



Analyzing the sociological damage (Zemiology) of the automobile industry in Iran

Atefeh Ehsanizadeh¹, Mohammad Faraji²✉, Ali Hojjati Mashhoud³

Abstract

Field and Aims: In recent years, the automobile industry in Iran has been the main cause of many social harms and crimes and victims of people directly and indirectly, because two domestic automobile manufacturers have the support of the governing body and the harm caused by them disappears in the shadow of the government's support. Due to its economic and welfare attractions, it has inadvertently and intentionally blocked the way of any investigation into the damage of sociology in Iran. Zemiology or "damage sociology" is an emerging science that since 1990 seeks to discover victimization and unwritten crimes that governments cause by ignoring some physical damages.

Method: The present research was carried out with a descriptive and analytical method.

Findings and Conclusions: The findings in the present study showed; A large part of the factors of social damage caused by the automobile industry in Iran is due to the low quality of domestic automobile manufacturers' products, which has led to human and financial damages, the ever-increasing spread of poverty, the increasing production of disabled and inefficient people, and air pollution in the society. As a result, the automobile industry, due to the lack of development resulting from the lack of efficient management, creates a huge part of social and environmental damages, which cannot be prosecuted due to government support, and causes people in the community to suffer.

Keyword: Sociological Damage, Victimization, Zemiology, Automobile Industry.

*Citation (APA): Ehsanizadeh, A.; Faraji, M.; Hojjati Mashhoud, A. (2023). Analyzing the sociological damage (Zemiology) of the automobile industry in Iran. *Applied criminology research*, 1(1), 67-92.

https://qacr.ir/article_715549.html?lang=en

1. Master in criminal law and criminology, Faculty of Law, University of Science and Culture, Tehran, Iran. Email: Azar63ehsani@gmail.com
2. PhD candidate in criminal law and criminology, faculty of law and political science, Allameh Tabataba'i University, Tehran, Iran. (Author). Email: mohammadfaraji0244@gmail.com
3. Master in criminal law and criminology, Faculty of Law and Political Science, Allameh Tabataba'i University, Tehran, Iran. Email: alihojjati912@gmail.com

واکاوی آسیب اجتماعی‌شناسی (زمیولوژی) صنعت خودروسازی در ایران

عاطفه احسانی‌زاده^۱، محمد فرجی^۲✉، علی حجتی مشهود^۳

چکیده

زمینه و هدف: در سال‌های اخیر، صنعت خودروسازی در ایران عمده علت بسیاری از آسیب‌های اجتماعی و جرائم و بزه‌دیدگی افراد به‌طور مستقیم و غیرمستقیم بوده است؛ چراکه دو خودروساز داخلی از حمایت‌های نهاد حاکمیت برخوردارند و آسیب‌های ناشی از آن‌ها در سایه حمایت‌های دولت محو می‌شود و به علت جاذبه‌های اقتصادی و رفاهی که دارد، راه هرگونه تحقیقانه‌نگری را به‌صورت سهوی و عمدی در بُعد آسیب اجتماعی‌شناسی در ایران مسدود کرده است. زمیولوژی یا همان «آسیب اجتماعی‌شناسی» علم نوظهوری است که از سال ۱۹۹۰ میلادی به دنبال کشف بزه‌دیدگی و جرائم نانوشته‌ای است که دولت‌ها با ندیدگرفتن برخی آسیب‌های فیزیکی مسبب آن می‌شوند.

روش: پژوهش حاضر با روش توصیفی و تحلیلی انجام شده است.

یافته‌ها و نتایج: یافته‌ها در پژوهش حاضر نشان داد بخش بزرگی از عوامل آسیب اجتماعی توسط صنعت خودروسازی در ایران به علت کیفیت پایین تولیدات خودروسازان داخلی به وجود آمده است که منجر به آسیب‌های جانی و مالی و گسترش روزافزون فقر و تولید فزاینده افراد معلول و ناکارآمد و آلودگی هوا در جامعه شده است. در نتیجه، صنعت خودروسازی به علت توسعه‌نیافتگی حاصل از عدم مدیریت کارآمد، بخش عظیمی از آسیب‌های اجتماعی و زیست‌محیطی را ایجاد می‌کند که به علت حمایت‌های دولتی قابلیت پیگرد ندارد و افراد اجتماع را دچار بزه‌دیدگی می‌نماید.

کلیدواژه‌ها: آسیب اجتماعی‌شناسی، بزه‌دیدگی، زمیولوژی، صنعت خودرو.

* استناددهی (APA): احسانی‌زاده، عاطفه؛ فرجی، محمد؛ حجتی مشهود، علی. (۱۴۰۲). واکاوی آسیب اجتماعی‌شناسی

(زمیولوژی) صنعت خودروسازی در ایران. پژوهش‌های جرم‌شناسی کاربردی، ۱(۱)، ۶۷-۹۲.

https://qacr.ir/article_715549.html

۱. کارشناسی ارشد حقوق جزا و جرم‌شناسی دانشکده حقوق دانشگاه علم و فرهنگ، تهران، ایران.

رایانامه: Azar63ehsani@gmail.com

۲. دانشجوی دکتری حقوق جزا و جرم‌شناسی دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه علامه طباطبائی، تهران، ایران.

(نویسنده مسئول). رایانامه: mohammadfaraji0244@gmail.com

۳. کارشناسی ارشد حقوق جزا و جرم‌شناسی دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه علامه طباطبائی، تهران، ایران.

رایانامه: alihojjati912@gmail.com

مقدمه

علم آسیب اجتماعی‌شناسی^۱ به نسبت سایر علوم جنایی و مخصوصاً جرم‌شناسی رادیکال از قدمت کوتاه‌تری برخوردار است و سابقه‌ای طولانی را نمی‌توان برای آن تصور کرد. شروع به کار این رشته مطالعاتی را می‌توان به سال ۱۹۹۰ میلادی با اجلاس‌هایی که در اروپا برگزار می‌شد، دانست. این نوع از آسیب‌شناسی به دنبال یافتن جرائم و بزه‌دیدگی‌هایی همچون «انواع آسیب‌های مربوط به محیط کار ناشی از آلودگی هوا، آسیب‌های مالی ناشی از سیاست‌های نابرابر ساز اقتصادی دولت و آسیب‌های روانی و فرهنگی و...» در جامعه می‌باشد که دولت‌ها به طور مستقیم و غیرمستقیم مسبب آن هستند (غلامی، ۱۳۹۹: ۱). به تعبیری دیگر، می‌توان اذعان داشت هدف از پرداختن به علم آسیب اجتماعی‌شناسی، تشخیص درست نقطه ظهور جرائم و بزه‌دیدگی به‌عنوان یک زوج جنایی می‌باشد؛ زیرا یافتن علت جرم اولین گام در راستای هم‌سازگاری و چاره‌جویی جهت پیشگیری از بزه‌دیدگی افراد جامعه است، موضوعی که به فرآیند پیشگیری از وقوع جرم کمک می‌کند (استانکو^۲، ۲۰۱۳).

پژوهش حاضر به دنبال شناسایی یکی از آسیب‌های اجتماعی که متأسفانه، دولت به‌طور مستقیم و یا غیرمستقیم مسبب آن می‌باشد در خصوص صنعت خودروسازی در ایران، موضوع را مورد تحلیل و بررسی قرار داده است؛ چراکه صنعت خودروسازی در جهان با حمایت دولت‌ها تأثیر مهمی در جوامع بشری ایجاد کرده است. این صنعت با سابقه نه‌چندان طولانی، پیامدهای درازآهنگی را بر جامعه انسانی در سطح جهانی بر جای گذاشته است. در ایران نیز این موضوع مستثنی نبوده و تاکنون آسیب‌های جبران‌ناپذیری را به علت ضعف عملکرد خودروسازان داخلی در ایمن‌سازی خودروهای تولیدی و عدم پیگرد قانونی توسط بزه‌دیدگان به دلیل حمایت‌های قانونی دولت و عدم جرم‌انگاری آسیب‌های وارده توسط خودروسازان داخلی و نبود ضمانت اجرای کافی در این امر، به افراد در جامعه تحمیل نموده است.

فلذا، به‌عنوان پژوهشی جدید از حیث محتوا و اینکه سایر کارهای پژوهشی به چنین موضوعی به لحاظ قرارگرفتن در مقابل نهادهای حاکمیتی نپرداخته‌اند و بدین نحو، مستقیماً عملکرد دولت را در قبال صنعت خودروسازی مورد نقد قرار نداده‌اند، پژوهش حاضر حائز

۱. زمیولوژی یا همان آسیب اجتماعی‌شناسی از شاخه‌های جرم‌شناسی رادیکال می‌باشد که در سده بیست‌ویکم به دنبال نارسایی‌های حقوق کیفری از باب تشخیص منشأ جرم و پیشگیری از آن و عدم توفیق جرم‌شناسی در مهار و کنترل جرم در پیکره اجتماع می‌باشد؛ با این ویژگی که در این مقطع، هدف اصلی، کشف رابطه علی و معلولی منشأ جرائم و بزه‌دیدگی افراد با حمایت‌ها و عدم حمایت‌های دولتی نسبت به برخی از مسائل مهم جامعه‌ی می‌باشد (شمس ناری و شهریاری، ۱۳۹۴: ۳۹۹).

2. Stanko

نوآوری می‌باشد و آسیب اجتماعی‌شناسی حاصل از صنعت خودروسازان داخلی هدف پژوهش است. اهمیت این موضوع بدین علت است که طبق باور نگارنده، بسیاری از مشکلات اجتماعی و فرهنگی به‌نوعی با صنعت خودروسازی در ارتباط بوده است. فلذا، این موضوع مستند به سخن جامعه‌شناسان در ارتباط با آسیب‌های اجتماعی است. ضرورت این پژوهش به آنجا بازمی‌گردد که جامعه ایرانی در قرن ۲۱ با معضله‌های اقتصادی و اجتماعی فراوانی روبرو شده است که بخش بزرگی از آن با صنعت خودروسازی داخلی در ارتباط می‌باشد. کشتار روزانه جاده‌ای به لحاظ ضعف ایمنی در خودروهای تولید داخل، ظهور قشر معلول و ناتوان و ناکارآمد در جامعه و پیامدهای سیاسی این ضرورت را در نگاه پژوهشگران ژرف‌تر کرده است.

