

عوامل اثرگذار بر اجرای خط‌مشی‌گذاری خصوصی صنعت خودرو

(مورد مطالعه: ایران خودرو)

عباس شیخ‌ریعی^۱ - فتح شریف‌زاده^۲ - رضا واعظی^۳ - وجه الله قربانی زاده^۴

چکیده

زمینه و هدف پژوهش: مشاخره برسر خصوصی یا دولتی بودن خودروسازان سالهاست ادامه دارد. ولی علیرغم اهمیت بالای این صنعت، تاکنون بررسی بر روی اجرای سیاست خصوصی‌سازی صورت نگرفته است. از این رو این تحقیق بدنبال شناسایی عوامل موثر بر اجرا که در حقیقت عوامل ایجاد شرایط فعلی هستند می باشد تا با تکیه بر این شناخت، توصیه‌هایی برای کسب نتایج مورد نظر قانونگذار ارایه دهد.

روش: از آنجاییکه شبکه مضامین خاص خودروسازی بدست می‌آید هدف توسعه‌ایست، افزون بر آن چون توصیه‌های سیاست‌گذاری نیز ارائه گردیده، بنابراین هدف توسعه‌ای-کاربردی است. رویکرد تحقیق کیفی بوده، پس از مطالعه اسنادبالادستی و گزارشات مربوطه، با استفاده از روش تحلیل مضمون، مصاحبه‌های نیمه ساختار یافته با ۱۲ نفر از خبرگان و صاحب‌نظران انجام شد. داده‌ها با نرم افزار MAXQDA بررسی و شبکه مضامین بدست آمد. گردآوری داده‌ها نیز کتابخانه‌ای - میدانی است.

یافته‌ها: آنالیز داده‌ها منجر به ۴۳۶ مضمون پایه، ۲۰ مضمون سازمان دهنده و ۵ مضمون فراگیر شد که شامل سطح کلان، نهادی، نهادی-سازمانی، مداخله‌گر و تعدیل‌کننده یا پیشران می‌شود.

نتیجه‌گیری: براساس نظرات خبرگان و مستندات موجود، عوامل اثرگذار بر اجرای خط‌مشی به پنج گروه سطح کلان، سطح نهادی، سطح نهاد-سازمان، متغیرهای مداخله‌گر و متغیرهای تعدیل‌کننده تقسیم می‌شوند. مجموعه این عوامل در جهات مختلف و به روش‌های گوناگون، تاثیر گذاشته و وضعیت مبهم و چالشی که امروز شاهد هستیم، حاصل برآیند آنهاست. نتیجه پژوهش نشان می‌دهد، موفقیت در پیاده‌سازی، نیازمند فراهم آوردن بستری مناسب برای فعالیت بخش خصوصی نقش آفرین و توانمند است. لازمه این امر نیز ایجاد ظرفیت پذیرش بخش خصوصی توسط نهادهای حاکمیتی می‌باشد.

کلمات کلیدی: اجرای خط‌مشی، خصوصی‌سازی، صنعت خودرو، تحلیل مضمون

^۱ دانشجوی دکتری مدیریت دولتی، دانشکده مدیریت و حسابداری، دانشگاه علامه طباطبایی، تهران، ایران

^۲ استاد، دانشکده مدیریت و حسابداری، دانشگاه علامه طباطبایی، تهران، ایران (نویسنده مسئول) f_sharifzade@azad.ac.ir

^۳ استاد، دانشکده مدیریت و حسابداری، دانشگاه علامه طباطبایی، تهران، ایران

^۴ دانشیار، دانشکده مدیریت و حسابداری، دانشگاه علامه طباطبایی، تهران، ایران

مقدمه

این صنعت اجازه نداده خودروسازی ایران، همگام با تحولات جهانی حرکت کند و در بازارهای رقابتی مطرح باشد (گروه تحقیقات اقتصادی بانک خاورمیانه، ۱۳۹۴).

خودروسازی، ۲۱ درصد در ارزش افزوده کل بخش صنعت کشور و حدود ۴ درصد در تولید ناخالص داخلی^۴ سهم دارد (معاونت پژوهش‌های مجلس، ۱۳۹۴). وجود زنجیره تامین و نمایندگی‌ها، در سراسر کشور از مشخصات صنعت خودروی ایران است. افزون بر این، تجربه تولید خودروهای تراز اول جهانی مانند شورلت، پیش از انقلاب در شرکت پارس خودرو و بنز کلاس E پس از انقلاب در شرکت ایران خودرو، وجود دارد. البته در دهه‌های اخیر خودروهای متفاوت با انواع برندها در مدار تولید قرار گرفتند. خودروهایی مانند نیسان پاترول، پراید، ماکسیما، پژو ۴۰۵، پژو ۲۰۶، سوزوکی، مزدا ۲۳۲، مزدا ۳، کاپرا، چری، جک و انواع خودروهای دیگر که بصورت کامل یا به شکل سی‌کی‌دی، مونتاژ، تولید و روانه بازار شدند. شرکت‌های سازنده خودرو در ایران به تدریج زیاد شده و با ورود چین به این عرصه نیز تعداد آنها روبه فزونی است (به نقل از سایت ایران خودرو^۵).

به دلیل گستردگی، حجم بالای گردش نقدینگی و تعداد بالای شاغلین، معضلات خودروسازی، عکس‌العمل سریع و گسترده عموم مردم و صاحب‌نظران را در پی دارد. از این‌رو اداره این بخش توسط دولت بسیار پرمخاطره است. نگاه به دیگر کشورها نیز مالکیت بخش خصوصی را در این حوزه نشان می‌دهد. در ایران نیز این سیاست دنبال شده ولی اینکه آیا مطابق خواست سیاستگذاران اجرا شده یا نه مورد بررسی قرار نگرفته است. پژوهش حاضر بدنبال پاسخ به این پرسش است که، عوامل تاثیرگذار بر اجرای سیاست خصوصی‌سازی در صنعت خودرو کدامند؟

خصوصی یا دولتی بودن خودروسازها سالهاست که مساله کشور بشمار می‌رود. بحثی چالشی و پرکشمکش که دولت مدعی واگذاری سهام به بخش خصوصی است ولی شواهد نشان از دولتی بودن دارند. تاکنون بر روی اجرای سیاست خصوصی‌سازی صنعت خودرو تحقیقی صورت نگرفته است. گردش نقدینگی فوق‌العاده زیاد، اشتغال بالا و سایر نکات مهم و خاص این صنعت، گواه ضرورت تحقیق حاضر است. تان^۱ (۲۰۲۲)، معتقد است، توسعه صنعتی و خروج از رکود با حضور فعال بخش خصوصی و تاثیر مثبتی که بر اقتصاد می‌گذارد حاصل می‌شود. جلوگیری از ضرر و زیان جامعه، ضرورت پاسخگویی، اجتناب از اتلاف منابع، کسب منافع اقتصادی، مدیریت دولتی نوین^۲ و در زیر مجموعه آن خصوصی‌سازی را مطرح کرده، که اینک موضوعی محوری در اقتصاد و سرمایه جهانی است (مگینسون^۳، ۲۰۱۷).

ابهامات موجود صنعت خودروی کشور، بروز نبودن فناوری و کیفیت خودروها، عدم پاسخگویی به تقاضای بازار و قیمت همیشه افزایشی خودرو، گویای معضلات اساسی خودروسازی است. اما اینکه دولت مدعی است به بخش خصوصی واگذار کرده ولی هیات مدیره دولتی است و این صنعت دستوری اداره می‌شو ضرورت نیاز به نحوه اجرای خصوصی‌سازی در این صنعت را نشان می‌دهد.

