



RESEARCH ARTICLE

Government and Automobile Industry in Postrevolutionary Iran. An Introduction

Madjid Vahid

Assistant Professor of Political Science, University of Tehran, Tehran, Iran

Corresponding Author's Email: Mvahid@ut.ac.i

 [https://doi.org/ 10.22059/jppolicy.2023.91409](https://doi.org/10.22059/jppolicy.2023.91409)

Received: 15 June 2022
Accepted: 24 September 2022

ABSTRACT

The purpose of this paper is to analyze the Iranian automobile industry from the perspective of public policy studies. This industry came under the domination of the public sector following the Iranian Revolution of 1979. It is also an industry that does not obtain the satisfaction of Iranian consumers for various reasons: high prices, low quality, insecurity, etc. However, the government does not want this monopoly to be broken. The socio-history approach to public action, we believe, will help us to propose an appropriate framework of study for this case. Therefore, we discuss the outlines of this approach and show its usefulness for this kind of study. This work has an introductory value and developments will be elaborated in future articles.

Keywords: Iranian Automobile Industry, Public Policy Analysis, Socio-History Approach to Public Action.





مقاله پژوهشی

«دولت خدمتگزار»؛ بحثی آغازین در سیاستگذاری صنعت خودرو در جمهوری اسلامی ایران

مجید وحید

استادیار علوم سیاسی دانشگاه تهران، تهران، ایران

* رایانامه نویسنده مسئول: Mvahid@ut.ac.ir

doi <https://doi.org/10.22059/jppolicy.2023.91409>

تاریخ دریافت: ۲۵ خرداد ۱۴۰۱
تاریخ پذیرش: ۲ مهر ۱۴۰۱

چکیده

صنعت خودرو در ایران که عمری بازگشت پذیر به پیش از انقلاب ۱۳۵۷ دارد، اکنون بخشی پرابلماتیک از اقتصاد کشور شده است. این عرصه که در انحصار دولت و مقررات دولتی است، موجب تولید کالاهایی گشته گران، ناپره مند از جدیدترین فناوری‌ها، ناامن، غیرقابل رقابت با نمونه‌های خارجی، آلوده‌ساز محیط‌زیست، پر مصرف در انرژی و بنابراین آسیب‌زننده به منابع انرژی کشور و ... با این حال، چشم‌انداز تغییر در این بخش دیده نمی‌شود و سیاستگذار مایل به ادامه وضع ناکارآمد موجود است. چنانچه منطق وجودی دولت خدمت به شهروندان باشد که باید چنین باشد، به نظر، شهروندان از اقدامات دولت در این حوزه در نارضایتی هستند و البته نارضایتی برای هر دولتی به انحاء گوناگون معضل‌آفرین خواهد بود. ما در این مقاله برآنیم تا بدو سخنی در این باب داشته باشیم، از ابعاد مساله، چه این حوزه را مساله‌دار می‌دانیم، پرده برداریم و سپس بحثی در باب رهیافتی نو در مطالعات سیاستگذاری یا اقدام عمومی داشته باشیم که می‌تواند راهنمایی برای مطالعات در این زمینه و زمینه‌های مشابه باشد. این رهیافت، رهیافت جامعه‌شناسی-تاریخ است، رهیافتی در تمایز آشکار با جامعه‌شناسی تاریخی و بنیافته در فرانسه از دهه ۱۹۹۰ بدین سو.

واژگان کلیدی: سیاستگذاری عمومی، صنعت خودرو در ایران، رهیافت جامعه‌شناسی-تاریخ.