پیشینه پژوهش و مبانی نظری

پیشینه پژوهش

از لحاظ پیشینه، در باب زمیولوژی با آثار کمتری مواجه می‌شویم و تألیف در این خصوص بسیار نادر است و تنها پژوهش‌های کلی همچون «ماهیت جرم‌شناختی رفتارهای منتهی به مخاطرات در مکتب نوظهور زمیولوژی» نوشته محمد ابراهیم شمس ناتری و بهمن شهریاری در سال ۱۳۹۴ را می‌توان در زمینه زمیولوژی مثال زد و باید اذعان داشت در خصوص زمیولوژی صنعت خودروسازی ایران به‌هیچ‌وجه اثری یافت نمی‌شود که از این حیث این اثر نو بوده و این مؤلفه وجه مبرز پژوهش حاضر می‌باشد. اثری دیگر تحت عنوان «بررسی تأثیر آلودگی صوتی ناشی از ترافیک بر سلامت عمومی و روانی شهروندان یزد» نوشته الهام ویسی و همکاران، در خصوص تبعات سلامت روانی جامعه و ارتباط آن با خودرو و ترافیک حاصل از آن می‌باشد که در سال ۱۳۸۶ به چاپ رسیده است که فقط به‌صورت آماری تحلیلی به آسیب‌های روانی حاصل از ترافیک پرداخته است و به‌هیچ‌وجه از بُعد جرم‌شناسی و آسیب اجتماعی‌شناسی به موضوع نپرداخته است.

پژوهش دیگری به نام «بررسی صنعت خودروسازی ایران» نوشته گروه تحقیقات اقتصادی بانک خاورمیانه در سال ۱۳۹۴ می‌باشد که تنها به نقش مدیران ناکارآمد و همچنین، مافیای موجود در صنعت خودرو پرداخته و علت به‌صرفه‌نبودن و شکست پروژه‌های خودروسازی را به این عوامل گره زده است؛ بدین جهت، هیچ‌یک از دو اثر فوق که نزدیک‌ترین آثار با اثر موجود هستند، با موضوع و عنوان اثر حاضر همخوانی نداشته و این اثر در نوع خود بدیع و نو می‌باشد.

مبانی نظری

۱. نظریه جامعه مخاطره‌آمیز

امروزه، صنعت خودروسازی موجب مدرنیته در دنیا شده است. ظهور غول‌های خودروسازی همچون جنرال موتور، تویوتا، فورد، فولکس واگن، هوندا، سیتروئن و پژو، روایت‌گر تصویری نوین از صنعت خودرو در جهان کنونی هستند. این رویه در ایران که در قبل از انقلاب آغاز شده بود، بعد از انقلاب توسعه فراوانی را به خود دید؛ چنانکه در سال ۲۰۱۵، ایران رتبه شانزدهم بزرگترین خودروسازان جهان را (از لحاظ تعداد تولید خودرو) به خود اختصاص داد. این در حالی بود که شرکت‌های خودروساز مهم ایتالیایی در رتبه بیستم قرار داشتند. این رویه در سال‌های بعد، ایران را به رتبه چهاردهم جهانی رسانید و این در حالی بود که خودروساز ایرانی فقط تعداد تولید خود را بالا برده بود و به کیفیت و ایمنی و محیط‌زیست توجهی نداشت؛ به طوری که ماحصل تولید خودروسازان داخلی، آلودگی هوا و تخریب محیط‌زیست و آسیب‌های جانی و مالی دیگر بود. بنا بر آمارهای موجود در نیمه اول سال ۱۳۹۵، خودروسازان داخلی بیش از یک میلیون خودرو تولید کرده‌اند که نسبت به سال‌های قبل افزایش ۳۸ درصدی را نشان می‌دهد (باشگاه خبرنگاران جوان، ۱۳۹۵). این اعداد و ارقام حاکی از تولید بی‌رویه خودرو در ایران (فاقد ایمنی و کیفیت) در دهه ۹۰ و ۱۴۰۰ است. شاید بتوان گفت صنعت خودروسازی در ایران به لحاظ تولید به اقتصاد کشور کمک شایانی کرده است، اما پیامد و لطمات جبران‌ناپذیری را در جامعه ایرانی برجای گذاشته است؛ لطماتی که می‌توان از زوایای گوناگون آن را مورد بررسی قرار داد.

اولریش بک^۱، اندیشمندی آلمانی و از نظریه‌پردازان اجتماعی مدرنیته می‌باشد. وی در اولین کتاب خود با نام «جامعه مخاطره‌آمیز» در خصوص آثار مدرنیته بر سطح جامعه و محیط‌زیست، معتقد است مخاطره در جامعه محصول مستقیم مدرن شدن است و مدرنیته تعداد کثیری از مشکلات را به وجود می‌آورد که نتیجه آن بر نهادهای اجتماعی و محیط‌زیست بازتابی می‌شود و به فرایند خودارزیابی وادار می‌شوند (احمدی و دهقانی، ۱۳۹۴: ۱۰۱).

یکی از مهم‌ترین مفاهیمی که بک ارائه می‌دهد، پندارهایی است درباره «جامعه و مخاطره» و از این حیث، جامعه مخاطره‌آمیز را به دو قسم «ظهور مدرنیته اول و سپس، مدرنیته دوم» تفکیک نموده است و از این حیث، دهه ۱۹۷۰ را دوره ظهور مدرنیته دوم که با گسترش

1. Ulrich Beck

صنعت خودروسازی در جهان روبرو می‌باشد، می‌داند. اولریش بک نظریه خودش را در این خصوص، با سه ویژگی شرح می‌دهد و جامعه مخاطره‌آمیز را دستخوش سه مؤلفه می‌داند:

اول: توزیع مجدد ثروت را از مهم‌ترین عوامل پیشگیری آسیب‌های اجتماعی می‌داند، چرا که از نظر وی، در جامعه مخاطره‌آمیز دعوا نه بر سر تقسیم ثروت، بلکه مسئله توزیع امور منفی و مخاطره است و تا زمانی که سرمایه و ثروت در جای صحیح خودش خرج نشود، به آسیب‌های اجتماعی منتهی می‌شود؛ همچنان‌که اکنون دولت بیشترین سرمایه و بودجه را به صنعت خودروسازی در ایران اختصاص داده است، صنعتی که کمترین بازخورد اقتصادی را دارد و بیشترین آسیب‌ها را به اجتماع تحمیل می‌نماید (بک و اسنایدر^۱، ۲۰۱۰: ۷۴).

دوم: فردیت‌یابی می‌باشد که از نظر بک، فردگرایی به ساختار مدرنیته دوم تبدیل شده است؛ چرا که از قرن ۱۷ به بعد، نهادها و ساختارهای جامعه برای آزادی و استقلال فرد معیارهای ویژه‌ای را جهت حفظ کرامت انسانی اختصاص داده‌اند، ولی آنچه زیر سؤال رفته است، عدم اجرای این مؤلفه به‌عنوان یک اصل می‌باشد و افراد نمی‌توانند بدون حمایت‌های واقعی دولت‌ها زندگی خود را بسازند. فلذا، از این حیث با آزادی از بند ساختارها، به‌تنهایی نمی‌توان جامعه را از مخاطره نجات داد (آلسوتاری^۲، ۲۰۰۴: ۱۰۲).

سوم: استانداردزدایی از کار که یکی از مهم‌ترین عوامل محیطی در ایجاد آسیب‌های اجتماعی می‌باشد و تحولات گوناگون، قطعیت جامعه‌ی صنعتی سنتی را زیر سؤال برده است؛ از جمله این موارد، شکل و محتوای کار و شغل است. اگر در جامعه صنعتی، شغل و کار برای زندگی به‌صورت خطی (یعنی به‌صورت مشخص از استخدام تا بازنشستگی) بود، در جامعه مخاطره‌آمیز، حالتی غیرخطی و پیش‌بینی‌ناپذیر به خود می‌گیرد (قاسمی، ۱۳۸۸: ۳۸). اگر در آن جامعه، شغل هر کس معین می‌کرد که نظام زندگی‌اش چگونه باشد، امروزه عوامل شکل‌دهنده به نظم و نظام زندگی انسان‌ها، متنوع شده و در زمان‌بندی مشاغل هم تغییرات مهمی رخ داده است. فلذا، این موضوع نیز یکی از آسیب‌هایی می‌باشد که صنعت خودروسازی در ایران ایجاد نموده است و هرساله تعداد زیادی از کارگران به علت ماشینی‌شدن خطوط تولید خودروسازها بیکار می‌شوند و آینده مبهمی را به دنبال دارند.

با این حال، از نظر اولریش بک، آسیب‌هایی که مدرنیته و صنعتی‌شدن به جامعه وارد می‌کند، در سطح کلان می‌باشد و از این موضوع آسیب‌ها و مخاطراتی که صنعت خودروسازی به جامعه وارد می‌کند، مستثنی نمی‌باشد؛ چراکه صنعت خودرو با محصولات بی‌کیفیتی که

1. Beck & Sznaider
2. Alasutari

عرضه می‌نماید، مستقیماً به محیط‌زیست و سلامت جان انسان‌ها آسیب وارد می‌کند که محصول مدرنیته و حمایت‌های دولت می‌باشد.

۲. نظریه پیوند (کنترل) اجتماعی

یکی دیگر از مواردی که می‌تواند به‌طور غیرمستقیم با صنعت خودروسازی و آسیب‌های ناشی از آن در ارتباط باشد، این است که بپذیریم انحراف و جرم معلول شکست یا ضعف پیوندهای خانوادگی - اجتماعی فرد با سایرین است. اگرچه همه افراد به‌صورت بالقوه قانون‌گریزاند، اما چون نمی‌خواهند لطمه‌ای به پیوند و روابطشان با خانواده، اطرافیان و سایر اشخاصی که در محیط‌های گوناگون با آن‌ها در ارتباط‌اند، وارد شود، از کج‌روی و اعمال خلاف قانون خودداری می‌ورزند؛ ولی در فقدان یا عدم توجه به چنین پیوندهایی، خود را در ارتکاب عمل مجرمانه آزاد می‌بینند. بنابراین، مرگ‌ومیرهای ناشی از کیفیت نامطلوب محصولات خودروسازهای داخلی باعث می‌شود تا افراد در سوگ و فقدان عزیزانشان در خانواده با رفتاری پرخاشگرانه و اعتراضی در جامعه حاضر شوند و به دلیل ناراحتی‌های ناشی از فقدان عزیزانشان موجب درگیری و بزهکاری با سایرین در جامعه می‌شود.