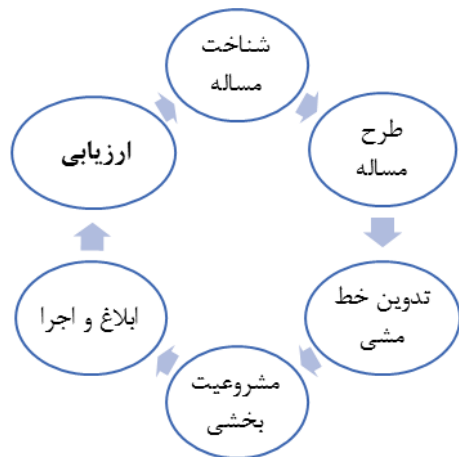
سابقه صنعت خودرو در کشور تقریباً به شصت سال پیش بازمی‌گردد. یعنی سال ۱۳۳۶ و تاسیس کارخانجات "لندرور" که اکنون به گروه صنعتی تولیدی "مرتب" تغییر نام یافته است. این صنعت با فراز و نشیب‌های بسیاری همراه بوده است (معدی رودسری و همکاران، ۱۳۹۸) و به دلیل وابستگی به دولت همیشه متأثر از تحولات سیاسی بوده و به حمایت‌های مستقیم و غیرمستقیم دولتی چشم دوخته است. با این حال و با بیش از نیم قرن سابقه، چالش‌های پیش‌روی

چارچوب و مبانی نظری پژوهش

تحقیق حاضر با هدف بررسی اجرای خصوصی سازی در صنعت خودرو از یکسو با مباحث اقتصادی و خصوصی سازی و از سوی دیگر با اجرای خط مشی و تحقق خواسته سیاست‌گذاران پیوند دارد. بنابراین در ادامه، هر دو منظر طرح می‌گردد. خصوصی سازی: خصوصی‌سازی در زمره اصلاحات محبوب مردم قرار نگرفت، لیکن ارزیابی‌های اقتصادی نشان تاثیر مثبت بر رفاه و رشد اقتصادی در کشورهای درحال توسعه و در حال گذار است. سنجش‌ها نیز شکاف بین نظر مردم و اقتصاددانان را تایید می‌کند (بیرد زال و نلیس^۶، ۲۰۰۵). نه تنها در میان مردم بلکه در میان صاحب نظران نیز، خصوصی‌سازی، منتقدان سرسخت و جدی دارد. چانگ (۱۳۹۹)، بیان می‌کند، خصوصی سازی بسان نردبانی است که کشورهای توسعه یافته از آن بالا رفته و اینک لگد رده و آن را به زمین می‌اندازند تا دور از دسترس کشورهای در حال توسعه باشد (۱۶۲). فریدمن^۷ (۱۳۹۹)، حامی این سیاست، معتقد است، انحصار دو مشکل ایجاد می‌کند. نخست بدلیل کاهش انتخاب، مبادله داوطلبانه را محدود می‌کند. دوم، قدرت تغییرشرایط را از مشتریان می‌گیرد. بنابراین مسئولیت اجتماعی انحصارگر ایجاد می‌شود. سپس، نتیجه می‌گیرد، این اعتقاد اساس جامعه آزاد را از پایه برمی‌کند (۱۵۰). خصوصی‌سازی، دهه ۱۹۸۰ میلادی و از انگلستان و آمریکا آغاز و به تدریج کلیه کشورها را یکی پس از دیگری فراگرفت. در تعریف شوارتز^۸، خصوصی‌سازی برای کشورهای با اقتصاد متمرکز بسی فراتر از انتقال مالکیت و تعدیل مقررات است. او معتقد است، خصوصی سازی خلق نظام جدید بر اساس بازار و در نتیجه دگرگونی و تحول در ابعاد مختلف اقتصادی است. در همین راستا بس^۹ خصوصی‌سازی را نماد تعالی تفکر سرمایه‌داری و باور کارایی بازار در برابر عدم باور به آن در بخش دولتی می‌داند (به نقل از قالیباف اصل و رنجبردگاهی، ۱۳۸۴).

شیوه‌های خصوصی‌سازی عبارتند از: واگذاری، عرضه عمومی سهام، فروش، تزریق سرمایه جدید، فروش دارایی‌ها، سازمان‌دهی مجدد، فروش به مدیران و کارمندان، سرمایه‌گذاری مشترک، اجاره قراردادهای مدیریتی، برنامه‌های گسترش پایه های مالکیت، سهم سهام یارانه‌ای (کلودوی^{۱۰}، ۲۰۰۶). در ایران براساس مطالعات شهیکی تاش و مودی (۱۳۹۲)، در دوره ۱۳۷۴-۱۳۸۹ در مجموع ۱۵۲۲۰۱۱ میلیارد ریال از سهام شرکت‌ها از طریق سهام عدالت، غیردولتی، عمومی غیر دولتی، بلوکی، تدریجی، ترجیحی، بورس، فرابورس، مذاکره و مزایده واگذار گردیده است. واگذاری سهام واحدهای تولیدی و صنعتی بین کارگران یا همان سهام ترجیحی از دهه ۱۳۵۰ آغاز گردید. در این میان سهام ۳۳۰ شرکت که خودروسازی نیز در میان آنها بود واگذار شد (روحی، ۱۳۹۵). برنامه‌های خصوصی‌سازی در ایران پس از انقلاب به پیاده‌سازی الگوی سیاست‌های تعدیل اقتصادی صندوق بین‌المللی پول و بانک جهانی برمی‌گردد. حرکت به سمت سیاست‌های آزادسازی اقتصادی نیز، سیاست خصوصی‌سازی را به عنوان سیاستی مهم، با هدف ارتقاء سطح کارایی فعالیت‌های دولت در آغاز تدوین و تصویب برنامه‌های بازسازی اقتصادی، اجتماعی کشور در برنامه‌های اول و دوم توسعه به کانون توجه آورد. در این تحقیق انواع واگذاری صورت گرفته در شبکه مضامین طرح شده است.

صنعت خودرو: یکی از مهمترین بخش های صنعت کشور و بازیگردانان اقتصاد، خودروسازی است. تخمین زده می‌شود، ارزش سالیانه این صنعت تا سال ۲۰۳۰ به حدود هفت تریلیون دلار نزدیک شود (مک‌کنزی^{۱۱}، ۲۰۱۶). صنعت خودروی ایران به دهه چهل بازمی‌گردد. در این دهه شرکت‌های ایران خودرو (ایران ناسیونال در آن زمان)، سایپا و پارس خودرو تاسیس و شروع به تولید و عرضه خودروی سواری کردند. تولید انواع خودروها در این



شکل ۱: فرایند خط‌مشی‌گذاری

(ماخذ: الوانی، شریف‌زاده ۱۰: ۱۳۹۴)

لازم

فرانکی و بنیتو^{۱۳} (۲۰۲۱)، معتقدند، اجرای خط‌مشی یکی از عناصر اصلی مشی عمومی برای حصول اطمینان از رفع همه نگرانی‌ها و ترویج اقدامات انجام‌شده سازمان به عنوان یک سیاست موفق می‌باشد. پیاده‌سازی سیاست‌های عمومی می‌تواند تحت‌تاثیر چندین عامل، مانند بودجه محدود و منابع انسانی، عدم تحرک اجتماعی، تعهد پایین مقامات مجاز، از جمله نظارت و تحریم‌ها که به درستی اجرا نشده است واقع شود. نظریه‌های اجرای خط‌مشی طی سه نسل از اوایل دهه ۱۹۷۰ تا دهه ۱۹۸۰، از دهه ۱۹۸۰ تا ۱۹۸۶ و ۱۹۹۰ به بعد تکامل یافته‌اند. جدول ۱ گویای این روند است.

کارخانجات، آغازگر مسیر پیش روی این صنعت بود. قرار داد با شرکت‌های انگلیسی، فرانسوی، آلمانی و... برای راه اندازی خطوط، کسب دانش فنی و ورود قطعات و مجموعه‌های مورد نیاز خطوط در کنار یادگیری الزامات و زوایای دیگر، بخش دیگری از اقدامات این دوره اس. همکاری با بسیاری خودروسازان مانند پژو، کیا، رنو و اخیراً خوروسازان چینی به نوعی ادامه همین روند است.

