سیاست صنعتی انگلیس در چهار نسل مختلف



پیتر فاستر



اریکا لوئیس



گرگوری کلارک

شرکت‌کنندگان

گرگوری کلارک: رییس کمیته‌ی علوم، نوآوری و فناوری انگلستان (۲۰۲۰ تا ۲۰۲۴)، وزیر کسب‌وکار، انرژی و راهبرد صنعتی انگلستان (۲۰۱۶ تا ۲۰۱۹) و وزیر اجتماعات و دولت‌های محلی انگلستان (۲۰۱۵ تا ۲۰۱۶)

اریکا لوئیس: مدیرعامل «کَتَپالت»، شبکه نهادهای فناوری و نوآوری انگلستان (۲۰۲۴ تا کنون)، از مدیران وزارت علوم، نوآوری و فناوری انگلستان (۲۰۲۳-۲۰۲۴)، مدیر امنیت سایبری و هویت دیجیتال انگلستان (۲۰۱۹) و مسئول تدوین راهبرد ملی داده انگلستان (۲۰۱۸)

پیتر فاستر: سردبیر بخش تجارت جهانی روزنامه‌ی فایننشال تایمز (۲۰۲۰ تا کنون)

توضیح مجله: پیش از آنکه وارد مباحث نشست حاضر شویم ذکر یک مقدمه ضروری و البته درس‌آموز به نظر می‌رسد. در نظام سیاست‌گذاری انگلیس، اسناد سبز و سفید ابزارهای رسمی دولت برای پیشنهاد، مشورت و تثبیت چارچوب‌های سیاستی به شمار می‌روند که همین روال سندنویسی در خصوص سیاست‌های صنعتی و تجاری نیز دنبال می‌شود. این دو سند هر یک با کارکردی کاملا متمایز، در فرآیند تدوین سیاست‌ها نقش ایفا می‌کنند.

در یک نگاه تاریخی، تا پیش از دهه ۱۹۷۰ در انگلستان، دو اصطلاح «سند سبز» و «سند سفید» به‌صورت امروزی معمول نبوده‌اند و بسیاری از اسناد مشورتی یا سیاستی اولیه تحت عناوین دیگر (مانند گزارش یا پیشنهاد) منتشر می‌شدند، گرچه کارکردی مشابه داشتند. پس از تاسیس «وزارت صنعت و تجارت» انگلیس در سال ۱۹۷۰، تدوین سیاست‌های راهبردی در قالب انتشار منظم‌تر این سندها بدل به یک رویه شد.

مشخصا در زمینه سیاست صنعتی، اسناد سبز و سفید چند دهه پس از جنگ جهانی دوم در انگلستان پاگرفتند. در دهه‌های ۱۹۶۰ و ۱۹۷۰، دولت انگلیس برای بازسازی اقتصاد پساجنگ و تقویت بخش‌های صنعتی (مانند فولاد، خودروسازی و کشتی‌سازی) سندهای سبز مشورتی را برای نخستین بار منتشر کرد. یکی از نمونه‌های اولیه احتمالی، سندهای مشورتی مرتبط با ملی‌سازی صنایع کلیدی است که پیشنهاداتی برای ملی‌سازی صنعت فولاد تحت دولت کارگر «کلمنت آتلی» ارائه می‌داد. اگرچه این سندها به‌صراحت «سند سبز» نامیده نمی‌شدند، اما کارکردی مشابه سندهای سبز امروزی داشتند و پیش از تصمیم‌گیری نهایی برای اخذ نظر ذی‌نفعان مختلف منتشر می‌شدند. به‌طور مشخص، یکی از اولین سندهای سبز مدرن در زمینه سیاست صنعتی به دهه ۱۹۷۰

مربوط می‌شود، زمانی که وزارت صنعت انگلیس پیشنهادهایی برای حمایت از صنایع در حال افول (مانند خودروسازی) ارائه کرد. برای مثال، می‌توان سند سبز سیاست سال ۱۹۷۵ درباره بازسازی صنعت خودرو را نمونه‌ای اولیه از اسناد سبز صنعتی دانست.

سند سفید

سندهای سفید، به‌عنوان بیانیه‌های سیاستی قطعی، معمولا پس از سندهای سبز یا مشورت‌های اولیه منتشر می‌شوند. در زمینه سیاست صنعتی، سندهای سفید از دهه ۱۹۴۰ برای تثبیت سیاست‌های اقتصادی و صنعتی به کار رفته‌اند و کمی قدیمی‌تر از اسناد سبز هستند. یکی از نمونه‌های اولیه، سند سفید اشتغال در سال ۱۹۴۴ است که توسط دولت «وینستون چرچیل» منتشر شد. این سند، اگرچه مستقیما به سیاست صنعتی محدود نبود، چارچوبی برای بازسازی اقتصاد پساجنگ و حمایت از صنایع کلیدی ارائه می‌داد و می‌توان آن را نقطه عطفی در سیاست‌گذاری صنعتی انگلستان به شمار آورد. در دهه‌های بعدی، سندهای سفید صنعتی مشخص‌تری منتشر شدند. برای مثال، در دهه ۱۹۶۰، سندهای سفیدی درباره حمایت از فناوری‌های نوین (مانند صنعت هوافضا) یا بازسازی مناطق صنعتی منتشر شدند که سیاست‌های دولت را برای سرمایه‌گذاری و مداخله صنعتی در این حوزه‌ها را مشخص می‌کردند.

سند سبز

در هر حوزه سیاست‌گذاری دولتی در انگلستان، سند سبز در واقع پیش‌نویسی اولیه و قابل نقد و تغییر است که سیاست‌ها یا راهبردهای پیشنهادی را برای جلب نظرات عموم ذی‌نفعان ارائه می‌دهد. این سند، با ماهیتی «اکتشافی»، ایده‌ها، گزینه‌ها و پرسش‌هایی را مطرح می‌کند تا بازخوردهای لازم را پیش از نهایی‌سازی سیاست و تدوین سند سفید جمع‌آوری کند.

در حوزه سیاست صنعتی، سند سبز معمولا راهبرد صنعتی جدیدی را پیشنهاد می‌دهد، بخش‌های اولویت‌دار را شناسایی می‌کند یا مداخلاتی نظیر یارانه‌ها، مشوق‌های مالیاتی یا اصلاحات نظارتی را برای تقویت رشد اقتصادی، نوآوری یا پایداری اقتصاد مطرح می‌کند، اما الزام‌آور نیست و صرفا به عنوان متنی شناخته می‌شود که ابزار مشورت را فعال می‌کند. برای مثال، «سند سبز سرمایه‌گذاری ۲۰۳۵: راهبرد صنعتی مدرن انگلیس (منتشرشده در اکتبر ۲۰۲۴) طرحی ده‌ساله با تمرکز بر هشت بخش محرک رشد اقتصادی است که از ذی‌نفعان می‌خواهد تا نظرات خود را درباره متن و به ویژه اهداف آن در دستیابی به کربن‌صفر، رشد منطقه‌ای و تاب‌آوری اقتصادی ارائه دهند.

«سند سبز سرمایه‌گذاری ۲۰۳۵: راهبرد صنعتی مدرن انگلیس» پس از پیروزی حزب کارگر در انتخابات ژوئیه ۲۰۲۴ کلید خورد و هم‌راستا با تعهد مانیفست این حزب برای ارائه راهبرد صنعتی بود. برنامه‌ریزی برای تدوین این سند از میانه سال ۲۰۲۴ شروع شد و «وزارت تجارت و کسب‌وکار» مسئولیت تدوین آن را برعهده گرفت. گرچه محتوای این سند بر پایه راهبردهای صنعتی پیشین (مانند راهبرد صنعتی ۲۰۱۷ در دولت «ترزا می») بنا شده، اما تأکید آن بر کربن‌صفر و رشد منطقه‌ای، اولویت‌های حزب کارگر را منعکس می‌کند. بازنگری سیاست‌های گذشته، دقت به داده‌های اقتصادی جدید و تجمیع نظرات ذی‌نفعان از صنعت، دانشگاه‌ها و اتحادیه‌ها از اهداف اصلی اسناد سبز است.

در تدوین پیش‌نویس سند سبز، ابتدا «وزارت تجارت و کسب‌وکار»، با همکاری سایر وزارتخانه‌ها (مانند وزارت امنیت انرژی و کربن‌صفر)، پیش‌نویس سند سبز را آماده می‌کند. این فرآیند شامل تحلیل سیاستی داخلی، مدل‌سازی اقتصادی و پژوهش بخش‌محور برای شناسایی هشت بخش اولویت‌دار می‌شود. سند سبز شامل پرسش‌های مشخصی برای ذی‌نفعان مانند چگونگی حمایت از بهبود بکارگیری انرژی‌های پاک یا تولید اقلام پیشرفته فناورانه است و در اصل برای جلب مشارکت کسب‌وکارها، اتحادیه‌ها، دولت‌های محلی و عموم متخصصین طراحی می‌شود. به عنوان مثال، آخرین سند سبز در ۱۴ اکتبر ۲۰۲۴ منتشر شد و دوره مشورتی شش‌هفته‌ای (تا ۲۵ نوامبر ۲۰۲۴) را برای اخذ نقطه‌نظرات ذینفعان آغاز کرد. گروه‌های مختلف نظرات خود را از طریق وبگاه دولت انگلستان ارائه کردند و «وزارت تجارت و کسب‌وکار» رویدادهایی متعددی از قبیل نشست‌های صنعتی تخصصی را در این بازه زمانی برگزار کرد.

