



Comparative Analysis of the Components of Industrial Policies Context in the Automotive Industry

Fereshte Gholami* 

Ph.D. in Public Management, , Allameh Tabataba'i University, Tehran, Iran

Hossein Aslipour 

Associate Professor, Department of Public Administration, Allameh Tabataba'i University, Tehran, Iran

Gholamreza Kazemian 

Associate Professor Department of Public Administration, Allameh Tabataba'i University, Tehran, Iran

Saeed Zarandi 

Assistant Professor, Department of Public Administration, Allameh Tabataba'i University, Tehran, Iran

Abstract

Active industrial policy is how most of today's rich countries achieved economic growth. However, its effectiveness has been questioned for years because different countries and industry sectors have obtained different results, and some have succeeded while others have failed. Therefore, it will be interesting to determine the conditions that lead to these tools' success (failure) in industrial policy. One of the most important of these conditions can be found in the context of industrial policy. Therefore, this article addresses the identification of the elements of the industrial policy context in the automobile industry by using the case-oriented comparative approach and the method of thematic analysis. Based on the analysis results, these elements can be studied at (1) the macro level and (2) the industry level. At the macro level, the components of infrastructure and government capacity, ease of trade, size, and volume of the economy, stable and attractive business environment, access to markets, good logistics, and innovation environment, and at the industry level, industry size, cost, competition, industry orientation, and support infrastructure are placed. A correct assessment of the current situation based on the identified elements of the policy context in a country and comparing it with other countries will be an essential step in achieving a consistent and effective comparative industrial policy model.


Keyword: Industrial policy, Context, Comparative studies, Automotive Industry.


*Corresponding Author: fereshtegholami@gmail.com


How to Cite: Gholami, F., Aslipour, H., Kazemian, G., & Zarandi, S. (2024). Comparative Analysis of the Components of Industrial Policies Context in the Automotive Industry. *Studies in Public Service Administration*, 1(2), 53-86. doi: [10.22054/spsa.2024.77561.1032](https://doi.org/10.22054/spsa.2024.77561.1032).




تحلیل تطبیقی عناصر بافت خط‌مشی‌های صنعتی در صنعت خودرو

فرشته غلامی*  دکتری مدیریت دولتی، دانشگاه علامه طباطبائی، تهران، ایران

حسین اصلی پور  دانشیار گروه مدیریت دولتی، دانشگاه علامه طباطبائی، تهران، ایران

غلامرضا کاظمیان  دانشیار گروه مدیریت دولتی، دانشگاه علامه طباطبائی، تهران، ایران

سعید زرنندی  استادیار گروه مدیریت دولتی، دانشگاه علامه طباطبائی، تهران، ایران

چکیده

خط‌مشی صنعتی فعال راهی است که اکثر کشورهای ثروتمند امروزی از طریق آن به رشد اقتصادی خود دست یافتند. با این حال، اثربخشی آن سال‌هاست که مورد سؤال می‌باشد چرا که کشورها و بخش‌های مختلف صنعت، نتایج متفاوتی را از آن به دست آورده و برخی موفق و بسیاری دیگر شکست خورده‌اند. از این رو مشخص کردن شرایطی که منجر به موفقیت (شکست) این ابزارها در خط‌مشی صنعتی می‌شود جالب خواهد بود. از جمله اصلی‌ترین این شرایط را می‌توان در بافت و زمینه خط‌مشی صنعتی جستجو کرد. از این رو در این مقاله با استفاده از رویکرد تطبیقی مورد محور و با روش تحلیل مضمون به شناسایی عناصر بافت خط‌مشی صنعتی در صنعت خودرو پرداخته شده است. بر اساس نتایج تحلیل، این عناصر در دو سطح (۱) کلان و (۲) صنعت قابل مطالعه است. در سطح کلان، مؤلفه‌های زمینه‌مندی و ظرفیت دولت، سهولت تجارت، بزرگی و حجم اقتصاد، محیط کسب و کار باثبات و جذاب، دسترسی به بازارها، لجستیک خوب و زمینه نوآوری و در سطح صنعت، مؤلفه‌های اندازه صنعت، هزینه تمام‌شده صنعت، رقابت در صنعت، جهت‌گیری صنعت و زیرساخت حمایتی صنعت قرار گرفته‌اند. ارزیابی درست از وضعیت کنونی بر اساس عناصر شناسایی شده بافت خط‌مشی در یک کشور و تطبیق آن با دیگر کشورها یک گام مهم در مسیر دستیابی به یک الگوی تطبیقی خط‌مشی صنعتی سازگار و اثربخش خواهد بود.

واژه‌های کلیدی: خط‌مشی صنعتی، بافت، مطالعات تطبیقی، صنعت خودرو.

- مقاله حاضر برگرفته از رساله دکتری رشته مدیریت دولتی دانشگاه علامه طباطبائی است.

* نویسنده مسئول: fereshtegholami@gmail.com

مقدمه

خط مشی صنعتی در پی بحران مالی جهانی، دستخوش احیای حیرت‌آوری شد. اکنون اتفاق نظر وجود دارد که در دنیای جهانی شده، یک خط مشی صنعتی که خوب طراحی و اجرا شده برای توسعه ساختارهای تولیدی پویاتر، قوی‌تر و سودمندتر ضروری است (Lauridsen, 2021). در واقع، می‌توان دریافت که خط‌مشی صنعتی فعال راهی بود که از طریق آن اکثر کشورهای ثروتمند امروزی به رشد اقتصادی خود دست‌یافته‌اند (Natsuda & Thoburn, (Natsuda, Thoburn, Blazek, & Otsuka, 2020) (2021). باید توجه داشت اثربخشی خط‌مشی‌های صنعتی سال‌هاست که مورد سؤال می‌باشد چراکه کشورها و بخش‌های مختلف صنعت نتایج متفاوتی را از آن به دست آورده‌اند. در واقع باوجودی که بسیاری از کشورها این خط‌مشی را در پیش گرفته‌اند نتایج متنوعی حاصل شده و برخی موفق و بسیاری دیگر شکست خورده‌اند. از این رو مشخص کردن شرایطی که منجر به موفقیت (شکست) این ابزارها در خط‌مشی صنعتی می‌شود جالب خواهد بود (Lee & Mao, 2020). از سوی دیگر، صنعت خودرو به دلیل زنجیره ارزش گسترده و ارتباط با بسیاری از صنایع و بخش‌های کسب‌وکار در بالادست و پایین‌دست خود، تأثیر قابل توجهی بر اقتصاد و توسعه کشورها دارد. از این رو شناخت و تطبیق خط‌مشی‌های صنعتی فعال در بخش خودرو می‌تواند برای دیگر کشورها راهگشا باشد.

بنابراین، در این پژوهش به شناخت مهم‌ترین عناصر بافت و زمینه خط‌مشی صنعتی (شرایط) حاکم در بخش صنعت خودرو پرداخته شده است. در این راستا از رویکرد تطبیقی روایتی (استفاده از روش توصیفی-تاریخی) و استفاده از تحلیل مضمون برای تلیخیص و شناسایی مضمون‌ها استفاده شده است. در این مقاله تلاش شده به این سؤال پاسخ داده شود که مهم‌ترین عناصر بافت خط‌مشی‌گذاری صنعتی در کشورهای منتخب^۱ مورد مطالعه کدام است؟

^۱ کشورهای منتخب در این پژوهش عبارتند از: ترکیه، کره جنوبی، مکزیک، تایلند، چین، و برزیل که در بخش راهبردهای انتخاب نمونه پژوهش دلایل انتخاب آنها بیان شده است.

ادبیات و پیشینه پژوهش

در دهه ۱۹۵۰ و با شروع رشد سریع اقتصادی ژاپن، خط‌مشی‌های مرتبط با صنعت توجه جهان را به خود جلب کرد. با این وجود در سال ۱۹۷۰ بود که نماینده وزارت تجارت و صنعت بین‌المللی ژاپن در کنفرانس سازمان همکاری و توسعه اقتصادی برای اولین بار از اصطلاح خط‌مشی صنعتی استفاده کرد و از آن لحظه خط‌مشی صنعتی به‌طور رسمی وارد چشم‌انداز جهانی شد (Jiqui, 2021). بنابراین، خط‌مشی صنعتی از دیدگاه مفهومی، پس از جنگ جهانی دوم در ژاپن شکل گرفت و تغییرات قابل توجهی به لحاظ مقبولیت داشته است (Aghion, Dewatripont, Du, Harrison, & Natsuda et al., 2020). Legros, 2022) محور اصلی توسعه خط‌مشی صنعتی که در سال‌های اولیه پس از جنگ به شکل صنعتی سازی از طریق جایگزین واردات^۱ بود، در دهه‌های ۱۹۸۰ و ۱۹۹۰ تحت دیدگاه‌های افراطی بازار آزاد «توافق واشنگتن» به شدت از مد افتاد (Natsuda et al., 2020)، (Natsuda & Thoburn, 2021). پس از بحران مالی سال ۲۰۰۸، ترتیبات دگرگون شد. اینک مجال مناسبی هست تا بحث خط‌مشی صنعتی بازخوانی شود و درک ظریف‌تری از تعادل‌های نهادی، اطلاعاتی و اقتصادی سیاسی به دست آید. این موضوع در کنفرانس بین‌المللی کار در سال ۲۰۱۰ به رسمیت شناخته شد (حجازیان، ۱۳۹۷)، (Aiginger & Rodrik, 2020).

