



Economics

WHO SHOULD CONTROL INDUSTRY?

by

G. L. SCHWARTZ

THERE are hundreds of public laws to which all businesses have to conform, and no one suggests that these laws ought to be swept away. What then do we mean by private control of industry? Let me take an example.

AHANG

یکی از مباحث اقتصاد
شیرش کاغذ علم انسان و مطالعات فریبی
بقل از مجله « لیستر »

کنترول صنعت بر تال عهده علم انسان
کیست ؟

صدها قوانین عمومی وجود دارد که کلیه مشاغل و حرفه ها بایستی با آن تطبیق و هم آهنکی نماید و هیچکس برای از بین بردن اینگونه قوانین اظهاری نمیکند . در اینصورت مقصود از نظارت خصوصی در صنایع و حرف چه آهنک

Suppose you wanted to make hats. If you built a factory for that purpose it would have to conform to a host of official building regulations. When you installed machinery, again you would have to conform to public-safety regulations, and the hours and conditions of work for your workpeople would also be governed by public ordinances. But—and here is the point about private enterprise—you would not have to get permission to make hats; you could make as many hats as you pleased; you could make them of any material you pleased; you could make them of any shape you pleased; you could sell them anywhere you pleased, and to whom you pleased; and you could sell them at any price you pleased, or rather at any price that pleased the customer. Thus although the setting up of your business would be affected by public regulations, the direction of the business would be your private affair.

Contrast the example of private control, or direction as I prefer to call it, with some examples of public control or proposed public control. A report has just been issued dealing with the post-war organisation of the cotton industry. This recommends a scheme of control to be statutorily, that is to say publicly, imposed on the industry. Under this scheme there would be a Control Board with wide powers of direction over the industry. This Board could fix prices, and its decisions would have the force of public law, indeed they would be public law. The Board could buy

AHANG

میتواند باشد؟ برای روشن شدن مطلب مثالی میزنیم فرض کنیم شما میخواهید حرفه کلاه سازی را پیشه کنید، اگر بخواهید برای این منظور کارخانه‌ای بنا کنید. بایستی طبق نظامات و دستورات بنگاه رسمی ابنیه عمل نمائید و هنگامیکه بخواهید ماشین آلات را بکار بگذارید باز هم باید از مقررات امنیت عمومی متابعت کنید و ساعات و شرایط کارگران نیز طبق قوانین عمومی تعیین خواهد شد.

ولی اینجاست که موضوع مداخله شخصی میان میاید. بدین معنی که لازم نیست شما برای کلاه سازی از کسی اجازه بگیرید و شما میتوانید بدلتخواه خود تان تعداد و جنس و شکل کلاه‌ها را تعیین و انتخاب نمائید و در هر جا و بهر کس و بهر قیمتی که بخواهید یا بعبارت بهتر مشتری بخواهد آنها را بفروش برسانید. باین طریق با اینکه شروع و تأسیس شغلان تحت نظارت قوانین و نظامات عمومی است اداره آن در اختیار خود تان خواهد بود.

این نمونه نظارت و یا اداره خصوصی و شخصی را با بعضی از مسائلیکه تحت نظارت عمومی هستند و یا خواهند بود مقایسه و مقابله کنید - اخیراً گزارشی در خصوص تشکیلات پنبه کاری و نپج ریبی منتشر شده که طرح یک نقشه نظارت قانونی و عمومی را در مورد این صنعت ایجاب مینماید. و بر طبق این نقشه یک هیئت نظاری باید انتخاب شوند که با اختیارات تامه این صنعت را اداره نمایند. این هیئت میتواند نرخها را تعیین کند و تصمیمات و تصویب نامه های آن بمنزله قوانین عمومی بوده و مانند آنها قابل اجرا خواهد بود. این هیئت میتواند دستگاه‌هایی جهت نصب در کارخانه‌ها خریداری کند و شرکت‌های صنعتی را مجبور نماید که در پرداخت هزینه آنها کمک کنند.

