



This is an open access article under the CC by license.

Journal of Research in Public
Policy (JRPP),
Vol. 1, No. 1 (1), Fall 2025
Received date: 2025.10.15
Accept date: 2025.12.07
Article type: Original Research
PP: 73-95



پژوهشنامه سیاستگذاری عمومی
سال اول، شماره ۱ (۱)، پاییز ۱۴۰۴
تاریخ دریافت: ۱۴۰۴/۰۷/۲۳
تاریخ پذیرش: ۱۴۰۴/۰۹/۱۶
نوع مقاله: علمی - پژوهشی
صفحات: ۷۳ - ۹۵

Doi:
ISSN:

تحلیل تأثیرپذیری صنعت خودرو ایران از نظم اجتماعی*

رامین سهرابی**

دکتر مجید توسلی رکن آبادی***

دکتر مریم اسماعیلی فرد****

چکیده

تولید خودرو در ایران به دلیل مواد اولیه و انرژی ارزان، نیروی کار ماهر و ارزان، اندازه بازار داخلی، و قابلیت صادرات به کشورهای منطقه برای بنگاه‌های تولیدکننده داخلی و خارجی دارای جذابیت فراوانی است. علی‌رغم این ظرفیت بالقوه و سابقه شصت ساله، صنعت خودرو ایران کارآمدی لازم برای تولید خودرو با قیمت و کیفیت مناسب را ندارد. هدف این پژوهش تبیین چرایی این ناکارآمدی از منظر نظریه نظم اجتماعی، با روش تاریخی - تطبیقی و با استفاده از منابع کتابخانه‌ای است. مطابق یافته‌های پژوهش عامل اصلی توسعه‌نیافتگی صنعت خودرو تداوم خشونت و ناامنی در ایران به دلیل ضعف در ائتلاف‌سازی و تنش در روابط خارجی است. لذا توسعه این صنعت، مستلزم توافق بین فرادستان در خصوص لزوم توسعه صنعت خودرو و کاهش تنش در روابط خارجی و رفع

* مقاله حاضر برگرفته از رساله دکتری تحت عنوان «بررسی وضعیت صنعت خودرو ایران در چهارچوب نظریه نظم اجتماعی» رشته علوم سیاسی دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم و تحقیقات است.

** گروه علوم سیاسی، دانشکده حقوق، الهیات و علوم سیاسی، واحد علوم و تحقیقات، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران. / ایمیل: ramin.sohrabi@ut.ac.ir

*** دانشیار گروه علوم سیاسی، دانشکده حقوق، الهیات و علوم سیاسی، واحد علوم و تحقیقات، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران. (نویسنده مسئول) / ایمیل: m-tavasoli@srbiau.ir

**** استادیار گروه علوم سیاسی، دانشکده حقوق، الهیات و علوم سیاسی، واحد علوم و تحقیقات، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران. / ایمیل: Esmacilifard@iau.ac.ir

Article Link:

تحریم‌هاست. پیشنهاد این توافق نیز درک ضرورت توجه به تولید فناوریانه و نقش و جایگاه صنعت خودرو در گستره تولیدات کارخانه‌ای و قابلیت آن برای ایفای نقش پیشران در توسعه صنعتی است. تقویت این بینش در میان فرادستان می‌تواند سرمنشا تحولات گسترده‌ای برای کاهش فقر و نارضایتی‌های اجتماعی و افزایش رفاه، حل و تعدیل مشکلات داخلی و چالش‌های منطقه‌ای و جهانی کشور و دستیابی احتمالی آن به توسعه متوازن و پایدار باشد.

کلیدواژگان

تئوری نظم اجتماعی، توسعه صنعت خودرو، تحریم خودروسازی، روابط خارجی، نظم اجتماعی دسترسی محدود طبقه‌بندی.

۱- مقدمه

با وجود اینکه ناامنی امری دائمی و همه‌گیر در تاریخ جهان بوده است. ولیکن در ایران به دلایل تاریخی و جغرافیائی این ناامنی بیشتر بوده است. جامعه‌شناسان و صاحب‌نظران بطور مفصل دلایل و ابعاد مختلف این ناامنی را واکاوی کرده‌اند^۱. شکل‌گیری و تداوم اقتصاد رانتی- غارتی در کنار اقتصاد معیشتی، عدم شکل‌گیری صنعت، و عدم توفیق برنامه‌ریزی‌ها و تلاش‌های صورت گرفته برای دستیابی به توسعه صنعتی از جمله آثار مخرب تداوم ناامنی در ایران هستند. با اینحال صاحب‌نظران به استناد تجربه تاریخی کشورهای صنعتی و قدرتمند امروز، راهکار حل مسائل درهم- تنیده و روزافزون کشور را تمرکز بر تولید فناورانه و توسعه صنایع کارخانه‌ای می‌دانند. یکی از مصادیق مهم تولید فناورانه صنعت خودرو می‌باشد که به دلیل مقیاس بزرگ و ارزش‌آفرینی بالا و اشتغال مولد، و نقش پیشتاز آن در توسعه صنعتی از طریق پیوندهای پسین و پیشین گسترده با سایر صنایع، مورد اهتمام ویژه کشورهای توسعه یافته و در حال توسعه امروز است. این صنعت در ایران حدود شصت سال سابقه فعالیت دارد و درحال حاضر بعنوان بزرگ‌ترین صنعت کارخانه‌ای کشور نسبت به گذشته محصولات متنوع‌تر و پیشرفته‌تری را با عمق ساخت داخل بیشتر در تیراژ بالاتر برای تامین بازار داخلی عرضه می‌کند. ولیکن با وجود این سابقه طولانی و پیشرفت‌های صورت گرفته در کیفیت و تنوع محصولات، زنجیره ارزش خودرو در ایران ناقص و فاقد کارآمدی لازم جهت تولید و عرضه محصولات با کیفیت و قیمت مناسب می‌باشد. لذا بهبود عملکرد آن مستلزم شناسائی علل این نقیصه‌ها و سازوکار گذار از آنهاست.

۲- پیشینه پژوهش

مطالعات صورت گرفته در زمینه صنعت خودرو ایران در دو گروه قابل دسته‌بندی و ارزیابی است. گروه اول پژوهش‌هایی که بر وجوه فنی، اقتصادی، مالی و مدیریتی در این صنعت تمرکز کرده‌اند؛ از جمله مطالعات صورت گرفته در این زمینه می‌توان به تحقیقات مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی (۱۴۰۲ و ۱۴۰۱ و ۱۳۹۴)، سهرابی و همکاران (۱۴۰۲)، فرتوک‌زاده و طهماسبی (۱۳۹۹)، رودسری و همکاران (۱۳۹۸) و جهانگرد (۱۳۸۵)، داوودی و کابلی (۲۰۰۸)، سیداصفهانی و کریمی کاشانی (۱۳۸۳) اشاره کرد. این پژوهش‌ها ضمن نقد عملکرد صنعت خودرو و تبیین فاصله موجود بین وضعیت امروز صنعت خودرو ایران با خودروسازان برتر دنیا، برای کم کردن فاصله موجود و بهبود عملکرد این صنعت، راهکارهای فنی، اقتصادی و مدیریتی ارائه نموده‌اند؛ در صورتیکه صنعت خودرو علاوه بر گستردگی و پیچیدگی‌های فنی و تکنولوژیکی، سازمانی و مدیریتی؛ دارای وجوه اقتصادی،

۱. در این زمینه از شیوه تولید آسیائی مارکس، استبداد شرقی ویتفوجل و آثار لمبتون گرفته تا پژوهش‌های صورت گرفته توسط اندیشمندان داخلی از جمله کاتوزیان، پیران، رضاقلی، احمد اشرف، بشیریه و دیگران می‌توان نام برد.

سیاسی، و اجتماعی نیز هست. بنابراین شناخت الزامات اقتصادی و فنی خودروساز شدن و سیاست‌گذاری برای توسعه صنایع خودرو، ضروری ولی ناکافی است. البته در این گروه آثار محدودتری نیز به دفاع از عملکرد خودروسازان پرداخته‌اند؛ مقاله منطقی و همکاران (۱۴۰۰) از آثار موجود در این زمینه است که هدفگذاری استراتژیک در سند اهداف و سیاست‌های توسعه صنعت-خودرو در افق ۱۴۰۴ را نوعی آرزواندیشی دانسته و صنعت قطعه‌سازی را پویا و روبه رشد توصیف کرده و نقدهای وارده بر این صنعت را تحلیل‌های دمدستی دانسته است. اما گروه دوم از آثار موجود در زمینه صنعت خودروسازی از پیوند میان اقتصاد و سیاست غافل نبوده و صنعت خودروسازی ایران را از همین منظر مورد بررسی قرار داده‌اند. از جمله آثار موجود در این زمینه می‌توان به مقاله عظیمی‌فشی و همکاران (۱۴۰۰)، حاجی‌حسینی و همکاران (۱۳۹۹)، امیری و همکاران (۱۳۹۸) و ساعی و حسینی‌گل (۱۳۹۶) اشاره کرد. این آثار به لحاظ عمق و گستردگی تناسبی با نقش و جایگاه صنعت خودرو در گستره تولیدات کارخانه‌ای و توسعه صنعتی کشور ندارند. لذا این پژوهش با هدف تکمیل مطالعات صورت گرفته به واکاوی نظم اجتماعی موجود بعنوان فراهم‌کننده بستر فعالیت صنعت خودرو ایران خواهد پرداخت. چهارچوب مفهومی نظام‌های دسترسی محدود و باز امکانات مناسبی برای این منظور فراهم می‌کند و لذا در این پژوهش بعنوان چهارچوب نظری بکار گرفته خواهد شد.