به‌طور کلی خط‌مشی صنعتی از ابتدایی‌ترین تعریف به گفته کروزون پرایس^۲ (۱۹۸۱) هر اقدام دولت یا مجموعه‌ای از اقدامات برای ارتقا یا جلوگیری از تغییر ساختاری است. کرومن^۳ و آپسفلد^۴ (۱۹۹۱) خط‌مشی صنعتی را تلاشی از سوی دولت برای تشویق انتقال منابع به بخش‌های خاصی می‌داند که دولت آن‌ها را برای رشد اقتصادی آینده مهم تلقی می‌کند. لی^۵ و همکاران (۲۰۱۲) خط‌مشی صنعتی را به سه جنبه تقسیم کرده‌اند: اول فراهم کردن یک محیط نهادی برای توسعه صنعتی، مانند تدوین «قانون شرکت» و «قانون ثبت اختراع». دوم ارتقای پیشرفت فناورانه صنعت از طریق ارائه خط‌مشی‌های تحقیق و توسعه،

1 - Import substitution industrialization

2 - Curzon Price

3 - Krugman

4 - Obstfeld

5 - Lee

آموزش و پرورش و خط‌مشی‌هایی برای تشویق یا محدودسازی رقابت و سوم تشویق و تخصیص منابع به صنایع یا مناطق خاص. پندر^۱ (۲۰۱۷) نیز آن را مداخلاتی برای پرورش توسعه صنعتی، به معنای توانایی تکامل مطابق با ارتقای بلندمدت استانداردهای زندگی یک جامعه می‌داند (Jiqiu, 2021)، (Aiginger & Rodrik, 2020).

مبنای نظری خط‌مشی صنعتی را می‌توان در دو حوزه شکست‌های بازار و شکست‌های دولت بررسی کرد. در حوزه شکست‌های بازار، اکثر متخصصین دانشگاهی موافق بودند که شکست بازار مبنای نظری اولیه خط‌مشی‌های صنعتی برای مداخله در اقتصاد است (Jiqiu, 2021)، (حجازیان، ۱۳۹۷).

از منظر شکست‌های بازار، جنبه‌ای که بیشتر مورد بحث قرار می‌گیرد، سهم خط-مشی‌های صنعتی در حل اثرات بیرونی فعالیت‌های نوآورانه است و به نیاز دولت به تقویت تحقیق و توسعه شرکت‌ها و صنایع نوظهور استراتژیک می‌پردازد. در واقع، به دلیل عوامل خارجی، بازار نمی‌تواند به صورت خودجوش توسعه بخش‌های خدماتی را هماهنگ کند ولی خط‌مشی صنعتی می‌تواند مشکل هماهنگی رفتارهای نوآورانه را حل نماید (Jiqiu, 2021)، (Aghion et al., 2022). شکست‌های بازار همچنین شامل صرفه به مقیاس و در نتیجه رقابت ناقص است. بنگاه‌هایی که بقا می‌یابند می‌توانند سود انحصاری مازادی کسب کنند. اگر یک بنگاه اقتصادی در کشوری بتواند در بخش صنعتی با صرفه به مقیاس دوام بیاورد، سطح درآمد کشور افزایش و اقتصاد به طور مؤثر توسعه می‌یابد. خط‌مشی صنعتی باید کاری انجام دهد تا نقص در بازار سرمایه برطرف شود. از آنجا که بازار سرمایه در کشورهای نوظهور کامل نیست، کمبود شدید منابع مالی برای شرکت‌های کوچک و متوسط، به ویژه شرکت‌های تازه تأسیس شده وجود دارد؛ بنابراین، دولت باید کانال‌های مناسبی را برای حمایت از این شرکت‌ها ایجاد و از طریق خط‌مشی صنعتی در این حوزه مداخله کند (Jiqiu, 2021)، (Schrank, 2017).

بعد دیگر تحلیل نظری خط‌مشی صنعتی، شکست‌های دولت است که همان صداهای مخالف با خط‌مشی صنعتی را در بردارد. گاهی ممکن است برای غلبه بر موانعی که فعالیت کارآفرینی را متوقف می‌کند، مداخله لازم باشد. مداخله با ریسک اخلاقی همراه است که

ممکن است توسط عوامل رانت جو مورد سوءاستفاده قرار گیرد. بنابراین، بحث‌ها به اختلاف نظر درباره نوع مناسب مداخله منجر می‌شود (Wilder, 2021). اکنون این موضوع پذیرفته شده که دولت‌ها معمولاً در تخصیص منابع بهتر از مکانیسم قیمت عمل نمی‌کنند (Wilder, 2021)، (حجازیان، ۱۳۹۷).

بحث درباره شکست خط‌مشی صنعتی به واسطه مداخله دولت عمدتاً شامل سه جنبه است. نخست، اهداف خط‌مشی گذاران و مجریان صنعتی دقیقاً با اهداف خط‌مشی‌های صنعتی یکسان نیست. مجریان خط‌مشی نیز به‌طور گزینشی آن را اجرا یا حتی خلاف آن عمل می‌کنند. همچنین، اهداف متنوع (از جمله افزایش اشتغال) دستیابی مؤثر به اهداف اصلی را غیرممکن می‌سازد. هیچ قانون یا سندی مبنی بر مسئولیت رئیس دولت در زمینه تدوین و اجرای خط‌مشی‌های صنعتی وجود ندارد. دوم این که تدوین یک خط‌مشی صنعتی که بتواند نقص بازار را در تئوری جبران کند به دلیل عدم قطعیت بالا و محدودیت اطلاعات، کار دشواری است. متأسفانه تلاش می‌شود شرایط در حال تحول ساختار صنعتی در کشورهای توسعه‌یافته در کشورهای در حال توسعه دیرنگام تقلید شود. در حالی که بافت، ساختار و شرایط این دو نوع کشور بسیار متفاوت است.

مطالعه کلی صنایع، تعیین اینکه کدام صنعت خاص باید در چه زمان خاصی مورد حمایت قرار گیرد و نیز تعیین مکانیسم خروج منعطف به معنای توقف اجرای یک خط‌مشی صنعتی در زمان درست نیز از دیگر دغدغه‌های دولت‌هاست. سوم، یک خط‌مشی صنعتی منطقی ممکن است به‌طور کامل اجرا نشود (Jiqui, 2021)، (Warwick, 2013). از سوی دیگر باید توجه داشت، مدیریت دولتی تطبیقی (و به‌طور کلی تحلیل تطبیقی) ماندگارترین اثر خود را در حوزه تحلیل بین فرهنگی ایجاد کرده است. زمینه و بستر بیرونی، منبع تنوع و عدم قطعیت برای یک نظام اداری است، چرا که تأثیری اساسی بر تغییر آن نظام دارد. همچنین توسعه مدیریت دولتی ذاتاً به توسعه نهادی تمام جنبه‌های یک جامعه اعم از فلسفی، سیاسی، فناوری و اقتصادی مرتبط است. تجزیه و تحلیل اقدامات اداری را نمی‌توان به تنهایی انجام داد، بلکه باید آن را به‌عنوان بخشی از یک کل در نظر گرفت و آن را به محیط‌های تاریخی، اجتماعی، اقتصادی و سیاسی آن پیوند داد. به دلیل وجود این پیوندهای مهم بین اداره (مدیریت) و بستر آن، یک استراتژی پژوهشی موفق

نیازمند توجه به سه مجموعه خاص از روابطی است که ویژگی‌های نظام‌مند حیاتی سازمانی را تعیین می‌کنند: بستر اجتماعی، بستر سیاسی و سیستم عملیات داخلی (واعظی و همکاران، ۱۴۰۰:۱۶۱). برخی از پژوهش‌های انجام‌شده در این زمینه در جدول ۱ آورده شده است.

جدول ۱. پیشینه پژوهش‌ها در رابطه با موضوع خط‌مشی‌گذاری تطبیقی صنعتی

پژوهشگر	سال	عنوان	موضوع پژوهش	روش پژوهش	نتایج
Terzi, A., Singh, A., Sherwood, M.	2022	خط‌مشی صنعتی برای قرن بیست و یکم: درس‌هایی از گذشته	بررسی تطبیقی خط‌مشی صنعتی به‌عنوان راه‌حلی برای مشارکت دولت در اقتصاد	توصیفی - تاریخی	شناخت آینده خط-مشی‌گذاری صنعتی بر اساس مطالعه درس‌های از ایالت متحده آمریکا، چین و ژاپن
Natsuda, K., Thoburn, J.	2021	صنعتی سازی خودرو: خط-مشی و توسعه صنعتی در آسیای جنوب شرقی	بررسی زنجیره‌های ارزش جهانی، خط‌مشی صنعتی و صنعت خودروسازی آسیای جنوب شرقی	توصیفی - تاریخی	شناسایی محرک‌های توسعه صنعت خودرو بر اساس مطالعه تطبیقی خط‌مشی‌های صنعتی کشورهای جنوب شرق آسیا
Yao, J., Xiong, S., Ma, X.	2020	تحلیل تطبیقی خط‌مشی‌های ملی برای جذب خودروهای الکتریکی با استفاده از مدل‌های اقتصادسنجی	بررسی خط-مشی‌های مربوط به خودروهای الکتریکی	تحلیل رگرسیون خطی چندگانه	شناسایی پنج متغیر مستقل: تراکم شارژر سریع / آهسته، اسناد و فرمان‌ها، محدودیت خرید و معافیت و رفتار آن‌ها

ادامه جدول ۱.

پژوهشگر	سال	عنوان	موضوع پژوهش	روش پژوهش	نتایج
Yülek, M.A., Lee, K.H., Kim, J., Park, D.	2020	ظرفیت دولتی و نقش خط-مشی صنعتی در صنعت خودرو: تحلیل تطبیقی ترکیه و کره جنوبی	مقایسه خطمشی‌های صنعتی در بخش خودرو دو کشور ترکیه و کره جنوبی	تهیه لیستی از معیارهای کمی و کیفی را برای ارزیابی و بررسی توسعه تاریخی بخش خودرو	شناسایی تفاوت در ظرفیت دولت و در نتیجه تفاوت در کیفیت خطمشی‌های صنعتی دو کشور
Van Assche, K., Beunen, R., Verweij, S.	2020	تحقیق، یادگیری و حکمرانی برنامه‌ریزی تطبیقی: مزایا و محدودیت‌های خطمشی یادگیری از طریق تطبیق	یادگیری در دستگاه‌های حکمرانی	بحث و بررسی در زمینه یادگیری تطبیقی (مقایسه‌ای) و دیگر اشکال یادگیری	اعلام یادگیری دیالکتیک به عنوان اوج یادگیری حاکمیت
Natsuda, K., Thoburn, J., Blažek, J., Otsuka, K.	2020	خطمشی صنعتی و توسعه خودرو: مطالعه تطبیقی تایلند و چک	بررسی اثربخشی خط-مشی صنعتی و نقش ظرفیت دولت در پیاده‌سازی آن در تایلند و چک	مطالعه خط-مشی‌های دو کشور و مقایسه توسعه در خودروسازی این دو کشور بر اساس معیارهای تولید و صادرات	به‌کارگیری خطمشی-های صنعتی عمودی و مداخله دولت در توسعه صنعتی در تایلند و در مقابل به‌کارگیری خط-مشی‌های افقی با دخالت کمتر دولت در چک و در نتیجه دست یافتن هر دو کشور به تولید قابل توجه و رشد صادرات ولی با زنجیره تأمین قوی‌تر و با مالکیت داخلی‌تر برای تایلند

ادامه جدول ۱.

