


Causes of Inefficiency and Strategies for Developing the Iranian Automotive Industry from the Perspective of Social Order Theory

Majid Tavasoli

Associate Professor, Department of Political Science, Faculty of Law, Theology and Political Science, Science and Research Branch, Islamic Azad University, Tehran, Iran (Corresponding author).


m-tavasoli@srbiau.ir

 0000-0002-7746-364X

Maryam Esmailifard

Assistant Professor, Department of Political Science, Faculty of Law, Theology and Political Science, Science and Research Branch, Islamic Azad University, Tehran, Iran.


Esmailifard@iau.ac.ir

 0000-0002-2069-3743

Ramin Sohrabi

PhD student in Political Science, Faculty of Law, Theology and Political Science, Science and Research Branch, Islamic Azad University, Tehran, Iran.

ramin.sohrabi@ut.ac.ir

 0009-0007-7028-6824

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, the country's extraordinary potential in the field of transit, and the ability to export to various countries in the region. Despite this potential, the Iranian automobile industry does not have the necessary efficiency to produce quality and affordable automobiles due to restrictions on access to the global automobile value chain, ownership and management of automobile companies, sales market, foreign exchange and banking facilities, and human resources. These restrictions arise from the internal logic of the limited access order in Iran and are the source of unproductive rents in this industry. These rents, which have adverse effects on the productivity and competitiveness of automobile companies and the quality and price of their products, hinder the development of the automobile industry in Iran. Therefore, the development of the automobile industry in Iran requires an agreement by the ruling coalition to remove the aforementioned restrictions and replace unproductive rent with productive rent in this industry. This agreement also requires attention to the importance of technological production, the role of the automotive industry in the range of factory production, and its ability to play a leading role in industrial development. Strengthening this vision within the ruling coalition could be the source of widespread changes to reduce poverty and social discontent and increase wealth and prosperity, and potentially achieve balanced and sustainable development.

Keywords: Social order theory, Automotive industry development, Automotive industry, Technological production, limited access order.


JEL Classification: L69

چرائی ناکارآمدی و چگونگی توسعه صنعت خودرو ایران از منظر نظریه نظم اجتماعی

مجید توسلی رکن‌آبادی

دانشیار گروه علوم سیاسی، دانشکده حقوق، الهیات و علوم سیاسی، واحد علوم و تحقیقات، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران (نویسنده مسئول).


m-tavasoli@srbiau.ir

 0000-0002-7746-364X

مریم اسماعیلی فرد

استادیار گروه علوم سیاسی، دانشکده حقوق، الهیات و علوم سیاسی، واحد علوم و تحقیقات، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران.


Esmailifard@iau.ac.ir

 0000-0002-2069-3743

رامین سهرابی

دانشجوی دکتری تخصصی علوم سیاسی، دانشکده حقوق، الهیات و علوم سیاسی، واحد علوم و تحقیقات، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران.

ramin.sohrabi@ut.ac.ir

 0009-0007-7028-6824

چکیده

تولید خودرو در ایران به دلایل مختلفی از جمله؛ مواد اولیه و انرژی ارزان، نیروی کار ماهر و ارزان، اندازه بازار داخلی، ظرفیت فوق‌العاده کشور در حوزه ترانزیت و قابلیت صادرات به کشورهای مختلف منطقه برای بنگاه‌های تولیدکننده داخلی و خارجی دارای جذابیت فراوانی است. علی‌رغم این ظرفیت بالقوه، صنعت خودرو ایران به دلیل محدودیت در دسترسی به زنجیره ارزش جهانی خودرو، مالکیت و مدیریت شرکت‌های خودروساز، بازار فروش، ارز و تسهیلات بانکی و منابع انسانی کارآمدی لازم برای تولید خودرو باکیفیت و قیمت مناسب را ندارد. این محدودیت‌ها از منظر درونی نظم دسترسی محدود در ایران ناشی شده و منشأ رانتهای غیرمولد در این صنعت هستند. این رانتهای، که تأثیرات سوئی بر بهره‌وری و رقابت‌پذیری شرکت‌های خودروسازی و کیفیت و قیمت محصولات آنان می‌گذارند، مانع توسعه صنعت خودرو در ایران هستند؛ بنابراین خروج از وضع نامناسب فعلی و توسعه صنعت خودرو، مستلزم توافق فرادستان در خصوص رفع محدودیت‌های مذکور و جایگزینی رانت غیرمولد با رانت مولد در این صنعت است. لازمه این توافق نیز درک ضرورت توجه به تولید فناورانه و نقش و جایگاه صنعت خودرو در گستره تولیدات کارخانه‌ای و قابلیت آن برای ایفای نقش پیشران در توسعه صنعتی توسط فرادستان است. تقویت چنین بینشی در فرادستان می‌تواند سرمنشأ تحولات گسترده‌ای برای کاهش فقر و نارضایتی‌های اجتماعی و افزایش ثروت و رفاه، تقویت موقعیت ائتلاف حاکم، حل و تعدیل مشکلات درهم‌تنیده و فزاینده داخلی و چالش‌های منطقه‌ای و جهانی کشور و دستیابی احتمالی آن به توسعه متوازن و پایدار باشد.

کلیدواژه‌ها: نظریه نظم اجتماعی، توسعه صنعت خودرو، صنعت خودرو، تولید فناورانه، نظم اجتماعی دسترسی محدود.

طبقه‌بندی JEL: L69

شاپای الکترونیک: ۶۵۶۸-۲۵۸۸ / پژوهشکده تحقیقات راهبردی / فصلنامه علمی پژوهشی راهبردی اقتصادی

 10.22034/es.2025.509250.1840



مسئولیت مقاله از نظر محتوای علمی و نظرهای مطرح‌شده در متن آن، به عهده نویسندگان و یا نویسنده مسئول مقاله می‌باشد و مورد تأیید / عدم تأیید صاحب امتیاز نشریه راهبردی اقتصادی نمی‌باشد.

مقدمه و بیان مسئله

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 به‌طور مفصل دلایل و ابعاد مختلف این ناامنی را واکاوی کرده‌اند.^۱ شکل‌گیری و تداوم اقتصاد رانتی - غارتی در کنار اقتصاد معیشتی و عدم شکل‌گیری صنعت ازجمله آثار مخرب هم‌بین ناامنی‌ها در ایران هستند (رضاقلی، ۱۳۸۵). با این حال و با وجود عدم توفیق برنامه‌ریزی‌ها و تلاش‌های صورت گرفته برای دستیابی به توسعه صنعتی در دوره معاصر، صاحب‌نظران به استناد تجربه تاریخی کشورهای صنعتی و قدرتمند امروز، راهکار حل مسائل درهم‌تنیده و روزافزون کشور را تمرکز بر تولید فناورانه و توسعه صنایع کارخانه‌ای می‌دانند (رضاقلی، ۱۴۰۲). به گمان آنان توسعه صنعتی و تولید فناورانه ضمن افزایش ظرفیت دولت برای حل مسائل داخلی، زمینه حضور ایران در زنجیره‌های ارزش جهانی و تقویت بنیه دفاعی و افزایش امنیت ملی را فراهم می‌نماید. ازسوی دیگر با مروری بر ادبیات صنعت خودرو درمی‌یابیم که این صنعت از مصادیق تولید فناورانه و بزرگ مقیاس است که قابلیت ارزش‌آفرینی بالایی دارد و به‌دلیل پیوندهای پسین و پیشین گسترده با سایر بخش‌های صنعت به لوکوموتیو صنایع شهرت دارد (اژدری و شجاعی، ۱۳۹۴). صنعت خودرو فعالیت خود را از سال ۱۳۳۸ در ایران آغاز نموده و درحال حاضر به‌عنوان بزرگ‌ترین تولید کارخانه‌ای در کشور، در فعال‌سازی زنجیره‌های تولید پسین و پیشین خود و نیز درآمدزایی و ایجاد اشتغال مولد نقشی غیرقابل انکار دارد (اژدری و شجاعی، ۱۳۹۴؛ جهانگرد، ۱۳۸۵). خودروسازان درحال حاضر نسبت به گذشته محصولات متنوع‌تر و پیشرفته‌تری را با عمق ساخت داخل بیشتر در شمارگان بالاتر برای تأمین بازار داخلی عرضه می‌کند. منتها مشکل اینجاست که این پیشرفت‌ها در مقایسه با کیفیت محصولات رقبای خارجی رنگ می‌بازد و صنعت خودروسازی ایران با وجود سابقه طولانی و پیشرفت‌هایش صنعتی ناکارآمد ارزیابی می‌شود؛ بنابراین ضرورت دارد موانع و محدودیت‌های بهبود عملکرد این صنعت در

۱. در این زمینه از شیوه تولید آسیایی مارکس، استیداد شرقی وینفولگ و آثار لمبتون گرفته تا پژوهش‌های صورت گرفته توسط اندیشمندان داخلی ازجمله کاتوزیان، پیران، رضاقلی، احمد اشرف، بشیری و دیگران می‌توان نام برد.