۳- روش تحقیق

این پژوهش با روش تاریخی - تطبیقی و با استفاده از منابع کتابخانه‌ای انجام شده است. داده‌های پژوهش از متون اقتصادی و سیاسی و همچنین بانکهای اطلاعاتی مرتبط استخراج شده است. در این تحقیق شرایط سیاسی و اقتصادی ایران در مقاطع زمانی مختلف و تاثیرات آن بر صنعت خودرو کشور، با استفاده از مفاهیم نظم اجتماعی ارائه شده در مبانی نظری، تحلیل شده است. البته با توجه به تاثیرپذیری صنعت خودرو از گستره و کیفیت روابط تجاری، شرایط بین‌المللی نیز با الهام از نظریه نظم اجتماعی به شرایط سیاسی و اقتصادی داخلی افزوده شده است. در این تحقیق از رویکرد تحلیل نهادی داگلاس سیسیل نورث^۱ و بطور مشخص نظریه دسترسی محدود^۲ و باز^۳ ایشان استفاده شده است.

1. Douglass Cecil North

2. limited access orders

3. open access orders

۴- چهارچوب نظری

سرآغاز توسعه به ضرورت بقا و نیاز ذاتی انسان به امنیت و غذا بازمی‌گردد. همانند سایر مفاهیم علوم اجتماعی، درباره مفهوم توسعه نیز اجماعی وجود ندارد و تعاریف مختلفی توسط اندیشمندان مختلف برای آن ارائه گردیده است. اجمالاً می‌توان توسعه را توان حل مسئله جمعی با هدف فراهم کردن وضعیت زیستی ممکن بهتر برای انسان در جهان تعریف کرد. نوسازی، وابستگی، نظام جهانی و نئوکلاسیک از جمله مهمترین مکاتب و نظریاتی هستند که بعد از جنگ جهانی دوم پیرامون مفهوم توسعه صورتبندی شدند. این مکاتب و نظریات بعثت عدم دستیابی کشورهای عقب‌مانده به توسعه، مورد نقد و بررسی اندیشمندان مختلف از جمله متفکران رهیافت نهادگرایی جدید قرار گرفته‌اند. نهادگرایی جدید رویکرد متاخر در مطالعه توسعه در کشورهای درحال توسعه می‌باشد. در این رویکرد رشته‌های اقتصاد، علوم سیاسی، جامعه‌شناسی، انسان‌شناسی، حقوق و نظریه سازمان ترکیب شده‌اند تا بتوانند درک مناسبی از نهادهای سیاسی، اقتصادی، اجتماعی و بازرگانی ارائه دهند. اقتصاد نهادگرایی جدید رشد و توسعه اقتصادی را محدود به عوامل اقتصادی مانند، سرمایه انسانی و فیزیکی، بهره‌وری، جمعیت، شرایط جغرافیایی و نظایر اینها نمی‌داند، بلکه عوامل نهادی نظیر نظام سیاسی، رفتار حاکمان، سیاست‌های عمومی، فرهنگ، مذهب و امثالهم را که در نظریات رشد قبلی مفروض گرفته می‌شدند، از عوامل مهم تفاوت در توسعه اقتصادی کشورها معرفی می‌کند. چرا که نهادها را شکل‌دهنده محیط اقتصادی کشورها می‌داند و عامل اصلی عقب‌ماندگی برخی کشورها را نه کمبود سرمایه، بلکه نبود بستر نهادی مناسب برای فعالیت‌های اقتصادی مولد عنوان می‌کند. عجم‌اوغلو و رایینسون، از صاحب‌نظران مطرح در رویکرد نهادگرایی، معتقدند تفاوت در نهادهاست که تفاوت در میزان توسعه‌یافتگی کشورها را توضیح می‌دهد.

داگلاس نورث، از اقتصاددانان برجسته رویکرد نهادگرایی جدید به همراه همکارانش در آخرین اثر خود به نام «درسایه خشونت؛ سیاست، اقتصاد و مسائل توسعه» با ترکیب علم اقتصاد و سیاست و با تأکید بر خشونت بعنوان مهمترین مسئله جوامع، نظریه بدیع خود تحت عنوان نظریه نظم اجتماعی را برای توضیح نحوه دستیابی جوامع به توسعه‌یافتگی ارائه نموده‌اند. به اعتقاد آنان، از جنبه تاریخی جوامع به سه روش نظم یافته‌اند. نخستین نظم اجتماعی قبل از تاریخ مکتوب بشری حاکم بود، که نوعی جامعه بدوی، شکارچی و جمع‌آوری‌کننده غذا بود. نظم اجتماعی دوم از حدود ده هزار سال قبل، همزمان با انقلاب کشاورزی و یکجانشینی بشر، ظهور کرده است. این نظم اجتماعی، که نویسندگان آن را نظم دسترسی محدود می‌نامند، تاکنون شکل غالب نظم اجتماعی در جوامع بشری بوده و عرصه نوعی از حکومت است که به آن حکومت طبیعی می‌گویند. و نهایتاً نظم اجتماعی سوم، نظم دسترسی باز است که طی ۳۰۰ سال اخیر از قرن نوزدهم به بعد در تعداد محدودی از جوامع پدید آمده و منجر به توسعه سیاسی و اقتصادی این کشورها شده است. هرکدام از سه نظم اصلی یعنی نظم نخستین، نظم دسترسی محدود و نظم دسترسی باز، منطق درونی خاص خود را دارند. به

همین دلیل میزان کنترل خشونت، ساختار سازمان‌ها، شیوه خلق رانت و ماهیت رقابت در آنها تفاوت‌های اساسی دارد. نظم‌های اجتماعی نخستین قادر به کنترل خشونت و پشتیبانی از سازمان‌های پیشرفته نیستند. جوامع دسترسی محدود خشونت را کاهش می‌دهند و از سازمان‌های پیچیده پشتیبانی می‌کنند، اما تعداد سازمان‌های پیچیده را محدود می‌سازند. این نظم با دستکاری سیاسی در نظام اقتصادی و ایجاد رانت، خشونت را مهار و بقای خود را تضمین می‌کند. «در این نوع حکومت‌ها، آنهایی که قدرت ایجاد خشونت یا اغتشاش را دارند امتیازاتی/ رانت‌هایی دریافت می‌کنند، درحالی‌که افراد فاقد این قدرت از حقوق محدودی برخوردارند و غالباً مورد بهره‌کشی قرار می‌گیرند» (نورث، والیس و وینگاست، ۱۳۹۶، ص ۵۰۲ - ۵۰۳). این امتیازات انحصاری انگیزه همکاری بین فرادستان را فراهم می‌کند و از مشکل بروز خشونت جلوگیری می‌کند. حکومت طبیعی با کاهش خشونت و ایجاد ثبات بلندمدت محیط رشد اقتصادی را فراهم می‌کند و حتی تخصص و تقسیم‌کار را تا جایی که نظم مستقر و رانت‌های ائتلاف حاکم به خطر نیفتد تشویق می‌کند. با این وجود خشونت در این دولت‌ها منتفی نشده و یک روش متعارف رقابت اقتصادی و سیاسی است. به همین دلیل بهره‌وری در این جوامع مختل شده، و دستیابی به توسعه سیاسی و اقتصادی بلندمدت عملاً غیرممکن می‌گردد. «دسترسی محدود به سازمان‌ها و حقوق اقتصادی بطور ناگزیر رقابت و بهره‌وری اقتصادی را محدود می‌کند» (نورث، والیس و وینگاست، ۱۳۹۶، ص ۳۵). نورث، والیس و وینگاست حکومت‌های طبیعی را براساس میزان توانائی آنها در کنترل خشونت و پشتیبانی از سازمان‌ها به سه دسته تقسیم می‌کنند. حکومت طبیعی شکننده ساده‌ترین شکل نظم دسترسی محدود است که قادر به کنترل خشونت و پشتیبانی از هیچ سازمانی بجز سازمان حکومت خودش نیست. حکومت طبیعی پایه خشونت بالفعل را کنترل می‌کند و در داخل چهارچوب حکومت از تعداد محدودی سازمان پشتیبانی می‌کند. حکومت طبیعی بالغ کنترل بیشتری بر مقوله خشونت دارد و از طیف وسیعی از سازمان‌های فرادستان، حتی در بیرون از دایره مستقیم کنترل حکومت، پشتیبانی می‌کند. بنابراین سازمان‌های فرودستان در هیچکدام از انواع نظم دسترسی محدود حتی نظم دسترسی محدود بالغ که گشودگی بیشتری نسبت به دو نوع دیگر دارد مورد حمایت قرار نمی‌گیرد.