مقدمه

خواننده آشنا با کارهای نگارنده که ذکر شماری از آن‌ها در این نوشته خواهد رفت دریافته است که وجه نظر او، به سبب حوزه تخصصی، مطالعه دولت و اعمال دولت است که عموماً ذیل عنوان سیاستگذاری‌های عمومی مندرج می‌شوند. دولت ماهیت یا ابزاری است در دستان و ساخته ملت و دلیل وجودی آن خدمت به میهن و ملت است.^۱ از این رو نمی‌تواند باشد مگر خدمتگزار. با این حال، چنین بودن آن امری قطعی نیست، چه این که ساختارها و کارگزاران، چه در داخل و چه در خارج، توان میل دادن آن به انحراف را فراوان دارند. پس چه بسا دولتی که در نظر باید خدمتگزار ملت باشد لیکن در عمل باری است بر دوش همگان برای حفظ و حراست از منافع شماری اندک (see Badiou, 2017. Badie, 2017). نزد ما، سنجه کارآمدی دولت، عمل اوست نه سخنش. قرن بیستم اسباب ورود دولت به حوزه‌های گوناگون زندگی اجتماعی را فراهم آورده است. از آن زمان بدین سو، کمتر حوزه‌ای است که دولت در آن دخالت مستقیم یا غیرمستقیم نداشته باشد. مقلدان دولت غربی هم که ایران در میان آن‌ها بوده است، همین منهج را پی گرفته‌اند و در جاهایی آن‌چه را دولت در سرزمین اصلی از آن دست کشیده است، هم‌چنان ادامه می‌دهند. متخصص سیاستگذاری، البته، نمی‌تواند بر طریق کلی‌گویی بماند و تحلیل خود را باید مستظهر به امور واقع کند. مطالعه سیاست‌های عمومی در بعد اپیستمولوژیک، به تأکید نظریه‌پردازان مطالعه دولت و اعمال آن، مورد محور است (see Friedberg, 1997). از این روست که ما در اینجا مورد صنعت خودرو در ایران را مورد توجه قرار داده‌ایم و برآنیم تا بر جنبه‌های گوناگون آن، طی شماری نوشتجات، پرتو افکنیم تا منطق آن را دریابیم و پرده از ماهیت عمل دولت در این عرصه مهم کنار زنیم و نیز نشان دهیم، چگونه آن‌چه در سرزمین‌هایی که دولت از دل آن زاده شده است (مقصود غرب است) به بخش خصوصی یا منطق آن واگذار شده است، در ایران هم چنان و با نتایج ناخرسندساز برای بهره‌بران، در دستان دولت، به خواست و اراده دولت، باقی مانده است. مراد ما در این امر، آگاهی بخشی به مردم و دولت‌مردان است. دولتبان باید به فراست و اگر نه به تجربه دریافته باشند که سیاست و حکومت باید با رضایت نزد حکومت‌شوندگان قرین باشد، اگر نه باید منتظر عواقب ناگوار بود. این نوشته، که همان‌طور که از عنوانش برمی‌آید مقدمه است، بر دو بخش پایه دارد. نخست پرسش‌هایی را در باب مورد مطالعه مطرح نموده و سپس روشی را برای مطالعه آن برخاسته از رهیافت جامعه‌شناسی-تاریخ پیش رو خواهیم گذارد. به باور ما، بر این بنیاد بتوان بنای پژوهش‌هایی سودمند را در آینده نهاد.

مورد صنعت خودرو در ایران

پیش‌تر باید گفت که صنعت خودرو در ایران تابع این نگرش در کشور بوده است که یکی از وجوه قوت غرب نسبت به دیگر سامان‌ها صنعت آن است؛ پس برای کم‌نمودن فاصله با آن باید صنعتی شد. قرن نوزدهم و سده بیستم و حال نیز، در ایران، همواره دوران مقایسه بوده است و غبطه به پیشرفت غربیان و عقب‌ماندگی ما. در این باره، ادبیات فراوان است و ذکر آن ناضروری. ضرورت صنعتی‌شدن و توجه کشورهای غربی از جمله آلمان و فرانسه به صنعت خودرو، طبعاً باید جانب فکر سیاستگذاران و سرمایه‌گذاران ایرانی را به این بخش جلب می‌نمود. این چنین است که از دهه ۱۳۴۰ خورشیدی صنعت خودرو در ایران پا گرفت و منطق آن، به نظر، این بود که همان‌طور که هر آلمانی، چنان‌چه مورد نظر هیتلر هم بود، باید بتواند بهره‌مند از خودرویی باشد و پس فولکس واگن پدید آمد و هر فرانسوی صاحب نمونه‌ای از سیتروئن یا رنو، هر ایرانی هم باید توان داشتن پیکانی داشته باشد. البته، در هر سه کشور، این منطق مستلزم انحصار نبود و خاصه راه بر واردات خودرو باز بود. در عین حال، برای خانوارهای طبقه متوسط، خرید محصول داخلی به سبب قیمت محصول و هزینه پایین‌تر خدمات، با سهولت بیشتری همراه بود. خانواده خیامی، به فراست، دریافته بود که دهه چهل شمسی و سال‌های پس از آن دهه‌های توسعه طبقه متوسط در ایران است و چون خودرو از ملزومات زندگی طبقه متوسط خواهد شد، سرمایه‌گذاری در این عرصه بسیار سودآور خواهد بود و البته سیر وقایع پیش از انقلاب ۱۳۵۷ هم مویذ این پیش‌بینی بود. با وقوع انقلاب مذکور، دولت جدید میراث‌دار

۱ - در این باب خواندن مقدمه بهزاد عطارزاده بر ترجمه‌اش از کتاب اسمیت و لریمر پرسودمند است (see Smith & Larimer, 2013).