سهام مدیریتی ایران‌خودرو و سایپا در طی برنامه‌های توسعه تا قبل از فعال شدن سازمان خصوصی‌سازی واگذار گردید. بنابر آمار متخذه از سازمان خصوصی‌سازی در سال ۱۳۸۹ که سازمان خصوصی‌سازی به شکل فعال حضور پیدا کرد، تنها ۴۸ درصد از سهام ایران‌خودرو و تقریباً همین اندازه نیز از سهام سایپا دولتی بود. بقیه سهام و پیش از آن واگذار گردید.

خط‌مشی: هیشتر^{۱۲} و همکاران (۲۰۲۱)، نشان دادند، خط‌مشی بسان، بستر یا زمینه، یک لنز برای تمرکز، خود نوآوری، اهرمی برای نفوذ، توانمندساز/تسهیل‌گر یا مانع و یک نتیجه است. فعالان سیاسی نیز به عنوان مشارکت کنندگان مهم (رهبران اجرایی سیاست) هستند. شکل کلی زیر برای فرایند خط‌مشی‌گذاری ارائه گردیده است.

جدول ۱: نظریه پردازان اجرا و نظریه‌های ارائه شده (ماخذ: قلی‌پور، ۱۳۹۵: ۱۹۴)

شرح نظریه و فعالیت پژوهشی انجام گرفته	سال	نظریه پرداز
اجرا بخشی از فرایند خط‌مشی‌گذاری است. یک فرایند تعاملی است بین آنچه خط‌مشی‌گذار خواهان است و روشهایی که دستیابی به آن را فراهم می‌سازد	1973	پرسمن و ویلداوسکی ^{۱۴}
ساختارهای اجرایی به‌عنوان واحد تجزیه‌وتحلیل	1981	پورتر ^{۱۵}
طراحی یک چارچوب مفهومی درتجزیه و تحلیل اجرا و شرایط اجرای مؤثر	1980	مزمین و ساباتیر ^{۱۶}
اجرا به‌عنوان یک مفهوم نهادی و ارائه مدل چهار سطحی مدل‌های سازمانی اجرای برنامه‌های اجتماعی و معرفی دو رویکرد بالا به پایین و پایین به بالا در تجزیه‌وتحلیل اجرا	1980	کریستا المور ^{۱۷}
ارائه دو رویکرد بالا به پایین و پایین به بالا درتجزیه و تحلیل اجرا	1986	ساباتیر استیلین ^{۱۸}

همچنین تحقیقات موسسات و مراکز حرفه‌ای و خبره در این حوزه نشان می‌دهد مشکلات عبارتند از: شبه دولتی بودن، حواشی سیاسی، عدم دانش فنی و دسترسی به تکنولوژی روز، وام‌های سنگین، مشکل گشایش اعتبار، بی‌ثباتی قوانین واردات، قیمت‌گذاری دولتی، بی‌توجهی به طراحی محصول (گزارش فصلی آریا سهم، ۱۳۹۳). همچنین مرکز پژوهش‌های مجلس (۱۳۹۴)، چالش‌های این صنعت را عدم واگذاری کامل به بخش خصوصی، رفع مشکلات ساختاری و مدیریتی دانسته. به همین ترتیب وزارت علوم (۱۳۹۵) در تحقیقی که چالش‌های صنعت خودروی کشور را بر شمرده، مدیریت دولتی را بعنوان مشکل اصلی در کنار چالش‌های کلان اقتصادی و سیاسی، تحریم‌ها، ساختاری، نظام تامین مالی ناکارآمد کشور، حمایت‌های غیراصولی دولت، استفاده ناقص از تجربه کشورهای دیگر صراحتاً بیان کرده است.

دروت و رودریگز^{۱۹} (۲۰۱۷)، در تحقیقی بر روی پنجاه سال صنعت خودروی برزیل نشان دادند که نقش دولت به عنوان یک هدایتگر و ناظر و در حد قانونگذار می‌تواند این صنعت را متحول سازد ولی دولت نباید در مدیریت مداخله کند.

تحقیقی که روی آسیب‌شناسی اجرای خط‌مشی در کشور، صورت گرفته، بیان می‌کند، به دلایل مختلف، اجرای خط‌مشی، شکست می‌خورد. به تعبیری راهبرد خط‌مشی معیوب است. شامل اجرای ناقص، معطل گذاشتن اجرا، فرسایشی کردن اجرا، بی‌توجهی به اجرا یا تغییر مستمر خط‌مشی عمومی می‌گردد. محیط کلان و خرد، شامل شرایط سیاسی، اجتماعی و فرهنگی، شرایط اقتصادی و فناوری در صورت عدم مساعد بودن، مشکل ساز است. مجموعه این معایب باعث سلب اعتماد عمومی و آسیب دیدن اعتبار خط‌مشی‌گذار و مجری می‌گردد (حاجی‌پور و همکاران، ۱۳۹۴).

تحقیقی روی آسیب‌شناسی اجرای خط‌مشی در کشور، به این یافته می‌رسد، که علاوه بر ضعف محتوای به دلایل مختلف، اجرای خط‌مشی، شکست می‌خورد. به تعبیری راهبرد خط‌مشی معیوب است. یعنی شامل اجرای ناقص، معطل گذاشتن اجرا، فرسایشی کردن اجرا، بی‌توجهی به اجرا یا تغییر مستمر خط‌مشی عمومی می‌گردد. محیط کلان و خرد، شامل شرایط سیاسی، اجتماعی و فرهنگی، شرایط اقتصادی و فناوری در صورت عدم مساعد بودن، مشکل ساز است. مجموعه این معایب باعث سلب اعتماد عمومی و آسیب دیدن اعتبار خط‌مشی‌گذار و مجری می‌گردد (حاجی‌پور و همکاران، ۱۳۹۴). تحقیق حاضر با مصاحبه‌های صورت گرفته اجرا را از منظر بالا به پایین مورد بررسی قرارداد، بنابراین روش Top-Down مدنظر است.

پیشینه پژوهش

مختارزاده و همکاران (۱۳۹۳)، در تحقیق خود نشان دادند که مداخلات دولت در صنعت کشور با کشورهای دیگر مغایر بوده و بسیار مشکل ساز است. مطرانلویی (معاونت اقتصادی اتاق بازرگانی صنایع و معادن، ۱۳۹۴)، در تحقیق خود دلایل اصلی مشکل خودرو و قطعه در کشور را چنین بر شمرده: مدیریت دولتی، وابستگی بالا به منابع و حمایت دولت، عدم جذابیت برای بخش خصوصی، مشکلات سرمایه‌گذاری خارجی، همکاری ضعیف با خودروسازان خارجی، صادرات ضعیف، عدم توسعه فناوری‌های جدید، تعدد مراجع تصمیم‌گیری و اجرایی، عدم توجه به استانداردهای کیفی و زیست محیطی، نیاز به بهبود کیفیت و قدرت رقابت. حسینی‌گلی و ساعی (۱۳۹۶)، در مقایسه با خودروسازی کره بیان کردند که صنعت خودرو ایران درگیر نظم از نوع سیاست بسته و محدود است در حالیکه در کره نظم آزاد و بدون محدود حاکم است.