سند سفید

سند سفید اما سندی قطعی‌تر است که سیاست‌های نهایی دولت را پس از سند سبز و طی کردن دوره مشورت مشخص می‌کند. این سند، اقدامات، تعهدات و گاه برنامه‌های قانونی را تشریح می‌کند. در سیاست صنعتی، سند سفید جزئیات اجرای راهبرد از جمله بودجه، برنامه‌های بخش‌محور و جدول زمانی را

مشخص می‌کند. این سند در واقع بیانیه‌ای است که حکایت از نیت‌های دولت می‌کند. سند سفید آتی راهبرد صنعتی انگلیس (که انتظار می‌رود تا دو هفته دیگر منتشر شود) بر اساس سند سبز سرمایه‌گذاری ۲۰۳۵ سال ۲۰۲۴ تدوین خواهد شد و با بهره‌گیری از بازخوردهای مشورتی که در خصوص سند سبز داده شده، برنامه عملیاتی منسجمی ارائه خواهد کرد.

پس از پایان دوره مشخص شده زمانی برای اخذ مشاوره از نهادهای مختلف، «وزارت تجارت و کسب‌وکار» از ماه نوامبر ۲۰۲۴ تحلیل نقطه‌نظرات دریافتی را آغاز کرده تا راهبردهای پیشنهادی در سند سبز را اصلاح کند. این فرآیند شامل تلفیق بازخوردها، بازنگری پیشنهادها و هم‌راستایی با برنامه‌های مالی (مانند بازنگری چندساله هزینه‌ها) می‌شود. سند سفید نظرات شورای مشاوره راهبرد صنعتی (در حال حاضر به ریاست خانم کلر بارکلی) را نیز اخذ می‌کند و البته پیش از انتشار نیازمند تأیید کابینه است. گفت‌وگوهای مستمر با مقامات محلی و عدم تمرکز در سندنویسی با نگاه تعامل حداکثری با ذی‌نفعان یکی از نگاه‌های جدی «مازوکاتویی» است و تضمین می‌کند که سند سفید قادر خواهد بود تا نیازهای متنوع ذینفعان را منعکس کند. آقای «گِرگوری کلارک» که در این نشست حاضر است، تهیه کننده آخرین سند سفید سیاست صنعتی انگلستان در سال ۲۰۱۷ است.

بعد از بحران مالی جهانی از سال ۲۰۰۸ و تصمیم به اتخاذ مجدد راهبردهای صنعتی در انگلستان، به ترتیب زمانی چهار راهبرد صنعتی زیر تدوین شده است:

۱. راهبرد صنعتی ۲۰۰۸ تا ۲۰۱۲ «پیتر مندلسون» تحت عنوان «راهبرد صنعتی انگلیس: یک رویکرد نوین»،
۲. راهبرد صنعتی ۲۰۱۲ تا ۲۰۱۵ «وینس کابل» تحت عنوان «جانمایی زیربخش‌ها در راهبرد صنعتی انگلیس»،
۳. راهبرد صنعتی ۲۰۱۷ تا ۲۰۲۴ «گرگ کلارک» تحت عنوان «راهبرد صنعتی: ساختن انگلیسی در شان آینده»،
۴. راهبرد صنعتی ۲۰۲۵ «جاناتان رینولدز» تحت عنوان «راهبرد صنعتی مدرن انگلیس: چشم‌انداز سرمایه‌گذاری ۲۰۳۵».

هر یک از این چهار راهبرد صنعتی، بازتابی از شرایط اقتصادی و سیاسی زمان خود بودند. این نکته قابل اشاره است که راهبرد «کابل» به صورت اسناد سبز و سفید منتشر نشد و در قالب‌های تعدادی گزارش‌ها رویکردهای صنعتی انگلیس را مشخص می‌کرد. راهبرد «مندلسون» بر پاسخ به بحران مالی و بازسازی صنایع متمرکز بود، راهبرد «کابل» بر همکاری دولت و صنعت و توسعه فناوری‌های نوین تأکید داشت، راهبرد «کلارک» بر آینده‌نگری، نوآوری و کاهش نابرابری‌های منطقه‌ای تمرکز می‌کرد و راهبرد «رینولدز» واقع نقشه راهی ۱۰ ساله برای رشد پایدار و فراگیر انگلیس است، که برای تنظیم راهبردها در قبال مجموعه‌ای از بحران‌های ساختاری و جهانی از طریق پیشبرد راهبرد صنعتی به دنبال ارتقاء جایگاه انگلیس در زنجیره‌های ارزش جهانی است.

در سال ۲۰۰۸، «پیتر مندلسون» به‌عنوان وزیر تجارت و صنعت در دولت «گوردون براون»، راهبرد صنعتی را معرفی کرد که بر بازسازی اقتصاد انگلیس پس از بحران مالی جهانی تمرکز داشت. اهداف اصلی این راهبرد عبارت بودند از حمایت از صنایع استراتژیک مانند خودروسازی، انرژی‌های تجدیدپذیر و فناوری‌های پیشرفته، تقویت زیرساخت‌های تحقیق و توسعه برای افزایش نوآوری و توسعه مهارت‌های نیروی کار برای پاسخگویی به نیازهای صنایع نوظهور. این راهبرد، آغازگر بازگشت دولت به نقش فعال در سیاست‌گذاری صنعتی پس از دوره‌ای از سیاست‌های بازارمحور بود.

پس از آن «وینس کابل»، وزیر تجارت در دولت ائتلافی محافظه‌کار-لیبرال دموکرات، در سال ۲۰۱۲ راهبرد صنعتی جدیدی را ارائه داد که بر همکاری بین دولت و صنعت تاکید می‌کند. ویژگی‌های کلیدی این راهبرد شامل تمرکز بر بخش‌های کلیدی مانند خودروسازی، هوافضا، علوم زیستی و فناوری‌های دیجیتال، ایجاد مراکز پیشران نوآوری یا «کَتَپالت‌ها» (۱) برای تسهیل تجاری‌سازی و انتقال تحقیقات فناورانه و توسعه راهبردهای خاص برای بخش‌هایی مانند انرژی‌های تجدیدپذیر، آموزش بین‌المللی و فناوری‌های کشاورزی می‌شوند. این رویکرد، تلاشی برای ایجاد سیاست‌گذاری صنعتی بلندمدت و پایدار بود که بر اساس همکاری‌های بین‌بخشی شکل می‌گرفت.

در ماه نوامبر ۲۰۱۷، «گرگ کلارک»، وزیر تجارت در دولت «ترزا می»، نسخه‌ای جامع از راهبرد صنعتی را با عنوان «ساختن انگلستانی شایسته آینده» منتشر کرد که بر پنج پایه اصلی ایده‌ها، افراد، زیرساخت‌ها، محیط کسب و کار و مناطق استوار بود. ایده‌ها به افزایش سرمایه‌گذاری در تحقیق و توسعه برای

تقویت نوآوری، افراد به ارتقاء مهارت‌ها و آموزش برای نیروی کار، زیرساخت‌ها به سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های فیزیکی و دیجیتال، محیط کسب‌وکار به ایجاد شرایط مطلوب برای رشد کسب‌وکارها و مناطق به کاهش نابرابری‌های منطقه‌ای و تقویت اقتصادهای محلی اشاره داشتند. همچنین، چهار «چالش بزرگ» نیز در این راهبرد شناسایی شده بود که عبارت بودن از هوش مصنوعی، رشد پاک، جامعه سالمند و آینده حمل‌ونقل. لذا برای هر یک از این چالش‌ها، سرمایه‌گذاری‌های مشخصی در نظر گرفته شد.

حال سند اکتبر سال ۲۰۲۴، برای عبور از چهار بحران کلان افت مزمن بهره‌وری، تکانه‌های ژئوپلیتیکی و تجاری، رقابت جهانی در زمینه سیاست صنعتی و چالش‌های سرمایه‌گذاری بلندمدت و کمبود سرمایه‌گذاری خصوصی طراحی شده است. انگلیس با تعداد زیادی زیربخش‌های صنعت ساخت مواجه است که بهره‌وری پایینی دارند، سهم زیادی از نیروی کار را جذب کرده‌اند اما رشد اقتصادی ایجاد نمی‌کنند. بحران زنجیره تامین جهانی پس از همه‌گیری کرونا و تکانه‌های انرژی ناشی از جنگ اوکراین، تکانه‌های ژئوپلیتیکی و تجاری حال حاضر به شمار می‌روند که نیاز به تاب‌آوری بیشتر در زنجیره‌های تامین و سرمایه‌گذاری صنعتی داخلی را ضروری می‌کنند. همچنین صنعت ساخت انگلیس امروز در اتمسفری باید رقابت کند که رقبا از بسته‌های حمایتی بزرگی برخوردار شده‌اند. از جمله آن‌ها قانون کاهش تورم آمریکا و راهبرد صنعتی سبز اتحادیه اروپا است. نیاز به جلب سرمایه‌گذاری خصوصی در صنایع کلیدی، از جمله فناوری پیشرفته، انرژی پاک، تولید پیشرفته و داروسازی یکی دیگر از بحران‌های کلان اقتصادی حال حاضر پیش‌روی صنعت ساخت این کشور است.

گزارش نشست

پل سوئینی (دبیر نشست)

عصر بخیر به همه‌ی حضار. عقربه‌های ساعت دقیقا عدد دوازده را نشان می‌دهند. بسیار سپاسگزاریم که در این رویداد با عنوان «بازی بلندمدت: راهبرد صنعتی چگونه می‌تواند به موفقیت پایدار دست یابد؟» همراه ما شده‌اید. من «پل سوئینی» هستم، مدیر سیاست‌گذاری و تحقیقات در مرکز مطالعات شهری لندن. برای کسانی که انتظار داشتند «اندرو» را ببینند که معمولا این جلسات را اداره می‌کند، باید عرض کنم که او امروز در شهر «نوریچ» است و در قالب بازدیدهای میدانی متعددی که ما در سراسر کشور انجام می‌دهیم، در آنجا به سر می‌برد. بد نیست بدانید که ما صرفا پشت میز نمی‌نشینیم و فقط با فایل‌های اکسل آماری سر و کار نداریم، بلکه به صورت میدانی نیز از مکان‌هایی که مطالعه می‌کنیم بازدید هم می‌کنیم.