صنایع بزرگی به نام *ایران ناسیونال* و نظایر آن شد که صاحبان آن رانده شده بودند و از مملوکات دولت شده و باید اداره می‌شدند و البته سود آن به تبع به دولت و به مردم می‌رسید. منطق دولت جدید البته، منطق دیگری بود. ظهور جمهوری اسلامی مصادف است با آغاز دهه ۱۹۸۰ میلادی و این دهه و دهه‌های بعد در غرب همراه است با گردش نئولیبرال در اقتصاد. از ملزومات این پارادایم جدید اقتصادی واگذاری حوزه‌های مختلف اقتصاد به بخش خصوصی و بازار آزاد بوده است. دولت، بر این اساس، موظف به تنظیم اقتصاد شد و تولید تنها در حوزه‌هایی که احاله امر آن به بخش خصوصی ناممکن یا مشکل‌آفرین می‌نمود. در اروپا، سیاست‌های اتحادیه اروپا مویده این گرایش جدید اقتصادی شدند و در نتیجه دولت‌ها باید تا حد امکان بازار را به بخش خصوصی می‌گوشوند و هر دو را تابع تنظیمات بازار مشترک می‌کردند (see Hassenteufel, 2021).

در ایران، اما، گردش تند، برخلاف روال اقتصادهای بزرگ جهان، به سوی اقتصادی دولتی صورت یافت و تاکنون شکل‌های متفاوتی از سیاست‌های چپ بر اقتصاد کشور حاکم بوده است. بی‌شک اقتصاد ایران، برخلاف نظر برخی دانشگاهیان، نسبتی با نئولیبرالیسم بدان صورت که در غرب از دهه ۱۹۸۰ دیده می‌شود، ندارد. نئولیبرالیسم مستلزم تنظیماتی بیشتر از اقتصاد دولت-محور است (see Crozier, 1997) و البته حضور در اقتصاد جهانی و این هر دو در ایران پس از ۱۳۵۷ صورت ظهور نیافته است. بدین ترتیب، اکثر صنایع به دست دولت سپرده شدند تا شماری بعدها از فرط ناکارآمدی در پی ابلاغ سیاست‌های اصل ۴۴ قانون اساسی، به نحوی خاص، از حوزه اختیار دولت خارج شود (در باب منطق و شیوه اجرای این سیاست‌ها و صحت و کارآمدی آن، به دلیل اهمیت اقتصادی و نیز اجتماعی آن، باید مطالعات زیادی در دستور کار قرار گیرد) و شماری به ضرب انحصار باقی بماند. صنعت خودرو نمونه این دومین دسته از صنایع است. دولت جمهوری اسلامی، از آغاز، راه را بر واردات خودرو در کشور مسدود نمود چه تولیدات کارخانجات خود را قابل رقابت با تولیدات جهانی نمی‌دید و نیز تاب واگذاری بازاری عظیم را با تقاضایی بالغ بر صدها هزار خودرو در سال به شرکت‌های جهانی نداشت. سود هنگفت فروش این کالا باید به دولت می‌رسید و راه آن، بستن بازار و الزام مشتری به خرید کالاهای داخلی بود. باید ذکر نمود که وارداتی که در این میان، به نحو محدود پذیرفته شد، همواره شامل تعداد بسیار محدودی خودرو نسبت به تولید داخلی بوده است و خودروهای خارجی عموماً نصیب سطوح بالای طبقه متوسط و طبقه ثروتمند شده است. روش دولت، بدین منظور، ساده بوده و بر اعمال تعرفه تمرکز داشته است. به نحوی که مصرف‌کننده ایرانی در صورت تمایل به خرید خودروی خارجی، در مواقع امکان (چنانچه مشهود است اکنون سال‌هاست که چنین امکانی وجود ندارد) باید مبلغی بسیار بالاتر از قیمت واقعی را می‌پرداخت تا بتواند خود را از کالاهای خارجی با فن‌آوری روز بهره‌مند سازد. در غیر این صورت باید به تولید داخل، بر خلاف میل خویش، رضایت می‌داد. بر این اراده دولت تبعاتی مترتب شده است که در زیر شماری از آن را از نظر می‌گذرانیم.