و ارائه پیشنهاد در خصوص اجرای سیاست خصوصی سازی در این حوزه اقدام می‌کند. به دلیل تجربه بیش از دو دهه محقق و شناخت از موضوع، نمونه‌گیری به روش قضاوتی صورت گرفت. جامعه خبرگان علمی و نظری نیز از صاحب‌نظران دانشگاهی در حوزه مدیریت، خط‌مشی خصوصی سازی، بعلاوه مدیر عامل، عضو هیات مدیره، مدیران ارشد خودرو، سازمان بورس، بانکها، مراکز مالی و سازمان خصوصی سازی انتخاب شدند. مصاحبه‌ها تا حصول اشباع نظری ادامه یافت. از مصاحبه نهم به بعد اشباع حاصل گردید. لیکن، سه مصاحبه آخر به دلیل اهمیت موقعیت افراد مصاحبه شونده و حصول قطعیت اشباع، ادامه یافت. مشخصات خبرگان در جدول ۲ آمده است. به اختصار فرایند کامل تحلیل مضمون شامل سه مرحله تجزیه و توصیف، تفسیر و تشریح و یکپارچه سازی مجدد است (عابد جعفری و همکاران، ۱۳۹۰).

پایایی و روایی پژوهش: یکی از معیارهای کمی سنجش پایایی پژوهش‌های کیفی، ضریب کاپای کوهن^{۲۰} است که در این روش بر روی تعداد نمونه توسط محقق دیگر، بین پژوهشگران اختلاف نظر است و از ۱۰ تا ۲۰ درصد (محمدی، ۱۳۹۵) بیان کرده‌اند در اینجا ۲۰ درصد حجم کل، که سه مصاحبه می‌شود، منظور و به کمک نرم افزار SPSS ضریب کاپا ۰/۷۸۵ بدست آمد. که، بیانگر پایایی داده‌ها می‌باشد. پس از

جمع بندی نتایج مبانی نظری و پژوهش های پیشین نشان داد تاکنون بر روی اجرای خط مشی خصوصی سازی صنعت خودرو بررسی و تجزیه و تحلیل صورت نگرفته که اینقدر مشاخره در طی سالها بدنبال داشته است به عبارت دیگر عمده مطالعات انجام شده پس از بررسی یا مقایسه در صنعت خودرو، خصوصی سازی را تجویز کردند. مطالعات خصوصی سازی نیز به شکل کلی و یا در حوزه هایی مانند آموزش، پتروشیمی، آب و بیمارستان مورد بررسی قرار دادند به همین دلیل تاکنون هیچ تحقیقی در خصوص وضعیت اجرای خصوصی سازی برای بررسی معضلات صنعت خودرو صورت نگرفته. بنابراین با خلا تحقیق در مواردی مانند خودسهامداری یا اداره بنگاه توسط حاکمیت علیرغم واگذاری سهام مواجه هستیم. از اینرو ضروریست، اجرای خط مشی خصوصی سازی در صنعت خودرو مورد تجزیه و تحلیل و بررسی قرار گیرد.

روش پژوهش

تحقیق حاضر از نظر هدف، اکتشافی و از لحاظ رویکرد، کیفی می‌باشد. با توجه به هدف، به روش مصاحبه نیمه ساختاریافته و عمیق اقدام شد. روش تحقیق، تحلیل مضمون می‌باشد که با استفاده از نرم افزار MAXQDA 2022 به کشف مضامین پرداخته است. هدف، کاربردی است، زیرا در نهایت به شناخت

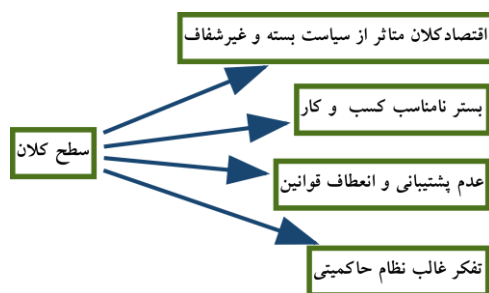
جدول ۲: ترکیب مصاحبه شوندهگان

تعداد	سمت	نهاد
۱	عضو هیات علمی-مدیر	دانشگاه-وزارت صمت
۱	عضو هیات علمی-مدیر	دانشگاه-خودروسازی
۱	عضو هیات علمی-صاحب نظر خصوصی سازی	دانشگاه
۱	عضو هیات علمی-صاحب نظر مدیریت و خصوصی سازی	
۱	عضو هیات علمی-صاحب نظر خصوصی سازی خودرو	
۵	مدیر ارشد	خودروسازی
۱	مدیریت ارشد تعاونی	تعاونی
۱	سازمان خصوصی سازی	سازمان خصوصی سازی

یافته‌های پژوهش

پس از تقطیع متن مصاحبه‌ها به قسمت‌های کوچک و تجزیه و توصیف، مضامین بدست آمده که در جدول زیر اراده گردیده است. تعریف مضامین پایه، با استخراج مضمون کلی‌تر از آنها، مضامین سازمان‌دهنده شکل گرفتند. در مجموع ۴۳۶ مضمون پایه شناسایی گردید که براساس آنها ۲۰ مضمون سازمان‌دهنده و ۵ مضمون فراگیر، حاصل شد. مضامین فراگیر یا همان عوامل موثر بر اجرا عبارتند از: سطح کلان، نهادی، نهاد-سازمان، مداخله‌گر و تعدیل‌کننده که مستخرج از مصاحبه‌ها بوده و در ادامه بررسی می‌شوند.

سطح کلان: با عدم اجرایی شدن مشی خصوصی‌سازی یا اصل ۴۴، طی سه برنامه توسعه نخست، ناگزیر بازمینی و اصلاح آن توسط مجمع تشخیص مصلحت نظام صورت گرفت، پس از ارجاع به مجلس، طرح در کمیسیون مربوطه و اخذ تایید شورای نگهبان، از طریق رهبری به رئیس جمهور وقت ابلاغ گردید. بنابراین، برای اجرا نیز حمایتی همه جانبه و در سطح کلان کشور، می‌طلبد. در زیر مجموعه این مضمون، مضمون‌های بستر نامناسب کسب و کار، تفکر غالب نظام حاکمیتی، اقتصاد کلان متأثر از سیاست بسته و غیرشفاف و عدم پشتیبانی و منعطف قوانین هستند. که در حقیقت به ابعاد اجتماعی، سیاسی، اقتصادی و قانونی اشاره دارند. در حقیقت نشانه تاثیر عمیق سیاست بر اقتصاد و رنگ باختن اقتصاد به آن است که در خودروسازی آشکار شده.



شکل ۲: مضامین سازمان‌دهنده سطح کلان

پایان کار، برای سنجش روایی پژوهش، نخست، برای تهیه جدول به شکل متمرکز، چند ماه زمان صرف شد. سپس، جدول مضامین به تایید اساتید راهنما و مشاور رسید و در نهایت این جدول برای نقد و بررسی در اختیار پنج نفر از مصاحبه شوندگان قرار گرفت.

تحلیل مضمون: کمپل و همکاران^{۲۱} (۲۰۲۱)، معتقدند تحلیل مضمون، ابزار مفید و در دسترس برای پژوهشگران کیفی است. همچنین روشی قدرتمند و انعطاف‌پذیر برای تحلیل کیفی و توانمندسازی محققان در تمام سطوح می‌باشد. براون و کلارک^{۲۲} (۲۰۱۲)، بیان می‌کنند، زمانی که به دنبال درک مجموعه‌ای از تجربیات، افکار و رفتارها در میان داده‌ها هستیم این روش مناسب و قدرتمند است. این روش با شناسایی تم یا مضمون در متن سخنان مصاحبه شوندگان آغاز و سپس در یک فرایند به شبکه مضامین منتج می‌گردد. مضمون، در تحقیق کیفی به نوعی شبیه متغیر در تحقیق کمی است (محمدی، ۱۳۹۵). مضمون، ویژگی تکراری و متمایزی در متن است که نشان دهنده درک و تجربه خاصی در ارتباط با پرسش‌های تحقیق است. در اینجا از اجزا و مضامین خرد به مضامین سازمان‌دهنده و محوری رسیده و سپس از مضامین محوری، شبکه مضامین استخراج شد. مضامین سازمان‌دهنده، مقولات مبتنی بر مضامین پایه و پالایش شده از آنها هستند. مضامین فراگیر، مضامین عالی هستند که بیانگر روح متن و جهت دهنده به سمت شبکه مضامین می‌باشند. شبکه مضامین، نیز نمایش نظام‌مند مضامین و ارتباطات و ارائه تصویری کلان برای دریافت هر چه بهتر عمق و گستره موضوع است. در این تحقیق پس از هر مصاحبه، بلافاصله پیاده‌سازی و بررسی انجام شد، از اینرو علاوه بر آشنایی پژوهشگر، تحلیل مصاحبه‌ها نیز بصورت مکرر و با رفت و برگشت بسیار صورت گرفت.