آهنگ

up plant, close it down and compel every firm in the industry to contribute to the cost of this. Although the point is not emphasised, the Board would undoubtedly have power to govern and restrict entry into the industry. All these powers of control and direction—and they could include almost anything—would be granted by law, and so although the thing was done indirectly, the industry would be an example of public control. Contrast that with the hat example I gave just now. If you went into the cotton industry under this scheme, you would not be free to open a cotton spinning mill without permission. If you got permission to do so you probably could not spin any count of yarn you chose, you certainly could not sell it, at your own price unless that fell within a top and a bottom determined by the Board. In time it is possible that you might not be allowed to find your own customers. You would have to fit into a pattern of cotton spinning laid down by a statutory Board with legal powers to enforce its decisions.

Now think of other examples. Take transport. This can be left to private enterprise and operation, or it can be subjected to public control, direct or indirect. London passenger transport is operated by public control. Goods traffic on the roads is subject to a licensing system which radically restricts free enterprise in this field too. Schemes are now being mooted for a central Control Board to

هرچند این نکته تأیید نشده ولی بدون شک این هیئت قدرت انرا خواهد داشت که دخول در این صنعت را تحت نفوذ و اختیار خود در آورد و آنرا محدود و منحصر نماید - کلیه این اختیارات دامنه دار در نظارت و اداره امور مربوطه باین صنعت بوسیله قانون پشتیبانی خواهد شد و بدینقرار با اینکه این قسمت من غیر مستقیم انجام میشود این حرفه نیز تحت نظارت و اختیار قوانین عمومی در خواهد آمد. حال اینموضوع را با مثال کلاه سازی فوق الذکر مقایسه کنید - بر طبق این نقشه اگر شما بخواهید در این صنعت وارد شوید بدون کسب اجازه نخواهید توانست یک کارخانه نخ ریزی دائر نمائید و اگر اجازه اینکار صادر شد، محتلاً نخواهید توانست میزان محصول انرا تعیین کنید و مسلماً نمیتوانید این محصول را بنرخ من درآورده بفروش برسانید مگر اینکه بهای آنرا در فاصله بین حد اقل و حد اکثر نرخ هیئت تعیین نمائید و شاید وقتی برسد که حتی اختیار جلب مشتریهای خود تا انرا هم نداشته باشید بطور خلاصه باید از قوانین و مقررات نخ ریزی که توسط هیئت قانونی که دارای اختیارات نامی برای اجرای مقاصدش میباشد، وضع شده اطاعت کنید.

حالا مثالهای دیگری را از قبیل وسائط نقلیه در نظر میگیریم. این قسمت ممکن است تحت نظارت خصوصی و شخصی قرار گیرد و یا اینکه بطور مستقیم یا غیر مستقیم تابع نظارت عمومی باشد. و وسائط نقلیه مسافربری لندن بوسیله نظارت عمومی اداره میشود و وسائط باربری در روی جاده ها تابع دستگاه مخصوصی است که جواز صادر میکند و در واقع مداخلات خود سرانه را حتی در این مورد نیز محدود و منحصر مینماید و اینک مشغول مباحثه در اطراف طرح نقشه هائی هستند که بعد از جنگ

operate all road, rail, canal, and internal air services in this country after the war. Air transport is an excellent example of the problem under discussion. It could be left entirely to private enterprise. Air transport is free from the complications about the track which provide some of the arguments for public control of rail and road traffic. But note again that even if it was decided to open air transport to private enterprise there would have to be public regulations about air traffic. The law would prescribe safety regulations for aircraft; there would be rules of the road, that is to say an air navigation code; there would be regulations about the lay-out and conduct of aerodromes. But given these regulations anyone could then run an aeroplane service on any route just as anyone in normal times can open a shop in any part of the country, set up as a window cleaner anywhere, or operate as an independent boot manufacturer. On the other hand this new industry of air transport could be subjected to public control and direction right from the start. A monopoly might be given to one organisation or a Board might issue licences on a restricted basis, determine and allocate routes, fix fares and other prices and generally govern the industry. What, do you think, would be the advantages of the two systems?