پژوهشگر	سال	عنوان	موضوع پژوهش	روش پژوهش	نتایج
Covarrubias V. A., Perez M. R. S	2020	مرزهای جدید صنعت خودرو: کاوش در جغرافیا، فناوری و چالش‌های سازمانی	کتابی مشتمل بر مجموعه مقالات مرتبط با موضوعات و روند تاریخی خط‌مشی‌های صنعتی خودرو در کشورها	مرور تاریخی-توصیفی	تلاشی علمی مرتبط با مطالعات خط‌مشی - گذاری صنعتی، دلایل رشد و توسعه صنعت خودرو و رویکردها و موضوعات پیش روی آنها
Lee, K., Mao, Zh.	2020	GVC (زنجیره‌های ارزش جهانی)، خط‌مشی صنعتی و ارتقای صنعتی: بخش‌های خودرو در مالزی، تایلند و چین در مقایسه با کره جنوبی	بررسی زنجیره ارزش جهانی، خط‌مشی صنعتی و ارتقای صنعتی در بخش خودروی چین، تایلند، مالزی و کره جنوبی	بررسی داده-های تاریخی عملکرد شاخص نظیر؛ سهم ارزش افزوده خارجی، سهم صادرات مجدد واردات واسطه‌ای بخش خودرو	شناخت تاریخی خط-مشی صنعتی الزام داخلی سازی و مدل ارتباط و ارتقای صنعت خودرو در کشورهای مورد مطالعه (چین، تایلند، مالزی و کره جنوبی) و بررسی موفقیت و شکست آنها در این زمینه
Hauge, J.	2019	آیا شیر آفریقایی باید از ببرهای آسیایی درس بگیرد؟ مطالعه تطبیقی تاریخی خط‌مشی صنعتی مبتنی بر سرمایه-گذاری مستقیم خارجی در اتیوپی، کره جنوبی و تایوان	بررسی خط‌مشی صنعتی FDI محور در اتیوپی و تطبیق آن با تایوان و کره جنوبی در دهه-های ۱۹۹۰ و ۱۹۶۰	رویکرد تاریخی تطبیقی	به همراه داشتن منافع کوتاه‌مدت اقتصادی و صنعتی شدن به واسطه FDI به‌عنوان یک خط‌مشی صنعتی و لزوم در نظر گرفتن درس-هایی برای توسعه بلندمدت اقتصادی و استراتژی‌های پیش-دستانه برای انتقال تکنولوژی از شرکت-های خارجی برای اقتصاد داخلی

ادامه جدول ۱.

پژوهشگر	سال	عنوان	موضوع پژوهش	روش پژوهش	نتایج
Agarwa 1, V.K., Reddie, A.W	2018	خط‌مشی صنعتی تطبیقی و امنیت سایبری: مطالعه موردی ایالات متحده آمریکا	بررسی موردی خط‌مشی صنعتی در زمینه امنیت سایبری	بررسی موردی - رویکرد تاریخی تطبیقی	شناسایی انگیزه دولت آمریکا برای پیشبرد صنعت امنیت سایبری، فهرست کردن شاخص - های مورد استفاده، شناسایی نیروهای پیشران در خط‌مشی صنعتی امنیت سایبری این کشور
Agarwa 1, V.K., Reddie, A.W	2018	خط‌مشی صنعتی تطبیقی و امنیت سایبری: یک چارچوب برای تحلیل	خط‌مشی صنعتی تطبیقی در زمینه امنیت سایبری و بررسی نقش شرکت‌ها، دولت‌ها و سایر ذینفعان در خط - مشی صنعتی در زمینه امنیت سایبری آمریکا، چین، تایوان، ژاپن و اتحادیه اروپا	چارچوب تحلیلی و رویکردهای تئوریکی	شناسایی انگیزه دولت‌ها برای پیشبرد صنعت امنیت سایبری، فهرست کردن شاخص‌های مورد استفاده در کشورها، شناسایی نیروهای پیشران در خط - مشی صنعتی امنیت سایبری کشورهای مورد بررسی
Barnes, J., Black, A., Techak anont, K.	2017	خط‌مشی صنعتی، استراتژی چندملیتی و توان داخلی: تحلیل تطبیقی توسعه صنایع خودروسازی آفریقای جنوبی و تایلند	مقایسه دلایل رشد صنعت خودرو تایلند و آفریقای جنوبی	مطالعه موقعیت مکانی، خط‌مشی - های صنعتی و نقاط قوت صنعت خودرو دو کشور	شناسایی سرمایه‌گذاری خارجی به‌عنوان عامل تسریع‌کننده توسعه تایلند به‌عنوان یک قطب منطقه - ای خودرویی

ادامه جدول ۱.

پژوهشگر	سال	عنوان	موضوع پژوهش	روش پژوهش	نتایج
Schrank, A.	2017	اقتصاد سیاسی استانداردهای عملکرد: خط‌مشی صنعتی خودرو از دیدگاه تاریخی تطبیقی	مطالعه خط‌مشی - های صنعتی خودرو بر اساس استانداردهای عملکردی در اقتصاد سیاسی	رویکرد تطبیقی تاریخی و بررسی داده‌های تاریخی عملکرد صادرات و فروش	بی‌تأثیر بودن این موضوع در نظام - های دموکراتیک
Thoburn, J., Natsuda, K.	2016	خط‌مشی‌های تطبیقی برای توسعه خودرو در آسیای جنوب شرقی	بررسی خط‌مشی - های صنعتی تأثیرگذار بر توسعه سریع صنعت خودرو در کشورهای ASEAN	مطالعه تاریخی سیر تغییرات خط‌مشی‌های صنعتی	شناسایی خط - مشی‌هایی نظیر الزام به داخلی سازی از زمان ایجاد تا زمان بی - اعتبار شدن
Natsuda, K., Thoburn, J.	2014	هنوز چقدر فضای خط‌مشی‌گذاری در سازمان تجارت جهانی وجود دارد؟ مطالعه تطبیقی صنعت خودرو در تایلند و مالزی	مقایسه خط‌مشی - های جدید در توسعه صنعت خودروی تایلند و مالزی	تمرکز بر توافق‌نامه TRIPS و بررسی محدودیت‌های ناشی از آن در خط‌مشی - های قدیمی	توسعه متضاد صنعت خودروی تایلند و مالزی نتیجه در پیش گرفتن مسیرهای مختلف این دو کشور در شکل دادن به خط‌مشی - های جدید صنعتی خود در فضای خط‌مشی موجود

ادامه جدول ۱.

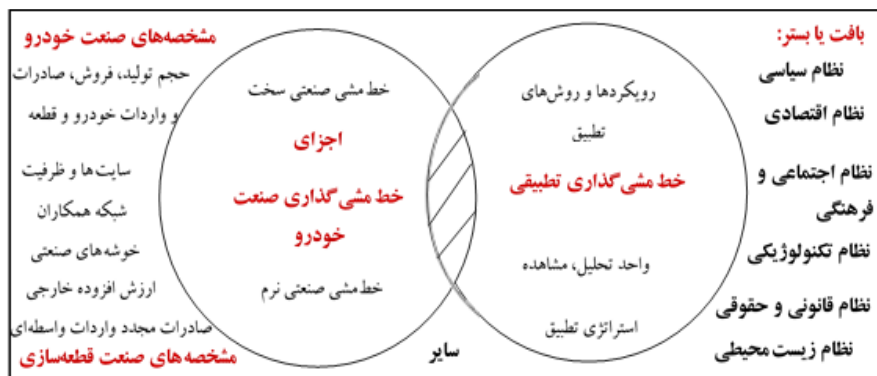
پژوهشگر	سال	عنوان	موضوع پژوهش	روش پژوهش	نتایج
Adubifa, O.A.	1993	خط‌مشی فناوری در توسعه ملی: مطالعه تطبیقی صنعت خودرو در نیجریه و برزیل	مقایسه صنعت خودروی برزیل و نیجریه	تحلیل تطبیقی عملکرد خط‌مشی در هر دو کشور از طریق بررسی روند تاریخی توسعه صنعت خودرو	تقویت ظرفیت فناورانه عامل توسعه بخش خودرو برزیل
McShane, M.P., Koshi, M., Lundin, O.	1984	خط‌مشی عمومی نسبت به خودرو: نگاهی تطبیقی به ژاپن و سوئد	مقایسه رویکرد ژاپن و سوئد در وضع قوانین و پیشبرد خودرو	مطالعه تاریخی خط-مشی‌های خودرویی هر کشور به صورت مستقل	هماهنگی بین خط‌مشی‌های صنعتی و نظارتی در ژاپن و نگاه به خودروی شخصی به عنوان یک کالای لوکس گران اجتماعی در مقابل سیاست‌های سوئد باهدف مدنی‌سازی خودرو

بر این اساس در این مقاله به زمینه یا بستر در اکوسیستم خط‌مشی‌های صنعتی در صنعت خودرو توجه شده است که از الزامات اساسی دستیابی به الگوی خط‌مشی تطبیقی صنعتی می‌باشد. بنابراین، چارچوب نظری پژوهش بر زمینه سیستم‌های سیاسی، اقتصادی، اجتماعی و غیره کشورها با تمرکز بر صنعت خودرو و قطعه‌سازی این کشورها در جهت فراهم‌سازی شرایط بررسی درباره دو حوزه نظری خط‌مشی‌گذاری تطبیقی و خط‌مشی‌گذاری صنعتی متمرکز می‌باشد. اشتراک این سه موضوع به خط‌مشی‌گذاری صنعتی تطبیقی خودرو (بخش‌هاشور خورده در شکل ۱) می‌انجامد.

