



دیدگاه

شماره: ۱۰۵۷	موضوع: مقایسه الگوی راهبری دولت برای توسعه خودروهای برقی در آلمان و آمریکا (ملاحظات برای ایران)	
تاریخ: ۱۴۰۲/۱۱/۱۶		
تهیه و تنظیم: محیا غیاثی		
توضیح اجمالی:		
یکی از چالش‌های اساسی دولت‌ها در جهت سیاست‌گذاری و ایجاد تحولات فناورانه، مقاومت صنایع بالغ و منتفع از وضع موجود است، چراکه این صنایع بطور معمول تحولات جدید را در جهت منافع خود نمی‌دانند. از این رو مداخله بخشی دولت برای ایجاد تغییرات فناورانه در این صنایع، مشروط به توانایی دولت جهت ایستادگی در برابر این نیروهای بازدارنده و الگوهای روابط دولت - بنگاه است که بر آمده از ساختار دولت است. در دولتهای توسعه خواه شرکت گرا^۱، صنعت و دولت تحولات فناورانه را در مذاکرات مبتنی بر اجماع هماهنگ می کنند. چنین هماهنگی ذاتاً منافع شرکت‌های با سابقه^۲ را که از رژیم فناورانه موجود منتفع می‌شوند در اولویت قرار می‌دهد. این در حالی است که در دولت‌های توسعه‌خواه کثرت‌گرا^۳، رقابت سیاسی میان گروه‌های ذینفع و شرکت‌های دولتی به سیاست‌گذاران اجازه می‌دهد تا ائتلاف‌هایی از رقبای فناوری را در حمایت از تغییر فناوری سازماندهی کنند. بنابراین سیاست‌گذاران می‌توانند از طریق استراتژی‌های مذاکره غیرمتمرکز بر منافع گروه‌های موجود غلبه کنند. این الگوها که در روابط میان دولت و بنگاه‌ها در کشورهای آلمان و آمریکا در رابطه با توسعه خودروهای برقی مشاهده گردیده، موجب شد تا آلمان در ابتدای راه از بلندپروازی‌های خود عقب بماند، در حالی که آمریکا سیاستی جامع برای تولید و تجاری سازی خودروهای برقی اتخاذ نماید. آلمان و ایالات‌متحده در سال ۲۰۰۹ اهداف بلندپروازانه‌ای را برای ترویج وسایل نقلیه الکتریکی اعلام کردند (آلمان استقرار ۱ میلیون خودروی الکتریکی تا سال ۲۰۲۰ و آمریکا استقرار همین تعداد خودرو تا سال ۲۰۱۵)، اما تلاش‌های سیاست‌گذاری صنعتی آلمان در آغاز کار، تحت سلطه سه خودروساز اصلی آن (ب ام و، دایملر و فولکس واگن) تنها به ارائه یک بسته حمایتی ۵۰۰ میلیون یورویی از تحقیق و توسعه خودروهای الکتریکی بدون حمایت از تولید و تجاری سازی، محدود شد و درجه بالای هماهنگی میان دولت فدرال و تولیدکنندگان بزرگ خودرو، به نفع فناوری‌های احتراق موجود، از مداخله بخشی با هدف تغییر فناوری جلوگیری کرد. بنابراین، کشور آلمان علی‌رغم اهداف بلندپروازانه، اما خودروسازان بزرگ توانستند به صورت افقی در صنعت و به صورت عمودی با مدیران اجرایی حول ادامه بهینه‌سازی موتور احتراقی و یک استراتژی مداخله محدود که تنها یارانه برای تحقیق و توسعه را شامل می‌شد و از ارائه مشوق برای تجاری سازی خودروهای الکتریکی و مقررات سخت‌گیرانه انتشار گازهای گلخانه‌ای اجتناب می‌کرد، توافق کنند. بر خلاف آلمان، ایالات‌متحده به شدت در بخش خودروسازی خود برای ترویج خودروهای الکتریکی مداخله کرد و مجموعه‌ای جامع از سیاست‌ها را برای تشویق تولید و تجاری سازی خودروهای الکتریکی و در عین حال تشدید استانداردهای مصرف سوخت و تقویت مقررات تولید گازهای گلخانه‌ای برای افزایش تقاضا برای فناوری‌های کم کربن اجرا نمود. بسته حمایتی ایالات متحده شامل ۱۲.۵ میلیارد دلار بودجه تحقیق و توسعه، تولید و ضمانت وام برای فناوری‌های خودروهای الکتریکی و مشوق‌های خرید بود و به میزان قابل توجهی هزینه کرد در تحقیق و توسعه بر روی باتری‌ها را افزایش می‌داد. در واقع، آنچه که موجب تمایز این دو کشور در عملکرد		

^۱ corporatist developmental states: نظام سیاسی که با حمایت از بنگاه های خاص و صنایع بزرگ، گروه های ذینفعی را در طول زمان شکل می دهد که با ارتزاق از رانت های دولتی رشد می کنند و به تدریج به یک مانع سخت در برابر اجرای سیاست های دولت تبدیل می شوند. در واقع، انباشت منافع اقتصادی این بنگاه ها در نهایت توانایی دولت ها را برای اصلاح، انطباق و ایمن سازی بازارهای رقابتی کند کرده و یا از بین می برد.

^۲ incumbent firms

^۳ pluralist developmental states: نظام سیاسی که در آن منافع در گروه های متعدد، و غیر سلسله مراتبی از ذینفعان توزیع می شود، هیچ گروهی انحصار نمایندگی منافع را ندارد و همه ذینفعان برای نفوذ سیاسی با گروه های دیگر رقابت می کنند و رقابت بین گروه های متعدد، مانع از تسلط مجموعه ای خاصی از منافع می شود. در این حالت دولت می تواند از این رقابت ها برای پیشبرد اهداف سیاست صنعتی و ایجاد تغییرات فناورانه در صنایع، حتی با وجود مخالفت ها استفاده کند.