این نظریه که از جانب تراویس هیرشی^۱ در سال ۱۹۶۹ میلادی در ایالات متحده آمریکا و در کتاب معروف او، «علل بزهکاری» (هیرشی، ۱۹۶۹) بنیان نهاده شده و بر فرایند اجتماعی‌کردن افراد بیش از اعمال مجازات، برای برقرارکردن نظم جامعه و مقابله با بزهکاری تأکید دارد. هیرشی معتقد است گرفتاری زمانی واقع می‌شود که پیوند میان فرد و جامعه ضعیف باشد یا گسسته شود. او در کتاب پیوندهای اجتماعی نظریه کنترل اجتماعی، موضوع پیوندهای اجتماعی را مورد آزمون قرار داده است (هیرشی و گوتفردسون، ۱۹۸۰).

وی ابتدا، تعریف واژه بزهکاری را آورده و فرد بزهکار را شخصی می‌داند که از تقلیدات اجتماعی آزاد است و در واقع، به عقیده وی، بزه زمانی اتفاق می‌افتد که فرد نسبت به قید و بندهای اجتماعی کم‌اعتنا یا بی‌اعتنا باشد که در موضوع حاضر، یکی از عوامل این بی‌اعتنایی، غم از دست‌دادن نزدیکان خود به سبب تصادف ناشی از خودروهایی بی‌کیفیت داخلی می‌باشد که فرد را از پذیرش هر نوع قانونی به سبب اعتراض و پرخاشگری که در وجودش ایجاد شده است، ممتنع می‌سازد (هیرشی و گوتفردسون، ۱۹۸۰).

1. Travis Hirschi
2. Hirschi and Gottfredson

بنابراین، صنعت خودروسازی با تولید محصولات بی کیفیت می تواند به طور غیرمستقیم راه را برای بزهکاری افراد هموار سازد؛ چراکه آن دسته از افراد که به کج روی و بزهکاری روی می آورند، فاقد یکی از شاخص های فرهنگی فوق الذکر بوده و پیوند سستی با جامعه برقرار کرده اند؛ مگر آنان که جزء مجرمین اتفاقی باشند و به ندرت امکان دارد تحت شرایط خاص یا غیر عمد مرتکب جرم شوند.

۳. نظریه خرده فرهنگ

در سال های اخیر، گسترش مهاجرت های داخلی به دلیل مشاغلی که صنعت خودروسازی برای کارگران ایجاد نموده است، باعث تعارضات فرهنگی میان افرادی که در یک منطقه بومی ساکن هستند، شده است و مسئله ای تحت عنوان خرده فرهنگی به صورت یک مشکل اجتماعی اهمیت یافته است. این خرده فرهنگ ها باعث آسیب شدید اجتماعی و تبعات خاص فرهنگی مثل ناهنجاری های اجتماعی، عدم رعایت شئونات و عدم احترام به ارزش ها و متعاقباً، جرائم ریز و درشت می شود. شرکت های خودروسازی از جمله مهم ترین عامل انتقال خرده فرهنگ ها می باشند. شناخت این خرده فرهنگ ها به تبیین انحرافات کمک زیادی می کند. خرده فرهنگ ها وقتی در تعارض و تضاد با ارزش های جامعه باشند، آسیب بیشتری به جامعه می رسانند (نوریزدان و حسین زاده، ۱۳۹۰). برای فهم بهتر این موضوع در ابتدا، باید خرده فرهنگ را که معلول اصلی مهاجرت است، تعریف و تبیین کرد.

مبحث مهاجرت از روستا به شهر به دنبال به خدمت گرفتن نیروی کار جدید با تحلیل نیروی مؤثر کار روستایی و نابودی صنعت کشاورزی داغ تر می گردد؛ هرچند که به هیچ روی نباید به این دو مؤلفه، یعنی بدهکاری حاصل از ظهور خرده فرهنگ ها در داخل شهر و همچنین، تحلیل نیروی کار در روستاها بسنده کرد. نبود امکانات کافی در روستاها و تلاش برای به دست آوردن آینده مالی ایده آل یکی از عوامل مهاجرت روستاییان به مناطق شهرنشین است.

نظریه خرده فرهنگ، بزهکاری را از جرم متمایز دانسته و بر این باور است که این قبیل رفتارها از افرادی سر میزند که هنوز به سن قانونی نرسیده اند و در تعریف مفهوم «خرده فرهنگ» بیان می دارد به مجموعه بینش ها، ارزش ها و شیوه های رفتاری گروه کوچکی از یک جامعه اطلاق می شود که موجب تفاوت های فکری و رفتاری آنها با سایرین است. این خرده فرهنگ ها در مناطق معینی با تبهکاری رابطه مستقیم پیدا کرده اند. منکرات که به رفتارهای انحرافی از انتظارات رفتاری مشترک اطلاق می شود، در جامعه کنونی ما یکی از

مؤثرترین نتیجه خرده‌فرهنگ‌هاست. خرده‌فرهنگ‌ها که خود انواع مختلف دارد، باعث شکاف در تمایلات ذهنی، سبک زندگی و ایجاد تغییر در تصویر ظاهر، طرز حرکت و زبان می‌شود و همگی این عوامل به دلیل تحولاتی است که در سایه مهاجرت و حاشیه‌نشینی به وجود آمده است.

این رویه در شهرهای صنعتی روندی فزاینده به خود می‌گیرد. حضور صنایع بزرگ در کلان‌شهرهایی مثل تهران، اراک و تبریز، جاذبه کافی را برای جذب نیروی کار فراهم می‌آورد. شغل فصلی روستاییان و دامداران نیز مزید بر علت شده و موجبات تحرک و جابجایی‌های عظیم مهاجران از روستا به شهر را فراهم می‌آورد. اسکان این حجم کارگر در شهرهای بزرگ علاوه بر رشد قیمت مسکن و اجاره‌بها بنا بر اصل اقتصادی عرضه و تقاضا باعث تشدید حاشیه‌نشینی نیز می‌گردد. عمده تخلقات و جرم‌هایی که در کلان‌شهرها اتفاق می‌افتد، حاصل حاشیه‌نشینی و همچنین، برخورد خرده‌فرهنگ با فرهنگ غالب است (صارمی، ۱۳۷۷: ۸-۱۳). رابطه حاشیه‌نشینی و خرده‌فرهنگ به نظر نگارنده، رابطه‌ای دوسویه است؛ زیرا که عموماً، جمعیت حاشیه‌نشین‌ها را گروه‌ها و یا افرادی تشکیل می‌دهند که از روستاهای مختلف به هر دلیلی به شهرها هجوم آورده‌اند. در تعریف حاشیه‌نشینی آمده است (حاشیه‌نشینان کسانی هستند که در شهر سکونت دارند، ولی بنا بر دلایلی نتوانستند جذب نظام اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی شهر شوند) (عابدینی درکوش، ۱۳۶۴: ۱۳۷). ظهور زاغه‌ها ارتباط مهمی با صنعت دارد و عمده جرم‌هایی مانند قتل، سرقت، خریدوفروش مشروبات الکلی و مواد مخدر عموماً، در میان حاشیه‌نشین‌ها رواج دارد (هادیان و هادیان، ۱۳۹۶).

۴. نظریه تعارض فرهنگی

یکی دیگر از آثار مخرب آسیب‌های فرهنگی ناشی از مهاجرت در خصوص جذب نیروی کار در صنعت خودروسازی، ایجاد تعارض فرهنگی در بین جامعه است. یکی از اندیشمندان جرم‌شناسی به نام تورستن سلین^۱ بر این باور است که جرم نتیجه‌ی برخورد فرهنگ‌ها و ناشی از تعارض موجود بین آنها است؛ یعنی «تضاد موجود بین قوانین یک کشور و هنجارهای رفتاری خاص یک گروه قومی یا نژادی» (کسن، ۱۳۹۴: ۹۵). هنگامی که صنعت خودروسازی با استخدام کارگران و ایجاد حاشیه‌نشینی و زاغه‌نشینی تعارض فرهنگ‌ها را به وجود آورد، اطاعت از هنجارهای خرده‌فرهنگی می‌تواند به‌عنوان عملکرد مجرمانه خود را نشان دهند. این نوع از تعارض‌ها، فرهنگ‌های موازی را به وجود می‌آورند که باعث ایجاد دو گروه از

1. Thorsten Celine

هنجارهای متناقض و مغایر هم می‌شوند که در نهایت، آشفتگی و تشویش آنان می‌تواند افراد را وادار کند که دست به ارتکاب جرائم بزنند.

موضوع اصلی این واقعیت است که خودروساز نمی‌تواند حمایت لازم را از کارگران خود به لحاظ تأمین مسکن در محلی مناسب داشته باشد و حقوق پرداختی به این افراد نیز آنقدر ناچیز است که برای آنها به لحاظ گرانی مسکن مقدور نیست در مکان مناسبی از شهر اقدام به تهیه مسکن نمایند و به‌اجبار در حاشیه شهرها که قیمت اجاره مسکن کمتر می‌باشد، ساکن می‌شوند و همین امر در نگاه کلان به آن، تعارض فرهنگی را ایجاد می‌کند که ماحصل چندین گروه اجتماعی می‌باشد؛ چراکه تعارض فرهنگی در یک جامعه پیچیده ناشی می‌شود از متغیرهایی که افراد به آنها تعلق دارند، همچون «خانواده، همسالان، شغل و مذهب». تضاد هنجارها زمانی است که قواعد واگرایی رفتار کم‌وبیش موقعیت خاص زندگی را مدیریت و هدایت می‌کنند که در آن شخص خود را می‌یابد. مطابق با دیدگاه سلین، تضاد فرهنگی زمانی رخ می‌دهد که قواعد بیان‌شده در قانون جنایی با هنجارهای رفتاری یک گروه خاص برخورد پیدا می‌کنند (سیگل، ۱۳۸۶: ۲۱۳).