در بخش بستر یا بافت که سؤال اصلی این مقاله است، شناسایی و بررسی مؤلفه‌هایی نظیر جمعیت، موقعیت جغرافیایی کشورها و نزدیک بودن آن‌ها به کشورهای خودروساز جهانی، یا موقعیت استراتژیک جغرافیایی و سهولت دسترسی به بازارها، پیمان‌های تجاری منطقه‌ای و توافقنامه‌های تجارت آزاد به‌ویژه در زیربخش خودرو و قطعه، مناطق آزاد

تجاری خودرویی و قطعه‌سازی، نرخ بهره، تورم، قدرت خرید، تولید ناخالص داخلی، نرخ برابری ارز، جریان ورودی و خروجی سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی، قوانین و مقررات حمایتی صنعت خودرو، نظام مالیاتی در بخش خودرو، تعرفه‌های خودرو و قطعه، موانع غیرتعرفه‌ای، ظرفیت دولت و دیگر موضوعات می‌تواند زمینه یا محیط کشورهای موردبررسی را معرفی کند. همچنین در همین بخش محیط یا زمینه باهدف بررسی زیر بخش خودرو و قطعه‌سازی آن، پرداختن به عواملی نظیر میزان تولید، تعداد و پراکندگی سایت‌های تولیدی و ظرفیت آن‌ها، فروش داخلی، صادرات خودرو، صادرات قطعه، واردات خودرو، واردات قطعه، تراز تجاری حاصل از واردات و صادرات قطعه و خودرو، سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی، سرمایه‌گذاری‌های مشترک^۱ (JVs) با دیگر خودروسازان و قطعه‌سازان، تعداد خودروسازان، تعداد قطعه‌سازان و شبکه قطعه‌سازی، خوشه‌های صنعتی، سهم فروش خودرو از تولید ناخالص داخلی^۲ (GDP) کشورها، ارزش افزوده بخش خودرو، ارزش افزوده خارجی، صادرات مجدد واردات واسطه‌ای، سهم ارزش افزوده داخلی از صادرات ناخالص خارجی، میزان سرمایه‌گذاری در زمینه تحقیق و توسعه^۳ و دیگر موضوعات و شاخص‌ها می‌تواند وضعیت صنعت خودرو و قطعه‌سازی کشورهای موردبررسی را ترسیم نماید.

شکل ۱. چارچوب مفهومی



(Lee & Mao, 2020), (Yulek et al., 2020), (Natsuda & Thoburn, 2014), (Natsuda et al., 2020)

- 1 - Joint Ventures
- 2 - Gross Domestic Production
- 3 - Research and Development (R&D)

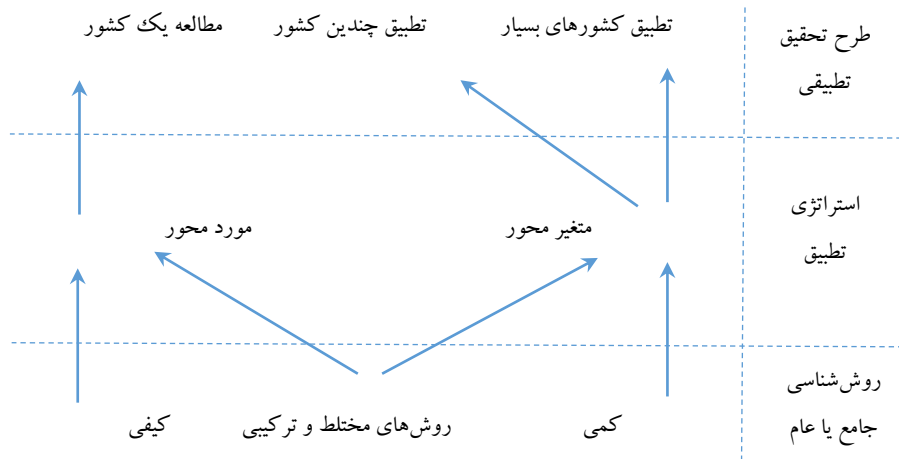
روش‌شناسی پژوهش

مطالعات تطبیقی عموماً برای مقایسه دو یا چند اندیشه، روش، راهکار و یا موقعیت مورد استفاده قرار می‌گیرند. در این مطالعات ابتدا هر رویکردی تعریف شده و مورد بحث قرار می‌گیرد. تحقیق پیرامون هر یک از رویکردهایی که پژوهشگر در حال مقایسه آن‌هاست، ضروری است. پژوهشگر به مفاهیم و زمینه‌های اصلی هر یک از رویکردها پرداخته و پس از آن به صورت مشروح به تشریح تفاوت‌های آن‌ها می‌پردازد. در آخر یک رویکرد انتخاب و دلایل برتری آن ارائه می‌شود و پژوهش بر اساس این رویکرد برتر انجام می‌شود (واعظی و آزمندیان، ۱۳۹۴: ۱۴۶). به‌طور کلی هدف پژوهش، رهیافتی برای شناسایی خط‌مشی تطبیقی صنعتی خودرواز مسیر مطالعه تطبیقی است. روش پژوهش پیش رو، روش تحلیل تطبیقی مورد محور است که از مسیر تحلیل تفسیری - تاریخی انجام می‌شود. پژوهش از نظر هدف، اکتشافی و روش آن مبتنی بر تحلیل مضمون است. در بعد زمانی پژوهش‌های تطبیقی معمولاً معطوف به گذشته می‌باشند.

در پژوهش‌های تطبیقی سه سطح تصمیم‌گیری روش‌شناختی وجود دارد و بر اساس این سه دسته می‌توان انواع پژوهش‌های تطبیقی را بر اساس روش‌شناسی، استراتژی تطبیق و طرح تطبیق از یکدیگر تفکیک کرد که این سه سطح تصمیم‌گیری عبارت‌اند از (معدن - دار آرانی و کاکیا، ۱۳۹۸: ۶۴-۶۵):

- استراتژی تطبیق: به معنی مورد محور یا متغیر محور بودن پژوهش
- طرح تطبیق: به معنی انتخاب بین مطالعه یک، یا مقایسه و تطبیق چندین کشور محدود، یا مقایسه و تطبیق تعداد زیادی کشور
- روش‌شناختی عمومی یا عام: به معنی انتخاب بین روش‌شناسی روش کمی، کیفی و آمیخته یا ترکیبی

شکل ۲. مدل طرح تحقیق لر



(معدن‌دار آرنی و کاکیا، ۱۳۹۸: ۶۵)

انتخاب یک رویکرد کیفی، امکان دستیابی به بینش‌های عمیق در مورد پدیده‌های نسبتاً پیچیده را فراهم می‌کند (Biesenbender & Héritier, 2014). در پژوهش تطبیقی کیفی می‌توان به دو روش ناحیه‌ای و روش تطبیقی تاریخی اشاره کرد. در روش ناحیه‌ای موضوع اصلی تفسیر امور با توجه به محدوده جغرافیایی است در حالی که روش تطبیقی بر تشابه یا تفاوت در قالب‌های زمانی تأکید می‌کند (معدن‌دار آرنی و کاکیا، ۱۳۹۸: ۹۹). در این مقاله روش تطبیقی تاریخی مورد نظر بوده است.

در سنت کیفی^۱ موردها به‌مثابه یک کل ترکیب‌بندی شده مقایسه می‌شوند. تحلیل تطبیقی-تاریخی مانند سایر پژوهش‌ها (اعم از تطبیقی و غیرتطبیقی) مبتنی بر دو نوع استدلال است: استدلال نظری (قیاسی) و استدلال تجربی (استقرایی). یکی از ویژگی‌های پژوهش‌های تطبیقی (تاریخی) مقایسه زمینه‌مند^۲ تمایزات و تشابهات موردها با یکدیگر به‌مثابه یک کل ترکیب‌بندی شده (کل‌نگری^۳) است که در مقابل روش کمی قرار دارد. در روش کیفی رابطه شروط علی با معلول وابسته به زمینه است چراکه ممکن است شروط علی مختلف در محیط‌های مختلف به‌گونه‌ای متفاوت باهم ترکیب و تولید معلول کنند.

1 - Qualitative tradition
2 - Contextualized comparison
3 - Wholism

به طور کلی پژوهش کیفی در عمق و پژوهش کمی در سطح عمل می‌کند. همچنین بر اساس نوع پژوهش می‌توان دریافت که روش تحلیل تطبیقی تاریخی مورد محور است و به جای یک مورد با موردها یا چند واحد تحلیل سروکار دارد (ساعی، ۱۳۹۲: ۵۸-۵۹). نتایج بخش تطبیقی مورد محور در بخش تحلیل مضمون استفاده شده است.

تحلیل مضمون، روشی برای تعیین، تحلیل و بیان الگوهای موجود درون داده‌ها است. این روش داده‌ها را سازمان‌دهی و با جزییات توصیف می‌کند اما می‌تواند از این فراتر رفته و جنبه‌های مختلف موضوع پژوهش را تفسیر نماید (کمالی، ۱۳۹۷).

در واقع، تحلیل مضمون یک روش کمی و کیفی تجزیه و تحلیل محتوای مستندات نوشتاری، کتبی، فیلم‌ها تصاویر و گفتارهای کلامی و دیگر انواع ارتباطات نوشتاری و کتبی است. این روش به عنوان تکنیکی برای ایجاد استنباط از طریق شناسایی هدفمند و منظم ویژگی‌های درونی پیام‌ها تعریف شده است (واعظی و آزمندیان، ۱۳۹۴: ۱۸۰). مضمون، الگویی است که در داده‌ها یافت می‌شود و حداقل به توصیف و سازمان‌دهی مشاهدات و حداکثر به تفسیر جنبه‌هایی از پدیده می‌پردازد. تحلیل مضمون را می‌توان در اکثر روش‌های کیفی به کار گرفت. تحلیل مضمون یک راهبرد تقلیل و تحلیل داده‌هاست که توسط آن داده‌های کیفی، تقسیم‌بندی، طبقه‌بندی، تلخیص و بازسازی می‌گردند. تحلیل مضمون اصولاً یک راهبرد توصیفی است که یافتن الگوها و مفاهیم مهم را از درون مجموعه داده‌های کیفی تسهیل می‌نماید.