نخست این که، خواست مصرف‌کننده که مهم‌ترین عامل برای تشخیص و ترجیح جهت‌گیری‌های تولید است، به کلی مورد بی‌اعتنایی واقع شده است. صنعت خودرو در ایران کمترین ارجحی برای مصرف‌کننده و تمایلات او قائل نیست. منطق این صنعت بر این است که کالا همین است و جز این نیست. یا همین را بخرید، یا از داشتن آن صرف نظر کنید. بدین ترتیب، مصرف‌کننده ایرانی از بهترین کالاهای جهان که مصنوع کشورهای ژاپن، آلمان، فرانسه، سوئد و آمریکا هستند محروم شد و مجبور به خرید کالایی با فن‌آوری بسیار قدیمی و با قیمت بسیار بالا برای آن. در حال حاضر بازار ایران فقط به روی خودروهای چینی باز است که در ایران مونتاژ می‌شوند و البته قدرت خریدشان منحصر به سطوح بالای طبقه متوسط و طبقه ثروتمند است. دولت در ایران حسرت بهره‌بردن از بهترین انواع این کالا را که برای ایرانیان ارمان‌رغاه و امنیت می‌آورد، دهه‌هاست بر دل آنان نهاده است و بدان بی‌اعتناست.

دوم این که، انحصار دولتی راه را بر صنعتی بسیار پرهزینه و همزمان بسیار قدیمی هموار نمود. خودروهای پژو ۲۰۶ و پژو ۴۰۵ که هم‌چنان از سوی مهم‌ترین تولیدکننده خودروی کشور به بازار عرضه می‌شوند، در دهه ۱۹۹۰ و ۱۹۸۰ در فرانسه وارد بازار شدند و تولید هر دو سال‌هاست در این کشور متوقف شده است (توقف تولید اولی در ۲۰۱۲ و دومی در ۱۹۹۸ رخ داده است). ایران خودرو، اما، هم‌چنان این خودروها را با کیفیتی پایین‌تر از نمونه اصلی تولید نموده و به قیمت گراف بر مصرف‌کننده

تحمیل می‌کند. شایان ذکر است که قیمت این خودروها در بازار ایران اکنون نزدیک و یا بیش از ۱۰۰۰۰ دلار آمریکاست و قطعاً با چنین مبلغی در صورت امکان انتخاب، مصرف‌کننده بی‌درنگ از خرید آن منصرف خواهد شد. دیگر این که، انحصار و بی‌توجهی به کیفیت خودرو در ایران اسباب آسیب‌های جانی فراوان به شهروندان گشته است. مطابق آمارها، ایران در شمار پرتلفات‌ترین کشورهای جهان در بعد تصادفات جاده‌ای است. سالانه بالغ بر هزاران ایرانی جان خود را در محورهای تردد جاده‌ای از دست می‌دهند و صدها هزار شهروند دچار معلولیت، جراحت و از دست دادن سرپرست خانوار می‌شوند. متغیرهای امنیت راه‌ها و جاده‌های کشور، فرهنگ رانندگی و کیفیت خودرو اساسی‌ترین متغیرها برای حفظ جان شهروندان در تردهای شهری و جاده‌ای هستند و تا جایی که مربوط به بحث ما در این نوشتار است، متغیر سوم مورد اعتنای صنایع خودروی کشور نبوده است. خودروهای ایرانی واجد قدرت بدنه، سیستم توقف و ایربگ‌های محافظ در سطح استانداردهای مطلوب جهانی نیستند. از آن‌جا که نظامات تأمین اجتماعی ملزم به حمایت بیمه‌ای و درمانی نسبت به آسیب‌دیدگان تصادفات و بازماندگان نشان هستند، می‌توان تصور کرد چه حجم از هزینه را صنعت ناامن خودرو بر این بخش وارد می‌سازد. این البته جدا از آسیب‌های روانی گسترده است که متوجه آسیب‌دیدگان می‌شود و به نظر نظام سیاسی به کلی نسبت به آن بی‌اعتناست.