بنابراین، سلین مهاجرت را عامل بروز و بسط بسیاری از بزه‌کاری‌ها می‌داند و چنین می‌گوید: «قوانین بر پایه فرهنگ کلی هر جامعه نگاشته می‌شود و دربردارنده هنجارها و ارزش‌های اساسی و عمده جوامع بوده و نوع و میزان واکنش به انحرافات و ضد ارزش‌ها را نیز بر اساس همین معیار تعیین می‌کند» و همین دیدگاه در خصوص وضعیت حاکم بر مهاجرت‌های بی‌حد و حصر در جذب نیروی کار توسط شرکت‌های خودروسازی قابل‌پذیرش می‌باشد؛ چراکه با مهاجرت گسترده و افسارگسیخته افراد بیگانه و نامأنوس با فرهنگ هر جامعه، به درون آن و به علت عدم آشنایی کافی با موازین و هنجارهای جامعه مقصد، تعارض فرهنگی عمیقی میان آنان و جامعه مزبور ایجاد می‌شود؛ به‌ویژه که مهاجران طی این فرایند، کنترل سنتی خانواده و آشنایان خود را نیز بر اعمال روزمره‌شان از دست می‌دهند. لذا، ما اکنون با تعارضات فرهنگی بسیاری در جامعه از این حیث مواجهیم و دولت به دلیل حمایتی که از صنعت خودروسازی در کشور دارد، به این قبیل آسیب‌ها توجهی ندارد.

یافته‌ها

۱. آسیب‌های صنعت خودروسازی در ایران

طبق آمارهای رسمی از وزارت صنعت و معدن، صنعت خودروسازی در ایران، ۵۰۰ هزار نفر را به صورت مستقیم مشغول به کار نموده است و این حجم از اشتغال برای دولت جاذبه‌های فراوانی را ایجاد کرده است. اگر به این آمار شغل‌های غیرمستقیم را نیز اضافه کنیم، شاهد رقم قابل توجهی خواهیم بود؛ اما اگر به صورت بی طرفانه در مورد محاسن و معایب صنعت خودرو به قضاوت بنشینیم، خواهیم دید که علیرغم این آمار خیره‌کننده در خصوص ایجاد شغل، معایبی از جانب صنعت خودروسازی متوجه اجتماع است که نمی‌توان از آن‌ها غافل شد. به همین منظور، به تبیین و تعریف انواع آسیب حاصل از صنعت خودروسازی در ایران می‌پردازیم؛ چراکه از نظر اندیشمندانی همچون هلیارد^۱ و تامبس^۲، یک رویکرد آسیب اجتماعی باید شامل دسته‌های آسیب فیزیکی، مالی و اقتصادی، عاطفی و روان‌شناختی، فرهنگی باشد (غلامی، ۱۳۹۹: ۱۰).

۱-۱. آسیب فیزیکی

آسیب فیزیکی محسوس‌ترین آسیبی می‌باشد که می‌توان آن را شناسایی و ریشه‌یابی نمود و به لحاظ پیشگیری از بزه‌دیدگی افراد در اجتماع و پیشگیری از وقوع جرم، درصدد ایجاد راهکارهای ضد جرم بود. فلذا، صنعت خودروسازی در ایران نیز از ایجاد چنین آسیب‌هایی بر جامعه مدنی مستثنی نمی‌باشد و همچنان‌که برخی از اندیشمندان (دورلینگ، گوردون، هلیارد، پانتازیس، پمبرتون و تامبز^۳، ۲۰۰۸: ۴۲ - ۴۱) آسیب‌های فیزیکی را برشمردند، آلودگی هوا، بیماری‌های جسمی و روحی و تصادفات رانندگی ناشی از عدم کیفیت خودروهای تولید داخل و... از انواع آسیب‌های فیزیکی قابل احراز در صنعت خودروسازی ایران می‌باشد که در ادامه، به آن‌ها پرداخته شده است.

۲-۱. آلودگی هوا

ارتباط مستقیم بین ساخت خودروهای بی کیفیت توسط خودروساز داخلی با آلودگی هوا، رابطه‌ای اثبات شده می‌باشد؛ ولی متأسفانه، به دلیل حمایت‌هایی که دولت از صنعت خودروسازی انجام می‌دهد، این موضوع تاکنون به هیچ‌وجه قابل پیگرد قانونی توسط اشخاص

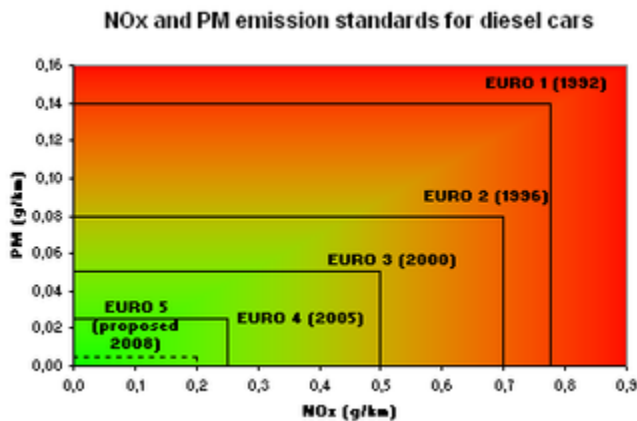
1. Helliyard

2. Tombs

3. Dorling, Gordon, Hillyard, Pantazis, Pemberton & Tombs

نبوده است و ضمانت اجرایی نیز برای آن از سوی قانون گذار به تصویب نرسیده است و فقط هرازگاهی پلیس راهور از پلاک گذاری برخی خودروهای داخلی که میزان آلاینده‌گی بالایی دارند، به طور مقطعی جلوگیری می‌کند و پس از کمی تبلیغات رسانه‌ای در خصوص اعمال مقررات، مجدد پلاک گذاری همان خودروها با تذکری به خودروساز ادامه می‌یابد و این می‌شود که همچنان خودروی نیشان آبی با ۴۰ سال قدمت و مصرف ۹ لیتر در ۱۰۰ کیلومتر در خیابان‌ها می‌تازد و هوای شهرها را آلوده می‌کند و این درحالی است که در سطح جهانی با گسترده‌تر شدن میزان ورود آلاینده‌ها به هوا، بسیاری از شرکت‌های خودروسازی سعی کرده‌اند تا خودروهایی تولید کنند که میزان آلاینده‌گی کمتری داشته باشند؛ چراکه سازمان بهداشت جهانی^۱ گزارش داد که تنها در سال ۲۰۱۲، هفت میلیون نفر، عمدتاً از آسیای جنوب شرقی، در اثر آلودگی هوا جان باختند که قاطبه آن ناشی از سوخت موتورهای خودروها و تقریباً، نیمی از آلودگی هوا ناشی از حمل و نقل جاده‌ای و فعالیت‌های صنعتی بوده است و این امر موجب از بین رفتن زیست‌گاه‌ها و سلامت جانوران و باعث از میان رفتن تنوع زیستی شده است (دیویس، فرانسیس و وایت^۲، ۲۰۱۴: ۱۵).

معمولاً، استانداردهای آلاینده‌گی با عنوان «یورو» شناخته می‌شوند که در نمودار زیر میزان آلاینده‌گی مجاز ترسیم شده است.



«یورو ۱»، «یورو ۲»، «یورو ۳»، «یورو ۴»، «یورو ۵» و «یورو ۶» از جمله استانداردهای آلاینده‌گی هستند که شرکت‌های مختلف خودروسازی با توجه به این استانداردها اقدام به تولید خودروی

1. World Health Organization.
2. Davies, Francis & Wyatt

خود می‌نمایند. متأسفانه، تولیدات خودروسازان ایرانی به دلیل حمایت‌های دولتی به وضوح از این استانداردها پیروی نمی‌کنند و یکی از مهم‌ترین عوامل آلودگی هوا را همین خودروهای غیراستاندارد تشکیل می‌دهند. البته، سطح استاندارد میزان آلاینده‌ها در کشور مشخص شده است و خودرویی که نتواند این حدود استاندارد را رعایت کند، مجوز ورود به خیابان‌ها را نداشته و جریمه خواهد شد؛ اما این جریمه را کسی به جز مالک خودرو نمی‌پردازد و همان‌طور که بیان شد، خودروهای تولیدشده همچنان توسط راهور پلاک‌گذاری می‌شوند و خودروساز همچنان به دلیل حمایت‌های وارده، به راه خودش ادامه می‌دهد.

۳-۱. بیماری‌های جسمی

یکی دیگر از آسیب‌های فیزیکی قابل‌اثباتی که صنعت خودروسازی عامل اصلی آن می‌باشد، ایجاد بیماری‌های جسمی و روحی می‌باشد که در ابتدا، برخی بر این باور بودند که عوامل آن محدود به عوامل طبیعی و یا زیستی می‌باشد و ریشه در نوع زندگی و ارتباط مردم با مکان‌های بیماری‌زا دارد و به شکل کلی تمامی بیمارها را محدود به محیط زندگی افراد می‌کردند؛ اما با پیشرفت علم، خیلی زود این باور آرام‌آرام رنگ باخت و علوم جدید پزشکی ثابت کرد که عوامل بیماری‌زا در تمام شئون زندگی بشر اعم از خوردوخوراک تا پوشاک و حمام نهفته است. این موضوع هم‌زمان با نگرانی‌های جهانی در مورد مهم‌ترین تهدید زیستی محیطی جهان، یعنی آلودگی هوا، بود (آلودگی هوا و سلامت، ۲۰۱۴)؛ چراکه عامل اصلی بیماری‌های جسمی و روحی، آلودگی هوا می‌باشد و عمده‌ترین ابزار آلودگی هوا، خودروهای با سوخت فسیلی بودند.

با این حال، در قرن ۲۱ عوامل بیماری‌زا گستره بزرگتری را به خود اختصاص داد، چنان‌که آلودگی هوا و ذرات معلق در آن به‌عنوان عاملی مهم و تأثیرگذار بر رشد بیماری‌های جسمی و روحی در قرن اخیر معرفی شد و صنایع بزرگ به‌عنوان عامل اصلی آلودگی هوا معرفی شدند. از این میان، صنعت خودروسازی بیشترین سهم را در این میان برعهده داشت به‌خاطرنداختن سلامت جانی و روانی جامعه به‌نوعی با ماهیت جرم‌شناسی و جرم‌انگاری در ارتباط بوده و این مسئله آغازگر راهی بود که در حقوق جزایی و کیفری جایی برای خود باز کرد تا جایی که در ایران، این موضوع از دهه ۷۰ به بعد، آرام‌آرام مورد توجه قرار گرفت و این مسئله در کلان‌شهرها بعد از آن که تعداد زیادی بیمار به علت بیماری‌های ریوی و قلبی در بیمارستان‌ها بستری شدند، توجه همگان را به خود جلب کرد (فلاحتی و همکاران، ۱۳۹۲).