اما در نظام‌های دسترسی باز شرایط وبری برقرار است و دولت انحصار خشونت بالقوه و بالفعل را در اختیار دارد. بنابراین در این جوامع، نه با خشونت، بلکه با خلاقیت و نوآوری می‌توان در محل‌های مورد مناقشه مثل قیمت، کیفیت یا رای دادن رقابت کرد و به رانت دست یافت. این رانت‌ها مولد بوده و بعنوان مشوق رقابت شومپیتری عمل می‌کنند. به عبارت دیگر آزادی تشکیل سازمان، رقابت و خلق منفعت در خارج از حیطه حکومت زمینه‌پیدایش و تداوم نظم دسترسی باز و توسعه بلندمدت را فراهم می‌آورد. بر اساس مفهوم توازن دوگانه، در نظم‌های دسترسی محدود سیاست از تداوم رانت‌ها در اقتصاد و اقتصاد از استمرار نظم سیاسی مستقر حمایت می‌کند. در صورتیکه در جوامع با دسترسی باز بواسطه وجود تخریب خلاق توزیع منافع اقتصادی بطور دائم جابجا و تثبیت و تحکیم مزایا و

امتیازات ویژه توسط مقام‌های سیاسی از طریق خلق رانت دشوار می‌شود. بنابراین در این جوامع آزادی ورود به اقتصاد، از دسترسی باز در عرصه سیاست پشتیبانی می‌کند، و آزادی ورود به سیاست از دسترسی آزاد به اقتصاد حمایت می‌کند. با وجود توازن دوگانه مبتنی بر تولید و توزیع رانت در نظم‌های دسترسی محدود، گذار این جوامع به نظم دسترسی باز پیچیدگی‌ها و دشواری‌های خاص خود را دارد. به همین دلیل نورث و همکارانش با تحلیل تاریخ کشورها دستیابی به توسعه را نه از طریق اتخاذ برخی عناصر نظام‌های دسترسی باز شامل بازار، نظام حقوقی جدید و دموکراسی و جاگذاری آنها در درون نظام‌های دسترسی محدود، و نه از طریق انقلاب، و نه از طریق حذف رانت، بلکه از طریق تلاش برای دستیابی به نظم دسترسی محدود بهتر می‌دانند. به اعتقاد آنان «مسئله اول توسعه با حرکت جوامع دارای نظام دسترسی محدود به سمت اشکالی از سازمان اجتماعی سروکار دارد که بازده اقتصادی بیشتر، خشونت کمتر، نتایج سیاسی باثبات و رفاه و آسایش فردی افزون‌تر را امکان‌پذیر می‌سازند» (نورث، والیس و وینگاست، ۱۳۹۶، ص ۴۹۹). نورث و همکارانش تلاش برای بهبود شاخصه‌های مهم نظم دسترسی محدود شامل ائتلاف‌سازی، سازماندهی، تبدیل رانت غیرمولد به رانت مولد، عمر دائمی برای سازمان‌ها، حاکمیت قانون بین فرادستان و نهایتاً کنترل سیاسی نظامیان را برای دستیابی به نظم دسترسی محدود بهتر توصیه نموده‌اند.

اندیشمندان و صاحب‌نظران در این مورد که حاکمیت در ایران در دوره پهلوی و جمهوری اسلامی از نوع نظم دسترسی محدود بوده است اتفاق نظر دارند (مومنی و همکاران، ۱۳۹۲ و ۱۳۹۵ و ۱۳۹۸؛ راغفر و همکاران، ۱۳۹۶؛ رنای و همکاران، ۱۴۰۰؛ رنجبرکی، ۱۴۰۰؛ زمانی، ۱۳۹۷؛ ابطحی و همکاران، ۱۴۰۲). لذا در ادامه بررسی خواهیم نمود که در مقاطع زمانی مختلف فعالیت صنعت خودرو در ایران کدامیک از انواع نظم دسترسی محدود شامل شکننده، پایه و بالغ مستقر بوده، و این نظم دسترسی و کیفیت روابط خارجی آن تا چه میزان قادر به کنترل خشونت و پشتیبانی از فعالیت سازمان‌ها و شرکت‌های مورد لزوم جهت تولید خودرو با کیفیت و قیمت مناسب بوده است. علاوه براین راهکارهایی برای خروج از وضع موجود و توسعه صنعت خودرو ایران از منظر نظریه نظم اجتماعی ارائه خواهیم نمود.

۵- بررسی تحولات نظم دسترسی محدود، روابط خارجی و صنعت خودرو در ایران

با مروری بر ادبیات صنعت خودرو در سطح جهان درمی‌یابیم که زنجیره تولید خورو علاوه بر گستردگی، مبتنی بر دانش فنی نیز هست. بنابراین برای تولید و عرضه خودروئی با کیفیت و قیمت مناسب، نه تنها لازم است سازمان‌های دولتی و عمومی و شرکت‌های خصوصی پرتعدادی در هر

کدام از حلقه‌های زنجیره تولید این محصول شامل؛ طراحی و تولید خودرو، طراحی و ساخت ابزار، طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو و شبکه فروش و خدمات پس از فروش بصورت پیوسته و یکپارچه فعالیت نمایند، بلکه حتی این شرکت‌ها لزوماً باید با همتایان خارجی خود همکاری نموده و با زنجیره جهانی تولید خودرو پیوند داشته باشند^۵ (اژدری و همکاران، ۱۳۹۴)؛ طباطبائیان و همکاران، ۱۳۹۸). لذا در ادامه بررسی خواهیم نمود که در شش مقطع زمانی مختلف، از بدو تاسیس صنعت خودرو در ایران تا سال ۱۴۰۰، کدامیک از انواع نظم دسترسی محدود شامل شکننده، پایه و بالغ در ایران مستقر بوده، و این نظم دسترسی و کیفیت روابط خارجی آن تا چه میزان قادر به کنترل خشونت و پشتیبانی از فعالیت سازمان‌ها و شرکت‌های مورد لزوم جهت تکمیل زنجیره ارزش و تولید خودرو با کیفیت و قیمت مناسب بوده است.

۵-۱- دوره اول: از سال ۱۳۴۷ الی ۱۳۵۶

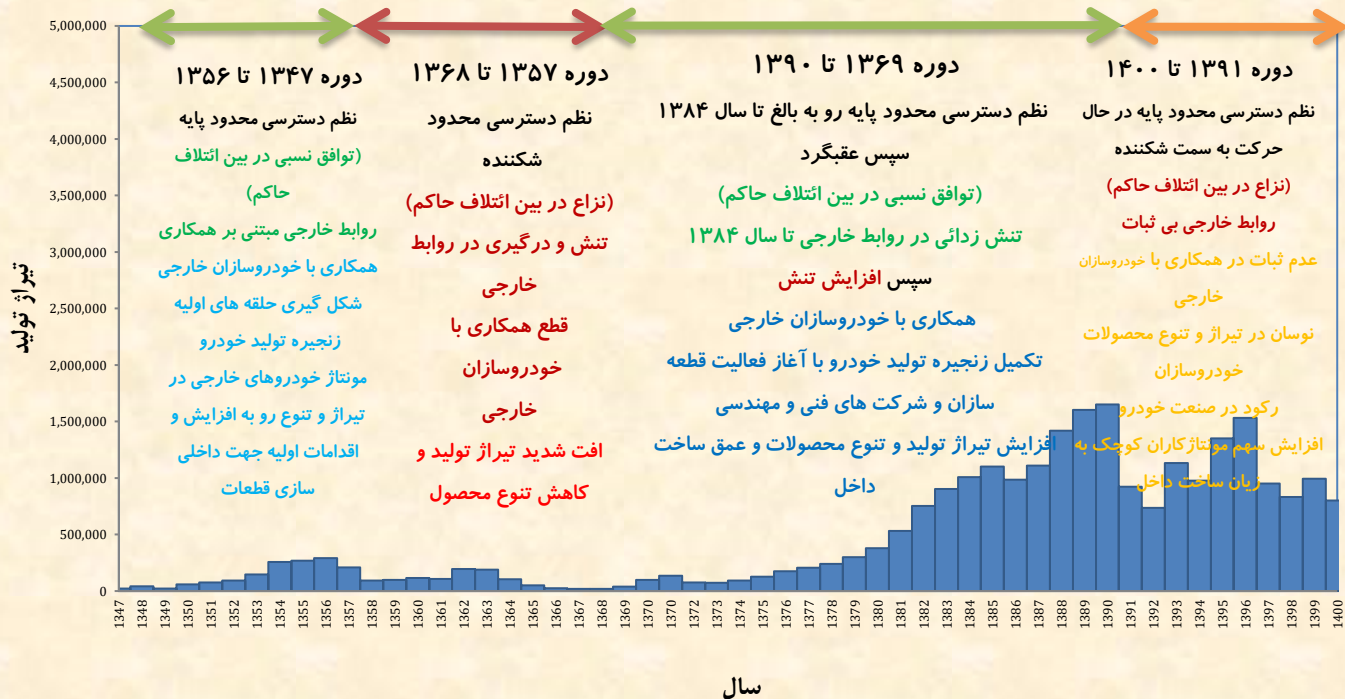
صنعت خودرو در ایران با ساخت بدنه اتوبوس و کامیون در سال ۱۳۱۹ متولد شد (طباطبائیان و همکاران، ۱۳۹۸)، ولیکن در میانه منازعات خارجی و داخلی ناشی از اشغال کشور توسط طرف‌های درگیر در جنگ جهانی دوم و تبعید رضاشاه عملکرد قابل توجهی نداشت. در این مقطع زمانی انحصار اعمال خشونت از دست دولت مرکزی خارج، و کشور از نظم دسترسی محدود پایه به نظم دسترسی محدود شکننده سقوط کرده بود. تا اینکه پس از دولت مصدق محمدرضا شاه مجدداً انحصار اعمال خشونت در کشور را بدست گرفت و نظم اجتماعی به نظم دسترسی محدود پایه ارتقاء پیدا کرد (رنانی و همکاران، ۱۴۰۰؛ زمانی، ۱۳۹۷). علاوه بر این تحولات بین‌المللی و داخلی همسو، به ویژه تمایل شرکت‌های چندملیتی به انتقال سرمایه و تکنولوژی به کشورهای درحال توسعه بعد از خاتمه جنگ جهانی دوم (کارشناس، ۱۳۸۲)، توسعه نهادهای داخلی مانند سازمان برنامه و بودجه و بانک-های تخصصی، افزایش درآمد نفت ایران (لیلاز، ۱۳۹۲) و روابط خارجی مبتنی بر همکاری زمینه حضور و فعالیت خودروسازان ایتالیائی، آمریکائی، انگلیسی، فرانسوی و ژاپنی را در کشور فراهم نمود. تحت این شرایط مطابق نمودار شماره ۱ صنعت خودرو ایران در دوره ۱۳۴۷ تا ۱۳۵۶ با تولید حدود ۲۹۰ هزار دستگاه انواع خودرو اولین رشد خود را تجربه نمود.