امروز مهمانان برجسته‌ای همراه من هستند که به باور من برای بحث پیرامون این موضوع کاملا دقیق انتخاب شده‌اند. ما فردی را داریم که سابقه‌ی رهبری یک راهبرد صنعتی را در گذشته داشته، فردی را داریم که درباره‌ی آن راهبرد صنعتی بسیار نوشته و فردی را داریم که نه‌تنها در گذشته درگیر این موضوع بوده، بلکه احتمالا در آینده نیز مسئول اجرای آن خواهد شد. اما این ترکیب چه کسانی را در برمی‌گیرد؟ نخست، جناب آقای «گرگ کلارک» که بی‌نیاز از معرفی است؛ وزیر پیشین امور جوامع و دولت‌های محلی و همچنین وزیر سابق تجارت، انرژی و راهبرد صنعتی انگلستان که نقشی محوری در تدوین و هدایت راهبرد صنعتی کشور ما ایفا کرده و اکنون عضو شورای مشورتی راهبرد صنعتی است. دوم، «پیتر فاستر» است که به گمانم این آخرین برنامه‌ی او در جایگاه دبیر سیاست‌گذاری عمومی روزنامه فایننشال تایمز است، پیش از آن‌که نوشتن درباره‌ی تجارت جهانی را ادامه دهد و البته که این تقاطع میان سیاست صنعتی و سیاست تجاری و تجارت جهانی به‌ویژه در شرایط امروز، بسیار دقیق و قابل تأمل است. سوم، «اریکا لوئیس» مدیرعامل مرکز نوآوری «کَتَپالتِ» است که به باور من، به زودی به‌طور جدی درگیر جنبه‌های عملیاتی و اجرایی سیاست صنعتی خواهد شد. یادآوری می‌کنم که انتظار می‌رود نسخه نهایی راهبرد صنعتی انگلستان (کتاب سفید) در ماه ژوئن (تقریبا دو هفته دیگر) منتشر شود.

محورهای این نشست به دو بخش تقسیم شده‌اند. در بخش نخست، بررسی خواهیم کرد که «سند سبز» منتشرشده در اکتبر، تا چه اندازه با سیاست‌های صنعتی پیشین هم‌خوانی یا تمایز داشته است. در بخش دوم، به آنچه از «سند سفید» راهبرد صنعتی (که در ژوئن منتشر خواهد شد) انتظار داریم، خواهیم پرداخت. سندی که بخشی از آن از سند سبز الهام می‌گیرد و بخشی نیز از تحولات اخیر در اقتصاد جهانی که به تفصیل بررسی خواهیم کرد. هر بخش حدود نیم‌ساعت به طول خواهد انجامید.

در سامانه‌ی نشست امکان ثبت پرسش وجود دارد. در صورت تمایل، لطفا پرسش‌های خود را آنجا وارد کنید. چنانچه بتوانید پرسش‌ها را در چارچوب دو محور یادشده مطرح کنید، مدیریت بحث برای من هم آسان‌تر می‌شود، هرچند سایر پرسش‌ها را نیز تا حد امکان لحاظ خواهم کرد. ولی با حفظ انسجام پیرامون این دو محور اصلی، مشارکت شما ارزشمندتر خواهد شد. من پرسش‌های مرتبط‌تر را در جریان گفتگو مطرح خواهم کرد. خب، این‌ها نکات مقدماتی بودند.

اکنون وارد محور نخست نشست می‌شویم. سؤال آغازین من این است: سند سبز منتشرشده چه تفاوتی با رویکردهای گذشته در سیاست صنعتی دارد؟ به باور من نخستین نکته‌ی قابل توجه، اساسا موضوع بازگشت دولت به سیاست صنعتی است. ما در گذشته تجربه‌هایی از این دست داشتیم اما پس از دوره خاص خود کنار گذاشته شدند و حال داریم دوباره به آن‌ها بازمی‌گردیم. گویی دولت‌های مختلف با گرایش‌های گوناگون سیاسی، به‌طور کلی با سیاست صنعتی موافق‌اند، اما این سیاست‌ها پایدار نمی‌مانند. این پرسشی است که به‌نظر می‌رسد جای بحث دارد. با توجه به این‌که سند سبز، نسخه‌ی نوینی نسبت به رویکردهای پیشین است، بیایید نخست بررسی کنیم که آیا این سند ادامه‌ای بر گذشته است یا گسستی کامل از آن به شمار می‌رود؟ آقای «کلارک»، در جایگاه کسی که سابقه‌ی هدایت یک سیاست صنعتی را دارید و اکنون نیز عضو شورای مشورتی آن هستید، آیا با نوعی تداوم مواجه‌ایم یا با نسخه‌ای کاملا متفاوت سروکار داریم که صرفا نام سیاست صنعتی را روی جلد خود دارد ولی در ماهیت با نسخه‌ی شما (در سال ۲۰۱۷) و حتی با نسخه‌ی سال ۲۰۰۸ تفاوت‌های بنیادین دارد؟

گرِگوری کلارک

فکر می‌کنم نوعی تداوم آگاهانه در کار بوده است. ابتدا باید از میزبانی شما تشکر کنم و از اینکه من را دعوت کردید، سپاسگزارم. به‌نظرم این تداوم، تعمدی و هدفمند هم است و این نکته‌ی مهمی است؛ چراکه در حدود یک دهه‌ی گذشته، سیاست‌گذاری در انگلیس دستخوش تلاطم‌های فراوان، عدم قطعیت و پیش‌بینی‌ناپذیری‌های متعددی بوده که سرمایه‌گذاران، چه داخلی و چه خارجی، آن را با گوشت و پوست و استخوان خود حس کرده‌اند. دولت به‌درستی دوباره ایده‌ی «راهبرد صنعتی» را احیا کرده که بخشی از هدف این احیای مجدد، تبیین چهارچوب سیاستی و نیت‌های کلان برای بازیگران اقتصادی و سرمایه‌گذاران بالقوه بوده است. در واقع شاید بتوان گفت نوعی تداوم آینده‌نگرانه وجود داشته، مبتنی بر این فهم درست که که راهبرد صنعتی کشور یک سیاست مقطعی نیست که لازم باشد یا بتواند در عرض چند سال تغییر کند، بلکه راهبرد صنعتی هر کشور رویکردی پایدار و ادامه‌دار است. در زمینه‌ای که شما مطرح کردید، صرفا دعوت دولت از من برای عضویت در «شورای مشورتی راهبرد صنعتی»، با این تاکید که شورا صرفا مشورتی است و تصمیم‌گیرندگان نهایی خود وزرا هستند، این هم نشانه‌ای است از اینکه دولت به نوعی به اقدامات پیشین توجه دارد.

اگر رویکرد دولت، رد کامل اقدامات گذشته و آغاز مسیری کاملا متفاوت بود، تصور نمی‌کنم از من برای مشاوره دعوت به‌عمل می‌آمد. شاید حتی بتوان گفت، روال جاری نشانه‌ای از ضرورت استمرار بین‌نسلی در سیاست‌گذاری است. این راهبرد با الگوهای دهه‌های ۱۹۶۰ و ۱۹۷۰ که در آن دولت مقادیر عظیمی یارانه به صنایع خاص یا حتی شرکت‌های مشخص اعطا می‌کرد، تفاوت دارد. به‌نظر من، نوعی تداوم از دوران «پیتر مندلسون» و «دیوید سینزبری» وجود دارد. «سینزبری» که یکی از سرمایه‌گذاران هوشمند در تاسیس و تامین مالی «مرکز مطالعات شهری» است و این خط مشی از طریق اقدامات «وینس کابِل» (وزیر تجارت، نوآوری و مهارت‌ها طی سال‌های ۲۰۱۰ تا ۲۰۱۵) در دوره‌ی دولت ائتلافی و سپس در دوران مسئولیت خود من ادامه یافت. ما از تجربه‌های یکدیگر درس گرفته‌ایم و دولت کنونی نیز به‌وضوح در حال بهره‌گیری از آموخته‌های تمامی این مراحل تکامل است.