در دو شاخص کلیدی «کیفیت^۱ و قیمت^۲»^۳ شناسایی شده و بررسی شود این موانع و محدودیت‌ها از کجا و چگونه پدید آمده‌اند، و سازوکار گذار از آنها چیست.

۱. 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)، طباطبائی‌ان 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 کم‌کردن فاصله موجود و بهبود عملکرد این صنعت، راهکارهای فنی، اقتصادی و مدیریتی ارائه نموده‌اند؛ در صورتی که صنعت خودرو علاوه بر گستردگی و پیچیدگی‌های فنی و فناورانه، سازمانی و مدیریتی؛ دارای وجوه اقتصادی، 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 اسماعیلی و همکاران (۱۴۰۰) از آثار موجود در این زمینه است که هدفگذاری راهبردی در سند اهداف و سیاست‌های توسعه صنعت خودرو در افق ۱۴۰۴ را نوعی آرزواندیشی دانسته و صنعت قطعه‌سازی را پویا و روبه‌رشد توصیف کرده و نقدهای وارده بر این صنعت را تحلیل-های 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

۱. Quality: این شاخص متأثر از عواملی مانند سطح دانائی کارکنان، سطح توانمندی فناورانه بنگاه و کیفیت مواد اولیه و قطعات است.

۲. Price

۳. عدم اشاره به مشخصه‌هایی مانند میزان مصرف سوخت، میزان آلایندگی، کیفیت خدمات پس از فروش، دوام و میزان استهلاک، راحتی و زیبایی و درنهایت به‌روزرودن خودرو به معنی بی‌توجهی به این ویژگی‌ها نیست بلکه همه این موارد زیرشاخه‌های شاخص کیفیت هستند. شاخص قیمت نیز علاوه بر قیمت خودرو شامل شرایط فروش نقدی و اقساطی نیز می‌شود.

را از همین منظر مورد بررسی قرار داده‌اند.

از جمله آثار موجود در این زمینه می‌توان به مقاله عظیمی فشی و همکاران (۱۴۰۰)، حاجی حسینی و همکاران (۱۳۹۹)، امیری و همکاران (۱۳۹۸) و ساعی و حسینی گل (۱۳۹۶) اشاره کرد. این آثار به لحاظ عمق و گستردگی تناسبی با جایگاه مهم صنعت خودروسازی، به‌عنوان یکی از مصادیق مهم تولید فناورانه و بزرگ‌ترین صنعت کارخانه‌ای کشور ندارد؛ بنابراین این پژوهش با هدف تکمیل مطالعات صورت گرفته به واکاوی محدودیت‌های برآمده از منطق درونی نظم دسترسی محدود و روابط خارجی کشور و رانت‌های ناشی از آنها و راهکار تبدیل رانت‌های غیرمولد به رانت مولد در صنعت خودرو ایران خواهد پرداخت. چهارچوب مفهومی نظام‌های دسترسی محدود و باز، امکانات بهتری برای پرداختن به این موضوع فراهم می‌کند؛ بنابراین در این پژوهش به‌عنوان چهارچوب نظری به کار گرفته خواهد شد.

۲. روش پژوهش

این پژوهش با روش توصیفی - تحلیلی و با استفاده از منابع کتابخانه‌ای انجام شده است. داده‌های پژوهش از متون اقتصادی و سیاسی و همچنین بانک‌های اطلاعاتی مرتبط استخراج و با استفاده از مفاهیم نظریه نظم اجتماعی تحلیل شده است. با توجه به تأثیرپذیری 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 پژوهش از رویکرد تحلیل نهادی داگلاس سیسیل نورث^۱ و به‌طور مشخص نظریه نظم‌های دسترسی محدود^۲ و باز^۳ ایشان استفاده شده است.

۳. چهارچوب نظری

سراغاز 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 شده 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 نوکلاسیک از جمله

۱. Douglass Cecil North

۲. limited access orders

۳. Open access orders

مهم‌ترین مکاتب و نظریاتی هستند که بعد از جنگ جهانی دوم پیرامون مفهوم توسعه صورت‌بندی شدند. این مکاتب و نظریات به‌علت عدم دستیابی کشورهای عقب‌مانده به توسعه، مورد نقد و بررسی اندیشمندان مختلف از جمله متفکران رهیافت نهادگرایی جدید قرار گرفته‌اند. نهادگرایی جدید رویکرد متأخر در مطالعه توسعه در کشورهای در حال 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، چراکه 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 به‌عنوان 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 در نهایت 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. هر کدام 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، در حالی که افراد فاقد این قدرت از حقوق محدودی برخوردارند و غالباً مورد بهره‌کشی قرار می‌گیرند» (نورث؛ والیس و وینگاست، ۱۳۹۶، صص. 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 وجود این، 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 به‌طور ناگزیر رقابت و بهره‌وری اقتصادی را محدود می‌کند» (نورث؛ والیس و وینگاست، ۱۳۹۶، ص. ۳۵). نورث، والیس و وینگاست حکومت‌های طبیعی را براساس میزان توانایی 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 هیچ کدام 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 رأی‌دادن رقابت کرد و به رانت دست یافت. این رانت‌ها مولد بوده و به‌عنوان مشوق رقابت شومپیتری عمل می‌کنند. به‌عبارت‌دیگر 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 صورتی که در جوامع با دسترسی باز به‌واسطه وجود تخریب خلاق توزیع منافع اقتصادی به‌طور دائم جابه‌جا 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. به‌همین 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 مردم‌سالاری 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 بیشتری، خشونت کمتر، نتایج سیاسی باثبات و رفاه و آسایش فردی افزون‌تر را امکان‌پذیر

می‌سازند» (نورث؛ والیس و وینگاست، ۱۳۹۶، ص. ۴۹۹).
 با توجه به مبانی نظری فوق و همان‌طور که در الگوهای زیر نیز قابل ملاحظه است، نظریه نظم اجتماعی داگلاس نورث و همکاران ایشان امکانات مناسبی برای واکاوی چرایی ناکارآمدی و چگونگی توسعه صنعت خودرو ایران در اختیار ما می‌گذارد؛ بنابراین در ادامه با کاربری همین نظریه، علاوه بر شناسایی محدودیت‌های این صنعت در زیر چتر حاکمیت مستقر، راهکارهایی برای خروج از وضع موجود و توسعه صنعت خودرو ایران از منظر نظریه نظم اجتماعی ارائه خواهیم نمود.