چهارم این که، ادامه تولید خودروهایی با فناوری قدیمی از اسباب آلودگی هوا در کلان‌شهر تهران و شهرهای بزرگ کشور است. تهران، اکنون، خصوصاً در زمستان تبدیل به اتاق گاز بزرگی شده است و دومین سبب مرگ و میر در این شهر پس از بیماری‌های قلبی و عروقی، آلودگی هواست. تاکنون یک دستگاه خودروی برقی یا هیبرید از سوی تولیدکنندگان داخلی عرضه نشده است، حال آن که تولیدکنندگان بزرگ خودرو در جهان به سرعت خود را مهیای تولید خودروهای غیرآلاینده می‌کنند چه؛ می‌دانند در آینده‌ای نزدیک خودروهای با سوخت فسیلی حق تردد در شهرها و جاده‌ها را نخواهند داشت. چنانچه فقط به مورد تهران نگاه داشته باشیم، می‌بینیم دولت در این شهر در زمستان، روزهای متمادی ناچار به تعطیلی مدارس و دانشگاه‌ها به سبب آلودگی هوا می‌شود و زمستان تهران سال‌هاست بدین سبب یادآور سیاهی دود است تا سفیدی برف. پنجم این که، خودروهای ایرانی، به سبب تکنولوژی غیرجدید و بعضاً قدیمی، نسبت به نمونه‌های خارجی، بسیار پرمصرف در بعد انرژی هستند. متوسط مصرف سوخت این خودروها با متوسط مصرف سوخت خودروهای پیشرفته جهان قابل مقایسه نیست. بدین ترتیب، دولت برای حفظ صنعتی غیررقابتی ناگزیر است منابع کشور را به وفور هدر دهد. میزان مصرف روزانه بنزین در کشور این سو و آن سوی ۱۰۰ میلیون لیتر است. شایان ذکر است که بار مالی چنین مصرفی همواره دولت‌های گوناگون را به تجدیدنظر در قیمت سوخت خودروها، برای کمی نزدیک‌شدن به قیمت واقعی در سطح جهان سوق داده است. با این حال، رخدادهای آبان ۱۳۹۸ دولت را از اقدامی مضاعف در این باره بازداشته است. وقایع سال ۱۳۹۸ نشان‌گر این واقع بوده است که چگونه ناکارآمدی دولت در حوزه‌ای صنعتی و اقتصادی به سرعت می‌تواند بستر ساز پیچیدگی‌های امنیتی برای رژیم سیاسی شود.

آخر این که (فهرست ما البته جامع و مانع نیست)، صنعت خودرو در ایران بسیار مسرف در بعد منابع مالی است و تراز تجاری آن در وضعیت مفرط منفی استقرار یافته است. چنین چیزی نشان‌گر حاکم‌نبودن روح بنگاه بر این صنعت است. نوآوری در این صنعت که ظاهری است بسیار پرهزینه تمام می‌شود، شمار نیروهای کار در آن نسبتی با واقع نیاز بنگاه ندارد و شفافیت در مورد سازوکار دخل و صرف آن دیده نمی‌شود. نبود شفافیت قطعاً به معنی لانه‌گزیدن فساد در بخش می‌تواند باشد. با تمام این‌ها، شماری کنش‌گران سیاسی و اقتصادی در کشور هم‌چنان مصر بر ادامه این وضع هستند و بر آن مهر دفاع می‌زنند. منطبق اینان را باید جویا شد و میزان منطقی بودن آن را به بحث گذارد. رهیافت‌ها و روش‌ها در علوم اجتماعی و انسانی که علم سیاستگذاری عمومی نیز ذیل آن مندرج است برای همین منظور ایجاد و عرضه گشته‌اند. ما، پس، در پی، بحث جدیدی می‌کشیم تا پیشنهادی داشته باشیم بر سازوکاری علمی برای مطالعه مورد فوق. خواننده پیشتر ملاحظه نموده است که ذکر ما در باب مسائل صنعت خودرو بسیار جنبه کلی داشته است. برای ورود به جزئیات و تفصیلات باید راه و روشی را پیشتر برگزید. اینک پاسخ ما در این باب.