There are various methods of injecting

AHANG

یک هیئت نظار مرکزی تشکیل دهند تا کلیه سرویسهای داخلی هوایی و ترعه و خطوط آهن و وسائلی که در روی جاده ها حرکت میکنند ، اداره نماید . حمل و نقل هوایی نمونه بسیار خوبی از موضوع بحث ما است .

این قسمت ممکن است کاملاً تحت نظارت خصوصی و شخصی قرار گیرد . زیرا حمل و نقل هوایی خالی از اشکالاتی است که در مورد ساختن جاده ها و خطوط آهن جهت حمل و نقلهای زمینی بوجود میآید و زمینه بعضی از گفتگوها و مباحثی میشود که نظارت عمومی را در مورد آنها ایجاب میکند . ولی باید بخاطر داشت که اگر مقرر شود در حمل و نقل هوایی نظاریات خصوصی و شخصی ذی مدخل باشد باز هم تردد هوایی باید تحت نظامات عمومی باشد و قانون و نظامنامه ای باید وضع شود که هوا پیمانی را از خطرات گوناگون مصون بدارد و راهنمای هوایی معینی در نظر گرفته شود و بعبارت بهتر کتاب قانونی در مورد هوا نوردی نوشته شود که نظاماتی جهت انتظام و اداره فرودگاه ها وضع شود . ولی با وضع این قوانین و نظامات هر کسی میتواند یک سرویس هوایی را بخوبی اداره کند همانگونه که در موقع عادی بکنفر میتواند در هر کجا که بخواد دکانی باز کند و یا بساط شیشه پاک کنی را بچیند و یا مستقلاً سازنده چکمه و بوتین باشد .

از طرف دیگر این حرفه جدید حمل و نقل هوایی میتواند از ابتدا تحت اختیار و تابع نظارت و اداره عمومی باشد . ممکن است حق امتیاز و انحصار اینقسمت در اختیار تشکیلات معینی گذاشته شود و یا اینکه هیئتی جوازهایی با اختیارات محدود صادر نماید ، راه های هوایی را تعیین کند ، میزان کرایه و سایر نرخها را معین نماید و بطور آهنگ

public control without the state running the whole industry as it does in the case of the Post Office. Think of the B.B.C., think of electricity generation, think of the controls exercised by the Milk Marketing Board, think of the restrictions on coal output and marketing which were established already before the war. Although the methods were different in each case the result was to take the industry out of the category 'private industry' and put it in the class of more or less publicly controlled industries.

Thirty years ago if we had been asked to define the field of possible public control we should have thought of the actual cases of the Post Office, the Navy and the Army, the examples of municipal enterprise like gas, electricity, tram and water supply operations. After that many of us would have scratched our heads to think of further examples. The 1914-18 war made us conscious of other fields for public control and between the wars a number of experiments and proposals were made in this country for widening the range of public control or direction of industry. Now in this war we have seen an all-round imposition of state control. We have seen the whole of external trade, practically the whole food industry, practically the whole of transport, subjected to public direction. Indeed it is difficult to think of any industrial activity which carries on in conditions which can be characterised as private enterprise. So that proposals and schemes which formerly

کلی این حرفه را اداره کند. بنظر شما کدام یک از ایند و طریق محاسن و فوائد بیشتری خواهد داشت؟