^۱. خودروسازان نوظهور و حتی خودروسازان تراز اول دنیا بخاطر فشار رقابت سیاست‌های تملیک و ادغام، همکاری بر روی تحقیق و توسعه، و تولید روی پلتفرم مشترک را در پیش گرفته، و در شبکه‌های بزرگ تولید و توزیع خودرو در جهان ادغام شده‌اند و به این طریق با تقویت رقابت‌پذیری موجبات خروج از مرزهای ملی و بقای خود در بازارهای جهانی را فراهم نموده‌اند.

۵-۲- دوره دوم: از سال ۱۳۵۷ الی ۱۳۶۸

به دلیل افزایش محدودیت‌های سیاسی و اقتصادی از جمله انحلال احزاب سیاسی و تشکیل حزب سیاسی واحد وابسته به دربار، گسترش نیروهای نظامی و امنیتی، اعطای مجوز فعالیت‌های اقتصادی بزرگ به نزدیکان، نظم دسترسی محدود پایه مستقر در اواخر دوره پهلوی از ناحیه ساختار توزیع رانت‌ها در درون و بیرون ائتلاف حاکم دچار مشکل شد و متعاقب آن مجموعه‌ای از خشونت‌ها از سال ۱۳۵۷ تا حدود سه سال بعد کشور را فرا گرفت که از ویژگی‌های حکومت طبیعی شکننده است. شکل‌گیری بنیادهای مختلف اقتصادی و غیردولتی مانند بنیاد مستضعفان و جانبازان، و مصادره اموال بخش خصوصی (راغفر و همکاران، ۱۳۹۶) و ملی کردن صنایع و معادن و بانک‌ها و تجارت خارجی سبب شد علاوه بر قدرت سیاسی، منابع اقتصادی نیز تا حد زیادی در اختیار ائتلاف حاکم جدید قرار گرفته و تغییرات گسترده‌ای در جریان توزیع رانت‌ها ایجاد گردد (رنجبرکی، ۱۴۰۰). تحت این شرایط وابستگی سازمان‌ها به ائتلاف مسلط افزایش پیدا کرد و از درجه استقلال نهادها و ظرفیت سازمانی بخش خصوصی کاسته شد که این نیز از ویژگی‌های بارز نظم دسترسی محدود شکننده است. از سوی دیگر با آغاز جنگ تحمیلی و منازعه با آمریکا، نه تنها نقش نیروهای نظامی در ائتلاف مسلط بخاطر تأثیرشان در جنگ به شدت افزایش پیدا کرد، بلکه منابع انسانی و مالی کشور نیز بسمت جنگ هدایت شد. در این شرایط بود که با خروج خودروسازان خارجی، ملی‌سازی و مصادره شرکت‌های خودروسازی و خلع‌ید از کارآفرینان و مدیران این شرکت‌ها صنعت خودروسازی رو به افول رفت. به گونه‌ای که علاوه بر کاهش تنوع خودروهای تولیدی، تیراژ تولید خودرو نیز مطابق نمودار شماره ۱ از حدود ۲۹۰ هزار خودرو در سال ۱۳۵۶ به کمتر از ۲۰ هزار خودرو در سال ۱۳۶۸ کاهش پیدا کرد.

نمودار شماره ۱: آمار تولید خودرو در ایران از سال: ۱۳۴۷ الی ۱۴۰۰



منبع: تحقیق حاضر، استخراج شده از وبسایت وزارت صنعت معدن و تجارت (شامل کلیه خودروهای سواری و تجاری)

۵-۳- دوره سوم: از سال ۱۳۶۹ الی ۱۳۹۰

پس از خاتمه جنگ در سال ۱۳۶۸، تلاقی عوامل خارجی از جمله تنش‌زدائی و عادی‌سازی روابط با غرب و کشورهای عربی و تعامل با کشورهای خارجی به ویژه اتحادیه اروپا، در کنار غلبه گفتمان بازار آزاد پس از پایان جنگ سرد، و عوامل داخلی از جمله توافق فرادستان در مورد لزوم بازنگری در سیاست‌های اقتصادی دوران جنگ، و تغییر ترکیب بودجه به نفع طرح‌های عمرانی، سرمایه‌گذاری خارجی و داخلی قابل‌توجهی در زیرساخت‌هایی مانند پالایشگاه‌ها، نیروگاه‌ها و کارخانجات به منظور رفع کمبودهای داخلی و صادرات صورت گرفت. ضمن اینکه نیروهای نظامی نیز پس از خاتمه جنگ به عرصه‌های سیاسی و اقتصادی و عمرانی ورود کردند. مجموعه این شرایط در کنار دو انتقال قدرت مسالمت‌آمیز در سطح رهبری و ریاست‌جمهوری در اواخر دهه شصت نشان می‌دهد جامعه ایران پس از خاتمه جنگ از نظم دسترسی محدود شکننده دوره انقلاب و جنگ به-سمت نظم دسترسی محدود پایه و بالاتر در حرکت بوده است. تحت این شرایط بود که علاوه بر سرمایه‌گذاری و همکاری مجدد شرکت‌های خودروساز اروپائی با خودروسازان داخلی، بستر لازم برای تاسیس و فعالیت شرکت‌های دولتی و خصوصی جدید جهت تکمیل زنجیره تولید خودرو فراهم گردید. تاسیس شرکت‌های طراحی مهندسی و تامین قطعات و گسترش صنعت قطعه‌سازی، ایجاد مراکز توسعه و تست و آزمون انواع خودرو و قطعات، و راه‌اندازی مراکز تحقیق و توسعه از جمله این موارد هستند. ایجاد و تکمیل حلقه‌های جدید زنجیره تولید خودرو در کنار حضور و سرمایه‌گذاری خودروسازان خارجی زمینه اتخاذ استراتژی برندهای چندگانه (داخلی و خارجی) را فراهم نمود. به این ترتیب نه تنها خودرو سمند بعنوان اولین خودرو ملی طراحی و تولید شد، بلکه با اتخاذ استراتژی پلتفرم مشترک با شرکت رنو،^۱ زمینه پیوند صنعت خودرو ایران به زنجیره جهانی خودرو فراهم گردید.^۲ خلاصه اینکه با خاتمه جنگ و تنش‌زدائی در روابط خارجی و توافق در بین فرادستان برای رفع خرابی‌های جنگ و توسعه کشور، بار دیگر نه تنها نظم اجتماعی به سطح نظم دسترسی محدود پایه ارتقاء پیدا کرد، بلکه صنعت خودرو نیز مابین سال‌های ۱۳۶۹ تا ۱۳۹۰ رشد قابل‌توجهی را نسبت به دوره‌های قبل به لحاظ تکمیل زنجیره ارزش، تیراژ، تنوع محصول، عمق ساخت داخل و کیفیت تجربه نمود و در موقعیت خیز دوم برای دستیابی به سطحی از توسعه‌یافتگی قرار گرفت. تیراژ تولید انواع خودرو در ایران طی این دوره از کمتر از ۲۰ هزار دستگاه در سال ۱۳۶۸ به بیش از یک میلیون

۱. ایجاد اولین سرمایه‌گذاری مشترک در سال‌های ۱۳۸۲ و ۱۳۸۳ بین شرکت‌های ایران خودرو، سایپا و رنو با تاسیس شرکت رنو پارس.

۲. با تداوم آن زنجیره خودروسازی کشور می‌توانست به جایگاه مناسبی در شبکه تولید و توزیع خودرو در جهان دست یابد.

ششصدوپنجاه هزار دستگاه در سال ۱۳۹۰ رسید و رتبه سیزدهم (اژدری و همکاران، ۱۳۹۴) در بین خودروسازان جهان را کسب نمود.