به جهت اثبات این ادعا، باید اذعان داشت رشد شهرهای بزرگ و تشکیل کلونی های عظیم انسانی عامل مهم بر رشد صنعت خودرو بودند. تحقیقات اخیر نشان داده است که آلودگی هوا تا چه اندازه بر سلامت جسمی و روانی جامعه اثرگذار است. در جدول یافته های پژوهشی که بر اساس آزمایش های میدانی به دست آمده است، عوامل (تعداد خودرو و جمعیت شهرنشین) بیشترین تأثیر را بر آلودگی هوا دارد که منجر به رشد بیماری های جسمی و عصبی شده است. شرح این نتایج در جدول زیر به صورت دقیق و بر پایه آزمایش های میدانی ذکر شده است (همان).

	درصد اهمیت	میزان اهمیت نرمال شده
آلودگی هوا	۵۳٪	۱۳/۹٪
تعداد خودرو	۶۶٪	۱۷/۴٪
جمعیت شهرنشین	۳۷۷٪	۱۰۰٪
رشد اقتصادی	۱۹٪	۵٪

از نتایج جدول تخمین فوق پیداست که بیشترین تأثیر بر آلودگی هوا را در مرحله اول، جمعیت شهری و سپس، ماشین سواری و در نهایت، صنعت خودروسازی به خود اختصاص داده است و در یک نگاه کل گرا متوجه خواهیم شد که تأثیر جمعیت آلودگی در کلان شهرها در ارتباط با استفاده از وسایل نقلیه شخصی است.

۴-۱. بیماری های روحی

یکی از محققان ایرانی در پژوهشی تحت عنوان «بررسی آلودگی هوای شهر اصفهان و عوامل مؤثر بر آن»، به آلاینده های هوای شهر اصفهان پرداخته و وسایل نقلیه خودروی را یکی از سه رکن اساسی و آلودگی هوا برشمرده و خودروسازی را عاملی مهم در به خطر انداختن سلامت جامعه معرفی کرده است (بلوکی، ۱۳۹۵: ۴۱). اخیراً، علاوه بر سلامت جسمی، سلامت روانی به عنوان الگوی مهم در رشد همه جانبه یک جامعه مورد توجه قرار گرفته است که سهم صنعت خودروسازی در به خطر انداختن سلامت روانی جامعه نیز میزان قابل توجهی می باشد.

همچنان که قبلاً نیز بیان شد، با توجه به کیفیت پایین در تولید خودروهای داخلی، بیماری های روحی نیز از جمله آسیب های فیزیکی می باشد که صنعت خودروسازی داخلی موجب آن شده است. با توجه به آمارهای موجود، قابل تأمل است که بدانیم بیماری های ریوی با بیماری های قلبی و عروقی (ناشی از آلاینده های خودرویی) رابطه ناگسستنی دارد

(میرصفایی، ۱۳۹۸) و بر اساس جدیدترین یافته‌های پژوهشی، متوسط غلظت سالیانه CO₂ در ۶ شهر بزرگ ایران، یعنی تهران، مشهد، اصفهان، ارومیه، تبریز و شیراز، بیش از حد مجاز است و این موضوع باعث رشد بیماری‌های روحی ناشی از مرگ‌ومیرهای فراوانی که در ارتباط با بیماری‌های ریوی و قلبی-عروقی می‌باشد، شده است. چنان‌که طبق نتایج پژوهش‌های به‌عمل‌آمده، بیشترین آمار مرگ‌ومیر با ۸۹ درصد مربوط به تبریز و تهران است که میزان تردد خودرو و تعداد آن بیش از سایر شهرها است (گراوندی و همکاران، ۱۳۹۴).

اثرات روان‌شناختی مرگ والدین به فرزندان و یا مرگ همسر در خانواده یکی از سخت‌ترین و بدترین حوادثی است که می‌تواند در طول دوره کودکی هر فرد اتفاق بیفتد. اثرات این مرگ بی‌شک آینده کودک را تحت تأثیر قرار می‌دهد (بهداشت نیوز، ۱۳۹۶) و او را به احتمال به فردی رنجور، ناکارآمد و ناتوان در مواجهه با مشکلات مبدل خواهد کرد و حتی شالوده زندگی را از لحاظ عاطفی و احساسی ناشی از مرگ شوهر متلاشی نماید و تمام بنیادهای فکری، ایدئولوژیکی و اعتقادی فرد را دستخوش تحول و تغییر کند؛ به حدی که فرد را به سوی اعتیاد و روابط ناسالم و نامشروع سوق دهد و موجب طردشدن وی توسط جامعه و انزوای وی گردد.

۴-۱-۳-آلودگی صوتی

یکی دیگر از آسیب‌های فیزیکی مسلم ناشی از صنعت خودروسازی، آلودگی صوتی می‌باشد که از وفور تردد خودروها در سطح شهرها و به‌طورکلی، جامعه مدنی ایجاد می‌گردد. آلودگی صوتی از نظر روانشناسی عبارت است از صوتی که نامطلوب و ناخوشایند است و از نظر طول موج، مخلوطی از صوت‌های مختلف می‌باشد که شدت و حدت آن بسته به نوع تولیدکننده صدا دارد (پورانصاری، ۱۳۷۴: ۱۹۷).

برای اثبات این ادعا، باید اذعان داشت در تحقیقاتی که در سال ۱۹۸۹ در والنسیا اسپانیا انجام شد، ۵۹ درصد افراد بی‌خواب، آن دسته از افرادی بودند که به‌طور مشخص از صدای ترافیک خودروها رنج می‌بردند. یافته‌های آن پژوهش نشان داد که بی‌خوابی و مالیخولیایی حاصل از آلودگی صوتی ناشی از ترافیک خودروبی، آثار ویرانگری را بر روحیه افراد آزمایش‌شده بر جای گذاشته است و از لحاظ روانی، مقاومت آن‌ها را در برابر مشکلات و بیماری‌ها کاهش داده است (ویسی و همکاران، ۱۳۸۶: ۴۷).

دیگر نتایج حاصل نشان داد که صدای ترافیک حاصل از وسایل نقلیه باعث شده است که صدای محیط در دامنه فرکانسی ۲۵۰۰-۴۰۰۰ هرتز باشد و این حد از صدا از اندازه نرمال آن

بسیار بالاتر بوده و سلامتی اجتماعی ساکنین کلانشهرها را به خطر انداخته است. این شدت صدا باعث شده که کارگران (۹۸٪-۶۵٪) با کاهش سطح شنوایی مواجهه شوند. در نتیجه، آلودگی صوتی باعث شده بود (۹۱٪-۷٪) کارایی و بهره‌وری را در افراد کارگر کاهش دهد (امیدواری و همکاران، ۱۳۷۹: ۵۱) که به معنای ضربه‌زدن به تولید ملی و در نهایت، تولید ناخالص ملی بود و از جهتی، گروه مغازه‌داران در مکان‌های پرتراфик نیز از این قضیه متأثر بودند.

در نتیجه، پژوهشگران با لحاظ نمودن فاکتورهای ژنتیکی زمینه‌ای، با آمار حیرت‌آور و غریبی در خصوص اثر مخرب آلودگی صوتی ناشی از خودروها مواجه شدند؛ چراکه متوجه شدند تأثیر آلودگی صوتی خودروها بر روی افراد در معرض آن، مستقیماً منجر به افسردگی حاد می‌گردد که به جهت اثبات آن، آمایشی را به شرح جدول ذیل به لحاظ تأثیر صدای ترافیک بر افسردگی انجام داده‌اند (ویسی و همکاران، ۱۳۸۶: ۴۷).

زیـــر مقیاس	متغیر	مجموع مجذورات	درجه آزادی	میـــانگین مجذورات	f	ســـطح معنی‌داری
نمره کل	گروه‌ها	۱۱۱۲/۱۳۵	۳	۳۷۰/۷۱	۲/۵۶	-----
نمره کل	خطا	۲۷۹۸۷/۰۸۵	۱۹۳	۱۴۵/۰۱	-----	-----
نمره کل	کل	۳۰۲۱۱/۳۵۵	۱۹۹	-----	-----	-----

نتایج این نمودار نشان می‌دهد که افسردگی به‌عنوان یک بیماری روحی از نتایج طولانی‌مدت در معرض صدای ناهنجار بودن است. شیوه افسردگی در این جدول و ارتباط آن با صدای ترافیک ۶۱ درصد است. مأموران راهنمایی‌وراندگی از نظر عوارض اختلال در خواب، اختلال در گفت‌وگو، عصبانیت، سردرد، سرگیجه، ضعف عضلانی بالا، خستگی زودرس و سطح بالای تنش خانوادگی و در نهایت، افسردگی، نسبت به سایر گروه‌ها، درصد آسیب‌پذیری بیشتری دارند (همان).

۲. آسیب مالی و اقتصادی

آسیب دیگری که صنعت خودروسازی در ایران موجب توسعه جرائم و بزه‌دیدگی افراد به تبع آن شده است، آسیب اقتصادی و مالی می‌باشد که از عمده عوامل آن، نبود توازن و تعادل در اولویت سیاست‌های اقتصادی دولت، عملکرد سوء شرکت‌ها و تبعیض اقتصادی و... می‌باشد (غلامی، ۱۳۹۹: ۱۴). این مهم محقق نمی‌شود، مگر اینکه معنای جرم را از حالت سنتی خودش

خارج کنیم و با جدی گرفتن مسئولیت اخلاقی، درک عمیق‌تری را نسبت به مفهوم جرم و انحراف کسب کنیم (دورلینگ، گوردون، هیلارد، پانتازیس، پمپرتون و تامیز، ۲۰۰۸: ۴۱). تکوین این عنوان در ادامه، به آسیب‌های وارده از صنعت خودروسازی در ایران در حوزه اقتصادی و مالی پرداخته شده است.