پل سوئینی

یکی از نکات جالب در مورد سه نسخه‌ی اخیر راهبرد صنعتی، از نخستین نسخه در دوره‌ی «مندلسون» آغاز می‌شود، تحول در نقش «جغرافیا» یا «مکان» در سیاست‌گذاری است. اگر به نسخه‌های ۲۰۰۸ و ۲۰۰۹ نگاه کنید، تمرکز صرفا بر بخش‌های اقتصادی بود و جز اشاره‌هایی محدود به مناطق، بحثی درباره‌ی مکان وجود نداشت. اما در نسخه‌ی ۲۰۱۷-۲۰۱۸ «کلارک»، مساله مکان‌محوری و آمایش برجسته‌تر شد، هرچند فرض ضمنی کماکان این بود که همه‌ی مکان‌ها نقش یکسانی ایفا می‌کنند و انتخاب سیاستی صریحی میان آن‌ها وجود نداشت. در نسخه‌ی

سبز کنونی در اکتبر ۲۰۲۴ به‌نظر می‌رسد این رویکرد در حال تحول است. در سند جدید انگلستان مکان اهمیت بیشتری پیدا می‌کند، اما مکان‌های مختلف نقش‌های متفاوتی دارند و لذا انتظارات سیاستی از آن‌ها نیز متفاوت شده است. آیا این خلاصه‌سازی درستی از سیر تحول سیاست‌گذاری صنعتی با نگاه مکان‌محور بود؟

گِرگوری کلارک

تا حدودی درست است. در گذشته، راهبرد صنعتی عمدتا در حوزه‌ی صلاحیت «وزارت کسب‌وکار» بود و این وزارت بر «بخش‌های اقتصادی» متمرکز بود، نه بر مکان‌ها. مقوله‌ی مکان، در قلمرو «وزارت جوامع و دولت‌های محلی» قرار داشت که نحوه سیاست‌گذاری آنجا هم از نظر فرهنگی و هم از منظر روش‌شناسی، تفاوت‌های قابل‌توجهی با چارچوب‌های سیاست‌های صنعتی وزارت کسب و کار داشت. نتیجه آن بود که سیاست‌ها حتی اگر یک حوزه مکانی خاصی را نیز هدف قرار می‌دادند، کماکان ملی تلقی می‌شدند. زمانی که در سال ۲۰۱۶، «ترزا می» من را به‌عنوان وزیر کسب‌وکار منصوب کرد، گمان می‌کنم آگاهانه این کار را انجام داد؛ چراکه دو حوزه‌ی اصلی علاقه‌مندی من در دوران فعالیت سیاسی‌ام، یکی راهبرد صنعتی و توسعه‌ی فناوری بوده و دیگری، توجه به نقش مکان در سیاست‌گذاری که در همکاری‌های متعدد من با مرکز شما یعنی «مرکز مطالعات شهری انگلستان» نمود یافته است. بنابراین، بدیهی بود که مکان بدل به بخش محوری از راهبرد صنعتی من شد. البته نسبت به ادعای شما در برخورد برابر با تمام مکان‌ها، قدری تردید دارم. در آن زمان تنها چند حوزه‌ی شهری صاحب ساختارهای شهرداری کلان‌منطقه‌ای (مثل منچستر، وست میدلندز، لیورپول و چند مورد دیگر) بودند. امروز، پس از انتخابات ماه می‌سال گذشته، تقریبا نیمی از جمعیت انگلستان تحت پوشش شهرداری‌های منتخب رفتند. بنابراین، در راهبرد صنعتی ۲۰۱۶-۲۰۱۷، اقدامات عمده‌ای برای این ساختارهای نوپا انجام شد، ولی امروز در مرحله‌ی متفاوتی از تکامل سیاست‌گذاری مکانی هستیم.

پل سوئینی

بسیار خوب، تشکر می‌کنم «کلارک». «پیتر»، در خصوص نحوه‌ی مواجهه‌ی انگلیس با راهبرد صنعتی در مقایسه با دیگر کشورها با توجه به تجارب فعلی خودت در حوزه‌ی تجارت جهانی، آیا تداومی میان رویکرد انگلیس و آنچه در دیگر کشورها رخ می‌دهد شاهد هستید؟ یا به‌نظر می‌رسد انگلیس به‌طرز معناداری متفاوت از دیگر کشورها دارد رفتار می‌کند؟

پیتر فاستر

همان‌طور که «گرگ» اشاره کرد یک نکته جالب این است که نه تنها از بعد شخصیت‌ها، بلکه از منظر مجموعه ایده‌های سیاستی فعلی، مسیر ادامه‌ی راهبردهای پیشین است. تغییر عمده‌ای اگر در یک حوزه رخ داده، آنجایی اتفاق افتاده که در سایر نقاط جهان نیز در حال رخ دادن است. این فقط درباره‌ی «دونالد ترامپ» نیست؛ اگر به سیاست‌هایی چون «توافق جدید سبز»، «قانون تراشه‌ها» و «قانون کاهش تورم» در آمریکا نگاه کنیم، درمی‌یابیم که جهان جدید دگرگون شده است. در مقدمه‌ی گزارش بسیار ارزشمند «ریچارد هارینگتون» برای دولت پیشین درباره‌ی جذب سرمایه‌گذاری خارجی، او می‌نویسد: «در گفت‌وگوهایم دریافتم که جهان تغییر کرده است» (۲) و دیگر نمی‌توان با دیدگاه ایدئولوژیکی که «ما برندگان را انتخاب نمی‌کنیم» به سیاست‌گذاری پرداخت. باید بپذیریم که رقبای ما سیاست‌های حمایتی بالا-به-پایین بسیار گسترده‌ای را به‌کار گرفته‌اند.

این موضوع صرفا محدود به «انتخاب برندگان» نیست، بلکه درباره‌ی دو تحول بنیادین است. یکی گذار به اقتصاد کم‌کربن که البته این روزها با چالش‌هایی روبروست و دیگری، گسترش هوش مصنوعی و یادگیری ماشینی. این دو حوزه، خواه برندگان را انتخاب کنیم یا نه، بنیان‌های سرمایه‌گذاری و اداره‌ی اقتصادها را دگرگون خواهند کرد. انگلیس، در مقام قایقی کوچک در دریایی طوفانی، با چالش عظیمی روبرو شده است. راهبرد صنعتی ما هرقدر هم عالی باشد، در مقایسه با بسته‌های حمایتی اروپا یا آمریکا، جذابیت کمتری دارد، چون پول کافی نداریم. مساله‌ی بزرگ دیگر که همواره در سیاست‌گذاری صنعتی مطرح است، قیمت انرژی است. انگلیس در زمینه‌ی قیمت انرژی رقابتی نیست. می‌توان در بلندمدت برای اصلاح آن راهبرد طراحی کرد، اما در کوتاه‌مدت باید نوعی سیاست یارانه‌ای یا مکانیزم جبرانی به‌کار گرفت؛ چراکه برای صنعت این موضوع مسئله‌ی حیاتی است.

پل سوئینی

در بحث سیاست صنعتی، اقتصاددانانی هستند که با نگاه سنتی می‌گویند اعطای یارانه به صنایع خاص موجب اتلاف

منابع است، درحالی‌که سیاست‌گذاران عمل‌گرا ممکن است بگویند حتی در چارچوب اتحادیه‌ی اروپا، کشورهایی چون فرانسه و آلمان به‌طور گسترده به صنایع خود یارانه می‌دهند. آیا این توصیف منصفانه‌ای از شکاف موجود در سیاست‌گذاری است؟ و در ادامه‌ی صحبتت، آیا لازم است که در انگلیس نگاهی نو به ماهیت یارانه داشته باشیم؟

پیتر فاستر

سؤال خوبی است؛ فقط فکر می‌کنم ساختار اقتصاد فرانسه با اقتصاد ما متفاوت است. به طور کلی، ما بهتر است اقتصاد خود را «آنگلوساکسون» بنامیم که بسیار مبتنی بر خدمات است. به نظرم تزریق حجم زیادی پول با هدف ساختن صنعتی به سبک (شعار ترامپی) «دوباره آمریکا را بزرگ کنیم» در انگلیس یک اشتباه محض است. همچنین معتقدم افرادی مانند «جایلز ویلکس» در این زمینه عملکرد بسیار خوبی داشته‌اند. او امروز بدل به یکی از مغزهای متفکر راهبردهای صنعتی انگلستان شده است. از نظر او بسیاری اوقات، انگلستان بر خوشه‌های نوآورانه با هدف «سفر به ماه» تمرکز می‌کند و سعی می‌کند تا شبیه یک «آمریکای کوچک» عمل کند، به جای آنکه یک «کانادای بزرگ» شود.

وقتی با اقتصاددانان تجارت و متخصصان بهره‌وری صحبت می‌کنید، یکی از مشکلات این است که انگلیس هرچقدر هم که بخواهد، نمی‌تواند در تعداد زیادی از صنایع سبز پیشتاز جهانی شود. یکی از مشکلات انگلیس، تبدیل «اسپین‌آوت‌ها» یا «شرکت‌های نوپای برآمده از دانشگاه» با بهره‌وری بالا اما در میانه زنجیره‌های ارزش است. موضوع این نیست که یک مرد یا زن با روپوش آزمایشگاهی ایده‌ای خلاقانه ارائه دهند، جذب سرمایه خطرپذیر کنند و «شرکت اپل» بعدی را بسازند. مساله این است که گروهی از مهندسین در شرکت «سیمِنس» یا شرکت دیگری که بازار جهانی را خوب می‌شناسند، با تخصص مدیریت و تجارت خاصی که دارند، به عنوان یک شرکت برآمده و با پشتوانه همکاری و حمایت دانشگاه از شرکت مادر جدا شده و شرکت جدیدی برپا کنند. و در واقع دولت باید فعال‌تر در شناسایی این صنایع با بهره‌وری بالا عمل کند و در برخی موارد حتی موانع ورود به بازار را افزایش دهد (انحصار بسازد)، زیرا انگلیس سابقه طولانی‌ای در صنایع کم‌بهره‌وری دارد. دولت در سند راهبردی اخیر خود بر «حمایت کاتالیزوری» از بخش‌های با ارزش افزوده بالا که انگلیس در آن‌ها مزیت نسبی دارد، تمرکز کرده است.