تحلیل مضمون به روش‌های گوناگونی قابل اجرا و استفاده است. چهار روش مرسوم در تحلیل مضمون به این شرح هستند: (۱) قالب مضامین، (۲) ماتریس مضامین، (۳) شبکه مضامین و (۴) تحلیل مقایسه‌ای. با این روش، مضامین در بین منابع و افراد مختلف باهم مقایسه می‌شوند. این فرایند تا جایی ادامه می‌یابد که پژوهش‌گر احساس کند نکته جدیدی از مقایسه داده‌ها حاصل نمی‌شود (کمالی، ۱۳۹۷). مزیت اصلی تحلیل مضمون در این است که پژوهشگر را با یک روش ساختاری برای کیفیت‌بخشی به محتوای یک متن تفسیری و کیفی تجهیز می‌سازد و این کار را از طریق یک فرایند قابل تکرار، ساده، روشن و بسیار آسان انجام می‌دهد. مهم‌ترین کاستی آن نیز ساختار متعصبانه تفکیک و جداسازی اجزای اطلاعاتی از زمینه اصلی است (واعظی و آزمندیان، ۱۳۹۴: ۱۸۰).

از سوی دیگر، پراکندگی مفهومی و سایر مشکلات نظری و عملی در مطالعات تطبیقی با برطرف شدن دو کاستی عمده مطالعات تطبیقی (همگرایی و تجمیع یافته‌های پژوهش) رفع می‌شود. تعریف واحد تحلیل یک گام اساسی در این مسیر است. سه واحد تحلیل متمایز برای مطالعات تطبیقی وجود دارد: فرد، سازمان، بوروکراسی ملی (واعظی و همکاران، ۱۴۰۰: ۱۵۲-۱۵۴). در این پژوهش، سطح تحلیل، سطح ملی هر یک از کشورها؛ سطح مشاهده، صنعت خودرو و واحد تحلیل، خط‌مشی‌های صنعتی بخش خودرو می‌باشد. ابزار سنجش و روش گردآوری داده‌ها نیز مصاحبه‌های دست‌دوم، اسناد و مدارک و مطالعات مستقل می‌باشد.

بهترین حالت برای استفاده از تحلیل تطبیقی کیفی از نظر ریگین زمانی است که با ۵ تا ۵۰ مورد سروکار داشته باشیم که به آن N متوسط اطلاق می‌کند (ساعی، ۱۳۹۲: ۶۰). رویکرد مورد استفاده در این پژوهش رویکرد کیفی برای ۵ کشور (مکزیک، ترکیه، تایلند، چین و کره جنوبی) است.

درباره استراتژی انتخاب نمونه، ترکیب طرح‌های میل (۱۸۵۱ و ۱۸۴۳) و طرح پرزورسکی و تیون (۱۹۷۰)، چهار تکنیک استنباطی را ارائه می‌دهد که به تقویت روند استنباط در تحقیقات تطبیقی خط‌مشی عمومی کمک می‌کند و به چهار نوع طبیعی یا شرایط مورد مقایسه زوجی احتمالی که ممکن است پژوهشگر با آن‌ها روبرو شود، پرداخته است (Biesenbender & Héritier, 2014). به‌طور کلی کشورها از نظر نظام‌های اجتماعی و ساختار، محتوا، برنامه‌ها و فعالیت‌ها با یکدیگر یا مشابهت دارند یا متفاوت هستند. همچنین از نظر برون‌داد، نحوه عملکرد یا نتایج حاصله در زمینه مورد بررسی نیز یا تفاوت دارند یا مشابه هستند که حاصل چهار حالت می‌باشد: (۱) نظام‌ها با بیشترین درجه تشابه + نتایج متفاوت (مشابه‌ترین موارد با نتایج متفاوت)، (۲) نظام‌های با بیشترین درجه تشابه + نتایج مشابه (مشابه‌ترین موارد با نتایج مشابه)، (۳) نظام‌های با بیشترین درجه تفاوت + نتایج متفاوت (متفاوت‌ترین موارد با نتایج متفاوت) (۴) نظام‌های با بیشترین درجه تفاوت + نتایج مشابه (متفاوت‌ترین موارد با نتایج مشابه) (معدن‌دار آرانی و کاکیا، ۱۳۹۸: ۵۹، Biesenbender & Héritier, 2014).

در این مقاله، بر اساس چهار نوع استراتژی برای انتخاب نمونه تحقیق، استراتژی نظام‌های با بیشترین درجه تشابه + نتایج مشابه مورد نظر است. در این گروه کشورهای قرار

می‌گیرند که از نظر نظام‌های اجتماعی و ساختار، محتوا، برنامه‌ها و فعالیت‌ها با یکدیگر بیشترین میزان مشابهت را دارند و همچنین برونداد آن‌ها نیز در زمینه مورد بررسی یکسان است. کشورهای مورد مطالعه در این پژوهش از نظر هم‌ترازی با یکدیگر بر اساس معیارهایی به فرایند تطبیق و مقایسه وارد می‌شوند. بر اساس تشابه در کل و در زمینه صنعت خودرو معیارهای (۱) اقتصاد دیر ظهور / کشورهای جنوب بودن، (۲) هم‌زمانی آغاز صنعت خودرو، (۳) به‌کارگیری استراتژی همپایی^۱ در توسعه مورد نظر بوده است. همه موارد (کشورها) از کشورهای دیر ظهور یا به‌طور دقیق‌تر از کشورهای حوزه جنوب می‌باشند، این کشورها از استراتژی همپایی در توسعه صنعت خودروی خود بهره‌برده‌اند و از نظر آغاز فعالیت در حوزه خودرو از نظر زمانی کشورهای ترکیه، کره جنوبی و تایلند در دهه ۶۰، چین در دهه ۵۰ و مکزیک در دهه ۲۰ میلادی قرار دارند که با توجه به فعالیت جدی مکزیک از دهه ۶۰ تقریباً می‌توان این کشورها را از نظر زمانی در ورود به صنعت خودرو هم‌تراز فرض نمود. همچنین نحوه عملکرد یا نتایج حاصله در زمینه مورد بررسی این کشورها با یکدیگر مشابه است (نتایج مشابه). این کشورها نتایج موفقیت‌آمیزی در زمینه، تولید، سهم بازار و صادرات خودرو یا قطعه داشته‌اند. در نتیجه کشورهای ترکیه، کره جنوبی، مکزیک، تایلند و چین انتخاب شده‌اند.

یافته‌های پژوهش

بر اساس داده‌های موجود در اسناد و مدارک، مقاله‌ها، مصاحبه‌های دست‌دوم و مطالعات مستقل، تعداد ۴۳ شاخص کمی و کیفی در زمینه بافت خط‌مشی‌های صنعتی صنعت خودرو شناسایی شده که نتایج مطالعه تفسیری تاریخی برای کشورها در جدول ۱ آورده شده است.

جدول ۱. شاخص‌های مطرح در زمینه بافت و خطمشی صنعتی در صنعت خودرو

شاخص	منبع	واحد	کره	مکزیک	چین	تایلند	ترکیه
وسعت	بانک جهانی	کیلومتر مربع	۹۹,۷۲۰	۱,۹۶۴,۳۷۵	۹,۵۹۶,۹۶۰	۵۱۳,۱۲۰	۷۸۳,۵۶۲
جمعیت (۲۰۲۲)	بانک جهانی	میلیون نفر	۵۲	۱۲۷	۱,۴۱۲	۷۲	۸۵
موقعیت ژئوپولیتیک			خوب	خوب	خوب	خوب	خوب
امکانات لجستیک			خوب	خوب	خوب	خوب	خوب
ظرفیت دولت			دارد	ندارد	دارد	ندارد	ندارد
ثبات دولت			دارد	ندارد	دارد	ندارد	ندارد
پورتولیوی از FTA			دارد	دارد	دارد	دارد	دارد
روابط سیاسی مناسب با کشورهای مهم			دارد	دارد	دارد	دارد	دارد
پیمان‌های تجاری مهم			دارد	دارد	دارد	دارد	دارد
عضویت در WTO			دارد	دارد	دارد	دارد	دارد
نرخ تورم (۲۰۲۲)	بانک جهانی	درصد	۵٪	۸٪	۲٪	۶٪	۷۲٪
نرخ بیکاری (۲۰۲۲)	بانک جهانی	درصد	۳٪	۳٪	۵٪	۱٪	۱۰٪
نرخ بهره بانکی (۲۰۲۲)	بانک جهانی	درصد	۳/۱٪	۲/۶٪	۱/۵٪	۰/۵٪	۲۷٪
نرخ برابری ارز (۲۰۲۲)	بانک جهانی	واحد پولی	۱,۲۹۲	۲۰/۱	۶۷	۳۵	۱۶/۵
بازار داخلی بزرگ یا/ و نزدیکی به بازارهای بزرگ			ندارد	دارد	دارد	دارد	دارد
وجود خوشه صنعتی			دارد	دارد	دارد	دارد	دارد
تولید ناخالص داخلی به نرخ جاری (۲۰۲۱)	بانک جهانی	میلیارد دلار	۱,۶۶۵	۱,۴۱۴	۱۷,۹۶۳	۴۹۵	۹۰۶
سرانه تولید ناخالص داخلی به نرخ جاری (۲۰۲۱)	بانک جهانی	دلار	۳۴,۹۹۸	۱۰,۰۴۶	۱۲,۵۵۶	۷,۰۶۶	۹,۶۶۱

ادامه جدول ۱.