۵-۴- دوره چهارم: از سال ۱۳۹۱ الی ۱۳۹۲

حضور گروه‌های وابسته به طبقه متوسط در حلقه ائتلاف مسلط بعد از خاتمه جنگ، و طرح گفتمان توسعه سیاسی و تاکید بر جامعه مدنی و حاکمیت قانون در دوره ریاست جمهوری محمد خاتمی، و نهایتاً تجدیدنظر در جریان توزیع رانت‌ها موجب ایجاد تنش و حس ناامنی، در حدی بیش از ظرفیت پذیرش حاکمیت طبیعی، در بین سایر اعضای ائتلاف حاکم شده بود. لذا هسته مرکزی قدرت در انتخابات سال ۱۳۸۴ عزم خود را برای حذف این دسته از اعضای ائتلاف مسلط جزم نمود و به این ترتیب شکاف میان ائتلاف حاکم که در دوره ریاست جمهوری خاتمی آغاز شده بود، با اخراج بخش مهمی از اعضای ائتلاف مسلط در دولت احمدی‌نژاد تشدید شد. با ادامه اختلاف میان فرادستان، ائتلاف مسلطی که با توافق و همکاری خود کشور را از سال ۱۳۶۸ در مسیر توسعه قرار داده بود در سال ۱۳۸۸ در وضعیت مخاصمه و رویارویی کامل قرار گرفت. در بعد خارجی نیز علاوه بر افزایش تنش با کشورهای غربی و تشدید تحریم‌ها، پرونده هسته‌ای ایران به شورای امنیت سازمان ملل ارجاع داده شد. لذا در اثر تقابل با آمریکا موقعیت نظامیان در بین ائتلاف حاکم تقویت شد و حضور آنان در عرصه‌های اقتصاد و سیاست و حتی در هیئت دولت (رضائی و همکاران، ۱۳۹۸) گسترش پیدا کرد. خلاصه اینکه در حالیکه دموکراسی‌خواهی خارج از ظرفیت تحمل نظم‌های دسترسی محدود در دروه خاتمی، به تشدید اختلاف در بین ائتلاف حاکم در دولت‌های بعد انجامید، تشدید منازعه با قدرت‌های بزرگ جهانی در دوره احمدی‌نژاد، توافقات منطقه‌ای و جهانی شکل‌گرفته در دوره‌های سازندگی و اصلاحات را ملغی نمود. به این ترتیب کشور بطور همزمان در معرض تهدیدهای خارجی و تشدید اختلافات داخلی قرار گرفت و زمینه چرخش آن به سمت نظم دسترسی محدود شکننده فراهم گردید. تحت این شرایط و با خروج خودروسازان اروپائی، تولید بر مبنای پلتفرم مشترک با شرکای خارجی عملاً منتفی گردید (اژدری و همکاران، ۱۳۹۴) و با وجود افزایش تولید و عرضه خودروهای تیبیا، رانا و سمند تحت عنوان خودروهای ملی، در مجموع تیراژ تولید خودرو از یک میلیون و ششصد و پنجاه هزار دستگاه در سال ۱۳۹۰ به حدود هفتصدوسی هزار دستگاه در سال ۱۳۹۲ کاهش پیدا کرد. ایجاد سایت‌های داخلی تولید خودرو در شهرهای مختلف، راه‌اندازی خط مونتاژ خودروهای ایرانی در کشورهای ونزوئلا، عراق و سوریه، تخصیص نقدینگی شرکت‌های خودروسازی به خرید سهام خود، و نهایتاً حفظ نیروی انسانی شاغل در شرکت‌های خودروسازی علیرغم افت شدید تیراژ تولید نیز مزید بر علت شدند و شرکت‌های ایران خودرو و سایپا و متعاقباً قطعه‌سازان و مجموعه‌سازان گرفتار بحران نقدینگی گشتند (اژدری و همکاران، ۱۳۹۴). به این

ترتیب، در اثر رکود تولید خودرو و خلا ایجاد شده در بازار، خودروسازان کوچک موتناژ و عرضه خودروهای چینی در بازار انحصاری داخلی را آغاز نمودند.

۵-۵- دوره پنجم: از سال ۱۳۹۳ الی ۱۳۹۶

پس از فروپاشی توافق در بین ائتلاف حاکم و تشدید منازعه با کشورهای غربی، دولت حسن روحانی ضمن تلاش ناموفق برای ترمیم شکاف میان فرادستان و ائتلاف‌سازی، اولویت سیاست خارجی دولت خود را کاهش تنش‌های منطقه‌ای و تلاش برای توافق با کشورهای غربی قرار داد و نهایتاً توافقنامه برجام در تیر ماه ۱۳۹۵ بین ایران و کشورهای موسوم به ۵+۱ امضاء شد. بنابراین با رفع تحریم صنعت خودرو، موتناژ محصولات روز شرکت خودروسازی پژو فرانسه در کنار محصولات سایر خودروسازان خارجی، در خطوط تولید شرکت‌های داخلی آغاز گشت. همزمان داخلی‌سازی قطعات خودروهای جدید نیز در دستورکار قطعه‌سازان داخلی قرار گرفت. در همین دوره کوتاه سه ساله در اثر همکاری با خودروسازان خارجی تیراژ تولید خودرو از هفتصدوسی هزار دستگاه در سال ۱۳۹۲ به حدود یک میلیون و پانصد و سی هزار دستگاه در سال ۱۳۹۶ رسید و به رکورد تولید سال ۱۳۹۰ نزدیک شد.

۵-۶- دوره ششم: از سال ۱۳۹۷ الی ۱۴۰۰

با وجود توفیق نسبی حسن روحانی در زمینه تنش‌زدائی در روابط خارجی و گشودن چشم‌انداز مثبت برای همکاری با کشورهای غربی، دونالد ترامپ در آمریکا به ریاست‌جمهوری رسید و در اردیبهشت ۱۳۹۷، درحالی‌که هنوز دو سال از امضای توافقنامه برجام نگذشته بود، از آن خارج شد. بنابراین خودروسازان خارجی مجدداً از ایران خارج شدند و بار دیگر پیگیری سیاست تولید خودرو ملی در اولویت کار دو خودروساز بزرگ داخلی قرار گرفت. علیرغم افزایش تولید خودروهای داخلی مانند دنا، دناپلاس، تارا و شاهین، تیراژ تولید خودرو از یک میلیون و پانصدوسی هزار دستگاه در سال ۱۳۹۶ به حدود هشتصد هزار دستگاه در سال ۱۴۰۰ کاهش پیدا کرد. همین افت تیراژ تولید، در کنار عواملی مانند تشدید سیاست قیمت‌گذاری، حفظ اشتغال موجود در شرکت‌های خودروسازی و بهره‌وری پائین این بنگاه‌ها، انباشت زیان توسط دو خودروساز بزرگ داخلی را تشدید نمود. تحت این شرایط سهم خودروسازان کوچک موتناژکار از بازار داخل رو به افزایش گذاشت. در حالیکه این خودروسازان به دلیل تیراژ اندک تولید امکان دریافت تکنولوژی و پیگیری سیاست ساخت داخل را ندارند، و ارزش افزوده کمتری خلق می‌کنند.

جدول شماره ۱: مقایسه وضعیت ائتلاف حاکم، نوع نظم دسترسی، کیفیت روابط خارجی و وضعیت صنعت خودرو
از بدو تاسیس تا سال ۱۴۰۰

دوره	نزاع یا ائتلاف بین فراستان	نظم دسترسی محدود مستقر	روابط خارجی	وضعیت صنعت خودرو
۱۳۴۷ تا ۱۳۵۶	ائتلاف	پایه	مبتنی بر همکاری	رو به توسعه
۱۳۵۷ تا ۱۳۶۸	نزاع	شکننده	پرتنش	رو به افول
۱۳۶۹ تا ۱۳۹۰	ائتلاف	پایه	مسالمت‌آمیز	رو به توسعه • افزایش تیراژ تولید • افزایش تنوع خودروهای تولیدی • شکل‌گیری و فعالیت حلقه‌های جدید زنجیره ارزش از جمله صنعت قطعه‌سازی افزایش عمق ساخت داخل قطعات
۱۳۹۱ تا ۱۳۹۲	نزاع	شکننده	پرتنش	رو به افول
۱۳۹۳ تا ۱۳۹۶	نزاع	شکننده	مسالمت‌آمیز	رو به توسعه افزایش تیراژ تولید و تنوع محصول
۱۳۹۷ تا ۱۴۰۰	نزاع	شکننده	پرتنش	رو به افول

