

文/冯长根

博士生的成功之道(4)

——明天谁搞科研

我不仅指导着博士研究生,我还指导着硕士研究生,为此,我对发生于硕士生中的现象也不陌生。比如,明知硕士生毕业以后,还会有一个比硕士高的学位,即博士学位。但有些硕士生就不打算往这个方向努力了。这令人担忧。因为这样做的硕士生人数不少,就令人更担忧起这样的问题:明天谁搞科研?

也许以前日子里对专业的轻率选择或认识的不深是他们中止向博士生发展的理由之一,但这并不是一个普遍成立的理由,因为每个专业和学科其实都有优秀硕士生在读。传媒一直在渲染就业困难,让习惯于从众心理的人比较倾向于在选择“就业”还是“深造”时偏向于前者。早就业成为许多在校硕士生考虑个人发展规划时的加权方向,似乎还存在着更多的实惠理由,支持硕士生倾向于作此决定。权重如此分布,深层有什么?

真正核心的问题是,多数学生在得到硕士学位后就离开学校,只是简单地认为早就业或者不再攻读博士学位,才是“不亏”。用鼓励学生要“热爱科学”,或者相信学生只是对科研的“兴趣”不够强烈,大致说来,并非解决这个问题的真正钥匙。他们或许并非不知道有博士学位,才能在科技界这样对青少年充满吸引力,且在对社会和国家将有巨大贡献的职业中,实现自己的人生价值——也就是说,要当一位未来的科技工作者,无论国内国外,你都必须起码具有博士学位。他们也并非不知道有了博士学位,其实还有很多可以“多赚”(用经济学的术语)的地方。也许是你获取

高薪职业的潜力大大提升;也许是你成为学科组骨干从而搞大项目的可能太多了;也许是可以有资格出人头地地在大学成为副教授、教授,在研究所成为副研究员、研究员(没有博士学位基本上可以认为你绝不会有这方面的资格);也许你还因为教授又从事了一个或多个大项目,获得的成果在科技界有口皆碑,最终成为科学院院士或工程院院士。

博士生导师用自己的感染力吸引那些优秀的硕士生攻博,早已成为学校中最经常的风景。但这不掩盖硕士生中相当一些人不是把攻博作为对自己的“前景”的考虑。为什么这个现象看起来具有“规律”性,普遍出现于各个学校?我们能有什么作为?

跑在大街上的出租车或许能说明一些道理。人们往往会有这样的经验:在雨天,出租车总是不太好打,但是在平日,你会发现有不少的车子。如果你观察细致,你还会发现,出租车司机在下雨天往往收工也早。有学者在研究雨天不好坐出租车的现象时发现,司机倾向于通过每天“要赚多少才能够不亏”的方式来计算自己的工作,挣到了这个使自己“不亏”的钱数的时候,他们就会停工回家。雨天打车的人多,容易挣钱,所以收工早;而平时活不多,挣钱慢,他们的工作时间自然会因“不亏”的临界点晚出现而有所加长。

对于出租车司机,真正聪明的做法(你也能想到)是:在雨天,因为单位时间收入高,这时候多干,在晴天,人们倾向于少打车,活少但抢活的出租车多的时候,

早点回家休息。

硕士生不偏好攻博的现象和出租车雨天反而少的现象,具有某种同一性。经济学中的“前景理论”对此的解释是,我们对于“多赚”与“少得”的敏感程度不一样——我们对于让自己“不亏”的心理动力,远高于让自己“多赚”的心理动力。

经济学家据此分析指出,为了不亏,我们弥补弱势的时间远远胜于发挥强势的时间,我们查缺补漏的热情远远高于我们关注优点的热情;为了不亏,我们在自己的“晴天”领域——那些已经乏善可陈的领域要了命地干,在我们本可以收获更多的“雨天”领域,则随便划拉几下对付。

硕士生中众多人放弃攻博的现象,其实也被经济学家的理论中说穿。那么我们应该在哪里加权?我们的“雨天”领域在哪?对于硕士生,“雨天”领域普遍而言就是攻博。我有一位硕士生,毕业时我希望他继续攻博,他心中打定主意,要找工作。然而,一年以后,他突然又跑来对我说:老师,我没找到工作,你能帮我吗?

显然,这种宁愿“不赚”也“别亏”的想法,已经让我们放弃了成为强者的机会。在经济领域大部分这样想法的人已经变成了庸人。在科技领域,“明天谁搞科研?”这样的问题,只能为强者提供机会,科学技术上许多成功的事例,都在说明着这一点。通过攻博,使自己走上科学技术“强者”之路,这归功于博士生、硕士生不断加强和保证自己渴望成功的强大心理动力。我衷心希望硕士生、博士生深刻理解这中间的道理和规则,使自己早日走向成功。