نمودار (۱): رابطه میان نظم اجتماعی دسترسی محدود و صنعت خودرو

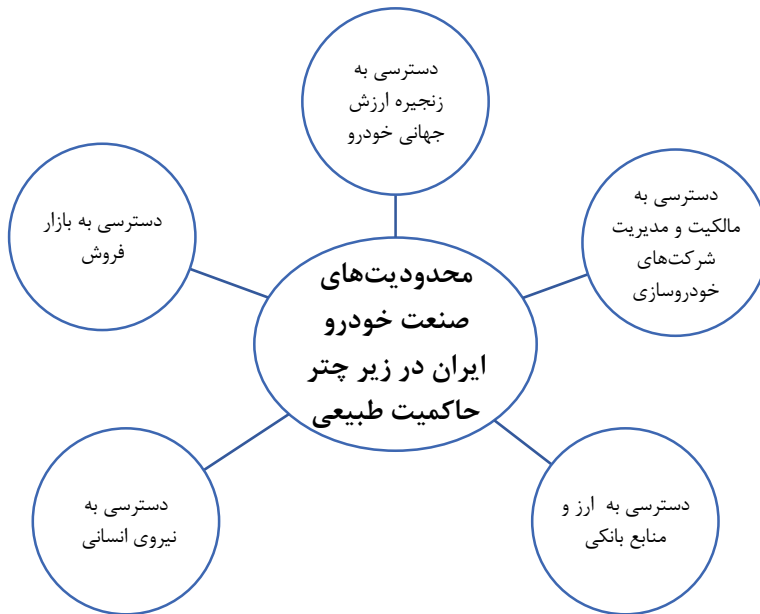


نمودار (۲): رابطه میان نظم اجتماعی دسترسی باز و صنعت خودرو

۴. بررسی محدودیت‌های صنعت خودرو ایران

با توجه به اینکه اندیشمندان و صاحب‌نظران در خصوص محدود بودن نظم دسترسی در دوره پهلوی و جمهوری اسلامی در ایران اتفاق نظر دارند (مؤمنی و دیگران، ۱۳۹۲ و ۱۳۹۸؛ قاراخانی و دیگران، ۱۴۰۰؛ رنجبرکی، ۱۴۰۰؛ زمانی، ۱۳۸۹؛ ابطحی و دیگران، ۱۴۰۲) و با لحاظ این نکته که در این نظم اجتماعی فرادستان با اتکاء به قدرت سیاسی خود در فعالیت‌های اقتصادی محدودیت ایجاد کرده و رانت حاصل از این محدودیت‌ها را در چهارچوب مناسبات حامی پرورانه برای حفظ وفاداری پیروان خود به آنان واگذار می‌کنند. پرسش مهم در اینجا این است که صنعت خودرو در ایران، در زیر چتر حاکمیت طبیعی با چه محدودیت‌هایی روبه‌روست، این محدودیت‌ها چه رانت‌هایی ایجاد می‌کنند، و این رانت‌ها از نوع مولد هستند یا غیرمولد؟ نهایتاً با توجه به اینکه رانت غیرمولد عامل ایجاد و گسترش فقر در بین فرودستان و ضد توسعه است، چگونه می‌توان با تبدیل رانت غیرمولد به رانت مولد عملکرد این صنعت را بهبود بخشید؟ برای پاسخ به این پرسش‌ها در ادامه به واکاوی محدودیت‌های ایجاد شده در پنج حوزه زنجیره ارزش جهانی خودرو، مالکیت و

مدیریت شرکت‌های خودروساز، بازار فروش، ارز و منابع بانکی و نیروی انسانی و رانت‌های ناشی از آنها پرداخته و امکان تبدیل این رانت‌ها از رانت غیرمولد به رانت مولد را با هدف افزایش بهره‌وری و رقابت‌پذیری شرکت‌های خودروساز داخلی و در نهایت بهبود شاخص‌های قیمت و کیفیت خودروهای ساخت داخل مورد بررسی قرار خواهیم داد.



نمودار (۳): محدودیت‌های صنعت خودرو ایران در زیر چتر حاکمیت طبیعی

۴-۱. دسترسی به زنجیره ارزش جهانی خودرو

یکی از مهم‌ترین تحولات در روابط بین‌الملل، اولویت روزافزون تحریم‌های اقتصادی به‌عنوان یک ابزار سیاست خارجی و جایگزینی آن با جنگ و درگیری نظامی است. ایران در حال حاضر بیش از چهار دهه است که توسط آمریکا و کشورهای اروپایی تحریم شده است. صنعت خودرو کشور علاوه بر تأثیرپذیری از تحریم‌ها، به‌صورت مستقیم نیز مورد تحریم قرار گرفته است (آزدری و دیگران، ۱۳۹۴؛ حاجی‌حسینی و دیگران، ۱۳۹۹). اولین دوره تحریم‌های شدید این صنعت در دوره اوباما در سال ۲۰۱۰ و دومین دوره آن بلافاصله پس از خروج آمریکا از برجام در سال ۲۰۱۶ اتفاق افتاده است. «جالب اینکه پس از خروج آمریکا از برجام صنعت خودرو ایران از اولین صنایعی

بود که تحریم شد» (امیری و دیگران، ۱۳۹۸، ص. ۲۳۰). تحت این شرایط دو خودروساز اصلی کشور ناگزیر سیاست خودکفایی و راهبرد توسعه برند داخلی را در پیش گرفته‌اند؛ ولیکن مروری بر تجربه تاریخی صنعت خودرو در ایران نشان می‌دهد، رشد نسبی این صنعت نه با اتکاء به دانش فنی بومی و پژوهش و توسعه داخلی بلکه در اثر همکاری با خودروسازان خارجی و یادگیری فناورانه^۲ اتفاق افتاده است. مطابق نمودار ۴ این صنعت در بازه ۱۳۴۷ تا ۱۳۵۶ در اثر همکاری با خودروسازان خارجی رشد خود را آغاز نموده؛ ولیکن در اثر وقوع انقلاب در سال ۱۳۵۷ و تنش و درگیری در روابط خارجی تا آستانه تعطیلی کامل پیش رفته است (حاجی حسینی و دیگران، ۱۳۹۹)؛ اما بار دیگر در دهه‌های هفتاد و هشتاد در اثر تنش‌زدایی در روابط خارجی و رفع تحریم صنعت خودرو، در اثر همکاری با خودروسازان خارجی به سطح قابل‌قبولی از توسعه‌یافتگی نزدیک شده است. هرچند این فرصت نیز در اثر افزایش تنش در روابط خارجی و تحریم صنعت خودرو و خروج خودروسازان خارجی در انتهای دهه هشتاد از دست رفت. این فرازوفروید برای بار سوم با توافقنامه برجام و خروج آمریکا از آن در دهه نود تکرار شد. «در هر دو باری که تحریم‌ها شدت گرفت، تقریباً تمام شرکت‌های خودسازی مطرح کشور را ترک کردند» (امیری و دیگران، ۱۳۹۸، ص. ۲۳۱)؛ بنابراین همان‌طور که دیدیم محدودیت خودروسازان در دسترسی به زنجیره ارزش جهانی خودرو افت عملکرد آنان را در پی دارد.

