، حضور آن‌ها در بندر و خروج آن‌ها از آب‌های داخلی را بتوانیم بهینه‌ه و مدیریت کنیم. برای تحقق این کارها هم می‌طلبند تا فضای دانشگاهی بیشتر در ارائه راهکارها هم به دولت و

رئیس دانشکدگان ارتباطات، حمل‌ونقل و لجستیک در گفت‌وگو با «فرهیختگان» خبر داد

تأسیس ۲۰ دانشکدهٔ حمل‌ونقل و لجستیک در آیندهٔ نزدیک

دانشی و تشکیل دانشکدگان» معروف شد. مسئولان دانشگاه آزاد بر ضرورت تغییر و تحول تاکید دارند و می‌گویند یکی از مهم‌ترین علل بحران‌های فعلی کشورمان در بخش‌های مختلف علمی، اجتماعی، سیاسی و... توجه نکردن بهه همین بحث «ضرورت تغییر» یا «تاخیر در ضرورت تغییر» است. از همان زمان که نظام‌نامه دانشی دانشگاه آزاد ابلاغ شد دانشکدگانی نیز ذیل معاونت‌های موضوعی دانشگاه آزاد شکل گرفت تا از پتانسیل علمی دانشگاه بیشتر از گذشته استفاده شود.

هم به صنایع خصوصی مان تلاش داشته باشند. یعنی چه در حوزه دریا، چه در حوزه فرودگاهی، ریلی و حمل‌ونقل جاده‌ای و در مجموع در همه اجزای مختلف توزیع، انبارداری و فروش و لجستیک درون‌دانشگاهی به دلیل تنوع نگاهی که وجود دارد می‌توانیم یک دانشکده موضوعی متفاوت با مأموریت‌های کاملاً تمیز داده از همدیگر را داشته باشیم.

■ **تأسیس ۲۰ دانشکده حمل‌ونقل و لجستیک در آینده نزدیک**

تأسیس دانشکده در واحدهای متقاضی را چگونه دنبال می‌کنید؟

در حال تأسیس دانشکده در واحدهایی که ظرفیت، توانایی و جایگاه ویژه‌ای که در کشور دارند، هستیم و همچنین به آن‌ها کمک می‌کنیم که به چالش‌های کشور پاسخ بهتری داده و در رفع آن‌ها کوشا‌تر باشند. ما در حال تأسیس ۲۰ دانشکده حمل‌ونقل و لجستیک در واحدهای دانشگاهی هستیم. تعداد این واحدها هم می‌تواند توسعه پیدا کرده و هم از آن کم شود؛ چه‌بسا واحد دانشگاهی توانایی انجام مأموریت متحمل شده را نداشته باشد، دانشکده حمل‌ونقل از آن واحد حذف شود؛ چراکه نگاه ما مأموریت‌محور است و باید از تمام ظرفیت دانشگاه برای حل چالش کشور استفاده شود و از طرفی دانشجوی، مهارت کافی را پیدا کند. زمانی که دانشجوی در این دانشکده مشغول به تحصیل می‌شود، ما از ابتدا به فکر افزایش توانمندی او هستیم؛ بحث استاد عرصه برای دانشجوی مطرح بوده و جدی به آن پرداخته می‌شود. این الگوی جدیدی است که دانشگاه آن را دنبال می‌کند؛ یعنی دانشجو باید مقداری از زمان تحصیل خود، از ۱۶ جلسه حضور در سرکلاس را ۸ جلسه در محیط واقعی صنعت با حضور یک استاد عرصه سپری کند و درس را در محیط آکادمیک و کلاس آموزش تئوری فرا نگیرد؛ بلکه باید در محیط واقعی کاری حضور داشته و از ظرفیت موجود استفاده کرده و مراحل انجام کار را از نزدیک مشاهده کند. به بحث عرصه و استادان عرصه توجه زیادی می‌شود.

در طرح پوشش نیز وارد شده‌ای؟

بحث طرح پوشش یکی دیگر از موارد منظر ماست؛ در حال حاضر بحث پوشش را در مقاطع مختلف خصوصاً در مقطع کاردانی و کارشناسی مدنظر قرار داده‌ایم که دانشجوی بتواند بورسیه تحصیلی خود را از صنعت دریافت کرده تا زمانی که شروع به تحصیل می‌کند حتی به طور رایگان در دانشگاه تحصیل کند. به دنبال آن هستیم که یک صنعت، نیاز نیروی انسانی خود را توسط دانشگاه تأمین کند. یعنی دانشجوی برای آن صنعت پرورش پیدا کرده و کارآموزی خود را در در صنعت گذرانده و بسیاری از دروس خود را با نگاه استفاده در صنعت موردنظر آموزش ببیند. ما باید از قبل، کار دانشجوی را تضمین کنیم و دانشجویان دارای پتانسیل و قوی را در دانشگاه شناسایی کرده تا کار آن‌ها پس از تحصیل مشخص شود و بتوانند از ظرفیتی که در دانشگاه برای آن‌ها ایجاد می‌کند برای ادامه تحصیل خود استفاده کنند.