دولت باید در این زمینه کاملا قاطع و بدون ملاحظه عمل کند و جایی که ارزش واقعی و نه ارزش سیاسی یا احساسی وجود دارد را دقیقا شناسایی کند. اگر به اقداماتی که در «کمبریج» انجام گرفته و پروژه‌هایی که تعریف شده نگاه کنید، کاملا واضح است که وزارت اقتصاد در این زمینه خیلی موفق عمل کرده است؛ زیرا نیاز به پایداری مالی وجود دارد و اثرات سرریز نیز حاصل خواهد شد. تنها استثنا در این جا، صنعت دفاعی است که برخلاف بسیاری از زیربخش‌های با بهره‌وری بالا و البته متمرکز، چون تولید آن‌ها در سراسر انگلیس پراکنده است، افزایش بودجه دفاعی حمایت سیاسی زیادی را برمی‌انگیزد. نکته اینجاست که تا آن هنگام که زیرساخت‌های مسکن و زیرساخت‌های وسیع‌تر ارتباطی توسعه نیابند، منابع سرمایه‌ای همچنان به جنوب شرق کشور (مناطق صنعتی پیشرفته) جذب خواهند شد؛ جایی که نیروی کار و زیرساخت‌ها متمرکزند و فکر می‌کنم در شرایط کنونی نمی‌توان این روند را به شدت تغییر داد. اگر قرار باشد پولی صرف توسعه‌ی مناطق کم‌بهره‌ور شود، پیش‌نیاز آن توسعه‌ی زیرساخت آن‌ها است؛ در غیر این‌صورت، این منابع باز هم جذب هسته‌های صنعتی انگلیس خواهند شد.

بازی بلندمدت: راهبرد صنعتی چگونه می‌تواند به موفقیت پایدار دست یابد؟ (قسمت سوم)

پل سوئینی

بله، به‌نظر می‌رسد مساله‌ای بنیادین در تمایز میان «آنچه در حال حاضر یک دارایی ملی است» و «آنچه باید به‌عنوان دارایی ملی تلقی شود» وجود دارد. چنین نگاهی و قائل بودن به چنین تمایزی، پنجره‌ی تحلیلی تازه‌ای به روی ما باز می‌کند. اگر صرفا بر مبنای وضعیت موجود، مزیت‌های کلیدی کنونی را شناسایی کرده و سیاست‌های حمایتی را بر اساس نظام مزیت‌های موجود تنظیم کنیم، گرفتار نوعی نگاه ایستا می‌شویم. نگاهی که به آنچه اکنون داریم، اعتبار بیش از اندازه می‌دهد.

در این چارچوب، دو پرسش اساسی مطرح است: ابتدا آنکه اگر یک زیربخش صنعتی در حال حاضر از مزیتی کلیدی برخوردار است، آیا به مداخله سیاست‌گذار نیاز دارد یا به‌طور طبیعی توسعه خواهد یافت؟ این پرسش باب مبحث «زیان کارایی» یا «زیان رفاهی ناشی از ناکارایی تخصیص منابع» در اقتصاد عمومی را خواهد گشود دوم آنکه، صرف مشاهده وضعیت

فعلی، نباید مبنای سیاست‌گذاری قرار گیرد؛ بلکه معیار باید آن چیزی باشد که «باید» در آینده مشاهده شود، نه آنچه اکنون می‌بینیم. این نگاه به‌ویژه در موضوع نابرابری‌های منطقه‌ای، یعنی تقابل مراکز صنعتی قدرتمند کشور با سایر مناطق کشور، خیلی تعیین‌کننده است. مثلا از منظر من که در یک شهر مرکزی حضور دارم، «منچستر» می‌تواند عملکرد بسیار بهتری نسبت به وضعیت فعلی داشته باشد و عملکرد ضعیف کنونی این منطقه، خود واجد تبعاتی از بعد منطقی‌شدن سرمایه‌گذاری بیشتر نیز هست. پس اگر در گام اول با سیاست‌گذاری هدفمند برخی از شکست‌های بازار برطرف و زیرساخت‌های سرمایه‌گذاری تقویت شوند، نه‌تنها موتور رشد اقتصادی به حرکت درخواهد آمد، بلکه از شدت چالش‌های مربوط به منطقی‌شدن جریان ورود سرمایه نیز در گام دوم نیز کاسته خواهد شد. نهایتا اینکه مساله «بعد مکان» هم بسیار مهم است. ظرفیت سیاست‌گذاری در شهری مانند «منچستر»، با توجه به اندازه و نقش اقتصادی آن، بسیار بیشتر از شهری چون «منسفیلد» است و «منچستر» باید نقشی محوری در اقتصاد ملی انگلستان ایفا کند (از کسانی که اهل «منسفیلد» هستند، پوزش می‌طلبم که این شهر را مثال زدم)

«اریکا»، دوست دارم بدانم در میان مطالب مندرج در «سند سبز» (راهبرد صنعتی ۲۰۲۵ «جاناتان رینولدز») که در اکتبر سال ۲۰۲۴ منتشر شد، چه مواردی برایت جدید یا جالب توجه بود؟ برای مخاطبان یادآوری می‌کنم که این سند سبز در اکتبر گذشته انتشار یافت. هدف آن، ارائه مقدماتی ایده‌ها و ترسیم خطوط کلی تفکر دولت به‌صورت یک «سند در دست تدوین» بود؛ رویکردی که معمولا به‌عنوان بستری برای گفت‌وگو و مشارکت نخبگان مورد استفاده قرار می‌گیرد و زمینه‌ساز تدوین «سند سفید» نهایی خواهد بود. همان‌طور که پیش‌تر اشاره کردم، انتظار می‌رود این سند سفید هم‌زمان با فرآیند «بازنگری هزینه‌ای» به زودی در ماه ژوئن منتشر شود. «اریکا»، به‌طور خاص، کدام بخش‌های این سند برایت جالب یا از نظر تحلیلی عمیق بود؟

اریکا لوئیس

اتفاقا این مواردی که فرمودید برای من شگفت‌انگیز نبود؛ چراکه ما نیز، همچون (مرکز) شما، سال‌هاست بر اهمیت «مشارکت نهادی و مکانی» و لزوم جای‌گیری آن در چارچوب روایی سیاست‌گذاری تاکید داریم. بنابراین، مشاهده این مفاهیم در سند سبز، نه‌تنها غافلگیرکننده نبود، بلکه نوعی تایید بر تداوم گفتمانی بود که مدت‌هاست در جریان است، گفت‌وگویی که اکنون به شکل سیاست‌گذاری‌های اجرایی در حال تبلور است.

از نظر من نکته حائز اهمیت سند سبز، تمرکز صریح‌تر آن بر «توانمندسازهای افقی» مانند زیرساخت‌ها، مهارت‌ها و فناوری دیجیتال است؛ مولفه‌هایی که در هر طراحی جامع راهبرد صنعتی، نقشی حیاتی ایفا می‌کنند. در پاسخ به پرسش دقیق «پل» در ابتدای جلسه درباره چرایی ضرورت یک راهبرد صنعتی، باید بگویم که داشتن راهبرد، پیش‌نیاز هدایت هدفمند کنشگران است. بدون چشم‌انداز و برنامه، نمی‌توان از بازیگران انتظار دستیابی به اهداف مشخصی را داشت. لذاست که از نظر من امروز وجود یک راهبرد صنعتی ضرورتی بدیهی است، اما این‌که چرا چنین راهبردهایی در گذر زمان ناپایدار می‌شوند، موضوعی است که باید به‌طور دقیق‌تری مورد واکاوی قرار گیرد. من نیز در این‌باره ملاحظاتی دارم که می‌توانیم در ادامه به آن‌ها بپردازیم.

تا به اینجا موضوعی که به‌ویژه برای من در سند جالب است، تاکید آن بر رفع موانع ساختاری در مناطق مختلف است، حال خواه «منچستر»، خواه «منسفیلد». توسعه اقتصادی پایدار، نیازمند بسترهایی است که در غیاب آن‌ها، حتی مناطق دارای ظرفیت بالقوه نیز نمی‌توانند به شکوفایی برسند.

در نهایت، تاکید سند بر «همکاری‌های منطقه‌ای توسعه‌محور»، بسیار راهبردی است. در جلسه‌ای که دیروز با «گروه قطب‌های نوآوری» داشتم، نشان دادند که چنین همکاری‌هایی، آثاری ملموس بر ارتقاء سطح بهره‌وری داشته است. آمار نشان می‌دهد مناطقی که دارای قطب نوآوری هستند، به‌طور میانگین ۲۷ درصد بهره‌ورتر از سایر مناطق‌اند. آیا برآیند ماحصل انتخاب نوع خاصی از صنایع در این مناطق است؟ احتمالا تا حدی، اما ساختارهای نهادیِ همکاری و مشارکت نیز نقشی کلیدی دارند و درک هم‌افزایی این دو عنصر (انتخاب نوع صنعت برای هر منطقه و ساختارهای نهادی همکاری)، برای موفقیت سیاست‌های توسعه‌محور ضروری است.

با این حال آنچه در سبد سبز برایم بسیار امیدبخش بود و البته این امیدواری از دل تجربه‌ی سال گذشته‌ام در نهاد «شتاب‌دهنده نوآوری در اکوسیستم‌های متصل» و همچنین هشت سال فعالیت پیشینم در ساختار دولت مرکزی برمی‌خیزد،

تمرکز مجدد سیاست‌گذار بر مقوله‌ی «مهارت‌ها» و ساختار نهادی «منظومه‌ی مهارت‌آموزی» است. آن‌چه اکنون به‌خوبی به چشم می‌آید، شکل‌گیری رویکردی جدید به «ساده‌سازی معماری نهادی مهارت‌ها» است؛ حوزه‌ای که طی ۱۰ تا ۱۵ سال گذشته بارها بازطراحی شده و در اثر این تغییرات مکرر ساختاری پیچیده و غیربهینه پیدا کرده است. به باور من، این پیچیدگی، مانعی جدی در مسیر دستیابی به سیاست‌های اثربخش در زمینه‌ی توسعه‌ی مهارت‌ها بوده و پیامدهای نامطلوبی برای توسعه‌ی اقتصادی کشور در پی داشته است.