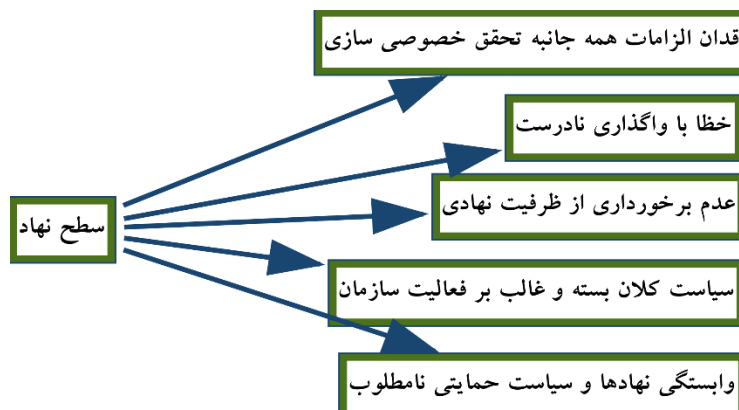
سیاست خصوصی‌سازی، مشکل در ظرفیت‌های سیاسی و نهادی است و ظرفیت سیاسی از ظرفیت نهادی مهم‌تر است (۳۱). تفوق سطح کلان بر نهاد نیز موید مضامین مذکور در مقاله است. یک دلیل فقدان ظرفیت نهادی این است که، برخی بازیگران نهادی به لحاظ موقعیت و حضور خود در هیات مدیره خودروسازی‌ها، احساس واگذاری مالکیت و اقتدار خود را داشتند که این امر باعث تمایل در حفظ شرایط می‌کند. یکی از خبرگان بیان داشت:

«تقریباً هیچ وزیری یا هیچ کسی حاضر نیست قدرتش را از دست بدهد.»

افزون بر این وابستگی نهادها و سیاست حمایتی نامناسب، موجب حفظ صنعت به گفته یکی از خبرگان "به شکل گلخانه‌ای" گردیده است. عدم فراهم آوردن الزامات خصوصی‌سازی نیز یکی از عوامل ایجاد شرایط حال است. در حقیقت واگذاری بدون برنامه، بودجه و تغییر ساختار، تنها به دلیل حذف از بودجه و اجرای به هر شکل قانون و در عین حال حفظ مدیریت دولت.

انواع واگذاری‌های تدریجی، ترجیحی، ردیون، عمومی‌سازی و خزانه نشان از خرد و پخش کردن سهام دارد. چنانکه پرسمن و ویلداوسکی اشاره کردند (۱۹۸۴)، گذر زمان باعث کاهش توانایی مجریان برای حصول نتایج مطلوب خط‌مشی است (الوانی و شلویری، ۱۳۹۵: ۱۶۳). در صنعت خودرو چنانکه

سطح نهادی: این مضمون کلی، پنج مضمون جزئی‌تر در بر دارد که بطور عمده متاثر ظرفیت و امکانات می‌باشند. مضمون عدم توازن قدرت در بخش قطعه‌سازی، بیان‌کننده این واقعیت است که چون در صنعت خودرو قوی‌ترین بازیگران در زنجیره تامین قرار دارند. بنابراین هرگاه بازارایی نیروها برای این بخش ریسک‌ساز باشد، موقعیت چالشی ایجاد می‌شود که مستقیم بر خودروسازی اثر می‌گذارد. حالا در خصوصی‌سازی اگر یکی از قطعه‌سازها قرار باشد که در این موضوع نقش بگیرد و دیگران بی بهره باشند، نگاه عدم توازن قدرت ایجاد می‌شود که این امر برای مدیرعامل بسیار چالش برانگیز خواهد بود. از اینرو نقش خصوصی‌سازی را باید به هر شکل از وظایف مدیرعامل خارج ساخت. تمام متولیان اجرا نیز در این لایه -نهادی- قرار دارند. اصولاً خصوصی‌سازی در این لایه عملیاتی می‌شود. در طی چهاردهه گذشته همواره مدیران دولتی در هیات مدیره این شرکت‌ها حاضر و تصمیم‌گیر بوده و هستند. بویژه، تا قبل از تشکیل سازمان خصوصی‌سازی اگر قرار بر اصلاح ساختار یا واگذاری بوده توسط سازمان گسترش باید انجام می‌شده، زیرا سازمان خصوصی‌سازی از سال ۱۳۸۹ به شکل عملیاتی حضور پیدا کرد. اگر در این سطح، سیاست منطبق بر خواست قانونگذار، اجرا می‌شد چه بسا پیامدهای مثبت در پی داشت. اما همان‌طوریکه تان^{۳۳} (۲۰۰۸)، بیان می‌کند، دلیل شکست



شکل ۳: مضامین سازمان‌دهنده سطح نهادی

سازمان خصوصی‌سازی است که از دو جهت قابل بررسی می‌باشد. یکی اینکه اصولاً وقتی سازمان خصوصی‌سازی فعال شد، سهام دولت در خودروسازی‌ها کمتر از ۵۰ درصد بوده و دیگر اینکه به گفته یکی از صاحب‌نظران:

”ما یک سازمان خصوصی‌سازی داریم که چندین سازمان نظارتی، آنرا دنبال می‌کنند. در صورتیکه باید برعکس عمل کرد یک سازمان قدرتمند درست کنیم، که به شکل حرفه‌ای خصوصی‌سازی کند“

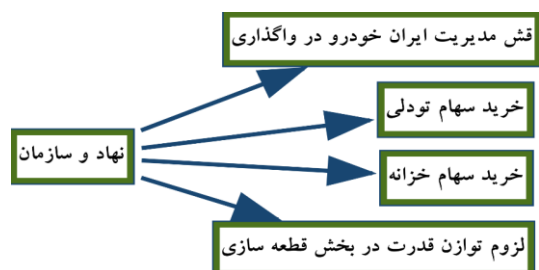
مضمون بعدی، نقش سازمان‌های غیررسمی و گروه‌های فشار است. از آنجاییکه اجرا بسان بازآرایی روابط قدرت است (الوانی و شلویری، ۱۳۹۵: ۱۶۳)، بنابراین، همواره ذی‌نفعان از طریق گروه‌های غیررسمی و فشار برای حفظ شرایط یا هدایت به سمت مورد نظر خود، اقدام می‌کنند.

نقش مبهم و تعریف نشده نهادهای نظارتی، مضمون دیگر است. که بدلیل ابهام در ماهیت خودروسازها ایجاد شده یعنی خصوصی هستند ولی دولتی اداره می‌شوند.

مضمون دیگر، اشاره به پتانسیل‌های درونی خودروسازها دارد. پتانسیلی که عبارت است از سرمایه در گردش، مدیریت نقدینگی بسیار بالا، نیروی انسانی قابل ملاحظه و ارتباطات پیچیده‌ای که باعث شده، این شرکت‌ها در اجرای خط‌مشی نقش آفرین باشند. نقش بازدارنده رسانه‌ها مضمون دیگر است که بیانگر تاثیر منفی رسانه‌ها در امر واگذاری می‌باشد. زیرا آنچه در کانون توجه رسانه‌هاست، مشکلات و نتایج منفی بوده و حال آنکه موارد مثبت و نکات قابل توجهی در خصوصی‌سازی می‌توان برشمرد. مانند حضور در سازمان بورس، شفاف سازی وضعیت، کوچک‌سازی دولت، اداره شرکت با شیوه‌های اقتصادی، بروزآوری تجهیزات و حرکت به سمت فضای رقابتی که همه این موارد در سایه خصوصی‌سازی قابل تصور است.