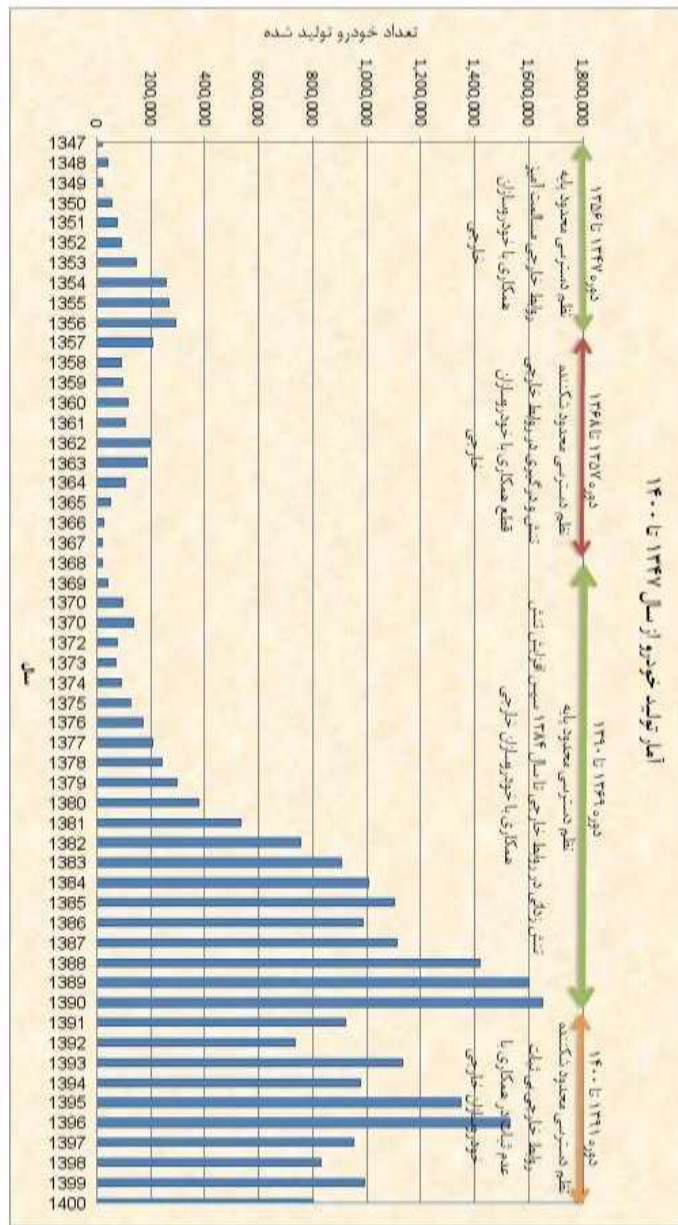
۱. این درحالی است که نه تنها هیچ کشوری با در پیش گرفتن سیاست خودکفایی به جایگاه قابل‌توجهی در صنعت خودرو جهان دست نیافته است بلکه علاوه بر خودروسازان کشورهای درحال توسعه، خودروسازان بزرگ و تراز اول جهانی نیز به‌منظور افزایش رقابت‌پذیری و بهره‌وری و حفظ بازارهای خود سیاست‌های مشخصی مانند: تملیک و ادغام، همکاری در تحقیق و توسعه و تولید بر مبنای پلتفرم مشترک را در پیش گرفته‌اند. درواقع امروزه به‌دلیل فشار رقابت در صنعت خودرو داشتن جایگاه در زنجیره جهانی تولید و توزیع خودرو موفقیت بیشتری در پی دارد تا تأکید بر خودکفایی در این صنعت و تکمیل کل زنجیره ارزش خودرو در داخل کشور.

۲. در کشورهای دیرصنعتی شده، موتور توسعه فناوری بیش از آنکه متکی بر نوآوری باشد، توسط یادگیری فناورانه به گردش درمی‌آید، به‌گونه‌ای که فعالیت‌ها، نهادها و روابط میان آنها مبتنی بر یادگیری است که بر جذب و اشاعه تدریجی فناوری‌ها و در گام بعدی بر نوآوری‌های تدریجی متمرکز است (باقری مقدم، ۱۳۹۷، ص. ۳۱). یادگیری فناورانه را می‌توان به‌عنوان روشی که بر اساس آن، سازمان، دانش و روتین‌ها را حول فعالیت‌های خود، و درون فرهنگ خود ایجاد، تکمیل و سازمان‌دهی می‌کند و از طریق بهبود استفاده از مهارت‌های وسیع کارکنان خود، کارایی سازمانی را توسعه می‌دهد تعریف نمود... تسلط بر فناوری و آغاز نوآوری تدریجی، در نتیجه یادگیری رخ می‌دهد (باقری مقدم، ۱۳۹۷، ص. ۳۱).

۴-۲. دسترسی به مالکیت و مدیریت شرکت‌های خودروساز

مالکیت و مهم‌تر از آن مدیریت بنگاه‌های خودروسازی از جمله موارد مهمی است که در زیر چتر حاکمیت طبیعی محدودیت‌های جدی بر آن اعمال می‌شود و رانت حاصل از این محدودیت‌ها در چهارچوب مناسبات حامی‌پرورانه توزیع می‌گردد. مرور ادبیات مرتبط نشان می‌دهد در دهه چهل در اثر افزایش دسترسی‌ها در بخش صنعت و ورود کارآفرینان جدید، طبقه‌ای تحت عنوان طبقه کارآفرینان صنعتی ظهور و رشد کرد. ولیکن پس از انقلاب اسلامی در قالب سیاست ملی‌سازی صنایع از این طبقه، از جمله از کارآفرینان و مؤسسين بنگاه‌های خودروسازی^۱، سلب مالکیت شد و شرکت‌های خودروسازی به مالکیت دولت درآمدند^۲ (حاجی حسینی و دیگران، ۱۳۹۹). تلاش‌های بعدی برای خصوصی‌سازی دو شرکت بزرگ خودروساز داخلی نیز از مسیر اصلی خود منحرف شده و سر از ناکجاآباد سهام‌داری چرخه‌ای، مالکیت خصولتی و حلقه بسته مدیریتی درآورده است. به‌گونه‌ای که در حال حاضر با وجود واگذاری سهام عمده شرکت‌های ایران خودر و سایپا، مدیران این شرکت‌ها در چهارچوب مناسبات حامی‌پرورانه گزینش و نصب می‌شوند و با تغییر کلی و جزئی در دولت (تغییر رئیس‌جمهور، وزیر و...) و حتی تغییر در سایر قوا و نهادهایی که امکان چانه‌زنی و اعمال قدرت بر دولت دارند، جابجا می‌شوند (امیری و دیگران، ۱۳۹۸). همین پدیده سهام چرخه‌ای یکی از عوامل زیانده‌شدن خودروسازان در دو دهه اخیر نیز بوده است (مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، ۱۴۰۱). حاکمیت در ایران با واگذاری سهام کارخانجات خودروسازی به عموم مردم از یک‌سو با ادعای خصوصی‌سازی از خود سلب مسئولیت نموده و از سوی دیگر با عدم واگذاری مدیریت به سهامداران واقعی عملاً امکان حفظ و تداوم رانت‌های موجود در این صنعت را برای حامیان خود فراهم نموده است. برای تحقق خصوصی‌سازی واقعی نظم دسترسی محدود ناگزیر باید از رانت‌های مالکیت و مدیریت بنگاه‌های خودروسازی چشم‌پوشد. این در حالی است که چشم‌پوشی از این رانت‌ها با منطبق درونی این نوع نظم اجتماعی منافات دارد.

۱. مانند برادران خیامی (مؤسسان ایران ناسیونال یا ایران خودرو فعلی) و اصغر قندچی (اولین تولیدکننده کامیون در ایران و موسس شرکت خودروسازی ایران کاوه).
 ۲. بررسی‌های پویا فکری توسعه نیز نشان می‌دهد کشور ما در شاخص «آزادی سرمایه‌گذاری» که انگیزه و فرصت‌های کارآفرینان برای سرمایه‌گذاری در فعالیت مولد اقتصادی را محاسبه می‌کند، فاصله معناداری با میانگین جهانی این شاخص دارد و رتبه ایران بیش از ۵۳ واحد کمتر از میانگین جهانی است (درخشان و دیگران، ۱۴۰۲، ص. ۷۱).