با این نگاه جدید اکنون می‌توان امیدوار بود که مباحثاتی معنادار پیرامون پیوند میان «مهارت‌آموزی» و «نظام آموزش رسمی» آغاز شود، با این هدف که دریابیم چگونه می‌توان مهارت‌هایی را پرورش داد که در مناطق مختلف، متناسب با صنایع هدف آن منطقه، قابلیت اجرا و توسعه داشته باشند؛ زیرا مساله، صرفا محدود به «صنعت» یا «بهره‌وری» نیست؛ بلکه در بنیان، سخن از انسان‌ها، شمول اجتماعی و ایجاد فرصت‌های شغلی مطلوب و معنادار برای شهروندان است.

پل سوئینی

نکته‌ای که فرمودید از جهات گوناگون قابل تامل است؛ زیرا به‌نظر می‌رسد در تحلیل «محرک‌های ساختاری کلان» میان ما اجماع وجود دارد. به‌عبارت دیگر، نقطه‌ی عزیمت سیاست صنعتی باید اصلاح و تقویت زیرساخت‌ها باشد؛ چراکه بنیادهای کارآمد هستند که امکان رشد صنایع آینده‌محور را فراهم می‌کنند. با این حال، پرسش مهمی در این میان مطرح است: «سیاست صنعتی» دقیقا به چه معناست؟ و «راهبرد صنعتی» باید بر کدام حوزه‌ها تمرکز کند؟ چراکه برخی از مولفه‌های کلیدی سیاست‌گذاری، نظیر «راهبرد ملی حمل‌ونقل»، در قالب سیاست‌های بخشی (مستقل از دیگر سیاست‌ها) طراحی شده‌اند. همچنین، اگر برداشت من درست باشد، امروز هم «راهبرد ملی مهارت» ذیل نهاد «اسکیل اِنگلَند تدوین و اجرا می‌شود. در چنین شرایطی، این سوال پیش می‌آید که با فرض عملکرد اثربخش این راهبردهای بخشی مستقل (جدای از یکدیگر)، آیا راهبرد صنعتی باید بر طیفی محدودتری از مداخلات متمرکز شود؟ اگر چنین است، آن حوزه‌های اولویت‌دار کدام‌اند؟ پاسخ به این پرسش، باعث می‌شود که سیاست‌گذار مرزگذاری مهمی «سیاست صنعتی عمومی» و «راهبردهای بخشی مکمل» انجام دهد.

اریکا لوئیس

از نگاه من، سیاست صنعتی لزوما به طیفی محدود از حوزه‌ها تقلیل نمی‌یابد. اما وقتی به‌طور مشخص به «راهبرد حمل‌ونقل» نگاه می‌کنیم، با برخی مولفه‌های کلیدی روبرو می‌شویم که بسیار تامل‌برانگیزند. یکی از مهم‌ترین آن‌ها، ایجاد نهادهای دولتی در مقیاس کلان مانند «جی.بی.ریل» است؛ که ظرفیت قابل‌توجهی برای تحریک سرمایه‌گذاری صنعتی، از مسیر «تدارکات عمومی» به‌مثابه ابزار سیاستی، فراهم می‌آورد. اینجاست که لزوم ارتقای هماهنگی میان اسناد راهبردی به چشم می‌آید.

سند سبز کنونی، هشت بخش صنعتی اولویت‌دار را مشخص کرده است، بخش‌هایی که اگرچه احتمالا در ادامه باز مشخص‌تر می‌شوند و جهت‌گیری سیاستی نسبت به آن‌ها نیز دقیق‌تر می‌شود، اما در اصل، ناشناخته یا تازه‌یافته نیستند. این‌ها صنایعی‌اند که پیش‌تر نیز در اولویت سیاست‌گذاری قرار داشته‌اند و در مواردی، پیوند مستقیم با زنجیره‌های تامین صنایع مادر دارند. از این‌رو، اگر در سیاست‌گذاری حمل‌ونقل دقت کافی صورت گیرد، می‌توان از ابزارهایی چون «تدارکات دولتی» نه صرفا برای تامین نیازهای عملیاتی، بلکه برای ایجاد هم‌افزایی میان سیاست صنعتی و حمل‌ونقل نیز بهره گرفت. به این شکل است که اجرای یک راهبرد بخشی (در اینجا حمل‌ونقل) می‌تواند بستر تحقق اهداف فرابخشی (مانند توسعه صنعتی) را نیز فراهم آورد، البته مشروط به آنکه نهاد سیاست‌گذار از ظرفیت‌های سیاستی ظاهرا جزئی اما اثرگذار خود، مانند تدارکات عمومی، به‌درستی بهره‌برداری کند.

پل سوئینی

در جریان بحث، یکی از شرکت‌کنندگان ناشناس پنل ما پرسشی دقیق و تامل‌برانگیز به دستم رسانده، البته امیدواریم پرسش‌گران محترم نام خود را نیز ثبت کنند؛ چراکه طرح چنین پرسش‌هایی شایسته قدردانی است. او می‌پرسد «آیا دولت باید برای ممانعت از فروش شرکت‌های راهبردی یا دارای ظرفیت بالای رشد به کشورهای خارجی مداخله کند یا خیر؟» این پرسش، به یکی از جدی‌ترین گره‌های سیاست‌گذاری اقتصادی در حوزه مالکیت بنگاه‌های راهبردی اشاره می‌کند؛ گره‌ای که به‌ویژه امروز در دوران جهانی‌سازیِ سرمایه و رقابت ژئو-اقتصادی، اهمیت فزاینده‌ای یافته است. «اریکا»، مایلیم نظر شما را در این خصوص بدانیم. اما پیش از آن، «پیتر»، لطفا

دیدگاه خود را در این زمینه با ما در میان بگذارید. و در نهایت، آنچه در اینجا محل تامل است، این است که آیا چنین کنشی از سوی دولت را می‌توان در چارچوب یک سیاست صنعتی یا حاکمیتی مشخص صورت‌بندی کرد؟ و آیا اساسا تصمیم‌گیری در این باره به یک گزینشِ صرفا سیاست‌گذارانه فروکاسته می‌شود؟

پیتر فاستر

به‌نظر من، از منظر اصولی و البته حتی به‌صورت شهودی، این رویکرد صحیحی نیست. اقتصاد انگلیس همواره یک اقتصاد باز بوده و از این خصیصه، بهره فراوانی برده است. اما اکنون وارد عصری می‌شویم که در آن، کنترل‌های صادراتی بر فناوری‌های راهبردی به موضوعی جدی بدل شده‌اند؛ به‌ویژه اگر آمریکا همچنان بر سیاست «جداسازی سخت‌گیرانه» از چین در حوزه این فناوری‌ها پافشاری کند. یکی از مشکلات مطرح در این زمینه آن است که انتظار می‌رود آمریکا حوزه اتحادیه اروپا و انگلیس و البته شرکای راهبردی خود در منطقه آسیا-اقیانوسیه، از جمله کره‌جنوبی، تایوان و ژاپن، را نیز در این مسیر همراه سازد یا دست‌کم کوششی برای «هم‌راستاسازی راهبردی» با آنان صورت دهد. واقعیت آن است که وضعیت کنونی فعلا واجد چنین ویژگی نیست. با این حال، از حیث اصول بنیادین، اگر شما کشوری کوچک باشید، با در نظر گرفتن جایگاه کنونی انگلیس در دوران پسابرگزیت، اتخاذ چنین موضعی نوعی ناسازگاری راهبردی با ارتقاء در جایگاه بین‌المللی شما پیدا می‌کند، هرچند باید به واقعیت‌های دگرگونی‌های ژئوپلیتیک نیز اذعان داشت. البته ممکن است «گرِگ»، از موضع وزارتی، دیدگاه‌های مشخص‌تری درباره این موضوع داشته باشد.

گِرِگوری کلارک

«پیتر» گرچه من با نگاه شهودی شما موافقم، اما از نگاه وزارتی، بدیهی است که باید نسبت به امنیت ملی بیشتر حساس بود و این مساله البته در سال‌های اخیر اهمیتی دوچندانی هم یافته است. در واقع، دامنه‌ی مفهوم «امنیت ملی» نیز تغییر کرده؛ آنچه زمانی صرفا به محصولات دفاعی محدود می‌شد، اکنون به بسیاری از کالاهای دیگر که می‌توانند به ابزارهایی در دست دشمنان ما بدل شوند، تعمیم یافته است. از این رو، به‌نظر من لازم است، با هدف مشخص حفاظت از امنیت ملی و نه چیزی فراتر از آن، به‌ویژه برای کشوری مانند انگلیس یک «نظام پایش و غربالگری سرمایه‌گذاری» ایجاد شود.