■ **هزار دانشجوی دانشکدگان ارتباطات و حمل‌ونقل پوششی شدند**

تاکنون با کدام صنایع رایزنی کرده و چند دانشجوی در این طرح وارد صنایع شده‌اند؟

از آنجایی که واحدهای دانشگاهی طرح پوشش را پیگیری کرده و به اصطلاح دنبال این کار و ارتباط‌گیری با صنایع می‌روند، بیشتر با صنایعی ارتباط گرفته‌ایم که صنایع بومی هستند. یعنی هر واحد دانشگاهی صنعت بومی خود را شناسایی کرده و دنبال می‌کند. اما اگر بخواهیم یک

■ **در حال تأسیس ۲۰ دانشکده حمل‌ونقل و لجستیک در واحدهای دانشگاهی هستیم.**
تعداد این واحدها هم می‌تواند توسعه پیدا کرده و هم از آن کم شود؛ چه‌بسا واحد دانشگاهی توانایی انجام مأموریت متحمل شده را نداشته باشد، دانشکده حمل‌ونقل از آن واحد حذف شود؛ چراکه نگاه ما مأموریت‌محور است و باید از تمام ظرفیت دانشگاه برای حل چالش کشور استفاده شود و از ظرفی دانشجوی، مهارت کافی را پیدا کند. زمانی که دانشجوی در این دانشکده مشغول به تحصیل می‌شود، ما از ابتدا به فکر افزایش توانمندی او هستیم؛ بحث استاد عرصه برای دانشجوی بتواند بورسیه تحصیلی خود را از صنعت گذرانده و بسیاری از دروس خود را با نگاه استفاده در صنعت موردنظر آموزش ببیند. ما باید از قبل، کار دانشجوی را تضمین کنیم و دانشجویان دارای پتانسیل و قوی را در دانشگاه شناسایی کرده تا کار آن‌ها پس از تحصیل مشخص شود و بتوانند از ظرفیتی که در دانشگاه برای آن‌ها ایجاد می‌کند برای ادامه تحصیل خود استفاده کنند.

دی‌ماه امسال این نظام‌نامه مجدداً بازآرایی شد و «نظام‌نامه بازآرایی ساختار نظام دانشی دانشگاه آزاد» در تطابق حداکثری با «آیین‌نامه جامع مدیریت دانشگاه‌ها و موسسات آموزش عالی، پژوهشی و فناوری» مصوب شورای عالی انقلاب فرهنگی در دستورکار راه و شهرسازی، معاونت حمل‌ونقل و شهرداری و ارگان‌های خصوصی‌تر کدام از دانشکدگان‌هایی که ذیل معاونت‌های موضوعی قرار دارند فعالیت‌های و مأموریت‌های خود را براساس اهداف و مأموریت‌های جدید این نظام‌نامه دنبال می‌کنند. یکی از این دانشکدگان‌ها

برآورد کلی ارائه دهم باید بگویم توانسته‌ایم بالغ بر هزار دانشجو را در دانشکدگان ارتباطات، حمل‌ونقل و لجستیک در بستر طرح پوشش در کشور درگیر کنیم. از صنایع بزرگ با سازمان کشتیرانی و گمرک، وزارت راه و شهرسازی، معاونت حمل‌ونقل و شهرداری و ارگان‌های خصوصی‌تر مثل صنایع فولاد، خودروسازی‌ها و قطعه‌سازی‌ها این تعامل برقرار شده است که دانشجویان در این فضاها مشغول به همکاری شده‌اند و امیدوارم بتوانند شغل آینده خود را نیز در همین صنایع انتخاب کنند.