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

نمودار (۴): آمار تولید خودرو در ایران از سال ۱۳۴۷ الی ۱۴۰۰

۳-۴. دسترسی به بازار فروش

سیاست‌ها، تصمیمات و اقدامات دولت در خصوص تنظیم بازار خودرو، از جمله سیاست‌های قیمت‌گذاری و فروش و سیاست‌های واردات خودرو، محدودیت‌هایی برای خودروسازان ایجاد می‌کنند. هرکدام از این محدودیت‌ها منشأ رانت‌هایی هستند که از حیث مولد یا نامولد بودن و نقشی که در شرایط فعلی این صنعت دارند قابل بررسی هستند. با وجود تورم و افزایش نرخ ارز و قیمت مواد اولیه، به‌خاطر سیاست قیمت‌گذاری دولت قیمت فروش خودروسازان نه تنها با قیمت بازار فاصله زیادی دارد بلکه از قیمت کارخانه ارزان‌ترین خودروهای خارجی نیز کمتر است و به نسبت سایر کالاهای صنعتی رشد قیمت کمتری را از سال ۱۳۹۶ به بعد داشته است (مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، ۱۴۰۲). این اختلاف قیمت یکی از عوامل اصلی انباشت زیان در کارخانجات خودروسازی طی سال‌های اخیر بوده است (مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، ۱۴۰۲ و ۱۴۰۱). «در طی بیست سال از سال ۱۳۷۶ تا سال ۱۳۹۶ بهای ساخت در بخش صنعت با متوسط رشد سالانه ۱۵/۸ درصد به میزان ۱۸/۹ برابر شده؛ اما قیمت خودرو با متوسط رشد سالانه ۶/۳ درصد تنها ۳/۳۴ برابر شده است» (امیری و دیگران، ۱۳۹۸، ص. ۲۲۶). محدودیت دیگر که در اینجا قابل بررسی است، عدم امکان واردات خودروهای خارجی است که از تعرفه بالای واردات خودرو، تحریم‌ها و محدودیت‌های ارزی ناشی می‌شود. این عدم امکان واردات، فارغ از علل آن، بازار داخلی خودرو را بدون رقیب در اختیار خودروسازان داخلی قرار داده است.

۴-۴. دسترسی به ارز و منابع بانکی

دسترسی به ارز و منابع بانکی یکی دیگر از محدودیت‌های است که همواره صنعت خودرو داخلی و بازار خودرو کشور را دچار چالش کرده است. نکته در اینجا است که چالش‌های موجود در روابط خارجی و تشدید تحریم‌ها، کاهش درآمد ارزی را در پی دارد. با وجود اینکه کاهش درآمد ارزی به دلیل کاهش واردات و عدم ورود کالاهای خارجی رقیب، فرصت مناسبی برای صنعت خودرو محسوب می‌شود؛ ولیکن محدودیت‌های ارزی و چندنرخ‌شدن آن و افزایش تورم، اقتصاد کشور را متلاطم کرده و خودروسازان را در تهیه ارز مورد نیاز برای تأمین مواد اولیه و قطعات دچار مشکل می‌نماید (مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، ۱۴۰۱). از سوی دیگر به دلیل تورم و افزایش هزینه‌ها، افزایش قیمت خودرو ضرورت پیدا می‌کند؛ ولیکن

«به‌دلیل نفوذ اجتماعی بالای محصولات خودروسازان و فشارهای اجتماعی و سیاسی ناشی از افزایش قیمت، شورای رقابت و ستاد تنظیم بازار به‌طور معمول به اصلاح قیمت خودرو اقدام نمی‌کنند» (مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، ۱۴۰۲، ص. ۲۷). به این طریق خودروسازان دچار زیان شده و به‌دلیل عدم توان بازپرداخت تسهیلات بانکی از دریافت تسهیلات جدید بانکی محروم می‌گردند.

۴-۵. دسترسی به نیروی انسانی

میزان و کیفیت نیروی انسانی در دسترس و نحوه جذب و استفاده از آن در صنعت خودرو از حیث محدودیت‌ها و رانت‌های موجود در این صنعت قابل بررسی است. در کشور ما رشته‌های فنی و مهندسی در بین جوانان محبوبیت بالایی دارند و فارغ‌التحصیلان این رشته‌ها فرصت خوبی برای بخش تولید و صنعت خودروسازی فراهم نموده است. این در حالی است که به دلایل مختلف از جمله عدم وجود چشم‌انداز مناسب در بخش صنعت، و نارضایتی از حقوق و مزایا و سیستم جبران خدمات، شاهد افزایش خروج متخصصان از کشور و جابه‌جایی نیروی انسانی از بخش صنعت به بخش‌های غیرمولد اقتصاد از جمله خدمات و سوداگری هستیم. نکته دیگر اینکه به‌دلیل مدیریت بنگاه‌های خودروسازی توسط دولت، نیروی انسانی مازاد خارج از چهارچوب شایسته‌سالاری و بدون توجه به آموزش و بهره‌وری به این صنعت تحمیل می‌شود. به‌گونه‌ای که مجموعه صنعت خودرو پذیرای استخدام رانتی و بیش از ظرفیت نیروی انسانی، عمدتاً از اعضای خانواده، بستگان و گروه‌های وابسته به نمایندگان مجلس، وزراء، مدیران دولتی، مسئولان قضایی و فرماندهان نظامی است (امیری و دیگران، ۱۳۹۸). تحت این شرایط میزان اشتغال در صنعت خودرو تابعی از تولید نبوده و استفاده از نیروی انسانی کارآمد و تعدیل نیروی انسانی ناکارآمد در شرکت‌های خودروساز به مسئله‌ای جدی مبدل شده و هزینه اشتغال ایجاد شده توسط صنعت خودرو یکی از مهم‌ترین موارد در هزینه‌های سربار اضافی صنعت خودروسازی کشور است.

با توجه به مطالب بالا می‌توان چنین نتیجه‌گیری کرد که از منظر نظریه نظم دسترسی محدود، در زیر سایه حاکمیت طبیعی در ایران، صنعتی بنام صنعت خودرو شکل گرفته و حدود شش دهه است که فعالیت می‌کند. این صنعت به‌دلیل محدودیت‌های بانکی و تحریم‌های بین‌المللی دسترسی به منابع مالی، دانش مدیریت و دانش فنی موجود در شبکه تولید و توزیع بین‌المللی خودرو ندارد (امیری و دیگران،

۱۳۹۸ و حاجی حسینی و دیگران، ۱۳۹۹)، مالکیت آن دارای ساختار تودرتوی دولتی - خصوصی و سهامداری چرخه‌ای است (مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، ۱۴۰۱)، مدیریت آن در چهارچوب مناسبات حامی‌پرورانه دولتی - محفلی و بی‌ثبات است، علاوه بر محدودیت در دسترسی به ارز گران‌قیمت، از دریافت تسهیلات بانکی با سود بالا در اقتصاد تورمی نیز منع شده است (مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، ۱۴۰۱)، با وجود دسترسی به نیروی انسانی جوان و تحصیل‌کرده، پذیرای نیروی مازاد توصیه شده توسط فرادستان است (امیری و دیگران، ۱۳۹۸)، و فروش آن در بازار داخلی به انحاء مختلف از جمله قیمت‌گذاری دستوری محدود شده و در نتیجه گرفتار زبان انباشته روزافزون گشته است (مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، ۱۴۰۲ و ۱۴۰۱). بدیهی است صنعتی با این مشخصات و محدودیت‌ها نمی‌تواند خودرویی با کیفیت بالا و قیمت مناسب تحویل مشتری دهد. به تعبیر دیگر صنعتی که دسترسی آن به بازارش از طریق قیمت‌گذاری محصولاتش محدود شده، دسترسی آن به سرمایه و فناوری و بازار جهانی خودرو نیز با تحریم‌ها محدود شده، دسترسی آن به منابع بانکی و ارز هم به دلیل محدودیت‌های ارزی و بدهی به شبکه بانکی محدود، و نهایتاً دسترسی به نیروی انسانی و مدیریت آن خارج از چهارچوب شایسته‌سالاری و تحت سیطره مناسبات حامی‌پرورانه و رانتی است، و مالکیت آن در چمبره سهامداری چرخه‌ای و مالکیت خصوصی غیرشفاف و بلا تکلیف است، چه عملکردی جز همین تأخیر در تحویل خودرو گران و بی‌کیفیت به مشتری و انباشت زیان برای سهامدارانش، و انباشت بدهی به پیمانکاران و قطعه‌سازانش می‌تواند داشته باشد؛ بنابراین همان‌طور که دیدیم دامنه تأثیرات سوء محدودیت‌های ایجاد شده توسط حاکمیت طبیعی بر صنعت خودرو تا تأخیر در تحویل خودرویی بی‌کیفیت و با قیمت نامناسب به مصرف‌کننده نهایی قابل شناسایی و ردیابی است. این‌گونه است که زنجیره عوامل عدم مطلوبیت خودروهای ساخت داخل و نارضایتی مشتری در نهایت به نظم دسترسی محدود و منطقی درونی آن بازمی‌گردد.