جامعه‌شناسی-تاریخ. رهیافتی برای مطالعه مسائل سیاست‌گذاری عمومی

جامعه‌شناسی-تاریخ^۱ رهیافتی است نو مندرج ذیل سرپرستی جامعه‌شناسی و تاریخ، در تمایز با تاریخ اجتماعی و جامعه‌شناسی تاریخی و خاصه معطوف به مطالعه پیدایش یا تکوین^۲ پدیده‌های مورد مطالعه (Noiriel, 2008). وجه نظر جامعه‌شناسی-تاریخ در مطالعات خود بر روابط از دور میان افراد متمرکز است. ابزارهای این روابط نوشتن هستند، پول و فنون مدرن و تالی کاربردشان پیوندهای گسترده میان انسان‌ها بسیار فراتر از روابط چهره به چهره است. جامعه‌شناسی نشان داده است که روابط میان انسان‌ها نزاع‌آمیز است که زندگی هماهنگ در جامعه امری مسلم نیست و انسان‌ها در رقابت دائم برای کسب قدرت، ثروت یا افتخار هستند. جامعه‌شناسی-تاریخ مترصد دانستن این است که چگونه ابزارهای اقدام از دور این روابط قدرت را متحول نموده‌اند. چنین تأملی چند جهت را مشتمل می‌شود: جهت اول، مرتبط است با سلطه اجتماعی. ارتباطات نوشتاری به بوروکراسی امکان داده تا اتباع را در سراسر کشور به تبعیت وادار نماید. پول (سرمایه)، از دیگر سو، صاحبان بنگاه‌ها را برخوردار از فرمانبری میلیون‌ها انسانی کرده که برای بقا به کارشان محتاجند. جهت دیگر، اما، مرتبط است با همبستگی اجتماعی. ابزارهای ارتباط از دور کم‌برخورداران را از امکان تجمع برای دفاع از منافع و ایدئال‌هایشان برخوردار نموده است. جنبه سوم نمادین بوده و مرتبط با زبان است. زبان بیان روابط اجتماعی برای عموم است. در جهان مدرن مسطلان بر زبان یا زبان‌های مسلط، از وسایل ارتباط از دور بهره می‌برند تا عموم^۳ را مورد خطاب قرار دهند. آنان به گفتمان‌های عمومی شکل می‌دهند و شماری واقعیت‌ها را در معرض دید همگان قرار می‌دهند و شماری را نادیده می‌گیرند تا از حوزه زبان خصوصی یعنی محاوره بیناشخصی فراتر نروند. نویسندگان، روزنامه‌نگاران، سیاستمداران و شهیران^۴ می‌توانند عموم را مورد خطاب قرار داده و فارغ از محتوا، عمق یا درستی پیامشان، بر آنان تأثیر گذارند. مهم‌ترین وجه تمایز اپیستمولوژیک جامعه‌شناسی-تاریخ با جامعه‌شناسی تاریخی در این است که این رهیافت، در تمایز با دومی، در پی تمهید نظریه‌ای در باب جهان اجتماعی نیست بل خود را هم‌چون روشی تاریخی می‌داند برای تمرکز بر مسائل تجربی معین تا درکی مناسب از زندگی در جهان پیرامون حاصل شود و راه بر بهتر نمودن آن هموار گردد. جامعه‌شناسی-تاریخ از تاریخ چنین می‌آموزد که مدافع رهیافت تجربی مبتنی بر مطالعه اسناد باقی مانده از گذشته باشد تا از نحوه حدوث اشیا در واقع پرده بردارد. قواعد چنین تاریخی را لئوپولد فون رانکه، پدر تاریخ‌نگاری مدرن و استاد دانشگاه برلین، در تمایز با تاریخ نظری هگل، که معاصر و هم‌دانشگاه او بود، بنیان نهاده است. از میان تاریخ‌دانان فرانسوی سده بیستم شماری بر رهیافت جامعه‌شناسی-تاریخ تأثیر عمده نهاده‌اند. مارک بلوخ می‌آموزاند که تاریخ‌دان باید روش تاریخ-مسئله را برگزیند و به مدد آن بر مساله تاریخی پرتو انداخته و بداند چه موادی از آرشیوها و بایگانی‌ها را به کار برد. فرانسوا سیمیانند که از توسعه‌دهندگان تاریخ کمی است، نشان می‌دهد که با تعریف درست مساله است که تاریخ‌دان از عهده کار انتقادی بر منابع برمی‌آید و در پی قادر می‌شود از اطلاعات مندرج در منابع، عناصری برای فهم واقعیت قابل درج در آمارها، منحنی‌ها، و... استخراج نماید. موریس هولباخ، بخشی مهم از مطالعات خود را به موضوع حافظه جمعی اختصاص می‌دهد و در پی درک این است که چگونه خاطره‌های فردی برخاسته از تجربیات و روابط زیست‌شده، منجر به حافظه جمعی با مضمونی معین نزد عموم می‌شود. این حافظه جمعی البته ممکن است در مغایرت با مطلوب مورد نظر دولت و حاکمان آن باشد. متخصصان جامعه‌شناسی-تاریخ این دانش‌ها را ترکیب می‌نمایند تا فهمی دیگر از پدیده‌های اجتماعی را سبب شوند. آنان بر بنیان این دو دانش ساختارها، کنش‌گران و روابط میانشان را مورد مطالعه قرار می‌دهند، از دانش‌های نوربرت الیاس، پتر برگر و توماس لوکمان، پی‌یر بوردیو، ژاک گودی، کارل پولانی، لوک بولتانسکی، برونو لاتور و... بهره می‌برند تا

۱ - مطالب این بخش شرحی هستند مختصر از دو کتاب که نگارنده ترجمه نموده است و ذکرشان در اینجا و پایان مقاله خواهد آمد.