شاخص	منبع	واحد	کره	مکزیک	چین	تایلند	ترکیه
وسعت	بانک جهانی	کیلومتر مربع	۹۹.۷۲۰	۱.۹۶۴.۳۷۵	۹.۵۹۶.۹۶۰	۵۱۳.۱۲۰	۷۸۳.۵۶۲
درآمد سرانه بر مبنای قدرت خرید (۲۰۲۱)	بانک جهانی	دلار	۴۶۸۷۵	۱۹.۵۷۸	۱۹.۳۳۸	۱۸.۷۶۱	۳۰.۴۵۲
صادرات کالا و خدمات (۲۰۲۲)	ITC	میلیارد دلار	۰/۷	۰/۶	۳/۶	۰/۳	۰/۳
واردات کالا و خدمات (۲۰۲۲)	ITC	میلیارد دلار	۰/۷	۰/۶	۲/۷	۰/۳	۰/۴
تراز تجاری کالا و خدمات (۲۰۲۲)	ITC	میلیون دلار	(۴۸)	(۲۶)	۸۷۸	(۲۲)	(۱۱۰)
تعداد مونتاژ کنندگان (۲۰۲۲)	Markline	تعداد	۱۶	۳۲	۴۳۷	۳۱	۱۷
تعداد و شبکه تأمین کنندگان (۲۰۲۲)	Markline	تعداد	۲,۱۰۷	۲,۷۸۱	۲۰,۷۹۱	۲,۶۷۵	۷۱۱
انحصار / تعداد برند (۲۰۲۲)	Markline	تعداد	۷	۱۸	۱۶۶	۱۵	۵
تعداد مدل (۲۰۲۲)	Markline	تعداد	۷۸	۵۰	۶۵۳	۵۸	۱۳
سرمایه گذاری مستقیم خارجی (۲۰۲۰)	Statista	میلیارد دلار	-	۵/۱	-	-۴/۸	-
حداقل دستمزد ماهانه (۲۰۲۳)	-	دلار	۱,۱۵۲	۲۵۵	۳۵۴	۲۱۰	۴۳۸
تجربه تولید تحت لیسانس / مونتاژ			دارد	دارد	دارد	دارد	دارد
سرانه مالکیت			بالا	پایین	پایین	پایین	پایین
توجه به کیفیت			بالا	بالا	پایین	بالا	بالا
برقی شدن			قوی	ضعیف	قوی	ضعیف	ضعیف
نسبت صادرات از تولید	ITC	درصد	۶۱٪	۷۸٪	۱۳٪	۵۳٪	۷۳٪

ادامه جدول ۱.

شاخص	منبع	واحد	کره	مکزیک	چین	تایلند	ترکیه
نگرش مبتنی بر مشارکت در GVC			دارد	دارد	دارد	دارد	دارد
مالکیت خارجی			کم	زیاد	زیاد	زیاد	زیاد
ترویج محصولات خاص			ندارد	ندارد	دارد	دارد	ندارد
برخورداری از برند ملی			دارد	ندارد	دارد	ندارد	ندارد
تجربه شکست در خودروسازی ملی			دارد	دارد	دارد	ندارد	دارد
فرمان‌های خودرویی / برنامه‌های توسعه			دارد	دارد	دارد	دارد	دارد
قوانین مالیاتی و تعرفه‌ای			دارد	دارد	دارد	دارد	دارد
ثبات رویه دولت در مورد خط‌مشی‌های صنعتی			دارد	ندارد	دارد	دارد	ندارد
تعداد کارکنان			متوسط	بالا	بالا	متوسط	متوسط
هزینه نوآوری			زیاد	کم	کم	کم	کم

بر اساس اطلاعات جمع‌آوری شده و بررسی ارتباط آن‌ها به یکدیگر با کمک تکنیک تحلیل مضمون، مؤلفه‌های بافت و زمینه خط‌مشی‌گذاری شناسایی شد. شاخص‌های مرتبط تولید ناخالص داخلی و تجارت خارجی با کد حجم اقتصاد شناسایی شده‌اند. همچنین، شاخص‌های اقتصادی مناسب به شکل‌گیری یک فضای کسب و کار جذاب و باثبات کمک می‌کند که این بعد نیز منجر به روابط تجاری موفق در قالب پیمان‌های تجاری می‌شود. در واقع، ثبات نرخ تورم، نرخ بهره بانکی و نرخ برابری ارز نشان‌دهنده ثبات اقتصادی کشورها می‌باشد که موجب افزایش جذابیت اقتصاد آن‌ها برای سرمایه‌گذاری و مشارکت اقتصادی می‌گردد.

خوشه‌های صنعتی نیز زمینه مناسبی برای حجم و سرعت توسعه نوآوری فراهم می‌سازد. از سوی دیگر، موقعیت ژئوپولیتیکی و زیرساخت لجستیک، زمینه را برای زیرساخت لجستیکی برای توسعه صنعت فراهم می‌آورد. روابط سیاسی نزدیک با کشورهای مهم جهان توسط هر ۵ مورد کشور مورد مطالعه رعایت شده که منجر به پورتفولیوی درخشانی از توافقنامه‌های تجارت آزاد و پیمان‌های تجاری مهم گردیده است. این روابط سیاسی خوب در کنار ظرفیت و ثبات دولت به زمینه‌مندی دولت می‌انجامد. پیمان‌ها و توافق‌نامه‌های تجاری نیز موجب سهولت در تجارت و کاهش هزینه‌های آن می‌شود. همچنین، اگر بازار داخلی یک کشور کوچک بوده است دسترسی یا نزدیکی آن به لحاظ جغرافیایی یا تجاری به سایر بازارهای مهم و بزرگ جبران شده است. به‌طور کلی ۲۲ شاخص ذیل مفهوم مؤلفه‌های بافت (زمینه) خط‌مشی‌گذاری صنعتی در سطح کلان قرار گرفته است. تعداد ۲۱ شاخص بعدی ذیل مفهوم مؤلفه‌های بافت (زمینه) خط‌مشی‌گذاری صنعتی در سطح صنعت خودرو و قطعه‌سازی قرار گرفتند.

بهره‌مندی از ترکیب سازندگان و تأمین‌کنندگان برتر به‌صورت بومی یا بر اساس همکاری مشترک یا جذب سرمایه‌گذاری خارجی در تولید و تحقیق و توسعه می‌تواند یک صنعت با اندازه منطقی و در جهت بهره‌وری را ایجاد نماید. در کنار آن برخی کشورها نظیر؛ چین با حفظ هزینه پایین تمام‌شده حتی از طریق کپی‌برداری و شکار غیرقانونی متخصصین برای خود مزیت رقابتی در میان‌مدت ایجاد کرده‌اند؛ اما به‌طور کلی رقابت هزینه‌ای موضوع مهمی است که کشوری مانند کره برای حفظ مزیت آن برای خود و در جهت کاهش هزینه نیروی انسانی (با توجه به گران بودن نیروی کار کره‌ای) و البته در کنار سایر دلایل به توسعه سایت‌های تولید خودرو و قطعه خود در خارج از کشور اقدام کرده است.

رقابت در بازار داخلی بر سر میزان فروش و در کنار تنوع برندها و مدل‌ها نیز قابل توجه است به‌گونه‌ای که در کشورهای مورد مطالعه در پژوهش تنوع برندها و مدل‌ها قابل توجه است. البته در چین که تنوع برند و مدل آن اندازه زیاد است به‌نوعی جنگ برندها و مدل‌ها در آن دیده می‌شود. دیگر نکته قابل توجه شناخته شدن اهمیت پیوستن به زنجیره‌های ارزش جهانی از سوی کشورها برای حفظ رقابت، سطح نوآوری، سودآوری و غیره در

صنعت خودرو است. کشورها با سطح مالکیت خارجی بالا در صنعت خودرو مشتمل بر مکزیک، تایلند، ترکیه و چین می‌باشند درحالی‌که سطح مالکیت خارجی در کره جنوبی بسیار پایین است.

جدول ۲. تحلیل مضمون بافت و خطمشی صنعتی در صنعت خودرو

مفهوم	بعد	عنوان کد	توصیف کد	شاخص	
مؤلفه‌های بافت / زمینه خطمشی گذاری صنعتی (سطح کلان)	نظام اقتصادی	بزرگی و حجم اقتصاد	یکی از شاخص‌های نشان‌دهنده حجم اقتصاد یک کشور و نقش آن در اقتصاد جهانی	تولید ناخالص داخلی به نرخ جاری	۱
			از شاخص‌های نشان‌دهنده بزرگی اقتصاد یک کشور در تناسب با جمعیت آن	سرانه تولید ناخالص داخلی به نرخ جاری	۲
			از شاخص‌های نشان‌دهنده سهم یک کشور از تجارت جهانی	صادرات کالا و خدمات	۳
			از شاخص‌های نشان‌دهنده سهم یک کشور از تجارت جهانی	واردات کالا و خدمات	۴
			مازاد تجاری بیشتر، تولید ناخالص داخلی بیشتر و تأثیرگذاری بر عرضه و تقاضای ارزها و در نتیجه بر نرخ ارز	تراز تجاری کالا و خدمات	۵
		محیط کسب و کار بانبات و جذاب	اثر مثبت یا منفی بر جذب سرمایه‌گذاری خارجی بسته به دیگر شرایط	نرخ تورم	۶
			ثبات و پایین بودن آن به‌عنوان نشانه‌ای از ثبات اقتصادی	نرخ بیکاری	۷
			ثبات و پایین بودن آن به‌عنوان نشانه‌ای از ثبات اقتصادی	نرخ بهره بانکی	۸
			ثبات آن به‌عنوان نشانه‌ای از ثبات اقتصادی و پایین نگه‌داشتن آن برای تشویق صادرات و توسعه سرمایه‌گذاری	نرخ برابری ارز	۹
			از نتایج یک اقتصاد خوب و یکی از عوامل تأثیرگذار بر فروش و در نتیجه افزایش جذابیت سرمایه‌گذاری	درآمد سرانه بر مبنای قدرت خرید	۱۰

ادامه جدول ۲.