۵. اقدامات لازم جهت توسعه صنعت خودرو ایران

همان‌طور که دیدیم، از منظر نظریه نظم دسترسی محدود، صنعت خودرو ایران به دلیل محدودیت در دسترسی به زنجیره ارزش جهانی خودرو، مالکیت و مدیریت شرکت‌های خودروساز، بازار فروش، ارز و تسهیلات بانکی و منابع انسانی و رانت‌های ناشی از آنها کارآمدی لازم برای تولید و عرضه خودرو با کیفیت و قیمت مناسب را

ندارد. همان‌طور که در پیشینیه پژوهش آمده است اقدامات لازم جهت افزایش کارآمدی صنعت خودرو توسط کارشناسان و صاحب‌نظران داخلی از راهبردهای شناخته‌شده و به‌کار گرفته‌شده توسط خودروسازان موفق جهانی استخراج و طی سالیان متمادی در منابع مختلف پیشنهاد گردیده است. این راهکارها عمدتاً از جنس سیاست‌گذاری، برنامه‌ریزی و تغییرات ساختاری است و با وجود دارا بودن پشتوانه تحلیلی عملاً در صنعت خودرو ایران به‌کار گرفته نشده و یا تلاش برای به‌کارگیری آنها بی‌نتیجه بوده است. به‌گونه‌ای که در حال حاضر نه تنها شاهد بهبود عملکرد صنعت خودرو داخلی نیستیم بلکه ادامه فعالیت آن تحت‌الشعاع مشکلات متعدد و درهم‌تنیده‌ای قرار گرفته است. از منظر نظریه نظم دسترسی محدود علت ناکامی راهکارهای پیشنهادی، عدم سازگاری آنها با منطق درونی حاکمیت طبیعی است. به این معنی که راهکارهای پیشنهادی در صورت اجرا جابه‌جایی رانت‌های موجود در صنعت خودرو را در پی خواهد داشت که طبیعتاً خوشایند فرادستان منتفع از این رانت‌ها نخواهد بود؛ بنابراین ذی‌نفعان با هدف حفظ منافع خویش از اجرای این راهکارها ممانعت کرده و یا آنها را از مسیر اصلی خود منحرف می‌نمایند. انحراف سیاست خصوصی‌سازی در صنعت خودرو و شکل‌گیری پدیده‌هایی مانند مالکیت حصولی، سهامداری چرخه‌ای و حلقه بسته مدیریتی طی دهه‌های گذشته نمونه بارز تلاش ذی‌نفعان رانت‌های موجود برای حفظ منافع خود، از جمله پست‌های مدیریتی و استخدام‌های سفارشی و... در این صنعت است؛ بنابراین چالش اصلی توسعه صنعت خودرو ایران نداشتن راهکار مناسب نیست بلکه اصطکاک راهکارهای شناخته‌شده با منافع ذی‌نفعان رانت‌های موجود در این صنعت است. از منظر نظریه نظم دسترسی محدود این رانت‌ها از نوع غیرمولد و ضد توسعه است و استمرار آن فقر و نارضایتی را افزایش می‌دهد. توسعه‌نیافتگی صنعت خودرو ایران، زیان‌ناشته خودروسازان و تنگناهای مالی قطعه‌سازان، نارضایتی مصرف‌کنندگان از قیمت و کیفیت پایین خودروهای تولید داخل گواه استمرار رانت‌های غیرمولد در این صنعت است. مطابق آموزه‌های نظریه نظم دسترسی محدود راهکار خروج از بن‌بست ناشی از مقاومت ذی‌نفعان در مقابل اجرایی شدن راهکارها و الزامات توسعه صنعت خودرو، نه حذف این رانت‌ها بلکه تبدیل آنها به رانت مولد است. با توجه به سهولت کسب رانت غیرمولد طبیعتاً ذی‌نفعان با این تغییر نیز همراهی نخواهند کرد، مگر اینکه ضرورتی در میان باشد و یا با این تغییر منافع آنان در بلندمدت نیز تضمین شود. چه ضرورتی از این مهم‌تر که استمرار رانت‌های غیرمولد صنعت خودرو کشور را تا آستانه

ورشکستی کشانده و منافع خود ائتلاف حاکم را نیز دچار مخاطره نموده است. این در حالی است که با رفع محدودیت‌های صنعت خودرو فضای مناسبی در هرکدام از حلقه‌های زنجیره تولید خودرو شامل؛ طراحی و تولید خودرو، طراحی و ساخت ابزار، طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو و شبکه فروش و خدمات پس از فروش برای فعالیت شرکت‌های دولتی و عمومی و علی‌الخصوص شرکت‌های پرتعداد خصوصی باز می‌شود. طبیعتاً در نظم دسترسی محدود فعلی اعضای ائتلاف حاکم و حلقه وفاداران دسترسی بیشتری به این‌گونه فرصت‌ها دارند تا با بهره‌برداری از آنها تولید نفع بیشتر و بلندمدت‌تری را در خارج از کنترل مستقیم حاکمیت برای خود تضمین کنند. درست است که عدم دسترسی عموم مردم به این فرصت‌ها پسندیده نیست؛ ولیکن ذکر دو نکته در اینجا ضروری است. اول اینکه رانت ناشی از این فرصت‌ها از نوع مولد و همسو با توسعه است، و نکته دوم اینکه با توجه به پیوندهای گسترده صنعت خودرو با سایر صنایع، بهبود شرایط صنعت خودرو از طریق توزیع رانت مولد، صنایع مرتبط با این صنعت را تحت تأثیر قرار داده و در میان‌مدت موجبات رشد آنها را فراهم می‌آورد؛ بنابراین در بلندمدت با گسترش این تجربه در کل صنعت و اقتصاد کشور فرصت‌های بیشتری برای فعالیت مولد اقتصادی فراهم شده و فضا برای ورود و انتفاع فرودستان نیز بازتر خواهد شد. در صورت تحقق چنین شرایطی، هم موقعیت و منافع فرادستان حفظ می‌شود، هم فضا برای ورود تازه‌واردان خارج از ائتلاف حاکم و حلقه وفاداران به فعالیت‌های اقتصادی گشوده‌تر می‌شود و هم به‌طور کلی شاهد کاهش فقر و خشونت و افزایش رفاه و درنهایت کاهش نارضایتی‌ها و ترمیم شکاف میان حاکمیت و جامعه خواهیم بود. ضمن اینکه با گسترش فعالیت و همکاری تنگاتنگ شرکت‌های بخش خصوصی با سازمان‌های عمومی و دولتی مختلف در شبکه گسترده زنجیره‌های تولید صنعتی، علاوه‌بر تولید نفع قابل توجه در خارج از کنترل مستقیم دولت، ظرفیت سازمانی نیز تقویت شده و نظم اجتماعی به‌سمت سطوح بالاتر حرکت می‌کند. مضافاً اینکه به‌دلیل همکاری و پیوند شرکت‌های داخلی با زنجیره‌های ارزش جهانی، تعامل جایگزین تنش در روابط خارجی کشور می‌شود.