منبع: یافته‌های پژوهش

همانطور که دیدیم، صنعت خودرو ایران از بدو تاسیس تا سال ۱۴۰۰ سه دوره رشد و سه دوره افول را تجربه نموده است. این صنعت در زیر چتر نظم دسترسی محدود پایه، و روابط خارجی مبتنی بر همکاری از سال ۱۳۴۷ الی ۱۳۵۶ اولین رشد خود را تجربه نموده است. اما تحت تاثیر انقلاب و جنگ، و در زیر سایه نظم دسترسی محدود شکننده، و تنش و درگیری در روابط خارجی، از سال ۱۳۵۷ الی ۱۳۶۸ رو به افول رفته است. با خاتمه جنگ و تنش‌زدایی در روابط خارجی، و وجود توافق در بین فراستان برای رفع خرابی‌های جنگ و توسعه کشور، بار دیگر نظم اجتماعی به سطح نظم دسترسی محدود پایه ارتقاء پیدا کرده و صنعت خودرو نیز مابین سال‌های ۱۳۶۹ تا ۱۳۹۰ رشد قابل-توجهی را به لحاظ تیراژ، تنوع محصول، عمق ساخت داخل، کیفیت و تکمیل حلقه‌های زنجیره تولید نسبت به دوره‌های قبل تجربه کرده و به رتبه سیزدهم این صنعت در سطح جهان دست یافته است. اما با شکل‌گیری اختلاف در بین ائتلاف حاکم در ابتدای دهه هشتاد و تعمیق آن در اواخر این دهه، بار دیگر نظم اجتماعی در ایران به سطح نظم دسترسی محدود شکننده نزدیک شده و با تحریم

صنعت خودرو، تحت تأثیر مسئله هسته‌ای و تنش‌های فزاینده در روابط خارجی، این صنعت بار دیگر دچار افول گشته است. ولیکن با وجود تداوم اختلافات داخلی و عقب‌گرد نظم اجتماعی بسمت نظم دسترسی محدود شکننده، تنش‌زدائی با کشورهای غربی و امضای توافقنامه برجام همکاری بنگاه-های خودروساز داخلی با خودروسازان خارجی و رشد مجدد این صنعت در ایران را در پی داشته است. هرچند این رشد نیز در اثر تداوم اختلافات داخلی، خروج آمریکا از توافقنامه برجام و تحریم مجدد صنعت خودرو ایران متوقف شده و برای بار سوم این صنعت از سال ۱۳۹۷ به بعد گرفتار رکود شده است.

۶- راهکار خروج از وضع موجود و بهبود عملکرد صنعت خودرو ایران از منظر نظریه نظم اجتماعی

با بررسی سیر تاریخی فعالیت صنعت خودرو در ایران ملاحظه کردیم که نزاع در بین ائتلاف حاکم و افزایش تنش در روابط خارجی افول صنعت خودرو و توافق در بین ائتلاف حاکم و کاهش تنش در روابط خارجی رشد و رونق این صنعت را در پی داشته است. در اینجا لازم است یادآوری کنیم که بر اساس نظر صاحب‌نظران، برای تولید و عرضه خودروئی با کیفیت و قیمت مناسب نه تنها لازم است سازمان‌های دولتی و عمومی و شرکت‌های خصوصی پرتعدادی در هر کدام از حلقه‌های زنجیره تولید خودرو بصورت پیوسته و یکپارچه فعالیت نمایند، بلکه حتی این شرکت‌ها لزوماً باید با هم‌تایان خارجی خود همکاری نموده^۸ و با زنجیره جهانی تولید خودرو پیوند داشته باشند. ضمن اینکه نقش بخش خصوصی در برخی از حلقه‌های زنجیره تولید خودرو بیشتر از سایر حلقه‌های این زنجیره است. مثلاً مونتاژ خودرو علاوه بر شرکت‌های خصوصی در شرکت‌های دولتی نیز با بهره‌وری پائین-تر امکان‌پذیر است. در حالیکه تنوع و گستردگی قطعات و مجموعه‌های خودرو^۹ ایجاب می‌کند در این حلقه از زنجیره تولید خودرو تعداد زیادی شرکت‌های خصوصی فعالیت نمایند^{۱۰}. این در حالیست

۸. دغدغه اصلی کشورهای مختلف، همواره تلاش برای حفظ و بهبود جایگاه خود در عرصه اقتصادی بوده است، و در عصر حاضر برای نیل به این منظور ناگزیر از پیشروی در مسیر فناوریانه هستند. در این میان، کشورهای توسعه‌یافته محور اصلی تمرکز خود را بر فعالیت‌های نوآورانه و سرمایه‌گذاری در بخش تحقیق و توسعه قرار می‌دهند؛ اما کشورهای درحال توسعه می‌کوشند که با دریافت فناوری از صاحبان آن در خارج از کشور، شکاف خود با پیشروان را کاهش داده و موفق به همپائی با آنان شوند؛ چرا که در غیر اینصورت (و در صورت تمرکز بر تحقیق و توسعه)، متحمل هزینه‌های مالی و زمانی زیادی خواهند شد و به افزایش شکاف خود با پیشروان دامن خواهند زد. (باقری‌مقدم: ۱۳۹۷، ۱۶۲).

۹. حدود ۳۰ هزار قطعه با مواد اولیه، تکنولوژی و روش‌های تولید متفاوت در ساخت اجزای سازنده مجموعه‌های مختلف خودرو از جمله موتور، گیربکس، درب و غیره استفاده می‌شود. نهایتاً با مونتاژ این مجموعه‌ها و قطعات در خطوط تولید خودروسازان، خودرو بعنوان محصول نهائی تکمیل و روانه بازار می‌شود.

۱۰. گستردگی و تنوع شرکت‌های فعال در تولید و تامین قطعات و مجموعه‌های خودرو به دلیل تعداد و تنوع قطعات و تخصصی بودن ساخت و تولید هر کدام از آنها کم‌نظیر است. لذا نقش و جایگاه این حلقه از زنجیره ارزش خودرو به دلیل

که سطوح پائین نظم دسترسی محدود قادر به پشتیبانی از سازمان‌های بخش خصوصی نیستند و تحریم‌ها نیز مانع از همکاری بنگاه‌های داخلی با شرکت‌های خارجی می‌شوند. بنابراین همانطور که در جدول شماره ۲ نیز قابل مشاهده است در نظم دسترسی محدود شکننده نه تنها امکان تکمیل زنجیره تولید خودرو وجود ندارد بلکه در صورت موجود بودن نیز فعالیت این شرکت‌ها مختل و بقایشان تهدید خواهد شد^{۱۱}. در نظم دسترسی محدود پایه نیز با وجود اینکه بستر مناسب برای ورود و فعالیت شرکت‌های دولتی و خصوصی متعلق به ائتلاف حاکم در هر کدام از حلقه‌های زنجیره تولید خودرو وجود دارد ولیکن به این دلیل که منطق درونی این نوع نظم اجتماعی خلاقیت و نوآوری را برنمی‌تابد و رقابت همچنان متکی بر خشونت است، طبیعتاً زنجیره تولید شکل گرفته ناقص و عاری از خلاقیت و نوآوری فنی و سازمانی بوده و نهایتاً به دلیل سطح پائین فناوری و بهره‌وری، خودروهای تولیدی از کیفیت و قیمت مناسب برخوردار نخواهند بود. بنابراین در نظم دسترسی محدود بالغ است که با کنترل خشونت و کاهش محدودیت‌ها^{۱۲} و فراهم شدن زمینه ورود و فعالیت بخش خصوصی عملاً تکمیل زنجیره تولید خودرو امکان‌پذیر می‌شود. با گذار از نظم دسترسی بالغ به سمت نظم دسترسی باز و منتفی شدن نقش‌آفرینی خشونت و محدودیت‌های سیاسی، رقابت شرکت‌ها با اتکاء به خلاقیت و نوآوری فنی و سازمانی بر روی قیمت و کیفیت متمرکز شده، به این طریق رقابت‌پذیری و بهره‌وری در صنعت خودرو افزایش پیدا می‌کند. بنابراین در نظم‌های دسترسی محدود بالغ و نظم‌های دسترسی باز است که ترکیب پیچیده و درهم تنیده‌ای از شرکت‌های فعال در هر کدام از حلقه‌های زنجیره ارزش خودرو می‌توانند به شکل کارآمدی فعالیت نموده و در سایه روابط خارجی مبتنی بر همکاری و مشارکت با شرکت‌های خارجی، خودرویی با کیفیت و قیمت مناسب تولید کنند. لذا خروج از وضع نامناسب فعلی و توسعه صنعت خودرو، مستلزم توافق بین ائتلاف حاکم در این خصوص و حل اختلافات داخلی و رفع محدودیت‌ها برای گسترش فعالیت سازمان‌ها از طریق ارتقاء نظم دسترسی محدود به سطوح بالاتر و کاهش تنش در روابط خارجی و رفع تحریم‌هاست^{۱۳}.

اشتغال مولد و بکارگیری نیروی انسانی متخصص و نتیجتاً کاهش مهاجرت متخصصین و جایگزینی صادرات کالای ساخته شده با خام فروشی حائز اهمیت بیشتری است. البته این به معنای کم اهمیت بودن جایگاه تخصصی سایر حلقه‌های زنجیره ارزش خودرو به ویژه طراحی و تولید خودرو و طراحی و تولید ابزار نیست، بلکه بر گستردگی و تنوع فعالیت‌های مرتبط با صنعت قطعه‌سازی تأکید دارد.

^{۱۱} . افول صنعت قطعه‌سازی و کاهش سهم بازار خودروسازان بزرگ به نفع مونتاژکاران کوچکتر در سال‌های اخیر موبد این ادعاست.

^{۱۲} . این محدودیت‌ها در مقاله دیگری تحت عنوان «چرائی ناکارآمدی و چگونگی توسعه صنعت خودرو ایران از منظر نظریه نظم اجتماعی» توسط نویسندگان این مقاله مورد بررسی قرار گرفته است.