۲-۱. عدم کیفیت خودرو داخلی

کیفیت پایین تولیدات خودروسازان در ایران چندین برابر تُرم جهانی است. این کیفیت پایین که از آن باید با عنوان بزرگترین چالش اقتصادی و مالی یاد کرد، حاصل چند مؤلفه است که در بستر زمان شکل گرفته است که می‌توان آنها را به «چالش‌های ناشی از عملکرد سوء مدیریت دولتی» که شامل ناکارآمدی و عدم کیفیت محصولات خودروسازان داخلی شده است و «چالش‌های کلان سیاسی» ناشی از تصمیم‌گیری‌های دولتی مبتنی بر منافع خاص، تفکیک نمود.

۲-۲. عملکرد سوء

عمده آسیب اقتصادی و مالی ناشی از صنعت خودروسازی در ایران به عملکرد سوء در این صنعت و مضافاً، به نوع مالکیت و نحوه مدیریت آن برمی‌گردد. متأسفانه هم‌اکنون، مدیریت دولتی این صنعت با انتصاب مدیران به‌جای تلاش برای بهره‌وری اعتلای کیفی بیشتر (محصولات)، به دنبال تلاش برای فروش خودروهای بیشتر ولو به قیمت جان انسان‌ها می‌باشند (گروه تحقیقات اقتصادی بانک خاورمیانه، ۱۳۹۴). تحمیل نیروی اضافی انسانی و البته، غیرمتخصص که ماهیانه و سالانه هزینه‌های هنگفتی را به بدنه تشکیلاتی خودروسازان تحمیل می‌کند، از دیگر معایبی است که گریبان خودروسازان داخلی را گرفته است. انتصاب مدیران ارشد و حتی مدیران میانی در ساختار سازمانی شرکت‌های بزرگ خودروسازی داخلی امری متداول بوده است. علاوه بر اینکه عمده سهام این شرکت‌ها متعلق به سازمان‌های دولتی و شبه‌دولتی بوده و به همین علت، این سازمان‌ها در انتخاب مدیران ارشد دخالت مستقیم دارند (همان).

۲-۳. چالش‌های کلان سیاسی

پس از بررسی مسئله سوءعملکرد، باید چالش‌های کلان سیاسی را به‌عنوان یکی از مؤلفه‌های آسیب‌های مالی و اقتصادی مورد تحلیل و بررسی قرار داد؛ چرا که برخی از تصمیم‌گیری‌های دولت مبتنی بر حصول منافع خاص نسبت به صنعت خودروسازی در ایران موجب ظهور برخی جرائم می‌گردد که به دلیل عدم جرم‌انگاری این قبیل رفتارها، در صورت بزه‌دیدگی افراد جامعه قابل پیگرد نمی‌باشد؛ به‌عنوان مثال، مصرف سوخت بالا در برخی خودروهای داخلی (همچون نیسان وانت) موجب شد مصرف سوخت در کشور، به لحاظ مشاغلی که این خودرو پرمصرف در جامعه به وجود آورده است، بسیار زیاد شود و از طرفی، به علت ارزانی قیمت سوخت در ایران و عرضه بالای آن برای تأمین سوخت چنین خودرویی، موجب قاچاق سوخت به کشورهای همسایه شد.

حال، دولت به‌جای اینکه خودروساز را ملزم به توقف تولید خودرو نیسان نماید و یا دستور تولید خودرو مشابه با مصرف کمتری بدهد، بهترین راه‌حل را افزایش قیمت سوخت و یارانه‌ای نمودن آن با حداقل میزان سوخت ماهانه نموده است. مشاهده می‌شود دولت ضمن اتخاذ سیاستی کلان، منفعتی خاص را در نظر گرفته است و به ظاهر قرار است با یارانه‌ای نمودن سوخت در کشور، به پیشگیری از قاچاق سوخت کمک نماید؛ ولی اتخاذ این سیاست کلان به‌جای اینکه قاچاق سوخت را کاهش دهد، به ایجاد جرائم دیگری همچون جعل کارت سوخت، سرقت کارت سوخت، فروش سوخت یارانه‌ای توسط شرکت‌های توزیع سوخت به‌صورت غیرمجاز و... دامن زده است و این درحالیست که اگر دولت اقدام به جلوگیری تولید خودروهای پرمصرف می‌نمود یا تولید و ساخت خودروهای برقی و هیبریدی را در دستور کار خودروسازان داخلی قرار می‌داد، چنین جرائمی ظهور نمی‌یافتند و مردم دچار چنین آسیب‌های فاقد ضمانت اجرا نمی‌شدند.

۲-۴. سوءهزینه بر شرکت‌های بیمه و خدمات درمانی

یکی دیگر از آسیب‌های مالی و اقتصادی که صنعت خودروسازی در ایران مسبب آن می‌باشد، تحمیل هزینه‌های درمانی و هزینه‌های بیمه‌ای می‌باشد که دولت ملزم است به دلیل تصادفات و حمایت از مصدومین پرداخت نماید. به‌نوعی، دولت از یک طرف، از صنعت خودروسازی بابت ساخت خودروهای ناایمن طرفداری می‌نماید و از طرفی، خودش را ملزم به حمایت مالی از آسیب‌دیدگان جاده‌ای می‌کند که یک تضاد را تشکیل می‌دهد. همچنین، عدم ایمنی خودروها داخلی، سازمان‌های بیمه‌کننده را نیز به زانو می‌کشد. سازمان‌هایی که وظایف آنها در

شرایط نسبتاً مناسب و توسعه پوشش همگانی با بهترین امکانات ممکن که امروزه مشاهده می‌شود، توسط صنعت خودرو زمین‌گیر شده است؛ موضوعی که باعث شده سازمان‌های بیمه‌گر هزینه‌های اضافی را برای بیمه از مشتریان خود طلب کنند؛ موضوعی که بخش عظیمی از آن معلول تولیدات صنعت خودروسازی در داخل است.

در تحلیل این موضوع، باید اذعان داشت طبق مستندات قانونی، این مسئله خلاف منافع ملی و توسعه کشور است. قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور بنابر ماده ۱۰۸ به منظور ارتقای امنیت و مقابله با جرائم و کنترل مرزها و کاهش تخلفات و حوادث رانندگی، دولت را موظف و مکلف نمود تا اقدامات و سازوکارهای لازم برای کاهش تخلفات و حوادث رانندگی را با تأکید بر تجهیز و تقویت پلیس راهنمایی و رانندگی، ارتقای کیفیت ایمنی وسایل نقلیه و... آماده نماید (قانون برنامه پنج‌ساله ششم توسعه اقتصادی، ماده ۱۰۸ بند الف). عدم توجه به این موارد و همچنین، منافع ملی و افزایش کشته‌ها در سال ۱۴۰۰ و ۱۴۰۱ و افزایش سرسام‌آور قیمت و تولیدات ایران خودرو که نسبت به مشابه خارجی خود هم از لحاظ کیفیت و استانداردهای جهانی و هم از لحاظ قیمت تفاوت زیادی دارد، باعث گردید تا یکی از بالاترین مقامات انتظامی و امنیتی کشور در سال ۱۴۰۱ در این مورد اظهارنظر کند؛ اظهارنظری که همگان را به شگفتی واداشت؛ اظهارات و انتقاداتی که نوک پیکان آن متوجه کیفیت پایین خودرو در ایران و تبعات ناشی از آن بود (عصر ایران، ۱۴۰۱).

۳. آسیب جنسیتی

یکی دیگر از انواع آسیب‌های اجتماعی‌شناسی، آسیب جنسیتی است که از موارد مورد بررسی در پژوهش حاضر نیز خارج نمی‌باشد و برخی از اندیشمندان در حوزه زیملوژی نیز از آن به‌عنوان یکی از انواع آسیب‌های بسیار مشکل‌زا یاد نموده‌اند که امکان تعیین علل خاص آن دشوار است (دیویس، فرانسیس و وایت، ۲۰۱۴: ۱۵). فلذا، اکثر کشته‌شدگان در تصادفات خودرویی، مردان می‌باشند که به لحاظ شغل و استفاده بیشتر از خودرو چه به‌عنوان راننده و چه به‌عنوان سرنشین، از بین رفته‌اند. تعداد کشته‌های تصادفات جاده‌ای در سال ۱۳۹۸ که عمدتاً، به علت کیفیت پایین خودروها و نداشتن استانداردهای لازم بود، ۱۶ هزار و ۹۴۷ نفر اعلام شد (جامعه خبری تحلیلی الف، ۱۳۹۸) که چندین برابر آمار کشته‌شدگان آبان ۹۵ بود. متغیر دیگری که در این سند فاش شده، درباره مرگ‌ومیرهای مردان اعلام شده است. سه‌چهارم افراد قربانی، مرد بودند. به عبارتی، ۷۸/۲ درصد از کشته‌های ناشی از حوادث

رانندگی را مردان تشکیل می‌دادند (همان). این آمار در سال ۹۹ و ۱۴۰۰ با رویه ثابت رو به افزایش رفت.

کشته شدن مردان در جامعه که عموماً اداره امور خانواده برعهده آنها می‌باشد، به عبارتی نابودی خانواده‌های بی‌سرپرست و فرزندان آنها را در پی خواهد داشت. اگر آمار معلولیت‌های ناشی از تصادفات جاده‌ای را به این رقم بیفزاییم، در مجموع با افراد بی‌سرپرست که در طی سالیان متمادی به این آمار اضافه شده‌اند، به عمق فاجعه پی خواهیم برد. این در حالیست صنعت خودروسازی در ایران، مستقیماً با ساختن خودروهای بی‌کیفیت و حمایتی که دولت در تولید این محصولات از خودروساز می‌نماید، به حجم وسیعی از این قربانیان جاده‌ای دامن می‌زند؛ اما به دلیل اینکه خودروساز مستقیماً از دولت حمایت می‌شود، هیچ‌گاه در قبال کشته‌شدگان در جاده‌ها که به علت نقص ایمنی خودروها باعث مرگ و میرهای جاده‌ای شده است، تحت پیگرد قضایی قرار نمی‌گیرد و افراد آسیب‌دیده و اولیای دم هیچ‌گاه نمی‌توانند مستقیماً از یک خودروساز به‌عنوان عامل اصلی کشته‌شدن متوفی خود طرح شکایت در محاکم قضایی ایران نمایند. با این حال، متأسفانه، این نوع آسیب‌ها اثر مستقیمی بر روی سلامت و اشتغال و مشارکت در زندگی اجتماعی و سیاسی افراد در جامعه دارد (کلی^۱، ۲۰۰۵: ۸).