لازم است تاکید کنم که در اینجا در خصوص کسب و کارهایی که قرار نیست حال و آینده دیگر وجود داشته باشند، با یک «بازی تکرارشونده» مواجه‌ایم. بسیار خطرناک خواهد بود اگر به دلایل قابل درک اما بعضا سیاسی، سیاست ما بر این قرار گیرد که «اجازه نمی‌دهیم دارایی‌های موجود از دست بروند». در این بازی تکرارشونده لازم است موضع ما در خصوص کسب‌وکارهایی گذشته و بلکه در آینده که تمایل به ادامه دارند موضع مشخصی داشته باشیم. یکی از نقاط قوت اقتصاد کشور انگلیس، «زیست‌بوم پویای استارت‌آپی» آن است. افراد بسیاری، اعم از شهروندان انگلیسی یا مهاجرانی از سراسر جهان، برای راه‌اندازی کسب‌وکار به انگلیس می‌آیند. ما از این جهت، محیط مساعدی در اختیار داریم. اما اگر پیام ارسال‌شده به این کارآفرینان چنین باشد که «اگر در انگلیس کسب‌وکاری راه‌اندازی کنید، ممکن است در آینده در صورتی که بخواهید آن را بفروشید یا پیشنهادی از سوی سرمایه‌گذاران خارجی دریافت کنید، اجازه‌ی ترک نداشته باشید و مجبور باشید در اینجا بمانید» و به‌عبارتی، وضعیتی مشابه «هتل کالیفرنیا» (۳) برایتان رقم بخورد، این نه‌تنها مطلوب نیست، بلکه منجر به بروز پیامدهای بازدارنده‌ی خطرناکی خواهد شد. چنین سیگنالی ممکن است به‌صورت ناخواسته سبب شود که حتی بنیان‌گذاران شرکت‌های نوپا در مراحل ابتدایی نیز با خود بیندیشند که «ترجیح می‌دهیم در سیلیکون‌ولی باشیم یا اینجا»؛ چراکه اگر کسب‌وکار موفق شود، در انگلیس گیر خواهیم افتاد و نخواهیم توانست از نتایج ارزش‌آفرینی‌های فعالیت خود به طور کامل بهره‌برداری کنیم. در نتیجه، باید با دقت بسیار تنها از زاویه امنیت ملی به این موضوع بنگریم و هر ملاحظه دیگری را کنار بگذاریم. حتی در همین حوزه امنیت ملی نیز احتیاط لازم است؛ چراکه اکنون «امنیت ملی» مفهومی بسیار گسترده پیدا کرده و این خطر وجود دارد که از آن به‌عنوان ابزاری برای «حمایت‌گرایی ملی‌گرایانه» و نه حفاظت واقعی از امنیت سوءاستفاده شود و از این رو، دولت باید در این زمینه، نقشی فعال، سنجیده و مقاومت نسبت به انحرافات سیاسی ایفا کند.

پیتر فاستر

بله، اجازه بدهید من هم نکته‌ای اضافه کنم. به گمان من، مساله‌ی مقیاس در اینجا بسیار کلیدی است. این تصور که انگلیس می‌تواند به نسخه‌ای کوچک از آمریکا بدل شود، به‌غایت گمراه‌کننده است. شما نمی‌توانید به‌سادگی اکوسیستم‌هایی مشابه آنچه در سیلیکون‌ولی می‌بینیم را ایجاد کنید.

سیلیکون‌ولی تنها به‌دلیل در دسترس بودن سرمایه‌های عظیم شکل نگرفته، بلکه به‌واسطه‌ی انباشت استعدادهای مدیریتی و نیروهای متخصص در مقیاس وسیع توانسته به چنین جایگاهی دست پیدا کند. تصور اینکه انگلیس می‌تواند بدل به نمونه‌ی کوچکی از چنین اکوسیستمی شود، تصوری گول‌زننده است. انگلیس ناگزیر است که به شراکت‌های راهبردی تن دهد؛ چراکه به‌تنهایی در این عرصه ناتوان خواهد بود. آنچه برای من جالب است، مشاهده‌ی موضع دولت حزب کارگر، آن هم پس از تمام آشفتگی‌ها و بی‌منطقی‌های دولت محافظه‌کار در ارتباط با «برگزیت» است. در این زمینه، اکنون دولت مستقر از حزب کارگر در تلاش است تا با بهره‌گیری از مفاهیم نوستالژیک و احساسی از جایگاه انگلیس در اقتصاد جهانی، روایتی بدیل ارائه دهد، روایتی که ممکن است کشور را به مسیر بسیار پرخطری بکشاند.

چالش بنیادی آن است که جهان غرب، در برخورد با موضوعاتی چون مواد معدنی حیاتی یا ریزتراشه‌ها، اساسا جهانی را تصور نکرده بود که در آن، ممکن است با آمریکا در وضعیت ژئوپولیتیکی متخاصم قرار گیرد. برای نمونه، اگر به شرکت «ای. اس.ام.ال» در هلند نگاه کنید که در زمینه‌ی تولید ریزتراشه‌ها فعالیت دارد، درمی‌یابید که این شرکت بدل به بخشی از زنجیره‌ی راهبردی جهانی صنعت تراشه شده است؛ و این زنجیره به گونه‌ای طراحی شده که هیچ بازیگری نتواند به‌تنهایی انحصار انواع خاصی از تراشه‌ها را، چه در کاربردهای تسلیحاتی و چه در یادگیری ماشین، در اختیار داشته باشد. در این میان، انگلیس باید درون چنین اکوسیستمی باقی بماند؛ اکوسیستمی که امید می‌رود بتواند از دوران احتمالی ریاست‌جمهوری ترامپ جان سالم به در ببرد، خوشبختانه در این مورد به نظر می‌رسد دولت انگلیس همین موضع را دارد.

گِرِگوری کلارک

منظورم دقیقا همان چیزی است که «پیتر» گفت. کاملا با او موافقم که ما باید بخشی از آن نظام بین‌المللی باشیم، اما می‌توانیم در برخی حوزه‌ها عملکرد بهتری داشته باشیم. ما می‌توانیم در فرایند توسعه و «ارتقاء مقیاس صنایع» بهتر عمل کنیم. ما همیشه در زمینه‌ی استارتاپ‌ها به این اندازه موفق نبودیم؛ ۲۰ یا ۳۰ سال پیش این مساله به‌ویژه برای بسیاری از فارغ‌التحصیلان دانشگاه‌های برتر ما چندان موضوعی مهمی نبود. اکنون که در دانشگاهی که تدریس می‌کنم، می‌بینم که انتخاب راه‌اندازی کسب‌وکار نوپا یکی از گزینه‌های بسیار برجسته‌ای است که فارغ‌التحصیلان جدید اتخاذ می‌کنند. بنابراین، ما می‌توانیم در زمینه‌ی توسعه‌ی کسب‌وکارهای نوپا پیشرفت کنیم و بهتر شویم، اما حتی در پیرامون یک باغ شکوفا و پرمیوه هم نباید دیوار بکشیم. ما باید به سیلیکون‌ولی متصل باشیم؛ باید به آسیا متصل باشیم و به نظر من این اتصال‌بخشی از عواملی است که به رونق اقتصاد انگلیس کمک خواهد کرد.

اریکا لوئیس

من هم قصد داشتم دقیقا همین را بگویم. زمانی که درباره‌ی زیربخش‌های صنعتی مختلف فکر می‌کنیم، باید به موضوع «ارتقاء مقیاس کسب‌وکارها» و نیازهای چنین سیاستی توجه کنیم. برخی از این نیازها کاملا عملیاتی و کاربردی هستند. مثلا در این فرایند ناگهان به جای اینکه فقط ۱۰ نفر برای شما کار کنند، تعداد کارکنان شما ۳۰ نفر می‌شوند و با این مساله مواجه می‌شوید که حال چگونه باید سیستم فناوری اطلاعات را مدیریت کنم؟ چگونه سیستم منابع انسانی را سازمان‌دهی کنم؟ این‌ها نمونه‌هایی از مسائل پایه‌ای هستند که طبیعتا شتاب‌دهنده‌هایی مانند «کتاپولت‌ها» می‌توانند به حل آن بسیار کمک کنند و آن‌ها در ایفای نقش حمایتی منحصر به فرد و تنها نیستند و این نقش برای نهادهای دیگری نیز تعریف می‌شود. فکر می‌کنم ما گاهی در هیجان فناوری و علم جدید و صنعت نوظهور گم می‌شویم، در حالی که بسیاری از شکست‌ها به دلیل همین مسائل پایه‌ای است؛ یعنی انسان‌ها که کسب‌وکار را اداره می‌کنند باید از یک مرحله به مرحله‌ی دیگر حرکت کنند. شاید این موضوع پاسخی باشد برای اینکه چگونه می‌توانیم چنین فرایندی را در سراسر انگلیس با موفقیت همراه کنیم. نمونه‌ی خوبی از این تلاش، پروژه‌ی «هم‌پیوندی داخلی» در انگلیس است که اکنون بین دو شهر «کمبریج» و «منچستر» شکل گرفته است. ایده این پروژه این است که مثلا در «کمبریج» تعداد زیادی جوان باهوش و خلاق وجود دارند که ایده‌های بزرگی دارند اما فضای لازم برای توسعه آن را ندارند، در حالی که «منچستر» فضای بیشتری دارد، پس بیایید به این فکر کنیم که هر کدام از ما چه منابعی داریم و چگونه می‌توان از منابع یکدیگر بهره‌برداری کنیم. این نوع هم‌پیوندی داخلی می‌تواند یکی از راه‌حل‌ها برای تبدیل نقاطی باشد که گرچه فاقد برخی امکانات مورد نیاز برای تبدیل شدن به مراکز صنعتی قدرتمند هستند، اما ممکن است برخی منابع کلیدی موردنیاز را داشته باشند.

در ادامه معتقدم که باید نقشی فعال و پیشرو در زنجیره‌های تامین جهانی داشته باشیم. یادم هست در دوران قرنطینه‌ی کووید-۱۹ نه به دلیل مشکلات تجاری، بلکه به دلیل اختلال در حمل و نقل جهانی با کمبود برخی اقلام حیاتی مواجه شدیم. ما حتی نمی‌دانستیم برخی از این کالاها از کجا می‌آیند و ساختار فناوری‌های استفاده شده در آنها چگونه است و به تبع آن، مواد کلیدی که کمبود داشتیم چه بود. بنابراین باید هوشمندانه‌تر عمل کنیم و درک بهتری از عملکرد زنجیره‌های تامین جهانی داشته باشیم؛ بدانیم جایگاه ما کجاست و برای این منظور البته لزوما نیاز نیست کل چرخه‌ی عمر محصول را در کشور خودمان انگلیس درونی کنیم، اما باید اطمینان یابیم که مواد خام کلیدی به درستی تامین و منتقل خواهند شد.