^{۱۳} . لازم به ذکر است با توجه به شکاف تاریخی دولت و جامعه در ایران، توفیقات اندک فزادستان در ائتلاف‌سازی، و کاهش سرمایه اجتماعی دولت برای اصلاحات عمده اقتصادی و سیاسی در سال‌های اخیر، توافق بین ائتلاف حاکم در خصوص موضوعات و پروژه‌های محدودتر و کوچک‌تر مانند توسعه صنعت خودرو نه تنها سهل‌الوصول‌تر است؛ بلکه در

جدول شماره ۲: رابطه میان سطوح مختلف نظم دسترسی محدود و صنعت خودرو

سطوح مختلف نظم دسترسی محدود و برخی مولفه‌های کلیدی هر سطح		نظم دسترسی باز و مولفه‌های کلیدی آن																																																																																																																																																																																																												
طراحی و تولید خودرو طراحی و ساخت ابزار	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو	طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو

منبع: یافته‌های پژوهش

صورت تحقق، با توجه به تقویت موقعیت و سرمایه اجتماعی حاکمیت و ترمیم شکاف میان دولت و جامعه، می‌تواند پشستوانه تجربی مناسبی برای توافق فرادستان و حمایت فرودستان برای تحولات مثبت در سایر حوزه‌های اقتصادی و سیاسی و روابط خارجی باشد.

۷- جمع‌بندی و نتیجه‌گیری

صنعت خودرو بعنوان بزرگترین صنعت کارخانه‌ای در کشور، به دلیل مقیاس بزرگ و گستردگی، و پیوندهای پسین و پیشین با سایر صنایع، این قابلیت را دارد تا با ایفای نقش پیشران در توسعه صنعتی، ضمن کاهش فقر و خشونت و افزایش رفاه، با ترمیم شکاف میان جامعه و حاکمیت ثبات سیاسی را افزایش دهد. ولیکن در حال حاضر این صنعت در زیر سایه نظم دسترسی محدود و تحریم‌های بین‌المللی امکان تکمیل زنجیره ارزش خود و کارآمدی لازم برای تولید و عرضه خودرو با کیفیت و قیمت مناسب را ندارد. در این پژوهش دریافتیم که تداوم ناامنی و افزایش خشونت ناشی از ضعف در ائتلاف‌سازی و تنش در روابط خارجی در کنار محدودیت‌های برآمده از منطق درونی نظم دسترسی محدود دو عامل اصلی توسعه نیافتگی صنعت خودرو در ایران هستند. زیرا اولاً با افزایش خشونت ناشی از اختلاف در بین ائتلاف حاکم و کاهش حمایت از سازمان‌های مختلف به ویژه سازمان‌های بخش خصوصی نه تنها زمینه مناسب برای تاسیس و ورود شرکت‌های جدید برای تکمیل زنجیره ارزش خودرو برای افزایش توان طراحی و تولید محصولات جدید فراهم نمی‌گردد، بلکه ادامه فعالیت شرکت‌های موجود در حلقه‌های فعال صنعت خودرو نیز تحت‌الشعاع قرار می‌گیرد. ثانیاً با ایجاد محدودیت‌های مختلف توسط ائتلاف حاکم برای شرکت‌های فعال، با هدف ایجاد و توزیع رانت غیرمولد برای حامی پروری، بروز و ظهور خلاقیت و نوآوری فنی و سازمانی متفی شده و ارتقاء تکنولوژی و بهره‌وری در این شرکت‌ها تحت تاثیر قرار می‌گیرد. بنابراین توسعه صنعت خودرو در کشور، هم به لحاظ تکمیل زنجیره ارزش خودرو و هم از جنبه کارآمدی برای تولید کالا و ارائه خدمات با کیفیت و قیمت مناسب، مستلزم توافق ائتلاف حاکم بر روی مزایا و ضرورت توسعه این صنعت و بسترسازی مناسب با کاهش اختلافات داخلی و کاهش تنش در روابط خارجی است. طبعاً تحقق این شرایط، علاوه بر بهبود عملکرد صنعت خودرو و گسترش پویائی آن به سایر صنایع از طریق پیوندهای گسترده پسین و پیشین، انتفاع فرادستان و فرودستان از مزایای رونق بخش صنعت و نتیجتاً کاهش فقر و افزایش رفاه را در پی خواهد داشت. علاوه‌براین، با توجه به مولد بودن بخش صنعت و سهم و نقش تاریخی آن در گسترش فعالیت‌های سازمانی، شاهد بهبود دو شاخص مهم فعالیت سازمانی و تبدیل رانت غیرمولد به رانت مولد در نظم دسترسی محدود فعلی نیز خواهیم بود. ضمن اینکه با خلق ثروت در شرکت‌های مختلف غیردولتی و در خارج از کنترل مستقیم حاکمیت، بعنوان یکی از پیش‌شرط‌های مهم کنترل سیاسی نظامیان در شرایط آستانه‌ای، شرایط برای ارتقاء نظم دسترسی محدود به سطوح بالاتر فراهم می‌گردد. به عبارت دیگر پذیرش مزایای صنعت خودرو توسط ائتلاف حاکم و توافق آنان بر ضرورت توسعه این صنعت، نه تنها سرآغاز خوبی برای گسترش تولیدات فناورانه و توسعه صنعتی در کشور است، بلکه این قابلیت را دارد تا با بهبود شاخصه‌های مهم ائتلاف‌سازی، گسترش فعالیت سازمانی و غیرشخصی کردن مبادلات، همینطور

تبدیل رانت غیرمولد به رانت مولد، و نهایتاً خلق ثروت در خارج از حیطه مستقیم حاکمیت سهم و نقش قابل توجهی در ارتقاء نظم اجتماعی و دستیابی به توسعه پایدار ایفا نماید.

فهرست منابع:

۱. مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، گزارش تحلیلی بر ساختار مالکیت دو بنگاه خودروسازی ایران خودرو و سایپا و الزامات اصلاح آن، دفاتر مطالعات انرژی، صنعت و معدن (گروه صنعت) و مطالعات اقتصادی (گروه کسب و کار و تنظیم‌گری بخشی)، خرداد ۱۴۰۲، شماره مسلسل ۱۹۰۰۵
۲. مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، گزارش آسیب شناسی وضعیت مالی شرکت‌های ایران خودرو و سایپا و ارائه پیشنهادهای اصلاحی، دفتر مطالعات اقتصادی (گروه بازارها و نهادهای مالی)، خرداد ۱۴۰۱، شماره مسلسل ۱۸۲۷۶
۳. اشرف، احمد (۱۳۵۹)، موانع تاریخی رشد سرمایه داری در ایران: دوره قاجاریه، تهران: پیام، چاپ اول.
۴. جمعی از نویسندگان (۱۳۹۵)، نهادهای توسعه، محمود متوسلی و همکاران، تهران: انتشارات امام صادق، چاپ دوم.
۵. دیوان، اسحاق؛ مالک، عادل؛ آتیاس، ایزاک (۱۴۰۱)، سرمایه‌داری رفاقتی در خاورمیانه؛ کسب‌وکار و سیاست، از آزادسازی تا بهار عربی، محمدرضا فرهادی‌پور، تهران: انتشارات شیرازه، چاپ اول.
۶. رضاقلی، علی (۱۴۰۲)، سراب‌گرایی صنعتی در نظام قبایلی ایران، تهران: نهادگرا، چاپ اول.
۷. عجم اوغلو، دارون و رابینسون، جیزای (۱۳۹۵)، چرا کشورها شکست می‌خورند، پویا جبل عاملی و محمدرضا فرهادی‌پور، تهران: دنیای اقتصاد، چاپ هفتم.
۸. کاتوزیان، محمدعلی همایون (۱۳۹۳)، اقتصاد سیاسی ایران، محمدرضا نفیسی و کامبیز عزیزی، تهران: مرکز، چاپ بیستم.
۹. کارشناس، مسعود (۱۳۸۲)، نفت، دولت و صنعتی شدن در ایران، علی اصغر سعیدی و یوسف حاجی عبدالوهاب، تهران: گام نو.
۱۰. لیلارز، سعید (۱۳۹۲)، موج دوم تجدد آمرانه در ایران، تهران: نیلوفر، چاپ اول.
۱۱. نورث، داگلاس (۱۳۹۶)، فهم فرآیند تحول اقتصادی، میرسعید مهاجرانی و زهرا فرضی زاده، تهران: انتشارات نهادگرا، چاپ دوم.