اشاره شد، حدود نیم قرن است که سیاست واگذاری در حال اجراست. اما، پس از پنج دهه، هنوز دولت با سهم حدود ۶ درصد در ایران خودرو و ۱۷ درصد در سایپا همچنان اقتدار خود را حفظ کرده و اعضای هیات مدیره و مدیرعامل را منصوب می‌کند.

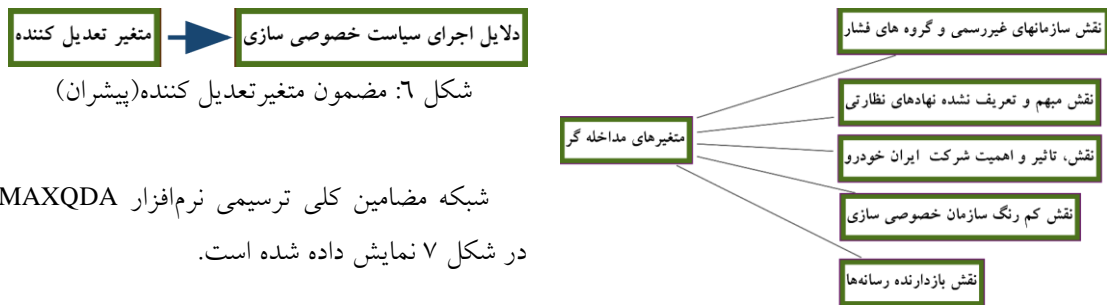
سطح نهاد-سازمانی: همانطوریکه اشاره شد نقش اساسی اجرا به عهده نهادهای بالادستی است. اما نماینده وزیر یا سازمان گسترش با حضور در هیات مدیره نقش مدیریتی در بالاترین رکن سازمان را ایفا می‌کند. به شکل قانونی، هیات مدیره، فصل مشترک مدیران ارشد خودروسازی و نمایندگان منتخب نهاد بالاسری است. این نقطه، حلقه اتصال رسمی است. در این نقطه می‌توان دوشاخگی^{۲۴} را مشاهده کرد. از یکسو سیاسیون و از سوی دیگر اداری‌ها، در اداره شرکت نقش مشارکتی دارند. طوریکه، یک هماهنگی در حفظ و تداوم نقش دولت در اداره هیات مدیره و در پی آن خودروسازی‌ها، مشاهده می‌شود. با خرید سهام تودلی در تعاونی یا شرکت‌های سرمایه‌گذاری و سهام خزانه توسط خود شرکت عملاً پدیده خودسهامداری ایجاد شده است. که دقیقاً نقض هدف خصوصی سازی است.



شکل ۴: مضامین سازمان‌دهنده سطح نهاد-سازمان

متغیر مداخله گر

این دسته از مضامین، اشاره به عواملی دارد که، در اجرای خط‌مشی اثر مستقیم ندارند. بلکه با تاثیر بر روی متغیرهای سطوح کلان، نهاد و نهاد-سازمان نقش آفرینی می‌کنند. اولین مضمون، نقش کم‌رنگ



شکل ۶: مضمون متغیر تعدیل کننده (پیشران)

شبکه مضامین کلی ترسیمی نرم افزار MAXQDA در شکل ۷ نمایش داده شده است.

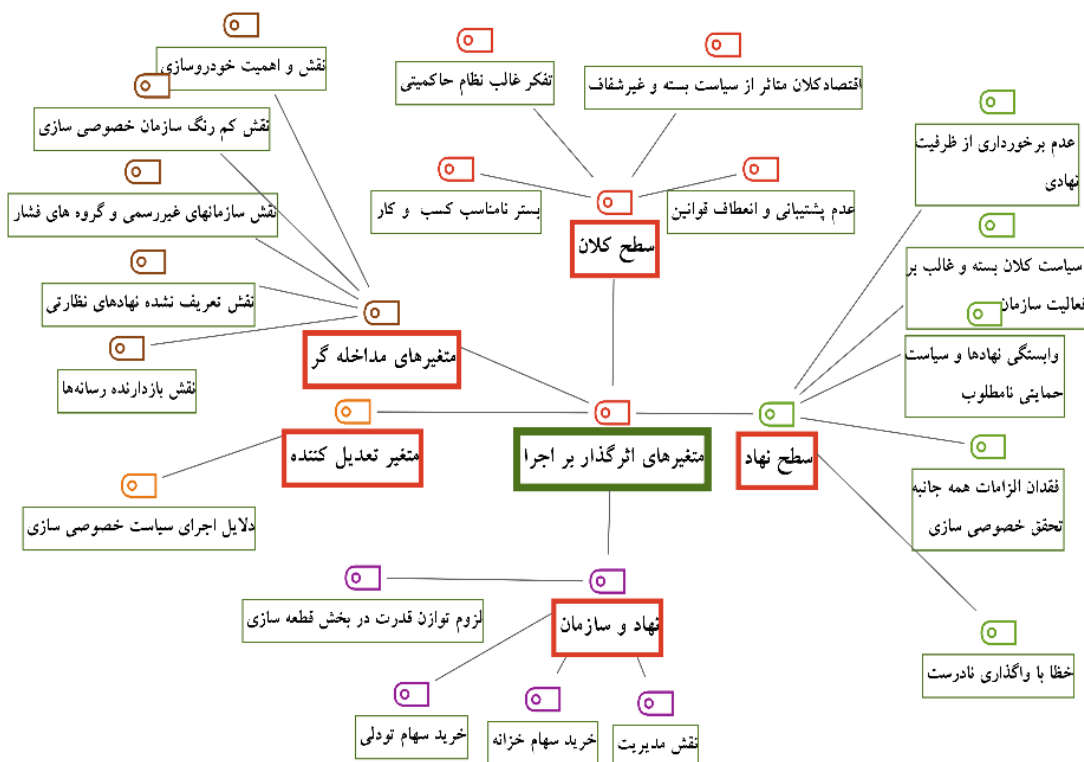
شکل ۵: مضامین سازماندهنده متغیرهای مداخله گر

بحث و نتیجه گیری

بررسی بعمل آمده نشان می دهد که قانون و اهداف مورد نظر سیاستگذاران در جهت بهبود وضعیت خودروسازی بوده، سهام عمده نیز واگذار گردیده است. نظر به این امر می باید شاهد بهبود روز به روز این صنعت باشیم. اما آنچه در عمل شاهد هستیم وضعیت بسیار وخیمی است که روز به روز بحرانی تر شده و علیرغم صعود باورنکردنی قیمت، شاهد نزول کیفیت هستیم. این امر نشان از نقص و ایراد در اجرای سیاست است. این ایراد با استناد به امتیاز مطلوب خصوصی سازی در سطح جهان نیز قابل تایید است.

متغیر تعدیل کننده (عامل پیشران)

این متغیر دلالت بر عواملی دارد که نقش پیشران را داشته و علت اجرای سیاست خصوصی سازی هستند. مضامین این بخش در زمره پیش برنده های اجرای سیاست می باشند. از جمله عواملی که می توان برشمرد، حذف از بودجه و برداشتن بار مالی از دوش دولت است. از دیگر عوامل می توان، فشارهایی که برای حضور کسب و کارهای تجاری در بورس وجود دارد، بعلاوه فشار تحریم ها که اگر بخش دولتی باشد، مضاعف خواهد بود را برشمرد.