دیدگاه

می‌شد، ساختار دولت و توانایی آن در ایجاد سیاست‌های نوآوری تحولی^۴ بود. در ایالات متحده، سطوح پایین هماهنگی عمودی در روابط دولت و بنگاه به سیاست‌گذاران اجازه داد تا اتحادهای فناورانه ایجاد کنند. همچنین فقدان هماهنگی افقی در میان خودروسازان بزرگ مانع از مخالفت یکپارچه آنها با سیاست‌های دولت فدرال شد. بدین ترتیب، اجرای این سیاست نوآوری تحولی با رقابت سیاسی میان ائتلاف‌های دولتی، صنعتی و زیست محیطی در جهت تامین منافع امنیت ملی ممکن شد. در واقع، سیاست‌گذاران آمریکایی به جای پاسخ دادن به خواسته‌های خودروسازان، به طور فعال ائتلاف‌هایی را برای حمایت از جهت‌گیری مجدد فناورانه سه شرکت بزرگ خودروسازی جنرال موتورز، فورد و کرایسلر به سمت فناوری‌های پاک‌تر سازماندهی کردند، که نتیجه آن استقرار بیش از ۲۰۰ هزار وسیله نقلیه الکتریکی در آمریکا (ده برابر بیشتر از آلمان) تا سال ۲۰۱۵، و ثبت نام برای انواع خودروهای الکتریکی فراتر از ۵۰۰ هزار خودرو بود، در حالیکه آلمان تنها ۵۰ هزار درخواست برای خودروهای الکتریکی را تا آن سال ثبت کرده بود. در این میان نقطه عطف تغییر رویکرد آلمان، پیوستن آن به پیمان آب و هوایی پاریس در سال ۲۰۱۵ و تشدید استانداردهای آلاینده‌ی توسط اتحادیه اروپا بود که موجب بازنگری در الگوی روابط دولت با بنگاه‌ها در این کشور همراه با افزایش مشوق‌ها و حمایت از تولید و تجاری‌سازی خودروهای برقی گردید و در نهایت آلمان را به هدف استقرار ۱ میلیون وسیله نقلیه الکتریکی در سال ۲۰۲۱ رساند که بخش اعظم آن مرهون افزایش فشارهای بین‌المللی بر صنعت خودروسازی این کشور است.

نکات کلیدی:

- (۱) به منظور مداخله بخشی در صنایع بالغ و جهت‌دهی آن‌ها به سمت گذارهای فناورانه، اعطای نقش به بازیگران مختلف اعم از شرکت‌های دولتی، اصناف، نهادهای مدنی، احزاب و انجمن‌ها راهکاری است که به سیاست‌گذاران اجازه می‌دهد تا اتحادهای فناورانه ایجاد کنند؛ و مانع مخالفت یکپارچه بنگاه‌های بزرگ با سیاست‌های دولت شوند. بنابراین، اجرای سیاست نوآوری تحولی با مشارکت فعال همه‌ی ذینفعان و ایجاد ائتلاف‌های حمایتی و رقابت سیاسی میان این ائتلاف‌ها ممکن خواهد شد.
- (۲) تاثیر شرکت‌های با سابقه و ریشه دار در روابط دولت - بنگاه، تابعی از سطوح بالای دو فرآیند متمایز است: هماهنگی افقی و هماهنگی عمودی (هماهنگی افقی به سطح همکاری و قدرت سازمانی بنگاه‌ها اشاره دارد و هماهنگی عمودی به تمرکز و تثبیت پیوندهای میان بنگاه و دولت مربوط است). سطح پایین هماهنگی عمودی می‌تواند از سلطه بنگاه‌های داخلی بر سیاست‌های دولت جلوگیری کند و سطح پایین هماهنگی افقی مانع از توافق بنگاه‌های با سابقه بر سر یک موضوع واحد می‌شود، بدین ترتیب، با فشار دولت و قانونگذار و نهادهای اجتماعی می‌توان شرکت‌ها را به سمت توسعه فناوری‌های حمل و نقل پیشرفته سوق داد.
- (۳) پیوستن به معاهدات بین‌المللی آب و هوایی و تدوین صحیح برنامه مشارکت ملی در این زمینه با اجماع نظر همه ذینفعان و خبرگان راهکار دیگری است که می‌تواند در تسریع فرآیند گذار به حمل و نقل الکتریکی موثر باشد و با کمک به انتقال فناوری‌های نوین و جذب منابع مالی حاصل از اجرای این موافقت‌نامه‌ها در امر گذار تسهیل‌گری کند.
- (۴) بهره‌گیری از این تجربیات در راستای توسعه خودروهای برقی در ایران می‌تواند مثرتر باشد؛ چراکه وضعیتی مشابه به لحاظ سلطه خودروسازان داخلی و مقاومت احتمالی آنها در برابر گذار به خودروهای برقی وجود دارد. برای مقابله با چنین شرایطی که منافع خودروسازها تابع وضعیت موجود در تولید خودروهای احتراقی است، می‌بایست از طریق مشارکت کلیه ذینفعان در امر سیاست‌گذاری و اصلاح روابط موجود میان دولت و بنگاه، الگوی صحیحی از هماهنگی ارائه شود تا با باز توزیع منافع حاصل از گذار و منتفع نمودن خودروسازان از مزایای ایجاد تغییر، بتوان در جهت تغییر رژیم فناورانه موجود در صنعت خودرو گام برداشت.

⁴ disruptive