طرق مختلفی است که بوسیله آن میتوان نظارت عمومی را در باره صنایع اجرا نمود بدون اینکه دولت کاملاً آن حرفه را چنانچه در مورد پستخانه عمل میکند در اختیار داشته باشد. بطور نمونه بنگاه بی.بی.سی. تولید برق و نظارتی که حتی قبل از جنگ از طرف هیئت شیر فروشان اجرا میشد و انحصارات و محدودیتهاییکه در میزان محصول زغال و داد و ستد آن قائل شده بودند در نظر بگیرید. هرچند در هر مورد طریقه مخصوصی بکار برده میشد ولی نتیجه و مقصود این بود که آن حرفه و صنعت بخصوص را از صف (حرفه خصوصی) خارج کرده و در زمره صنایع و کسب هائیکه کم و بیش تحت نظارت عمومی است قرار دهد.

اگر سی سال قبل از ما راجع بحدود نظارت عمومی میپرسیدند اداره پست نیروی دریائی هوائی یا امور مربوطه بشهر داری مثل گاز الکتریسه ترا هوا و تهیه آب بفکر هات رسیده سپس باید سر خود را خوارانده و در صدد پیدا کردن نمونه های دیگری بر آئیم. جنگ ۱۸-۱۹۱۴ ما را بفکر نظارت عمومی در رشته های دیگر انداخت. در فاصله دو جنگ پیشنهاد های زیادی برای توسعه نظارت عمومی در اداره صنایع شد. در این جنگ ما وضع نظارت عمومی را دیده ایم که بازرگانی خارجی و صنعت غذایی و بازرگی بتوسط عامه نظارت میشود. و مشکل است هرگونه فعالیت های صنعتی یافت که در تحت آنچنان شرایطی ادامه داشته باشد که بتوان آنرا بمنزله یک کار و پیشه خصوصی تلقی کرد. بدین طریق نقشه هائی

would have seemed not only outrageous and revolutionary but also impracticable and unworkable are now commonplaces of discussion and familiar matters of experience. Some people think a neat solution for this country would be a fifty-fifty system, fifty per cent. of privately controlled enterprise and fifty per cent. of publicly controlled. It is not our business to argue about this now, but obviously new and different ideas about public control of industry are in the air.

From "The Listener"

که سابقاً نه تنها تعرض آمیز و انقلابی بلکه غیر قابل عمل و انجام نشدنی بنظر میامد اکنون از مسائلی است که همیشه مورد بحث قرار گرفته و موضوعات کاملاً آشنائی است بعقیده بعضی راه حل صحیح اینگونه امور در این کشور سیستم پنجاه پنجاه است یعنی پنجاه در صد امور بطور خصوصی نظارت شده و پنجاه در صد دیگر بتوسط عامه نظارت گردد. بهر حال این وظیفه ما نیست که فعلاً در این باره بحث کنیم. اما بطور واضح در باره نظارت عمومی افکار و عقاید جدید و گوناگونی در پیش است.

GREAT HOPES (Contd. from page 58)

which will prevent another large war for a considerable period of time. Much may be done to solve the problem of private imperialism and the problem of small independent nations. There is every reason to expect that the settlement will do justice to Asia by removing all outside control except possibly such control by an international authority as ought to exist everywhere.

These hopes I believe to be not Utopian, and, if realised, they will be the beginning of a new system through which the peace may gradually become secure.

AHANG

امید عالی (بقیه از صفحه ۵۸)
خصوصی مال و مسئله کشورهای مستقل کوچک کارهای بسیار میتوان کرد. دلائل بسیار داریم که بموجب آن میتوان انتظار داشت که در این حل اختلاف با رفع نفوذ و دخالت خارجیها نسبت با آسیا هم با عدالت رفتار شود. مگر البته دخالتیکه از طرف قدرت حاکمه بین المللی است باید در همه جا وجود داشته باشد.

تصور میکنم که این امیدواریها که فوقاً شرح داده شد فقط خواب و خیال نباشد و اگر این امیدها عملی شود نظم نوینی آغاز میشود که بوسیله آن صلح تدریجاً استقرار خواهد یافت.

آهنگ