مفهوم	بعد	عنوان کد	توصیف کد	شاخص	
مؤلفه‌های بافت / زمینه خط‌مشی‌گذاری صنعتی (سطح کلان)	نظام تکنولوژی	زمینه نوآوری	ایجاد هم‌افزایی در حوزه تحقیق و توسعه از طریق صرفه‌جویی در مقیاس، منابع مشترک و مطالعات مشترک	بهره‌مندی از خوشه‌های صنعتی	۱۱
	نظام قانونی	لجستیک خوب	تبیین ارتباط بین مکان جغرافیایی و سیاست به‌درستی و در جهت بهره‌برداری مناسب از واردات و صادرات	موقعیت ژئوپولیتیک	۱۲
			وجود تأسیسات فنی و اداری گمرکی جهت تسهیل حمل‌ونقل	امکانات لجستیک	۱۳
			تعداد همسایگان و ایجاد مرزها و مسیرهای زمینی و دریایی برای دسترسی به حمل‌ونقل و بازارها	وسعت	۱۴
	نظام سیاسی	زمینه‌مندی و ظرفیت دولت	معادل با ظرفیت نهادی دولت و توانایی آن برای اداره مؤثر قلمرو خود؛ دربرگیرنده ظرفیت استخراج و هدایت دولت	ظرفیت دولت	۱۵
			تکرار تغییر دولت‌ها با رویکردهای سیاسی و حزبی متفاوت و یا رخداد کودتای نظامی، تغییرات ریشه‌ای سیاسی و انقلاب‌ها	ثبات دولت	۱۶
			ارتباط مناسب سیاسی و دوستی با کشورها و اقتصادهای بزرگ نظیر تجربه رابطه سیاسی نزدیک و همراهی مکزیک با آمریکا، تایلند با چین، ترکیه با کشورهای اتحادیه اروپا	روابط سیاسی مناسب با کشورهای مهم	۱۷
	نظام سیاسی اقتصادی / نظام زیست‌محیطی	سهولت تجارت	تأثیر مثبت توافقنامه‌های تجاری نظیر عضویت مکزیک در نفتا، عضویت تایلند در آسه‌آن، عضویت ترکیه در اتحادیه اروپا و غیره، تسهیل روابط گمرکی و تعرفه‌های ترجیحی	پیمان‌های تجاری مهم	۱۸
			یک گام اصلی و جهان‌شمول در جهت پیاده‌سازی مقررات زدایی و آزادسازی تجارت	عضویت در WTO	۱۹
			تعداد و تنوع توافقنامه‌های تجارت آزاد	پورتفولیوی از FTA	۲۰

ادامه جدول ۲.

مفهوم	بعد	عنوان کد	توصیف کد	شاخص	
مؤلفه‌های بافت / زمینه خط‌مشی‌گذاری صنعتی (سطح صنعت خودرو و قطعه‌سازی)	نظام اجتماعی	دسترسی به بازارها	یکی از نمادهای بزرگی اندازه بازار و جذابیت آن برای سرمایه‌گذاری مانند چین، مکزیک	جمعیت	۲۱
			حضور در یک منطقه جغرافیایی با جمعیت مناسب و شکل‌گیری یک بازار بالقوه بزرگ و با وجود بازار بالقوه داخلی	بازار داخلی بزرگ یا/ و نزدیکی به بازارهای بزرگ	۲۲
	بهره‌وری	اندازه صنعت	پورتفولیویی از سازندگان برتر (به‌ویژه مانند کره جنوبی که از OEM گذشته و به OBM رسیده است)	تعداد مونتاژ کنندگان	۲۳
			پورتفولیویی از تأمین‌کنندگان به‌ویژه در سطح Tier1	تعداد، شبکه و پورتفولیوی تأمین‌کنندگان	۲۴
			از متغیرهای کلیدی موفقیت در طول زنجیره ارزش صنعت به‌ویژه در کشورهای درحال توسعه با توجه به محدودیت منابع و لزوم سرمایه‌گذاری توسعه‌ای	سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی	۲۵
			از شاخص‌های بزرگی صنعت و نقش آن در ایجاد اشتغال (در صورت بهره‌وری مناسب نیروی کار)	تعداد کارکنان	۲۶
		هزینه تمام‌شده صنعت	نیروی کار ارزان یا گران (مؤثر بر توسعه سایت‌های خارج از کشور باهدف برخورداری از نیروی کار ارزان اثرگذار باشد مانند تجربه کره جنوبی)	دستمزد	۲۷
			بهینه‌سازی هزینه نوآوری بر اساس نگاه کشورها (کوتاه‌مدت/ بلندمدت) از طریق کپی-برداری غیرقانونی، همپایی نوآورانه، رهبری و پیشرو بودن	هزینه نوآوری	۲۸
			مدیریت هزینه‌ای بر اساس کیفیت موردنظر	توجه به کیفیت	۲۹
			تمرکز بر محصولات خاص نظیر تجربه تایلد (بر وانت‌ها، اکوکارها و غیره) باهدف ایجاد صرفه مقیاس داخلی، با سطوح بالای داخلی سازی و شایستگی‌های توسعه‌یافته، به‌ویژه در حوزه فناوری	ترویج محصولات خاص	۳۰

ادامه جدول ۲.

مفهوم	بعد	عنوان کد	توصیف کد	شاخص	
مؤلفه‌های بافت/زمینه خط‌مشی‌گذاری صنعتی (سطح صنعت خودرو و قطعه‌سازی)	رقابت در صنعت	رقابت	از شاخص‌های اصلی رقابت و آزادسازی تجارت	انحصار/تعداد برند	۳۱
			تابعی از تعداد برند و استراتژی شرکت‌ها در تولید محصول	تعداد مدل	۳۲
			نسبت دارندگان خودرو به جمعیت بازار و نشانه‌ای از اشباع بازار یا ظرفیت خالی برای فروش در آن	سرانه مالکیت	۳۳
			یک روش اولیه و کم‌هزینه یادگیری فناوری مشابه تجربه چین در تبادل بازار داخلی در ازای فناوری	تجربه تولید تحت لیسانس/ مونتاژ	۳۴
	جهت‌گیری صنعت	رقابت‌پذیری	از کلان‌روندهای اصلی صنعت خودرو	برقی شدن	۳۵
			نسبت مالکیت خارجی به سرمایه‌گذاران داخلی (به‌طور مثال در کره جنوبی و با وجود چثابول‌ها سهم مالکیت خارجی بسیار پایین است)	مالکیت خارجی	۳۶
			یکی از شاخص‌های رویکرد صادرات محور بودن در بخش تولید خودرو (کالای نهایی)	نسبت صادرات از تولید	۳۷
			از شاخص‌های رویکرد صادرات محور بودن در بخش قطعات و مجموعه‌های خودرو (کالاهای واسطه‌ای)	نگرش مبتنی بر مشارکت در GVC	۳۸
			دو رویکرد متفاوت در توسعه صنعت خودرو: برخورداری از خودروسازی ملی و یا بدون برند ملی و ساخت قطعه و خودرو تحت برندهای جهانی	برخورداری از برند ملی	۳۹
			دو رویکرد متفاوت در برخورد باتجربه شکست در تلاش برای رسیدن به خودروسازی ملی: رها کردن برند ملی (نظیر مکزیک و یا تلاش دوباره برای ایجاد برند ملی خودروسازی (نظیر ترکیه)	تجربه شکست در خودروسازی ملی	۴۰

ادامه جدول ۲.

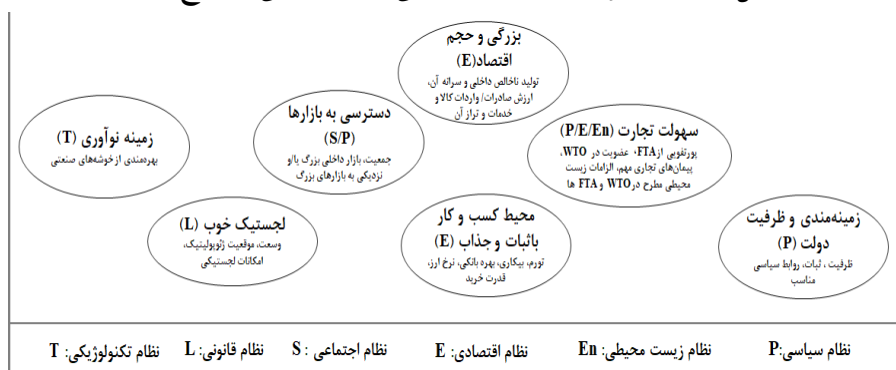
مفهوم	بعد	عنوان کد	توصیف کد	شاخص	
مؤلفه‌های بافت / زمینه خط‌مشی گذاری صنعتی (سطح صنعت خودرو و قطعه‌سازی)	همسویی سطح خط‌مشی	زیرساخت حمایت صنعت	محدودیت واردات خودرو نو و دست‌دوم، ایجاد هسته محلی خودرویی، جبران کسری تجاری، حمایت از رقابت‌پذیری، تبدیل شدن به یک صادرکننده رقابتی، جذب FDI، برنامه خودرو اولی‌ها، برنامه اجرایی خودروی برقی، ایجاد صنعت خودرو با کمک خارجی، توسعه قطعات و غیره	فرمان‌های خودرویی / برنامه‌های توسعه	۴۱
			از ابزارهای اصلی هدایت قطعه‌سازان و خودروسازان در جهت اهداف داخلی سازی و توسعه صادرات	قوانین مالیاتی و تعرفه‌ای	۴۲
			از عوامل اصلی اجرای موفق الگوی خط-مشی صنعتی و مستقل از بی‌ثباتی سیاسی کشورها	ثبات رویه دولت در مورد خط‌مشی‌های صنعتی	۴۳

همچنین برخی کشورها نظیر مکزیک، تایلند و ترکیه (البته ترکیه همچنان تلاش خود را برای داشتن برند ملی ادامه می‌دهد) جهت گیری خود را مبنی بر نداشتن خودروسازی ملی و برند ملی بنانهاده‌اند؛ در حالی که کشورهای نظیر کره جنوبی و چین با برندهای ملی خود در صنعت خودرو حضور دارند. تجربه تولید تحت لیسانس در گذشته و توجه به خودروهای انرژی نو برای آینده نیز از نقاط مشترک کشورهای مورد مطالعه در زمینه و بافت در سطح صنعت می‌باشد.

همچنین موضوع مشخص دیگر برخورداری تمام کشورهای مورد مطالعه از یک زیرساخت حمایتی در جهت تحقق خط‌مشی‌های صنعتی می‌باشد که مشتمل بر فرمان‌ها و برنامه‌های توسعه‌ای مختلف، اجرای قوانین مالیاتی و تعرفه‌ای هم‌راستا با خط‌مشی‌های صنعتی است. همچنین کشورهای کره جنوبی، چین و تایلند از یک دولت باثبات رویه در برابر خط‌مشی‌های صنعتی برخوردار بوده‌اند که صرف نظر از ثبات یا بی‌ثباتی سیاسی در آن کشورها رعایت شده است. در حالی که دولت‌های مکزیک و ترکیه چنین ثبات رویه‌ای نداشته‌اند.