2 - Genèse
3 - Public

۴ - شماری از اینان که در ایران معروف به سلبریتی هستند، نزد شماری دیگر از مرتبطان با عموم (نظیر سیاست‌مداران، روزنامه‌نگاران یا دانشگاهیان) خرد انگاشته می‌شوند. جامعه‌شناسی-تاریخ، اما، به دلیل نفوذشان بر افکار عمومی از چنین قضاوتی حذر کرده و وجه نظر خود را به دامنه رخنه پیامشان معطوف می‌دارد. باید توجه داشت که اینان در کشورهای دیگر هم، خاصه دموکراتیک، بر افکار عمومی تأثیر داشته و بر سرنوشت آرا و دسترسی احزاب به مناصب قدرت دستی درخور توجه دارند و چنانچه به بالاترین کرسی‌های قدرت رسند، نظیر آنچه در ایالات متحده و اکراین رخ داده، زبان‌ها به تحقیرشان و رای‌دهندگانشان گشوده نمی‌شود.

بتوانند موضوعات و مسائل اجتماعی، اقتصادی، سیاسی و فرهنگی را مورد مطالعه قرار دهند. در اقتصاد، وجه نظر جامعه‌شناسی-تاریخ به چگونگی شکل‌گیری پیوندهای مادی میان کشتن‌گران از طریق روابط از دور و سازوکار بازار به منزله یک پیکربندی اقتصادی، معطوف می‌شود. بازارها واجد سازوکارهایی هستند برای به عقب راندن رقیبان و حتی رسیدن به انحصار. بنگاه‌ها واجد شخصیتند، حقوق‌بگیران آن‌ها صاحب هویت و تحت تأثیر ایده وفاداری که مورد خواست گردانندگان بنگاه‌هاست. متخصص جامعه‌شناسی-تاریخ، هم‌چنین، مترصد دانستن چگونگی جذب مشتری از سوی تولیدکننده است و ترتیباتی را که او برای اغوای مشتری به کار می‌بندد، مورد توجه قرار می‌دهد. در کانون تمام این روابط از دور یگانه‌ابزاری قرار دارد که همانا پول است.

مطالعات جامعه‌شناسی-تاریخ از سنخ تجربی است. بنابراین در این رهیافت سخن از بازار بدان گونه که در نظر می‌آید نمی‌رود، بل سازوکار واقعی دادوستد مندرج در زمان و مکان مورد توجه واقع می‌شود. بدین صورت، راه بر مطالعه ترتیبات «بازارها» ی دیگری هم هموار می‌گردد که با بازار سرمایه‌داری و منطق آن نسبتی ندارد یا پُر نسبت نیست. به گمان ما، بازار خودرو در ایران، چنین بازاری است.

رشته سیاستگذاری عمومی رهیافت جامعه‌شناسی-تاریخ را برای مطالعه اقدامات دولت بسیار ثمربخش می‌یابد. رنو پر و ژیل پله در کتابی که به این موضوع اختصاص داده‌اند (Payre & Pollet, 2013)، بر وجوهی از این ثمرات پرتو می‌افکنند. آنان پژوهش‌های جامعه‌شناسی-تاریخی معطوف به اقدام عمومی را دارای ویژگی‌های روش‌شناسی خاص می‌دانند و بر اصولی تأکید می‌ورزند که شماری از آن را برمی‌شماریم: نخست این که، روش جامعه‌شناسی این رهیافت استقرایی و تجربی است و مطمح نظر آن در نظریه، نظریه‌های با برد متوسط است^۱. دوم این که، این رهیافت به نحو نظام‌مند جعبه ابزار و مدل‌های سیاستگذاری عمومی را که از ۱۹۵۰ بدین سو در این رشته مهیا شده‌اند، به کار می‌برد. سپس این که، در بعد تاریخی، مساله‌محور است و دغدغه ارجاع‌دهی و ارائه و نقد منابع دارد، از آناکرونیسم پرهیز می‌ورزد و ضمن پیوند با متن، پدیده‌ها را بازسازی می‌کند. دیگر این که، محقق را به خوگیری تمام با میدان مطالعه فرامی‌خواند و به استقرا بر بنیان اطلاعات دست اول و آرشیو و اسناد وافر از دوره مورد بررسی دعوت می‌کند. افزون این که، اگرچه با پژوهش‌های کیفی موانست دارد، روش‌های کمی را و نمی‌گذارد و به کار می‌بندد. به علاوه، کنش‌گر را چیزی میان انسان نظریه‌های اقتصادی لیبرال و نظریه‌های جامعه‌شناسی اجتماع‌محور در نظر می‌گیرد و برای او در درون قیود متن و میدان، قائل به آزادی عمل است و برای درک عمل دولت و نهادهای آن، منطق کنش‌های او را مورد توجه قرار می‌دهد. باز این که، هم‌کنشی‌های اجتماعی را در قالب زمان خاص و مکان فیزیکی و اجتماعی معین مندرج کرده و مورد بازبینی قرار می‌دهد. و نیز این که، به روی کشف نابهنگام به دلیل ورود یا یافت داده‌های جدید یا نابهنگام باز و کنجکاو است و این را زمینه‌ای می‌بیند برای طرح فرضیه‌ای جدید.