لذا، اکنون صنعت خودروسازی در ایران تبدیل به مجرمی شده که سال‌هاست بدون هیچ بازخواستی همچنان در جاده‌ها حادثه آفریده و جان افراد بسیاری را می‌گیرد. برخی آمارها تعداد مصدومان جاده‌های سال ۱۳۹۸ را رقمی قریب به ۳۰۷ هزار نفر اعلام کرده‌اند (خبرگزاری تسنیم، ۱۳۹۸). اضافه‌کردن آمار دهه هفتاد و ۸۰ و سال‌های منتهی به دهه ۹۰ ما را به رقم نجومی در آمار مرگ و میر ناشی از تصادفات جاده‌ای می‌رساند. نداشتن سرپرست به دلیل مرگ جاده‌ای و یا وجود افراد معلول در خانواده علاوه بر صدمات اقتصادی، صدمات و لطمات شدید روحی را در پی دارد که در جای خودش در این پژوهش مورد بررسی قرار گرفته است؛ بنابراین، با توجه به مدارک و مستندات موجود در خصوص مرگ و میرهای حاصل از سوانح جاده‌ای، این امر بدیهی است که قشر قابل‌توجهی از جامعه درگیر این رویداد سالیانه باشند و تبعات آن در جامعه نیز به‌شدت احساس شود که این نوع از آسیب اجتماعی بسیار جدی و خانمان‌سوز می‌باشد؛ چرا که در جدیدترین آمار رسمی اعلام‌شده فقط در تهران، یک‌ونیم میلیون نفر از خدمت‌رسانی شهرداری تهران به‌عنوان افراد بی‌سرپرست و فاقد جا و

1. Kelly

مکان بهره‌مند هستند.^۱ به عبارتی، یک‌ونیم میلیون بی‌خانمان که هنوز تحقیقی در این مورد صورت نگرفته است تا تعداد خانواده‌های آسیب‌دیده از تصادفات جاده‌ای در آن معلوم گردد.

۴. آسیب فرهنگی

یکی دیگر از مؤلفه‌های آسیب اجتماعی‌شناسی، آسیب فرهنگی می‌باشد که این آسیب عوامل مختلفی را در برمی‌گیرد و عموماً، این آسیب به‌طور متفاوتی اثرگذاری بر روی گروه‌ها، دسته‌ها، جنس‌ها، اقوام، سطوح سنی و حتی مکان‌های جغرافیایی دارد (ون‌هام، ۱۳۹۲: ۹۹۸ - ۹۹۹). یکی از آسیب‌هایی که صنعت خودروسازی در ایران به جامعه وارد نموده است، آسیب فرهنگی می‌باشد که به انحاء مختلفی این نوع از آسیب به لحاظ حمایت‌هایی است که دولت از خودروسازان می‌نماید که در ادامه، به تفصیل به بیان آنها پرداخته شده است.

۴-۱. مهاجرت و حاشیه‌نشینی

یکی از آسیب‌های فرهنگی ناشی از صنعت خودروسازی، مسئله مهاجرت و حاشیه‌نشینی است که در جامعه‌شناسی نیز در قالب مکتب شیکاگو به آن پرداخته شده است؛ چرا که بر طبق نظر اندیشمندان مکتب شیکاگو، مهاجرت یکی از مسائل و مؤلفه‌هایی است که منجر به ظهور حاشیه‌نشینی و خرده‌فرهنگ و تقابل آن با فرهنگ غالب و در نهایت، منجر به شکل‌گیری جرم و مجرمیت می‌شود (فین^۲، ۱۹۹۵: ۸۰). اثرات مهاجرت و حاشیه‌نشینی بر آسیب‌های اجتماعی امری کاملاً اثبات شده می‌باشد.

مهاجرت عامل اصلی پیدایش حاشیه‌نشینی و اسکان غیررسمی است و حاشیه‌نشینی خود به‌عنوان یکی از مسائل اجتماعی، پیامدها و آثار متفاوتی در سطوح خرد و کلان در جامعه به‌جای می‌گذارد. یکی از مهم‌ترین حوزه‌های تأثیرگذار حاشیه‌نشینی، حوزه بسیار حساس آسیب‌های اجتماعی است. گسترش حاشیه‌نشینی در سطح خرد موجب ایجاد اختلال در امنیت روانی ساکنان شهرها و در سطح کلان موجب ایجاد انواع آسیب‌ها و ناهنجاری‌های اجتماعی می‌شود. حاشیه‌نشینان را در معنای عام شامل تمام کسانی می‌دانند که در محدوده اقتصادی شهر ساکن هستند، ولی جذب اقتصاد شهری نشده‌اند (علی‌اکبری، ۱۳۸۳: ۹۵).

صنعت خودروسازی به لحاظ نیاز مبرم به کارگر در خطوط مختلف تولید با فراخوانی در خصوص استخدام دارد، مدام افرادی که بیکار و فاقد سرمایه هستند را به سوی خودش

1. www.shahr.ir

2. Fine

می‌کشاند و چون این افراد از وضعیت مالی مناسبی برخوردار نیستند، به اجبار در حاشیه شهرها برای خود محلی را جهت اقامت تهیه می‌کنند و با حاشیه‌نشینی، مشکلات اجتماعی موجود در شهرها را تشدید می‌کنند. وجود حاشیه‌نشینان در مناطق حاشیه‌ای شهرها به لحاظ تقاضا برای استفاده از منابع آموزشی و پرورشی می‌تواند موجب افزایش فشار بر منابع موجود در این زمینه شود و یا اینکه سطح بی‌سوادی را افزایش دهد (رهنمایی و محمدپور، ۱۳۸۹: ۱۶۰). در مناطق حاشیه‌نشین، به دلایل ساختار فرهنگی و اجتماعی و اقتصادی هنوز سطح باروری زنان در مقایسه با سایر زنان شهری از میزان بالاتری برخوردار می‌باشد. لذا، برای حل مساله و رفع مشکلات موجود ناشی از اسکان کارگران شرکت‌های خودروسازی در ایران و کمک به کاهش آسیب‌های اجتماعی در سطوح خرد و کلان، می‌بایست با ساماندهی حاشیه‌نشینی و فراهم کردن امکانات مورد نیاز برای حاشیه‌نشینان و کم کردن فاصله و خلأ موجود بین آنها و شهرنشینان، اقدامات لازم را در این زمینه انجام داد و انجام این امور که از لوازم و مقدمات پیشگیری و کاهش میزان جرائم و آسیب‌های اجتماعی در این مناطق است، امکان‌پذیر نمی‌باشد مگر با تمهیداتی که دولت باید آنها را فراهم کند.

بحث و نتیجه‌گیری

آسیب اجتماعی شناسی (زمینولوژی) شاخه‌ای جدید از جرم‌شناسی می‌باشد که با نگاهی فراتر از دیدگاه‌های سنتی به منشأ جرم و بزه‌دیدگی افراد در جامعه می‌نگرد و برخلاف سایر دیدگاه‌ها که عمدتاً افراد و جامعه را مسبب ظهور جرائم می‌دانند، زمینولوژی به دنبال آثار حمایت‌های غلط دولت در خصوص سیاست‌های کلان و تبعات آسیب‌زای آن در جامعه مدنی می‌باشد که در پژوهش حاضر به‌طور خاص، آسیب اجتماعی شناسی صنعت خودروسازی در ایران مورد تحلیل و بررسی قرار گرفت.

باید اذعان نمود صنعت خودروسازی در جهان با تحولات گسترده خود در طی دو دهه گذشته، هر روز در قالب تکنولوژی جدید به ایجاد اشتغال، آرامش روزافزون، توسعه اقتصادی و رشد اقتصاد کشورهای پیشرفته در دنیا یاری رسانده است؛ اما این موضوع در صنعت خودروسازی ایران درست برعکس رویه بین‌المللی است و به جای رشد و توسعه اقتصادی و رفاه اجتماعی، چیزی جز فروپاشی اقتصادی و آسیب اجتماعی را در پی نداشته است که طبق یافته‌های پژوهش حاضر، بخش بزرگی از عوامل آسیب اجتماعی شناسی در ایران اسلامی را صنعت خودروسازی به وجود آورده است.

عمده علت این آسیب‌ها (که همگی ناشی از حمایت دولت می‌باشد)، کیفیت پایین محصولات خودروسازان داخلی در مسئله ایمنی و سوخت می‌باشد. این دو مؤلفه هر ساله هزینه‌های جانی و مالی گزافی را به جامعه ایرانی تحمیل می‌نماید و چالش‌های جدی را برای دولت ایجاد نموده است و به تبع آسیب‌های جانی و مالی که پیامد آن، گسترش روزافزون فقر و تولید فزاینده افراد معلول و ناکارآمد است، به امنیت ملی ضربه وارد نموده است که موجب خدشه‌دار شدن چهره سیاسی بین‌المللی جمهوری اسلامی ایران شده است.

این صنعت از لحاظ صدمات روحی و جسمی و مالی، بزرگ‌ترین تهدید سرمایه‌های اجتماعی بعد از جنگ تحمیلی است؛ به نحوی که تعداد سوانح جاده‌ای منجر به مرگ چندین برابر آمار جهانی و کشته‌های جنگ هشت‌ساله ایران می‌باشد. همچنین، صنعت خودروسازی به علت توسعه‌نیافتگی حاصل از عدم مدیریت کارآمد در هر سال، بخش عظیمی از سرمایه‌های اقتصادی را از بین می‌برد و به جای توسعه و تولید سرمایه فقط هدررفت منابع و نابودی بنیان‌های اقتصاد تک‌محصولی ایران بوده و این امر باعث عدم توجه کافی به سایر صناعت‌ها و ریزش و به اصطلاح فرونشست اقتصادی و توسعه‌نیافتگی در آنها شده است.