نتیجه‌گیری

صنعت خودرو به‌عنوان بزرگ‌ترین صنعت کارخانه‌ای در کشور، به‌دلیل 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 به دلیل محدودیت‌های موجود و رانت‌های غیرمولد ناشی از آنها در آستانه ورشکستگی قرار دارد و کارآمدی لازم را برای تولید و عرضه خودرو با کیفیت و قیمت مناسب ندارد. رفع این نقیصه در درجه اول مستلزم توافق فرادستان در خصوص لزوم توسعه صنعت خودرو و در ثانی افزایش دسترسی‌ها به زنجیره ارزش جهانی خودرو، مالکیت و مدیریت شرکت‌های خودروساز، بازار فروش، ارز و منابع بانکی و نیروی انسانی در این صنعت است. بدیهی است فقط در صورت توافق فرادستان در خصوص ضرورت توسعه صنعت خودرو زمینه برای اجرای توصیه‌های زیر توسط نهادها و سازمان‌های ذی‌ربط فراهم خواهد شد.

جدول (۱): محدودیت‌های صنعت خودرو ایران و راهکارهای رفع محدودیت‌ها با هدف تبدیل رانت غیرمولد به رانت مولد

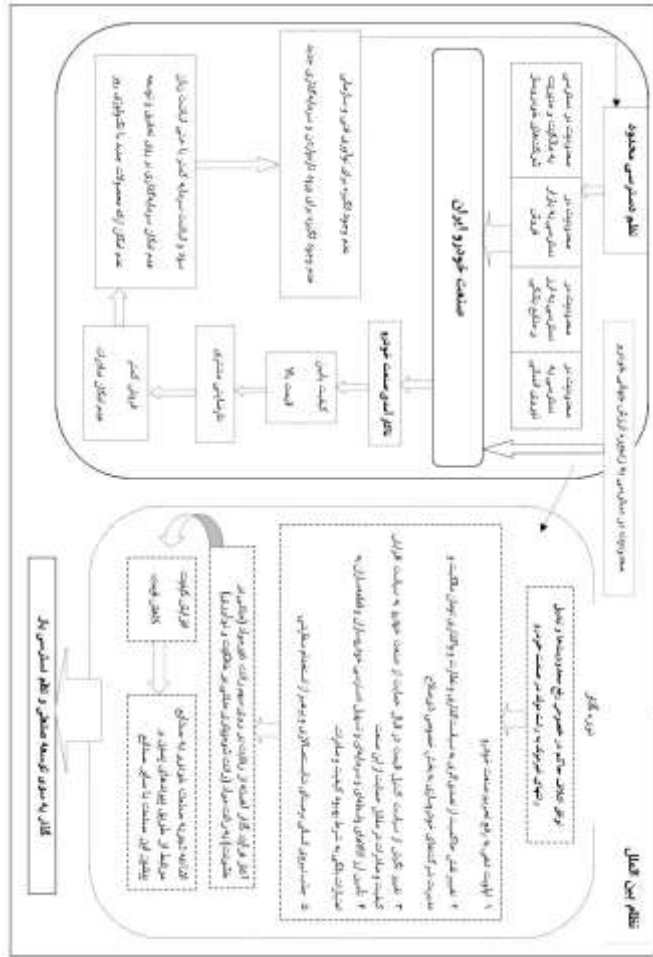
محدودیت	شرایط کنونی صنعت خودرو ایران	راهکارها (اقدامات لازم جهت تبدیل رانت غیرمولد به رانت مولد)	نهاد یا سازمان ذی‌ربط
زنجیره ارزش جهانی خودرو	صنعت خودرو ایران به دلیل عدم دسترسی به دانش فنی و دانش مدیریت خودروسازان و قطعه‌سازان برتر جهانی و عدم دسترسی به بازارهای جهانی از این رانت مولد محروم است.	اولویت‌دهی به رفع تحریم صنعت خودرو و اتصال تدریجی و پایدار به شبکه جهانی صنعت خودرو از طریق مشارکت با خودروسازان و قطعه‌سازان جهانی.	مجموعه حاکمیت دولت و وزارت صمت مجموعه صنعت خودرو
خودروساز	عدم دسترسی بخش خصوصی واقعی و ذی‌صلاح به مالکیت و مدیریت شرکت‌های خودروساز (شکل‌گیری پدیده سهامداری چرخه‌ای و حلقه بسته مدیریتی و شرکت‌های خصولتی و تغییر مدیران ارشد و میانی هم‌زمان با	خروج دولت از تصدی‌گری و کاهش کنترل مرکزی آن بر صنعت خودرو و واگذاری تومانی مالکیت و مدیریت شرکت‌های خودروسازی به بخش خصوصی ذی‌صلاح. سیاست‌گذاری منسجم و متمرکز برای توسعه صنعت خودرو و نظارت بر اجرای آن. تشویق سیاست تولید بر مبنای	دولت و بخش خصوصی

محدودیت	شرایط کنونی صنعت خودرو ایران	راهکارها (اقدامات لازم جهت تبدیل رانت غیرمولد به رانت مولد)	نهاد یا سازمان ذی ربط
	تغییر دولتها و عزل و نصب مدیران خودروسازی در قالب مناسبات حامی‌پرورانه) رانت غیرمولد ایجاد می‌کند.	پلتفرم مشترک و صادرات و همکاری بر روی تحقیق و توسعه و ادغام قطعه‌سازان و خودروسازن کوچک.	
دسترسی به بازار فروش	صنعت خودرو با وجود حمایت تعرفه‌ای و محدودیت واردات خودرو به‌دلیل مشکلات ارزی، به‌خاطر سیاست‌های فروش و قیمت‌گذاری دستوری توسط دولت از این رانت مولد محروم است.	تغییر نگرش از سیاست سرکوب قیمت در قبال حمایت از صنعت خودرو به سیاست افزایش کیفیت و صادرات در مقابل حمایت از این صنعت و تنظیم بازار خودرو از طریق اصلاح نظام قیمت‌گذاری و تعرفه و واردات محدود در کنار ضمانت عرضه پایدار خودرو توسط خودروسازان داخلی.	دولت وزارت صمت سازمان گسترش و توسعه صنایع ایران سازمان برنامه و بودجه خودروسازان داخلی
دسترسی به ارز و منابع بانکی	محرومیت صنعت خودرو از این رانت به‌دلیل محدودیت‌های ناشی از بی‌ثباتی در سیاست‌های ارزی دولت و نوسان قیمت ارز و محدودیت‌های ایجاد شده بر دسترسی خودروسازان به تسهیلات بانکی.	اولویت‌دهی به تأمین ارز واردات کالاهای واسطه‌ای و سرمایه‌ای و تسهیل دسترسی خودروسازان و قطعه‌سازان به اعتبارات بانکی و اعطای وام کم‌بهره به شرط بهبود کیفیت و افزایش بهره‌وری و صادرات.	بانک مرکزی و بانک‌های تجاری
دسترسی به نیروی انسانی	با وجود نیروی انسانی جوان و تحصیلکرده، صنعت خودرو به‌دلیل استخدام بیش از نیاز و انباشت نیروی انسانی توصیه شده خارج از سیستم شایسته‌سالاری از این رانت مولد بی‌بهره است.	جذب نیروی انسانی جوان و تحصیلکرده آماده به‌کار بر مبنای شایسته‌سالاری و پرهیز از تحمیل نیروی انسانی مازاد و غیرمتخصص.	توسط بخش خصوصی (پس از واگذاری مالکیت و مدیریت خودروسازان به آن)

منبع: (یافته‌های پژوهش)

مدل تحلیلی این پژوهش را در قالب الگوی زیر می‌توان نمایش داد. این الگو در صورت نقد و بررسی و تکمیل توسط اساتید و صاحب‌نظران، ضمن گسترش و تعمیق بینش ایجاد شده نسبت به چرایی ناکارآمدی و چگونگی توسعه صنعت خودرو، قابلیت

کاربست برای عارضه‌یابی و ارائه راهکار در سایر صنایع کشور را نیز خواهد داشت.