بر بنیادهای فوق، چنانچه مشهود است، متخصص جامعه‌شناسی-تاریخ قواعد روش جامعه‌شناسی را با اصول رویکرد تاریخی در می‌آمیزد و آن‌گاه که مطالعه اقدامات عمومی را منظور نظر می‌کند از مدل‌های تحلیل سیاستگذاری عمومی بهره می‌برد، تا بر منطق کنش در بخش عمومی پرتو افکند. تحلیل کنش‌گران، نهادها، منافع و شبکه‌های اقدام پیوندساز میان بخش خصوصی و بخش دولتی، پرده از پیکربندی‌های پیچیده در حوزه‌های گوناگون سیاستگذاری بر خواهد داشت.

نتیجه

پژوهش در سیاستگذاری عمومی مستلزم ایضاح روش است و موضوع. موضوع مطالعات سیاستگذاری هر عرصه‌ای است که دولت حضور خود در آن را ضروری می‌شمارد. البته، دولت‌ها در این زمینه یکسان نمی‌اندیشند و حوزه‌ای که در یک کشور در دستان بخش خصوصی است، در کشور دیگر می‌تواند در سیطره اقتدار عمومی باشد. ما در این نوشته، روشن نمودیم که دولت در ایران، به سبب منافع خود و در چشم‌پوشی نسبت به خواست و منافع شهروندان، بر صنعت خودرو در کشور استیلا یافته است و این بخش را با مسائل پیچیده‌ای درگیر نموده و آسیب‌های آن را نه تنها متوجه شهروندان که معطوف به خود نیز نموده است. بنابراین، موضوع صنعت خودرو، از موضوعات اساسی پژوهش سیاستگذاری عمومی در ایران است. در باب روش،

1 - Middle-Range Theory

اما، مقصود ما در این نوشتار بیان چشم‌اندازهایی بود که رهیافت جامعه‌شناسی-تاریخ‌گشوده است. این رهیافت با بهره‌گیری از دو علم پایه‌ای جامعه‌شناسی و تاریخ، با نگرش استقرایی و تجربی و با درج مطالعه در حدود زمان و مکان، امکان‌هایی جدید برای مطالعات در زمینه‌های گوناگون سیاسی، اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی و نیز برای پژوهش در اقدامات عمومی فراهم آورده است و به زعم ما برای تولید دانش در باب موضوع مهم پیش گفته بسیار سودمند می‌نماید. این نوشته شرحی مقدماتی بوده است بر این موضوع و این رهیافت.

References:

- 1- Badie, Bertrand, L'État importé, L'occidentalisation de l'ordre politique, Paris, CNRS Éditions, 2017.
(ترجمه این کتاب از سوی نگارنده صورت یافته و چاپ خواهد شد.)
- 2- Badiou, Alain, Éloge de la politique, Paris, Flammarion, 2017.
(ترجمه این اثر به قلم نگارنده در سال ۱۴۰۰ از سوی نشر مرکز به چاپ رسیده است.)
- 3- Crozier, Michel, État modeste, État moderne. Stratégies pour un autre changement, Paris, Fayard, 1997.
(ترجمه این کتاب را نگارنده انجام داده و از سوی نشر رخداد نو در ۱۳۹۲ به چاپ رسیده است.)
- 4- Friedberg, Erhard, Le pouvoir et la règle. Dynamiques de l'action organisée, Paris, Seuil, 1997.
- 5- Hassenteufel, Patrick, Sociologie politique : l'action publique. 2nd éd. Paris, Armand Colin, 2021.
- 6- Noiriel, Gérard, Introduction à la socio-histoire, Paris, La Découverte, 2008.
(ترجمه این اثر از سوی نگارنده صورت یافته و چاپ خواهد شد.)
- 7- Payre, Renaud, Pollet, Gilles, Socio-histoire de l'action publique, Paris, La Découverte, 2013.
(ترجمه این کتاب به قلم نگارنده از سوی نشر مرکز در سال ۱۳۹۶ به چاپ رسیده است.)
- 8- Smith, Kevin B., Larimer, Christopher W., The Public Policy Theory Primer, 2nd Ed., Westview Press, 2013.
(ترجمه ویرایش دوم این اثر به قلم بهزاد عطارزاده از سوی انتشارات علمی و فرهنگی در سال ۱۳۹۶ به چاپ رسیده است.)