به همین علت، مسئله آسیب‌های اجتماعی بدیهی‌ترین و اولین نتیجه آن خواهد بود؛ موضوعی که فرهنگ، اقتصاد و سلامت روانی و جسمی جامعه شهری را متأثر از خود ساخته است و هنوز به درستی عواقب این آسیب‌ها معلوم نیست، چراکه صنعت خودروسازی ایران از لحاظ جمعیت کارگر در مقام اول قرار دارد؛ بنابراین، می‌تواند رابطه مستقیم با رشد حاشیه‌نشینی و نابودی نیروی کار کشاورزی و به تبع آن، عدم توسعه‌یافتگی کالاهای استراتژیک غذایی مثل گندم و مؤثر باشد. همچنین، با حمایتی که دولت از این صنعت دارد، نقش مهمی در زوال شرکت‌های کوچک و بزرگ داشته و همچنین، با جذب نیروی کار کشاورزی، جهت تأمین منابع انسانی خود، تولیدات روستا و دامداران را به ورطه نابودی کشانده است. با این توصیف، مسئله جرم و بزهکاری را نیز باید حادث‌شده از سلسله عوامل پسینی این صنعت بر عملکردهای اقتصادی و اجتماعی روستاها و شرکت‌ها دانست. بدین جهت، پرداختن به مسئله بررسی نقش نهادهای شبه‌دولتی در توسعه‌نیافتگی خودرو در ایران، پیشنهاد نهایی این مقاله برای آسیب‌شناسی هرچه بیشتر این صنعت در ایران است.

پیشنهادها

۱. ارتقای کیفیت خودروهای داخلی: خودروسازان داخلی باید بر بهبود کیفیت و ایمنی خودروها تمرکز کنند تا از بروز حوادث جاده‌ای و افزایش معلولیت‌های ناشی از آن جلوگیری شود. این امر می‌تواند با وضع مقررات سخت‌گیرانه‌تری از سوی دولت و افزایش رقابت در صنعت خودروسازی محقق شود.
۲. افزایش نظارت دولتی و کاهش حمایت‌های ناعادلانه: نظارت قوی‌تر و کاهش حمایت‌های بی‌قید و شرط دولت از خودروسازان ضروری است. دولت باید به جای حمایت بی‌چون و چرا از تولیدات بی‌کیفیت، بر روی توسعه‌ی استانداردهای ایمنی و زیست‌محیطی تمرکز کند.
۳. جرم‌انگاری آسیب‌های ناشی از صنعت خودرو: لازم است که آسیب‌های جانی و مالی ناشی از تولید خودروهای بی‌کیفیت جرم‌انگاری شده و خودروسازان به دلیل زیان‌های وارد شده به مردم، پاسخگو باشند. تدوین قوانینی که امکان پیگیری قضایی توسط بزه‌دیدگان را فراهم کند، ضروری است.
۴. افزایش آگاهی عمومی: ارتقای سطح آگاهی عمومی از آسیب‌های ناشی از صنعت خودرو، به‌خصوص در مورد ایمنی و محیط زیست، می‌تواند افراد را در انتخاب خودروهای باکیفیت‌تر یاری دهد و فشار بیشتری بر خودروسازان برای بهبود کیفیت اعمال کند.
۵. توسعه پژوهش‌های زیملوژی: با توجه به کمبود مطالعات در زمینه زیملوژی و آسیب‌های اجتماعی ناشی از صنعت خودروسازی، نیاز است که پژوهش‌های بیشتری در این زمینه انجام شود تا بتوان به عمق مشکلات پی برد و راهکارهای دقیق‌تری ارائه کرد.

منابع

احمدی، حبیب و دهقانی، رودابه. (۱۳۹۴). آراء و اندیشه‌های اولریش بک (نظریه‌پرداز جامعه مخاطره‌آمیز). *توسعه اجتماعی*، ۱۰(۳۸)، ۱۲۶ - ۱۰۱.

https://journals.scu.ac.ir/article_11946.html

امیدواری، منوچهر؛ نعمتیان، جواد؛ رفیقی، زهرا؛ چابک سوار، نادیا. (۱۳۷۹). بررسی آلودگی صوتی در صنایع ریسندگی و بافندگی کرمانشاه. *مجله دانشگاه علوم پزشکی کرمانشاه (به‌بود)*، ۸(۲۳)، ۵۶ - ۴۷.

<https://brieflands.com/articles/jkums-81507.pdf>

اویسی، الهام؛ اسماعیلی ساری، عباس؛ قاسم پوری، سیدمحمود؛ آزادفلاح، پرویز. (۱۳۸۶). بررسی تاثیر آلودگی صوتی ناشی از ترافیک بر سلامت عمومی و روانی شهروندان یزد. *محیط‌شناسی*، ۳۳(۴۳)، ۵۰ - ۴۱.

https://jes.ut.ac.ir/article_18808.html

بلوکی، میترا (۱۳۹۵). بررسی آلودگی هوا شهر اصفهان و عوامل تحلیلی تأثیرگذار بر آن، *پایان‌نامه کارشناسی ارشد*، گروه جغرافیا.

پورانصاری، محمدرضا. (۱۳۷۴). بررسی میزان آلودگی صدا ناشی از ترافیک در مسیر میدان راه‌آهن - میدان تجریش و اثرات آن بر مردم. [پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم تحقیقات تهران].

ستوده، هدایت‌الله. (۱۳۹۵). *آسیب‌شناسی اجتماعی*. انتشارات آن.

سیگل، لاری. (۱۳۸۶). *جرم‌شناسی*. ترجمه یاشار سیف‌الهی. معاونت آگاهی ناجا.

صارمی، نوذرامین. (۱۳۷۷). *خرده فرهنگ و جرم* (بررسی خرده فرهنگ‌های دستگیر شدگان منکراتی). *پایان‌نامه کارشناسی ارشد*، وزارت علوم و تحقیقات و فناوری - دانشگاه تربیت مدرس.

عابدینی درکوش، سعدی. (۱۳۶۴). *درآمدی بر اقتصاد شهری*. انتشارات جهاد دانشگاهی.

علی اکبری، اسماعیل. (۱۳۸۳). *توسعه شهری و آسیب‌های اجتماعی در ایران*. *مجله پژوهش‌های جغرافیایی*، ۳۶(۴۸)، ۶۹ - ۴۹.

<https://www.sid.ir/paper/5485/fa>

فلاحتی، علی؛ سهیلی، کیومرث؛ نظیفی، مینو؛ عباس‌پور، سحر. (۱۳۹۲). بررسی و مدل‌سازی اثر آلودگی هوا بر سلامت. با استفاده از شبکه عصبی مصنوعی. *اپیدمیولوژی ایران*، ۹(۲)، ۴۹ - ۳۹.

<https://irje.tums.ac.ir/article-1-5066-fa.html>

قاسمی، محمدعلی. (۱۳۸۸). *جامعه ریسک و اهمیت آن برای جامعه مخاطره‌آمیز*. *مطالعات راهبردی*، ۱۲(۴۵)، ۴۶ - ۲۷.

https://quarterly.risstudies.org/article_903.html

کسن، موریس. (۱۳۹۴). *اصول جرم‌شناسی*. مترجم میرروح‌الله صدیق. دادگستر.

-گراوندی، سحر؛ گودرزی، غلامرضا؛ سلمان زاده، شکراله؛ بیت مشعل، سیدحسینعلی؛ محمدی، محمدجواد؛ نعیم آبادی، ابوالفضل. (۱۳۹۴). برآورد تعداد موارد مرگ قلبی عروقی و مراجعات بیمارستانی به علت بیماری تنفسی ناشی از تماس با ذرات معلق کمتر از ۱۰ میکرون در شهر اهواز در سال‌های ۱۳۹۱-۱۳۸۹. *مجله دانشگاه علوم پزشکی رفسنجان*، ۱۴(۱۰)، ۸۶۴-۸۵۳.

<https://journal.rums.ac.ir/article-1-2659-fa.html>

-نوریزدان، احمدرضا؛ حسین‌زاده، افسانه. (۱۳۹۰). خرده‌فرهنگ‌های منحرف و نقش آن‌ها در آسیب‌های اجتماعی. *همایش هجوم خاموش جهاد دانشگاهی*، ۲.

<https://www.sid.ir/paper/811521/fa>

-هادیان، حامد؛ هادیان، مهدی. (۱۳۹۶). تأثیر حاشیه‌نشینی بر وقوع جرم در نظام حقوقی ایران. *کنفرانس ملی تحقیقات علمی جهان در مدیریت حسابداری و حقوق و علوم اجتماعی*، ۲.

<https://www.sid.ir/paper/897133/fa>

-ون‌هام، فرانسواز. (۱۳۹۲). *آسیب اجتماعی‌شناسی، رشته جدید، توسعه قلمرو جرم‌شناسی؟*. دایرةالمعارف علوم جنایی (مجموعه مقاله‌های تازه‌های علوم جنایی کتاب دوم). ترجمه سیدحسین حسینی و اقبال محمدی. چاپ نخست. نشر میزان.

- Alasuutari, P. (2004). *Social Theory and Human Reality*. Sage publications.

-Beck, U. & Sznaider, N. (2010). *Newcosmopolitanism in the social sciences*. Routledge.

Drive on!: a social history of 1-86207-698-7 the motor car. Granta books ISBN.

-Dorling, Danny; Gordon, Dave; Hillyard, Paddy; Pantazis, Christina; Pemberton, Simon & Tombs, Steve. (2008). *Criminal obsessions: Why harm matters more than crime*. 2nd edition. Kings College, London - Centre for Crime and Justice Studies.

-Fine, Gary Alan. (1995). *The Second Chicago School? The Postwar Development of American Sociology*. University of Chicago Press.

-Hirschi, Travis. (1967). *Delinquency research*. The Free Press.

-Hirschi, Travis. (1969). *Causes of delinquency*. University of California Press.

-Hirschi, Travis and Gottfredson, Michael. (1980). *Understanding crime*. Sage Publications.

-Kelly, Liz. (2005). How violence is constitutive of women's inequality and the implications for equalities work. *For the Equality and Diversity Forum Seminar*, London.

-Naughton, M. (2007). *Rethinking miscarriages of justice*. Palgrave Macmillan.

-Stanko, Elizabeth A. (2013). *The meaning of violence routledge*. 1st Edition. Routledge.