شکل ۷: متغیرهای اثرگذار بر اجرای مشی خصوصی سازی در صنعت خودرو

بنابر تحقیق قورچیان و حیدری کرد زنگنه (۱۳۸۷)، از ۱۹۰۰ واحد امتیاز مطلوب و مطلق خصوصی‌سازی، ایران ۵۷۶ را کسب کرده که نشان دهنده نامطلوب بودن پیاده‌سازی دارد. مشکل اجرای خط‌مشی خصوصی‌سازی صنعت خودرو، با بررسی متغیرهای موثر، حاکی از عدم واگرایی در سطوح و ابعاد مختلف است. برای اجرای موفق این سیاست، ضروری است که همگرایی در سطح کلان شکل بگیرد. به این معنی که چون اجرای خط‌مشی خصوصی‌سازی در خودروسازی، ابعاد مختلف سیاسی، اقتصادی، اجتماعی داشته، سطوح مختلف کلان حاکمیتی، نهادی و سازمانی را درگیر می‌سازد، برای اجرا، نیاز به وفاق همگانی دارد. گام نخست برای این منظور ایجاد ظرفیت برای پذیرش سکنداری این صنعت توسط بخش خصوصی است. بدیهی است که با تغییر نگرش از فضای سیاسی محض به سمت اقتصاد، امکان نقش آفرینی بخش خصوصی مهیا می‌شود. در سایه ایجاد ظرفیت سیاسی و نهادی، واگذاری سهام مانده در دست دولت، در یک بازه کوتاه مدت به شکل بلوک مدیریتی به بخش خصوصی واجد اهلیت، گام بعدی خواهد بود. در صورتیکه سهام دولت در گرو بانک باشد، در فضای جدید از طریق اعطای اعتبار هدایت شده، لازمست این سهام آزاد شود. چون سهام در مالکیت افراد را نمی‌توان واگذار نمود، ضروریست، کلیه سهام متعلق به تعاونی‌ها و شرکت‌های سرمایه‌گذاری و بانک‌ها، به صورت بلوکی به بخش خصوصی واگذار شود. تا امکان حضور موثر و نقش آفرین این بخش در هیات مدیره فراهم گردد. یکی از مشکلات اساسی، بحث قیمت گذاریست. که باید برای واجد صلاحیت‌ها، قیمت تشویقی منظور شود. به این طریق، نیاز نیست، دولت بسته مالی تشویقی یا کمک ریالی به بخش خصوصی، برای ترغیب در مشارکت اهدا کند. همین تعیین قیمت منطقی و مشروط، قادر به جذب بخش خصوصی خواهد بود. بعلاوه می‌توان

تشویق را بصورت پلکانی و با توجه به مراحل پیشرفت قرارداد به شکل تخفیف قیمت یا کاهش پرداخت‌ها اعمال کرد. افزون بر موارد فوق، روشن کردن نقش مثبت نهادهای نظارتی نیز در خصوص این مشی بسیار ضروریست، تا هم سرمایه‌گذار و هم سازمان خصوصی‌سازی با طیب خاطر وارد عمل شوند. بهرحال چنانکه هیوز (۱۳۹۸)، بیان می‌کند، دولت قدرت وادارگر دارد و این تفاوت اساسی دولت و بخش خصوصی است (۱۳۳). بنابراین اگر ظرفیت سیاسی و نهادی ایجاد شود، پیاده کردن خصوصی‌سازی، میسر خواهد بود.

منابع و مآخذ

الوانی، سید مهدی؛ شریف‌زاده، فتاح. ۱۳۹۴. فرایند خط‌مشی گذاری عمومی. (ویرایش دوم). چاپ چهارم. تهران: دانشگاه علامه طباطبائی

الوانی، سیدمهدی؛ شلویری، میثاق. ۱۳۹۵. اجرای خط‌مشی عمومی: دیدگاه‌های نظری و راهکارهای عملی. چاپ اول. تهران. مرکز آموزش مدیریت دولتی

بیردزل، نانسی، نلیس، جان (۱۳۸۹). بررسی واقعیت: آثار توزیعی خصوصی‌سازی در کشورهای درحال توسعه (مشتاق صفت، فرهاد، مترجم). تهران: نشر فرهنگ دهخدا، ۱۳۸۹ (۲۰۰۵)

تان، جف. (۱۳۹۳). خصوصی‌سازی در مالزی: رانت جویی و شکست سیاستی (صفار، محمد، مترجم). تهران: پدیدآورنده (Routledge, ۲۰۰۸)

تقوی، مهدی؛ کاشف بهرامی، فرهنگ. (۱۳۸۵). فرآیند جامع خصوصی‌سازی از جنبه‌های: حقوق و قوانین، برنامه‌های پنج ساله ی توسعه‌ی اقتصادی-اجتماعی و فرهنگی کشور (ج ۱). تهران: دانشگاه آزاد اسلامی

چانگ، هاجون. (۱۳۹۹). انداختن نردبان: استراتژی توسعه در چشم اندازی تاریخی (موغاری، زهرا،

- براتی، جواد، عبدی سیدکلایی، محمدان). انتشارات جهاد دانشگاهی مشهد
- حاجی پور، ابراهیم؛ لطف الله زاده، فروزنده؛ دانایی فرد، حسن؛ فانی، اصغر (۱۳۹۴). طراحی الگوی آسیب شناسی اجرای خطمشی عمومی در ایران. فصلنامه مدیریت نظامی، سال ۱۵، شماره ۵۸، صص ۱-۲۳
- حسینی گلی، سیداسماعیل؛ ساعی، احمد. (۱۳۹۵). مطالعه تطبیقی سیاستگذاری ایران و کره جنوبی در عرصه صنعت خودرو. فصلنامه روابط بین‌الملل، سال ۱۰، ش ۳۹، پاییز ۱۳۹۶، صص ۹-۳۹
- روحی، الهه. (۱۳۹۵). خصوصی سازی در تونل زمان. ماهنامه اقتصادی کارآیی، سال هشتم، ش ۲۵، آذر ۱۳۹۵، صص ۹-۱۱
- معادی رودسری، محمدحسن؛ طباطباییان، سید حبیب الله؛ رادفر، رضا. (۱۳۹۸). الزامات خودروساز شدن در عرصه جهانی، نگاهی به وضعیت صنعت خودروسازی ایران. فصلنامه مجلس و راهبرد، سال ۲۶، ش ۹۸، تابستان ۱۳۹۸، صص ۱۴۷-۱۹۴
- شهیکی تاش، محمدنبی؛ مودی، مرضیه. (۱۳۹۲). تاثیر خصوصی سازی بر اندازه رقابت در صنایع کارخانه ای ایران. فصلنامه اقتصاد مقداری (بررسی های اقتصادی سابق)، دوره ۱۰، شماره ۴، زمستان ۱۳۹۲، صص ۷۳-۸۹
- فریدمن، میلتن (۱۳۹۹). سرمایه داری و آزادی (رشیدی، غلامرضا، مترجم) (چاپ ششم). تهران: نشرنی (University of Chicago Press, 2003)
- قالیباف اصل، حسن، رنجبردگاه، فایزه (۱۳۸۴). بررسی اثر نوع مالکیت بر عملکرد شرکت ها (تجربه خصوصی سازی در ایران)، تحقیقات مالی، شماره ۱۹ بهار و تابستان ۱۳۸۴، صص ۱۱۷-۱۳۳
- قلی پور، رحمت الهه. ۱۳۹۵. تصمیم گیری سازمانی و خطمشی گذاری عمومی (چاپ هفتم). تهران: انتشارات سمت
- قورچیان، نادرقلی، حیدری کردزنگنه، غلامرضا. (۱۳۸۷). ارایه مدلی جهت ارتقا و توسعه خصوصی سازی در ایران. پژوهشنامه اقتصادی، دوره ۸، ش ۳، پیاپی ۳۰، صص ۲۱۹-۲۵۷.
- عابدجعفری، حسن، تسلیمی، محمدسعید، فقیهی، ابوالحسن، شیخ زاده، محمد. (۱۳۹۰)، تحلیل مضمون و شبکه مضامین: روشی ساده و کارآمد برای تبیین الگوهای موجود در داده های کیفی، اندیشه مدیریت راهبردی، سال ۵، شماره دوم، پاییز و زمستان ۱۳۹۰، شماره پیاپی ۱۰، صص ۱۵۱-۱۹۸
- کلودوی، چانگ. (۱۳۸۷). خصوصی سازی و توسعه: نظریه، خطمشی و شواهد (صفار، محمد، مترجم). تهران: عترت چاپ (Ashligate Publishing Company, ۲۰۰۶)
- گروه اقتصادی بانک خاورمیانه، (۱۳۹۴). بررسی صنعت خودروسازی ایران، دی ماه ۱۳۹۴
- مختار زاده، نیما، کیانی بختیاری، ابوالفضل. (۱۳۹۳). سیاستگذاری های صنعتی در برخی از کشورهای جهان و ایران، نشریه نشاء علم، سال ۵، شماره اول، دی ماه ۱۳۹۳، صص ۲۲-۲۹
- محمدی، محسن (۱۳۹۵). الگوی ارزیابی خطمشی های مالیاتی در ایران، مورد مطالعه خطمشی مالیات بر ارزش افزوده. رساله دکتری، دانشگاه علامه طباطبایی، دانشکده مدیریت و حسابداری
- مشاور تحلیل صنعت خودروسازان آریا سهم، (۱۳۹۳)، گزارش فصلی تحلیلی صنعت خودروی ایران
- مطرانلویی، پریسا. (۱۳۹۴)، مروری بر وضعیت صنعت خودرو و قطعه سازی در ایران طی سالهای ۸۳-۹۳، اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی تهران، معاونت بررسی های اقتصادی مرکز گردآوری و تحلیل آمار
- معاونت پژوهش های زیربنایی و امور تولیدی مجلس، دفتر مطالعات انرژی صنعت و معدن. (۱۳۹۵).