سامانه کاتب در رویکرد جدید تقویت شده است. در این خصوص توضیح داده و بگویید قرار است چه اتفاقی بیفتد؟ دروس تخصصی ارتباطات، حمل‌ونقل و لجستیک در این سامانه بازگرداری شده‌اند؟
ما می‌گوییم باید عدالت آموزشی وجود داشته باشد؛ بسیاری از دانشجویان در شهرهای مختلف ممکن است به استادان تخصصی عرصه مورد نظر دسترسی پیدا نکنند و یا ممکن است با یک الگوی متفاوت آموزشی روبه‌رو شویم که این موضوع را به وسیله سامانه کاتب برطرف کردیم و در حال برنامه‌ریزی برای دروس تخصصی دانشجوی و دروس مهارتی و کوتاهمدت در سامانه کاتب هستیم. البته در حال حاضر برخی از دروس بازگرداری شده و دانشجویان در سراسر کشور می‌توانند دروس تخصصی خود را به صورت آنلاین دنبال کرده و آموزش ببینند و از نگاه استاندارد شده دانشگاه برای سرفصل خاص دانشگاه با خبر شده و آموزش‌ها را با همین نگاه دنبال کنند. بنابراین در رویکرد جدید دانشجویان به منابع به‌روز دسترسی پیدا کرده‌اند. همانطور که می‌دانید سامانه کاتب یک بخش به نام دانشکدگان دارد که هر کدام از دانشکدگان‌ها به طور مجزا دروس تخصصی مرتبط دانشگاهی را برای دانشجویان بازگرداری کرده است که در حال به‌روزرسانی است و دانشجویان می‌توانند از این دروس استفاده کنند. با توجه به اینکه قرار است سرفصل دروس «به‌روآوری» شود، دانشجویان می‌توانند از این سرفصل‌ها استفاده کنند.

یعنی به طور مثال اگر یک دانشجوی مهندسی صنایع درس تحقیق در عملیات می‌خواند، ما می‌گوییم زمانی که در این دانشکدگان حضور دارد باید مثال‌های ارتباطات، حمل‌ونقل و لجستیک بیشتری را تجربه کند و بداند، زیرا می‌خواهد با این صنعت آشنا شود. بنابراین باید درس را با مزه حمل‌ونقلی بگذرانند. با رویکرد جدید، استادان صاحب سبک و شناسایی شده ما ویدئوهایی مرتبط با همین درس را برای دانشجویان حوزه و رشته خاص ضبط کرده و به طور استاندارد در اختیار همه قرار می‌دهند. یعنی دانشجوی می‌تواند به درس مورد نظر دسترسی داشته باشد و آن درس را با مزه و رویکرد جدید و به‌روآوری شده ببیند. دروس تخصصی شده حمل‌ونقلی نیز به صورت جداگانه در این سامانه قرار گرفته‌اند. یعنی اگر دانشجوی مهندسی صنایع بخواهد درس اختیاری خود را از رشته مهندسی عمران یا از مهندسی کامپیوتر بگیرد تا به حوزه حمل‌ونقلی مرتبط شود، می‌تواند این کار را انجام داده و از سامانه استفاده کند.

■ **۶۰ محیط عرصه در خدمت تجربه‌آموزی دانشجویان**

از نقش استادان و نگاه استاد عرصه صحبت کردید، در نظام‌نامه جدید دانشگاه میزان مشارکت اعضای هیئت علمی در گروه‌های تخصصی چقدر است؟ دانشجویان چقدر توانسته‌اند به کمک این استادان درس خود را در محیط واقعی کار بگذرانند؟

فعلاً در آغاز کاریم؛ فکر می‌کنم در هر واحد دانشگاهی به طور میانگین می‌توان گفت سه کار عرصه در ترم گذشته انجام شده است. یعنی ما اگر ۲۰ واحد دانشگاهی داشته باشیم دانشجویانمان چیزی حدود ۶۰ عرصه را در کل کشور داشتند. یعنی مقداری از درس خود را در محیط واقعی گذرانده‌اند. یعنی از ۳ تا ۷ جلسه را در محیط واقعی کار حضور داشته‌اند. بنابراین یک حداقلی از دروس را در فضای عرصه برای دانشجویان مدنظر قرار داده‌ایم. خود به خود با افزایش ترم‌ها و دانشجویان، قضیه جدی‌تر می‌شود. فکر می‌کنم با گذشت زمان می‌توان گفت قسمت عرصه شاید بیش از نیمی از قسمت آموزشی را به عهده بگیرد. اتفاقاً قسمت عرصه یا بحث استاد عرصه و پایه ما یک نقطه تمایز خاص و ویژه در آموزش کشور می‌شود. در دانشگاه‌های دولتی این نگاه را نداریم؛ بنابراین چنین نگاهی در دانشگاه می‌تواند خود به خود یک نقطه تمایز خاص باشد. ما بزرگ‌ترین داشگاه حضوری جهان هستیم و معتقدم این نظام‌نامه جدید و چیدمان جدید آموزشی دانشگاه با این الگو و وسعت در دنیا می‌تواند به قدری خاص باشد که ما را در دوره زمانی ۵ ساله در دنیا به عنوان یک دانشگاه خاص و نوآور با رویکرد جدید مطرح کند.