نمودار (۵): الگوی مفهومی رابطه بین نظام بین الملل و نظم دسترسی محدود و صنعت خودرو ایران و راهکار توسعه صنعت خودرو و نحوه گذار به توسعه صنعتی و نظم دسترسی باز

فهرست منابع

- ابطحی، سیدمصطفی؛ مطلبی، مسعود و امامی، قاسم (۱۴۰۲). تحلیل آسیب‌شناسانه اقتصاد سیاسی دولت‌های نهم و دهم مبتنی بر نظم اجتماعی داگلاس نورث. فصلنامه علمی جامعه‌شناسی سیاسی انقلاب اسلامی، (۲).
- ازدردی، علی‌اصغر و شجاعی، سعید (۱۳۹۴). آسیب‌شناسی 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.
- اسماعیلی، احمد؛ قاضی نوری، سید سروش؛ نقی‌زاده، محمد؛ بامداد صوفی، جهانیار و منطقی، منوچهر (۱۴۰۰). الگوی توسعه صنعتی در صنعت قطعه‌سازی خودرو: بینش‌هایی برای درک واقعیت کنونی. نشریه بهبود مدیریت، (۵۱).
- اشرف، احمد (۱۳۵۹). *موانع تاریخی رشد سرمایه داری در ایران: دوره قاجاریه*. تهران: پیام.
- امیری، علینقی؛ ندیری، محمد و 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، (۴).
- باقری مقدم، ناصر و مهاجری، آیدا (۱۳۹۷). *طراحی چهارچوب مفهومی جهت تدوین جهش فناورانه در ایران*. وزارت علوم، تحقیقات و فناوری، مرکز تحقیقات سیاست علمی کشور.
- پویش فکری توسعه (۱۴۰۲). *کتاب توسعه: کتاب یک ۱۴۰۱*. اصفهان: فرهنگ مردم.
- جهانگرد، اسفندیار (۱۳۸۵). *صنعت خودروسازی و جایگاه آن در اقتصاد ایران*. پژوهشنامه اقتصادی، (۲۳).
- حاجی‌حسینی، حجت‌اله؛ رضانیپور نرگسی، قاسم؛ میرعمادی، طاهره و دینی ترکمانی، علی (۱۳۹۹). دولت توسعه‌گرا، سیاست صنعتی، توسعه فناورانه: ارزیابی علل عملکرد متفاوت صنعت خودروسازی ایران، چین و مکزیک. فصلنامه سیاست‌گذاری عمومی، (۴).
- رضاقلی، علی (۱۳۸۵). *نهادهای غارتی در اقتصاد ایران (اگر نورث ایرانی بود)*. اقتصاد و جامعه، (۷).
- رضاقلی، علی (۱۴۰۲). *سراب‌گرایی صنعتی در نظام قبایلی ایران*. تهران: نهادگرا.

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، (۳۰).

زمانی، رضا (۱۳۸۹). تحلیل تغییرات نظم اجتماعی ایران از انقلاب مشروطه تا انقلاب اسلامی. فصلنامه پژوهشنامه اقتصادی، (۱۶).

ساعی، احمد؛ حسینی‌گلی، سید اسماعیل (۱۳۹۶). مطالعه تطبیقی سیاست‌گذاری ایران و کره جنوبی در عرصه صنعت خودرو. فصلنامه مطالعات روابط بین‌الملل، (۳۹).

سهرابی، طهمورث؛ عدالتیان شهریاری، جمشید و لطفی حقیقت، مجید (۱۴۰۲). طراحی مدل توسعه نوآوری‌های فناورانه در اکوسیستم خودرهای تجاری گروه صنعتی ایران خودرو: مطالعه‌ای با ریکرد داده بنیاد. فصلنامه علمی بهبود مدیریت، ۱۷(۴).

سیداصفهان‌نی، میرمهدی و کریمی کاشانی، امیرحسین (۱۳۸۳). طراحی و تبیین الگوی توسعه تکنولوژی صنعت خودرو در ایران با تأکید بر استراتژی توسعه صادرات. فصلنامه مدرس علوم انسانی، ۹(۲).

طباطبائیان، سید حبیب‌اله؛ معادی رودسری، محمدحسن و رادفر، رضا (۱۳۹۸). الزامات خودروساز شدن در عرصه جهانی؛ نگاهی به وضعیت صنعت خودروسازی ایران. فصلنامه مجلس و راهبرد، (۹۸).

عجم اوغلو، دارون و رایبسون، جیزای (۱۳۹۵). چرا کشورها شکست می‌خورند. ترجمه پویا جبل عاملی و محمدرضا فرهادی‌پور، تهران: دنیای اقتصاد.

عظیمی‌فشی، علیمردان؛ قاری سید فاطمی، سید محمد؛ نیاورانی، صابر و گرجی ازندریانی، علی‌اکبر (۱۴۰۰). مداخله دولت در صنعت خودروسازی با تأکید بر مؤلفه‌های مدیریت توسعه پایدار کشوری. فصلنامه جغرافیا و برنامه‌ریزی منطقه‌ای، (۳).

فرتوک‌زاده، حمیدرضا و طهماسبی، سیامک (۱۳۹۹). حلقه مفقوده سیاست‌گذاری صنعتی در صنعت خودروسازی ایران: تأملی دوباره در خصوص مشکلات خودروسازی. نشریه بهبود مدیریت، ۱۴(۳).

قاراخانی، سلمان؛ زنانی، محسن؛ کریمی، زهرا و مؤمنی، فرشاد (۱۴۰۰). ایران در زیر چتر حاکمیت طبیعی: مطالعه موردی عصر پهلوی دوم. نشریه پژوهش‌های رشد و توسعه اقتصادی، (۴۲).

مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، گزارش آسیب‌شناسی وضعیت مالی شرکت‌های ایران خودرو و سایپا و ارائه پیشنهاد‌های اصلاحی، دفتر مطالعات اقتصادی (گروه بازارها و نهادهای مالی)، خرداد ۱۴۰۱، شماره مسلسل ۱۸۲۷۶

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 کسب‌وکار و تنظیم‌گری بخشی)، خرداد ۱۴۰۲، شماره مسلسل ۱۹۰۰۵

مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، گزارش مسئله قیمت‌گذاری خودرو در ایران، دفاتر مطالعات انرژی، صنعت و معدن (گروه صنعت) و مطالعات اقتصادی (گروه کسب‌وکار و تنظیم‌گری بخشی)، مرداد ۱۴۰۲، شماره مسلسل ۱۹۱۷۷

مؤمنی، فرشاد و زمانی، رضا (۱۳۹۲). تحلیل الگوی توسعه ایران بین دو انقلاب مبتنی بر اقتصاد سیاسی و نظم اجتماعی. *فصلنامه راهبرد*، (۶۹).

مؤمنی، فرشاد؛ شاکری، عباس؛ عرب مازازیدی، علی و عظیمی دخت شورکی، سید محسن (۱۳۹۸). تحلیلی بر ویژگی‌های سیاست‌های ضدفساد با تأکید بر ساختار نظم اجتماعی. *نشریه علمی سیاست‌گذاری اقتصادی*، (۲۱).

نورث، داگلاس (۱۳۹۶). *فهم فرآیند تحول اقتصادی*. ترجمه میرسعید مهاجرانی و زهرا فرضی‌زاده، تهران: انتشارات نهادگرا.

نورث، داگلاس؛ والیس، جان و وینگاست، باری (۱۴۰۱). *خشونت و نظم‌های اجتماعی؛ چهارچوب مفهومی برای تفسیر تاریخ ثبت شده بشر*. ترجمه جعفر خیرخواهان و رضا مجیدزاده، تهران: انتشارات روزنه.

نورث، داگلاس؛ والیس، جان و وینگاست، باری (۱۳۹۶). *در سایه خشونت؛ سیاست، اقتصاد و مسائل توسعه*. ترجمه محسن میردامادی و محمدحسین نعیمی‌پور، تهران: انتشارات روزنه.

Davodi, Parviz & Kaboli, Khadijeh (2008). The Comparative Advantage Analysis in Automotive Industry and It's Parts. *Journal of Economic Researches*, 8(28), 199-221.