پل سوئینی

چه جالب. همیشه فکر می‌کردم نکته‌ی جالب در مورد پروژه‌ی «هم‌پیوندی» «کمبریج» و «منچستر» این است که، اگر درست به خاطر داشته باشم، تعداد شرکت‌های فعال در علوم زیستی در «منچستر» ۷ برابر تعداد مشابه آن در «کمبریج» است که بخشی از این تفاوت ناشی از مقیاس است. اما نکته‌ی جالب‌تر این است که «کمبریج» به‌عنوان یک محل کوچک، بسیار نوآورانه است، در حالی که «منچستر» به‌عنوان یک منطقه بزرگ‌تر، حجم بالاتری از این شرکت‌ها را در اختیار دارد. جالب خواهد بود که ببینیم این تبادل و هم‌افزایی چطور به پیشرفت منجر می‌شود.

خوب، فکر می‌کنم بخش اول را که بیشتر درباره وضعیت فعلی در مقایسه با گذشته بود، به پایان رساندیم. اکنون به بخش دوم می‌پردازیم که تا حدودی از چند دقیقه پیش به آن وارد هم شده‌ایم. این بخش بیشتر به این موضوع اختصاص دارد که چه انتظاراتی باید از «کتاب سفید راهبرد صنعتی» (که کمتر از یک ماه دیگر منتشر می‌شود) داشته باشیم.

اجازه دهید با یک سوال کلی شروع کنم. «اریکا»، شما پیش‌تر مقداری به آن پرداختید، پس بحث را با شما آغاز می‌کنم و نظراتتان را در این خصوص می‌خواهم که طی راهبردهای صنعتی انگلیس طی دو دوره‌ی گذشته موفقیت لازم را نداشتند، چرا فکر می‌کنیم این بار نتیجه متفاوت خواهد بود؟ پاسخ بدیهی شاید این باشد که در دو دوره‌ی گذشته تغییر دولت یا تغییر رهبری صورت گرفته است. پس آیا این موضوع فقط به دلیل ناپایداری سیاسی بوده یا دلایل عمیق‌تر دیگری هم وجود دارد که باعث می‌شود راهبرد صنعتی پایدار نماند؟

اریکا لوئیس

مجددا می‌خواهم بر موضوعات کاملا عملی تمرکز کنم. فکر می‌کنم این سوال مطرح است که آیا این راهبرد صنعتی ما واقعا پایدار بوده یا نبوده است؟ یکی از نکات بسیار مهم برای پایداری راهبرد این است که باید به‌وضوح معیارهای پایش و ارزیابی آن را مشخص کنیم. حال قرار است چه شاخص‌هایی را اندازه‌گیری کنیم تا بدانیم آیا راهبرد پایدار مانده یا نه، و اصلا «پایدار ماندن» یا «ناپایدار ماندن» دقیقا چه معنایی دارد؟ بخشی از این موضوع مربوط به این است که بتوانیم بازارهای هدف خود را به درستی تعریف کنیم؛ به‌عنوان مثال، اخیرا مقاله‌ای از «سازمان رقابت و بازار» (۴) مطالعه می‌کردم که در خصوص ضرورت تعریف دقیق بازارها تاکید داشت. اگر قرار است روی بازاری تمرکز کنیم، باید قادر به اندازه‌گیری آن هم باشیم و یک «معیار پایه‌ای» برای آن داشته باشیم. این‌ها اصول ابتدایی ولی ضروری هستند که اغلب (در دوره‌های گذشته در راهبردهای صنعتی انگلستان» وجود نداشته‌اند. بنابراین، لازم است کاملا شفاف باشیم درباره اینکه موفقیت دقیقا چه سیمایی دارد؛ آیا فقط رشد آن بخش صنعتی هدف مورد نظر است یا این رشد باید به گونه‌ای باشد که ممکن است لزوما با معیارهای متداول فعلی قابل سنجش نباشد؟ لازم است اشاره کنم که در این میان گاهی اوقات «نوآوری درون رشته‌فعالیت‌های صنعتی» فراموش می‌شود. مثلا ممکن است بخشی از نوآوری‌ها در «بخش خلاق» در یک زیربخش صنعتی در دل زیربخش صنعتی دیگر جای گرفته باشد. نمونه‌ی بارز آن پروژه‌ای است که در منطقه «بلک کانتری» انجام شده و تحت عنوان «آینده‌های پاک» شناخته می‌شود؛ جایی که ما با صنایع نسل سومی کار می‌کنیم که در حال نوآوری در سیستم‌ها و فرایندهای خود هستند.

همچنین وقتی به هشت زیربخش مورد هدف در سند سبز نگاه می‌کنیم (برش‌های عمودی سند سبز سیاست صنعتی انگلستان)، می‌بینیم که این بخش‌ها به‌صورت متقاطع و درهم‌تنیده رشد می‌کنند. آیا این را باید موفقیت بدانیم که شاهد رشد صنعت ساخت واگن‌های ریلی در بلک کانتری در مقایسه با رشد صنعت دیجیتال باشیم؟ واقعیت این است که صنعت دیجیتال در حال ادغام با صنعت ساخت واگن‌های ریلی

است. بنابراین، پیچیدگی سنجش موفقیت و تعیین اینکه آیا این راهبرد در حال تحقق اهدافش هست یا نه، موضوع مهمی است. همچنین لازم است پایش‌ها شفاف باشد و بحث‌های باز و مشارکتی درباره نحوه تکامل راهبرد وجود داشته باشد. لذا پرسش اصلی این است: «آیا ما مسیر درست را انتخاب کرده‌ایم؟» و «آیا به شاخص‌ها و عوامل صحیح توجه می‌کنیم؟»

از همه مهم‌تر این است که باید انعطاف‌پذیری داشته باشیم و به جای اینکه بگوییم «ما از این رشته فعالیت صنعتی کناره‌گیری می‌کنیم»، می‌توانیم بگوییم این حوزه می‌تواند به فعالیت خود ادامه دهد اما نه به شیوه‌ای معمول خود، بلکه به روشی متفاوت و جدید که مشخص کرده‌ایم.

پانویس

- (۱) «کَتَپالت‌ها» شبکه‌ای از نهادهای تحقیق و نوآوری هستند که نقش واسط بین دانشگاه‌ها و صنعت را ایفا می‌کنند و با هدف تقویت بهره‌وری، نوآوری و رشد اقتصادی، فناوری‌های قابل تجاری‌سازی را توسعه می‌دهند. آنها در سیاست جدید صنعتی انگلستان نقشی محوری پیدا کرده‌اند
- (۲) «فاستر» به گزارش «لرد ریچارد هارینگتون» در نوامبر ۲۰۲۳ اشاره دارد که به درخواست «جرمی هانت» وزیر اقتصاد و «کمی بادنوک» وزیر تجارت و بازرگانی انجام شد و هدف آن ارائه راهکارهایی برای جذب بیشتر سرمایه‌گذاری خارجی به انگلستان بود. این گزارش بر پنج بخش کلیدی رشد تمرکز کرد که عبارت بودند از صنایع سبز، صنایع ساخت پیشرفته، علوم زیستی، فناوری‌های دیجیتال و صنایع خلاق. «هارینگتون» برای شناسایی موانع و فرصت‌های جذب سرمایه‌گذاری، همکاری با بیش از ۲۰۰ شرکت و نهاد مالی را توصیه می‌کند، ساختارهای منسجم‌تر دولتی برای هماهنگی‌های بهتر در جذب سرمایه‌گذاری خارجی را ضروری می‌داند و نهایتا بر نقش دولت در ایجاد محیط جذاب برای سرمایه‌گذاران خارجی تاکید دارد. دولت وقت انگلستان اعلام کرد که بسیاری از توصیه‌های آن را خواهد پذیرفت.
- (۳) در قسمتی از آهنگ معروف «هتل کالیفرنیا» آمده:
you can check out any time you like, but you can never leave
(هر وقت خواستی می‌توانی با هتل تسویه کنی و بروی اما هرگز نمی‌توانی آن را واقعا ترک کنی)
«گرگ» دارد به وضعیتی اشاره می‌کند که ورود به آن آسان یا وسوسه‌انگیز باشد، اما خروج از آن بسیار سخت یا غیرممکن شود.
- (۴) منظور خانم «لوئیس» مقاله‌ای تحت عنوان «چارچوب تعریف بازار در پرتو حقوق رقابت» است.

اصطلاحات

- Baseline = معیار پایه
- Catalytic Support = حمایت کاتالیزوری
- Catapult = مرکز پیشران نوآوری
- Combined Authorities = ساختارهای ترکیبی حاکمیتی
- Connected Places Catapult= شتاب‌دهنده نوآوری در اکوسیستم‌های متصل
- Crosspollination = تبادل و هم‌افزایی
- Deadweight Loss = اتلاف منابع (زیان خالص رفاهی)
- Hard Decoupling = جداسازی سخت‌گیرانه
- Horizontal Enablers = توانمندسازهای افقی
- Innovation Districts Group = گروه قطب‌های نوآوری
- Internal Twinning = هم‌پیوندی داخلی
- No-Brainer = بدیهی / ضرورت بدیهی
- Place-Based Partnership = همکاری‌های نهاد-محور مکانی
- Policy Fragmentation= تکه‌تکه‌شدن سیاست‌ها - گسیختگی سیاستی
- Repeated Game = بازی تکرارشونده
- Scaling Up = ارتقاء مقیاس
- Skills Landscapes = منظومه‌های مهارت‌آموزی
- Spin-out = شرکت نوپای برآمده از دانشگاه