نظام‌نامه دانشی جدید دانشگاه که از سال گذشته ابلاغ شده، اسال بازآرایی شد. بازآرایی جدید چه تأثیری در فعالیت دانشکدگان شما داشت؟

این بازآرایی نشان می‌دهد دانشگاه زنده است و این زنده بودن دانشگاه می‌تواند جذابیت خود را در دنیا بیشتر نشان دهد. ما الگوی ثابتی که سال گذشته دنبال می‌کردیم را برای اسمال تغییر دادیم زیرا نقاط ضعف و قوت‌ها را شناسایی کرده و مسیر را تحلیل می‌کنیم و فکر می‌کنم فضا بهتر پیش برود. به همین دلیل فکر می‌کنم اولاً با این بازآرایی، دانشگاه را به عنوان موجود زنده می‌بینیم و دوماً احتمال اینکه حتی رویکرد ما جدیدتر باشد و نسبتاً به‌روزتر شود وجود دارد. اما در ساختار جدیدی که پیش‌رو داریم و بازآرایی جدید، رشته‌هایی را که دنبال می‌کنیم و مأموریت‌های ویژه‌ای که برای هر واحد دانشگاهی در نظر می‌گیریم به‌شدت خاص شده است.

به‌طور مثال برای حمل‌ونقل تقسیم‌بندی داشتیم که این تقسیم‌بندی به شکلی بوده که هم صنایع حمل‌ونقلی را در بخش‌های خود در نظر

«دانشکدگان ارتباطات، حمل‌ونقل و لجستیک» است که ذیل معاونت علوم، مهندسی و کشاورزی دانشگاه آزاد فعال است و علی‌شهایی نیز ریاست آن را بر عهده دارد. او در گفت‌وگو با «فرهیختگان» می‌گوید قرار است ۲۰ دانشکده حمل‌ونقل و لجستیک در آینده نزدیک در واحدهای دانشگاه آزاد تأسیس شود. به گفته او در هر واحد دانشگاهی به‌طور میانگین ۳ عرصه در ترم گذشته تعریف شده تا دانشجویان بین ۳ تا ۷ جلسه را در محیط واقعی کار حضور داشته‌اند. مشروح این گفت‌وگو را در ادامه از نظر می‌گذرانید.

گرفتیم و هم از نظر کارکردی بازآرایی کردیم. یعنی هم گفتیم حمل‌ونقل زمینی، دریایی، هوایی، ریلی، جاده‌ای و... و هم می‌گوییم ما سطوح دیگری از جمله سطوح زیرساختی، بهره‌برداری و ناوگان داریم. این ۳ سطح مختلف را می‌بینیم که هر کدام از صنعت‌ها این سطح‌ها را دارند. نکته دیگر اینکه در درون هر کدام از این‌ها، یک منظومه بزرگ شکل می‌گیرد. در درون هر کدام از این‌ها (چالش‌های سطح اول، دوم و سوم) بحث اقتصاد انرژی، حکمرانی در حمل‌ونقل، بحث سیاست‌گذاری‌ها و حقوق حمل‌ونقل را داریم. یعنی منظومه دانشی حمل‌ونقل را به شکل حمل‌ونقل دریایی در حوزه زیرساخت و با نگاه حکمرانی یا حمل‌ونقل دریایی در حوزه ناوگان با نگاه اقتصادی را دنبال می‌کنیم. به عبارت بهتر سطوح مختلف را برای هر کدام از آن‌ها در نظر گرفته و مأموریت‌های ویژه‌ای را نیز تخصصی می‌دهیم.

در حوزه حمل‌ونقل ریلی در چند سال گذشته یک قرارداد با راه‌آهن برای یک رام قطار معتقد کردیم که اورهال و تعمیرات اساسی روی آن انجام شد. در آینده بحث یک لندینگراف را داریم؛ واحد بندرعباس در حوزه دریایی متقاضی تولید و ساخت یک لندینگراف است. این موضوع رویکرد جدیدی است که در حال اضافه شدن است. به طور کلی باید گفت اتفاقی که در حوزه تولید، بهره‌برداری و با نگاه بین‌المللی که زیرساخت‌های حکمرانی ما در درون و برون کشور باشد، خواهد افتاد این است که تحول خاصی را در حوزه دانشی در دنیا رقم خواهیم زد که هم دانشجویان از آن بهره‌بردار می‌کنند و هم استاد همیشه به‌روز می‌ماند و در نهایت چالش‌های اصلی کشور شناسایی می‌شود و به تدریج می‌توانیم به صادرات دانش دست پیدا کنیم. نگاهمان این است که بتوانیم از دانش، کسب ثروت کنیم و قسمتی از کارهای ما به سمت صادرات دانش و جذب دانشجویان خارجی و انتقال دانش به کشورهای دوست پیش خواهد رفت و این اتفاق توسط مسیری که دانشگاه در نظام‌نامه جدید خود دنبال می‌کند پیش خواهد رفت و ما نیز نیم‌نگاهی به این موضوع داریم که سریعاً محقق شود.