perspective: a critical interpretive synthesis. Implementation Science volume 16, Article number: 18 (2021) Cite this article, <https://doi.org/10.1186/s13012-021-01082-7>
 Megginson, William. 2017. Privatization Trend and Major Deals in 2015 and 2016. University of Oklahoma, FEEM and King Fahd University of Petroleum and Minerals
 Tan, Xiaowen (2022). The "Public Body" enquire in WTO disputes: Implications for Partial Privatization, Journal of International Trade Law and Policy, 15 Feb. 2022, Volume 21 Issue 2 (Emerlad), ISSN: 1477-0024

یادداشت‌ها

- ¹ Tan
- ² *New Public Management*
- ³ Megginson
- ⁴ GDP
- ⁵ <https://www.ikco.ir/fa/Intro.aspx>
- ⁶ Birdsall & Nellice
- ⁷ Friedman
- ⁸ Shwartz
- ⁹ Boss
- ¹⁰ Claude V.
- ¹¹ McKinsey (Report)
- ¹² Heather et al.
- ¹³ Franky & Benito
- ¹⁴ Pressman & Wildavsky
- ¹⁵ Porter
- ¹⁶ Sabatier & Mazmanian
- ¹⁷ Krista & Elmore
- ¹⁸ Steelman
- ¹⁹ Duarte & Rodrigues
- ²⁰ Cohen's Kappa Coefficient
- ²¹ Campbell et al.
- ²² Braun & Clarke
- ²³ Tan
- ²⁴ Dichotomy

مطالعات تطبیقی صنعت خودروسازی در کشورهای مختلف جهان. کدموضوعی ۳۱۰، شماره مسلسل ۱۴۸۰۲، اردیبهشت ۱۳۹۵
 معاونت پژوهش‌های زیربنایی و امور تولیدی مجلس، دفتر مطالعات انرژی صنعت و معدن. (۱۳۹۴). خلاصه گزارش مدیریتی طرح پژوهشی آسیب‌شناسی صنعت خودروی کشور و ارائه راهکارهای برونرفت از چالشهای موجود در راستای سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی. کدموضوعی ۳۱۰، شماره مسلسل ۱۳۶۰۱، دی ۱۳۹۴

هیوز، آون. ۱۳۹۸. مدیریت دولتی نوین. الوانی، سیدمهدی، معمارزاده تهران، غلامرضا، مترجم. چاپ هجدهم. تهران: انتشارات مروارید

- Braun, V. & Clarke, V. 2006. "Using thematic analysis in psychology", *Qualitative Research in Psychology*. Vol. 3, No. 2, Pp. 77-101.
- Campbell, Karen A.; Orr, Elizabeth; Durepos, Pamela; Nguyen, Linda; Li, Lin; Whitmore, Carly; Gehrke, Paige; Graham, Leslie; Jack, Susan M. (2021), Reflexive Thematic Analysis for Applied Qualitative Health Research, *The Qualitative Report 2021* Volume 26, Number 6, 2011-2028, <https://doi.org/10.46743/2160-3715/2021.5010>
- Duarte, R., G., Rodrigues, S., B. (2017). Co-evolution of Industry Strategies and Government polities: the Case of the Brazilian Automotive Industry, University Federal de Minas Gerais, Erasmus University Rotterdam, Rotterdam School of Management, Universidade FUNEC. BAR(Brazilian Administration Review). ANPAD. Available online at <http://www.anpad.org.br/bar> BAR, Rio de Janeiro
<http://dx.doi.org/10.1590/1807-7692bar2017160100>
- Franky, A., H.; Benito, K., Tb. (2021). Comparative Analysis of Three Implementation Model of Policies: Case Study in Acid Mine Drainage Management Policy in Indonesia. 4th International Conference on Sustainability Science (CSS2020), Bandung, Indonesia, E3S Web of Conferences, Volume 249, id.02006, October 2021, DOI; 10.1051/e3sconf/202124902006
- Heather L. Bullock, H. L.; John N. Lavis, J. N.; Michael G. Wilson, M. G.; Gillian Mulvale, G.; Ashleigh Miatello, A. (2021). Understanding the implementation of evidence-informed policies and practices from a policy



Influential Parameters that Affected the Implementation of Privatization Policy (Case study: Iran Khodro)

Abbas Sheikh Rabiei¹ - Fattah Sharifzadeh² - Reza Vaezi³ - Vajihollah Ghorbanizadeh⁴

Abstract

Background, Objective: Automotive Industry is under the dispute for many years. The public claims that it has transferred to the private sector, but everything is under public instructions. Despite the high importance of this industry, there has been no review of the implementation of the privatization policy so far. This study seeks to identify influential factors on implementation, to provide recommendations for obtaining the desired results.

Method: The approach of the research is qualitative. Applying Thematic analysis method, semi-structured interviews were conducted with 12 experts from experts and pundits. Data with MAXQDA software were investigated and content were obtained. Since the study results return to initiate a thematic network and prepare some policy recommendations so the object is applicable-development.

Results: The data resulted in 436 basic themes, 20 organizing themes and 5 global themes including macro, institutional, institutional-organizational, intervening and moderate variables.

Conclusion: From expert point of view, effective factors on policy implementation are divided into five macro, institutional, institutional-organization, Intervening and moderating variables. The result of these parameters in different directions and in different ways, the complexity and the ambiguous situation and challenges we are witnessing today is the result of their outcomes. The result of this study shows that success in policy implementation requires the provision of a suitable platform for the activity of the private sector contributing and enabling. This requires the establishment of a private sector acceptance capacity by sovereign bodies.

Keywords: Policy Implementation, Privatization, Auto industry, Thematic analysis

¹Ababs Sheikh Rabiei, Graduate of Management, Department of Public Administration, Faculty of Management and Accounting, Allameh Tabatabai University of Tehran

² Professor, School of Management and Accounting, Allameh Tabatbai University of Tehran. (Corresponding Author) f_sharifzade@azad.ac.ir

³ School of Management and Accounting, Allameh Tabatbai University of Tehran. vaezi@atu.ac.ir

⁴ Associate Professor, School of Management and Accounting, Allameh Tabatbai University of Tehran.