۱۲. نورث، داگلاس؛ والیس، جان؛ وینگاست، باری (۱۳۹۶)، خشونت و نظم‌های اجتماعی؛ چهارچوب مفهومی برای تفسیر تاریخ ثبت شده بشر، جعفر خیرخواهان و رضا مجیدزاده، تهران: انتشارات روزنه، چاپ دوم.
۱۳. نورث، داگلاس؛ والیس، جان؛ وینگاست، باری (۱۳۹۶)، درسایه خشونت؛ سیاست، اقتصاد و مسائل توسعه، محسن میردامادی و محمدحسین نعیمی پور، تهران: انتشارات روزنه، چاپ سوم.
۱۴. ابطی، سیدمصطفی؛ مطلبی، مسعود؛ امامی، قاسم (۱۴۰۲)، «تحلیل آسیب‌شناسانه اقتصاد سیاسی دولت‌های نهم و دهم مبتنی بر نظم اجتماعی داگلاس نورث»، فصلنامه علمی جامعه‌شناسی سیاسی انقلاب اسلامی، شماره ۲.
۱۵. اسماعیلی، احمد؛ قاضی نوری، سیدسروش؛ نقی زاده، محمد؛ بامداد صوفی، جهانیار؛ منوچهر (۱۴۰۰)، «الگوی توسعه صنعتی در صنعت قطعه‌سازی خودرو: بینشهایی برای درک واقعیت کنونی»، نشریه بهبود مدیریت، شماره ۵۱.
۱۶. اژدری، علی اصغر؛ شجاعی، سعید (۱۳۹۴)، «آسیب شناسی صنعت خودروی کشور و ارائه راهکارهای برونرفت از چالشهای موجود در راستای سیاستهای کلی اقتصاد مقاومتی»، مرکز پژوهشهای مجلس، دفتر مطالعات انرژی، صنعت و معدن، شماره مسلسل ۱۴۵۹۳.
۱۷. امیری، علینقی؛ ندیری، محمد؛ جعفرتاش امیری، برزین (۱۳۹۸)، «تحلیلی بر سیاست‌های حمایت از تولید و توصیه‌هایی برای بهبود آن؛ مطالعه موردی: صنعت خودروسازی ایران»، فصلنامه علمی-پژوهشی سیاستگذاری عمومی، شماره ۴.
۱۸. باقری مقدم، ناصر؛ مهاجری، آیدا (۱۳۹۷)، «طراحی چهارچوب مفهومی جهت تدوین جهش فناوریانه در ایران»، وزارت علوم، تحقیقات و فناوری، مرکز تحقیقات سیاست علمی کشور.
۱۹. توسلی رکن‌آبادی، مجید؛ اسماعیلی‌فرد، مریم؛ سهرابی، رامین (۱۴۰۴)، «چرائی ناکارآمدی و چگونگی توسعه صنعت خودرو ایران از منظر نظریه نظم اجتماعی»، فصلنامه علمی-پژوهشی راهبرد اقتصادی، شماره ۵۲.
۲۰. جهانگرد، اسفندیار، «صنعت خودروسازی و جایگاه آن در اقتصاد ایران»، پژوهشنامه اقتصادی.
۲۱. حاجی حسینی، حجت‌اله؛ رمضانپور نرگسی، قاسم؛ میرعمادی، طاهره؛ دینی ترکمانی، علی (۱۳۹۹)، «دولت توسعه‌گرا، سیاست صنعتی، توسعه فناوریانه: ارزیابی علل عملکرد متفاوت صنعت خودروسازی ایران، چین و مکزیک»، فصلنامه سیاستگذاری عمومی، شماره ۴.
۲۲. راغفر، حسین؛ مومنی، فرشاد؛ سرخه‌دهی، فاطمه (۱۳۹۶)، «امنیت حقوق مالکیت و توسعه‌نیافتگی در ایران»، فصلنامه مطالعات راهبردی، شماره ۲.
۲۳. رضاقلی، علی (۱۳۸۵)، «نهادهای غارتی در اقتصاد ایران (اگر نورث ایرانی بود)»، اقتصاد و جامعه، شماره ۷.

۲۴. رضانی، ملیحه؛ فوزی، یحیی؛ رحیمی، رئوف (۱۳۹۸)، «بررسی پایگاه اجتماعی هیئت دولت در جمهوری اسلامی ایران»، فصلنامه جستارهای سیاسی معاصر، شماره ۲.
۲۵. رنانی، محسن؛ قاراخانی، سلمان؛ کریمی، زهرا؛ مؤمنی، فرشاد (۱۴۰۰)، «ایران در زیر چتر حاکمیت طبیعی: مطالعه موردی عصر پهلوی دوم»، نشریه پژوهش های رشد و توسعه اقتصادی، شماره ۴۲.
۲۶. رنجبرکی، علی (۱۴۰۰)، «اقتصاد سیاسی توسعه خواهی دولت در ایران، بررسی نظریه باز و محدود داگلاس نورث در دوره جمهوری اسلامی»، دو فصلنامه علمی پژوهش سیاست نظری، شماره ۳۰.
۲۷. زمانی، رضا (۱۳۹۷)، «تحلیل تغییرات نظم اجتماعی ایران از انقلاب مشروطه تا انقلاب اسلامی»، فصلنامه پژوهشنامه اقتصادی، شماره ۱۶.
۲۸. ساعی، احمد؛ حسینی، سیداسماعیل (۱۳۹۶)، «مطالعه تطبیقی سیاستگذاری ایران و کره جنوبی در عرصه صنعت خودرو»، فصلنامه مطالعات روابط بین الملل، شماره ۳۹.
۲۹. طباطبائی، سیدحبيب اله؛ معادی رودسری، محمدحسن؛ رادفر، رضا (۱۳۹۸)، «الزامات خودروساز شدن در عرصه جهانی؛ نگاهی به وضعیت صنعت خودروسازی ایران»، فصلنامه مجلس و راهبرد، شماره ۹۸.
۳۰. عظیمی فشی، علیمردان؛ قاری سید فاطمی، سیدمحمد؛ نیاورانی، صابر؛ گرجی ازندریانی علی اکبر (۱۴۰۰)، «مداخله دولت در صنعت خودروسازی با تاکید بر مولفه های مدیریت توسعه پایدار کشوری»، فصلنامه جغرافیا و برنامه ریزی منطقه ای، شماره ۳.
۳۱. فروتوک زاده، حمیدرضا؛ طهماسبی، سیامک (۱۳۹۹)، «حلقه مفقوده سیاست گذاری صنعتی در صنعت خودروسازی ایران: تاملی دوباره در خصوص مشکلات خودروسازی»، نشریه بهبود مدیریت، دوره ۱۴ شماره ۳.
۳۲. مؤمنی، فرشاد؛ شاکری، عباس؛ عرب مازاریزدی، علی؛ عظیمی دخت شورکی، سیدمحسن (۱۳۹۸)، «تحلیلی بر ویژگی های سیاست های ضدفساد با تاکید بر ساختار نظم اجتماعی»، نشریه علمی سیاستگذاری اقتصادی، شماره ۲۱.
۳۳. مؤمنی، فرشاد؛ حاجی نوروزی، شیما (۱۳۹۵)، «اقتصاد سیاسی خصوصی سازی همراه با فساد»، فصلنامه پژوهشنامه اقتصادی، شماره ۶۷.
۳۴. مومنی، فرشاد؛ اله قلی، محیا (۱۳۹۳)، «انواع نظم دسترسی محدود در جهان در حال توسعه: رهیافت جدید برای مسائل توسعه»، مرکز پژوهش های مجلس، معاونت پژوهش های اقتصادی، دفتر مطالعات اقتصادی، شماره مسلسل ۱۳۸۶۳.
۳۵. مومنی، فرشاد؛ زمانی، رضا (۱۳۹۲)، «تحلیل الگوی توسعه ایران بین دو انقلاب مبتنی بر اقتصاد سیاسی و نظم اجتماعی»، فصلنامه راهبرد، شماره ۶۹.

۳۶. نورث، داگلاس؛ والیس، جان؛ وینگاست، باری (۱۳۸۵) «چهارچوب مفهومی برای تفسیر تاریخ مکتوب بشری»، جعفر خیرخواهان. اقتصادسیاسی، شماره سوم.

37. Davodi, Parviz., Kaboli, Khadijeh. (2008). The Comparative Advantage Analysis in Automotive Industry and It's Parts. Journal of Economic Researches, Volume 8, Issue 28 , PP 199-221
38. Hetzner, Christian (2019), "Chinese Automakers Use Europe-based R&D Centers as Springboard to Bigger Plans", Automotive News Europe, Aug. 15
39. YI, Chen et.al (2017), Development and Structure of the Automobile Industry in China (in: Traubmerz, Radolf (ed))
40. North, D. C. (2007). Limited access orders in the developing world: A new approach to the problems of development (Vol. 4359). World Bank Publications.
41. North, D., Wallis, J. J., & Weingast, B. (2006). A conceptual framework for interpreting recorded human history.

Analyzing the Influence of Social Order on the Iranian Automotive Industry

Abstract

Automobile production in Iran is very attractive for domestic and foreign manufacturing firms for various reasons, including cheap raw materials and energy, skilled and cheap labor, the size of the domestic market, and the ability to export to regional countries. Despite this potential and sixty years of experience, Iran's automotive industry does not have the necessary efficiency to produce cars at a reasonable price and quality. The purpose of this research is to explain why this inefficiency occurs from the perspective of social order theory, using a historical-comparative method and using library resources. According to the research findings, the main factor behind the underdevelopment of the automobile industry is the continuation of violence and insecurity in Iran due to weakness in coalition-building and tension in foreign relations. Therefore, the development of this industry requires an agreement between the elites regarding the need to develop the automobile industry, reduce tension in foreign relations, and lift sanctions. The prerequisite for this agreement is also an understanding of the necessity of paying attention to technological production and the role and position of the automobile industry in the scope of factory production and its ability to play a leading role in industrial development.

Keywords:

Social order theory, automotive industry development, Sanctions on Iranian automobile industry, foreign relations, limited access order.