بنابراین ابعاد و مؤلفه‌های بافت خط‌مشی‌گذاری صنعتی بر اساس نتایج تحلیل مضمون، در دو سطح کلان (شکل ۳) و سطح صنعت (شکل ۴) شناسایی شده است. در سطح کلان، مؤلفه‌های بافت خط‌مشی‌گذاری مبتنی بر (۱) زمینه‌مندی و ظرفیت دولت، (۲) سهولت تجارت، (۳) ثبات و جذابیت فضای کسب و کار، (۴) اندازه اقتصاد، (۵) دسترسی به بازارها، (۶) لجستیک خوب و (۷) زمینه نوآوری در کشورها می‌باشد.

شکل ۳. ابعاد و مؤلفه‌های بافت خط‌مشی‌گذاری صنعتی - سطح کلان



هر کدام از این مؤلفه‌ها از چندین شاخص تشکیل شده است که در جدول شماره ۲ و در شکل شماره ۱ آورده شده است و وضعیت هر کدام از آنها نیز در بخش مطالعه تاریخی تفسیری و در جدول شماره ۱ به تفکیک کشورهای مورد مطالعه آمده است. این هفت مؤلفه ذیل نظام‌های مختلف تشکیل دهنده زمینه (محتوا) قرار می‌گیرند که مشتمل بر (۱) نظام سیاسی، (۲) نظام اقتصادی، (۳) نظام اجتماعی، (۴) نظام فناوری، (۵) نظام زیست محیطی و (۶) نظام قانونی است.

مؤلفه‌های بافت خط‌مشی‌گذاری در سطح صنعت (شکل ۴) نیز شناسایی شده که مشتمل بر (۱) اندازه صنعت، (۲) هزینه تمام شده صنعت، (۳) رقابت در صنعت، (۴) جهت‌گیری صنعت و (۵) زیرساخت حمایتی صنعت می‌باشد. هر کدام از این مؤلفه‌ها ذیل یک گروه قرار می‌گیرند که عبارت است از: (۱) بهره‌وری، (۲) رقابت‌پذیری و (۳) همسویی سطوح خط‌مشی با یکدیگر (سطح کلان و سطح صنعت).

شکل ۴. ابعاد و مؤلفه‌های بافت خط‌مشی‌گذاری صنعتی - سطح صنعت

رقابت پذیری		بهره‌وری	
جهت‌گیری صنعت:	رقابت در صنعت:	هزینه تمام‌شده صنعت:	اندازه صنعت:
<ul style="list-style-type: none"> نگرش مبتنی بر مشارکت در GVC تجربه تولید تحت لیسانس برقی شدن سهم مالکیت خارجی برندسازی قوی یا تجربه شکست در آن 	<ul style="list-style-type: none"> اتحصار / تعداد برند تعداد مدل سرايه مالکیت 	<ul style="list-style-type: none"> دستمزد هزینه نوآوری توجه به کیفیت ترویج محصولات خاص 	<ul style="list-style-type: none"> تعداد مونتاژکنندگان تعداد، شبکه و پور نفولوبوی از تأمین‌کنندگان سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی تعداد کارکنان
زیرساخت حمایتی صنعت:			
<ul style="list-style-type: none"> نیات رویه دولت در مورد خط‌مشی‌های صنعتی 		<ul style="list-style-type: none"> قوانین مالیاتی و تعرفه‌ای 	<ul style="list-style-type: none"> فرمان‌های خودرویی و یا برنامه‌های توسعه صنعت خودرو
همسویی سطوح خط‌مشی			

بحث و نتیجه‌گیری

در این مقاله از تحلیل مضمون در مطالعه تطبیقی به‌عنوان یک نوآوری در پژوهش استفاده شده است چراکه در مطالعات تطبیقی، تفسیر معمولاً به‌صورت روایتی است. همچنین، برچسب‌گذاری مفهومی درباره مؤلفه‌های ذیل طبق جستجوی صورت گرفته، فاقد سابقه در ادبیات موضوع است: لجستیک خوب، زمینه‌مندی و ظرفیت دولت، سهولت تجارت، دسترسی به بازارها، محیط کسب و کار باثبات و جذاب، بزرگی و حجم اقتصاد، زمینه نوآوری، اندازه صنعت، هزینه تمام‌شده صنعت، رقابت در صنعت، جهت‌گیری صنعت و زیرساخت حمایتی صنعت.

ابعاد و مؤلفه‌های بافت خط‌مشی‌گذاری صنعتی در دو سطح (۱) کلان و (۲) صنعت بر اساس تحلیل توصیفی (تفسیر تاریخی روایتی) و تحلیل مضمون شناسایی شد. در سطح کلان، مؤلفه‌های بافت خط‌مشی‌گذاری صنعتی عبارت‌اند از:

- زمینه‌مندی و ظرفیت دولت
- سهولت تجارت
- بزرگی و حجم اقتصاد
- محیط کسب و کار باثبات و جذاب

- دسترسی به بازارها
- لجستیک خوب
- زمینه نوآوری

این مؤلفه‌ها در ابعاد نظام سیاسی، نظام زیست‌محیطی، نظام اقتصادی، نظام اجتماعی، نظام قانونی و نظام تکنولوژیک قرار می‌گیرند. همچنین، در سطح صنعت، مؤلفه‌های بافت خط‌مشی‌گذاری صنعتی عبارت‌اند از:

- اندازه صنعت
- هزینه تمام‌شده صنعت
- رقابت در صنعت
- جهت‌گیری صنعت
- زیرساخت حمایتی صنعت

این مؤلفه‌ها در ابعاد بهره‌وری، رقابت‌پذیری و همسویی خط‌مشی قابل دسته‌بندی می‌باشند.

به‌طور مشخص بهبود وضعیت عناصر بافت خط‌مشی صنعتی زمینه را برای پیاده‌سازی الگوی خط‌مشی صنعتی فراهم می‌آورد اما با توجه به محدودیت‌های ساختاری و غیرساختاری در بهبود ساخت و زمینه می‌توان بر اساس اثرگذاری آن بر انتخاب خط‌مشی صنعتی، الگویی تطبیق داده‌شده با زمینه را در حوزه خط‌مشی صنعتی در پیش گرفت. به‌طور مثال، کشورهایی که با محدودیت در سرمایه‌گذاری مواجه بوده‌اند نظیر مکزیک، تایلند و ترکیه تاکنون اقدامی در جهت اتخاذ خط‌مشی سرمایه‌گذاری فراسوی مرزها و یا اصراری بر برندسازی یا تحقیق و توسعه جدی نداشته‌اند. از سوی دیگر، ظرفیت پایین دولت که می‌توانسته به‌عنوان نقطه‌ضعفی در پیاده‌سازی خط‌مشی‌ها لحاظ شود با دیگر جنبه‌های بافت خط‌مشی نظیر حفظ جذابیت محیط کسب‌وکار یا لجستیک خوب و یا با خط‌مشی سهل‌گیرانه‌تری درباره تشکیل سرمایه‌گذاری مشترک^۱ (JV) با شرکت‌های چندملیتی^۲ (MNCs) جبران شده است.

همچنین در کشورهایی که بافت و زمینه منجر به بهره‌وری نشده است؛ عواملی نظیر

1 - Joint venture

2 - Multinational Corporations

نیروی کار گران و یا پایین بودن کیفیت، خط‌مشی سرمایه‌گذاری فراسوی مرزها بیشتر مورد توجه قرار گرفته است. خط‌مشی توسعه صادرات عموماً در پاسخ به بازار داخلی کوچک یا با قدرت خرید پایین در پیش گرفته شده است اما در مواردی نیز به عنوان یک رویکرد هوشمندانه و بلندمدت و با نگرش ارتقا در زنجیره ارزش داخلی (افزایش یادگیری از طریق صادرات) و ارتقا در زنجیره ارزش جهانی (افزایش سهم در تجارت کالاهای واسطه‌ای) مورد نظر بوده است. علاوه بر تأثیر بافت بر انتخاب خط‌مشی صنعتی باید توجه داشت که بین خط‌مشی‌های صنعتی با یکدیگر نیز اصولی برقرار است. خط‌مشی داخلی سازی نمی‌تواند در زمان اجرای کامل خط‌مشی آزادسازی تجارت حضور داشته باشد. همچنین، خط‌مشی داخلی سازی از ابتدایی‌ترین خط‌مشی‌های صنعتی است و معمولاً با خط‌مشی توسعه صادرات و پس از آن خط‌مشی آزادسازی تجارت دنبال می‌شود.

به‌طور کلی، کشورها به‌طور فعال خط‌مشی‌های صنعتی را برای تقویت بخش خودروی خود دنبال می‌نمایند و این باور در بین خط‌مشی‌گذاران و مدیران تصمیم‌ساز از طریق آموزش و جلسات اشتراک تجربه می‌تواند بهبود یابد. همچنین، درحالی که هرکدام از کشورهای مورد مطالعه، تجربه شکست خط‌مشی را از سر گذرانده‌اند، برخی از آنان از یک طراحی خط‌مشی برتر و سازگارتری با محیط و زمینه خود برخوردار بوده‌اند. این هماهنگی طراحی خط‌مشی با زمینه آن کشورها در نتایج (پیامدهای) خط‌مشی صنعتی خودرو در این کشورها نیز مشخص است. بنابراین، یکی از گام‌های اصلی در توسعه الگوی تطبیقی خط‌مشی صنعتی شناخت و ارزیابی وضعیت کشور مورد نظر بر اساس عناصر بافت خط‌مشی‌گذاری صنعتی است. بر اساس این ارزیابی می‌توان در بخش‌هایی که امکان بهبود در عناصر بافت وجود دارد اقداماتی طرح‌ریزی کرد و وضعیت سایر عناصر بافت را پذیرفت. در نهایت بر اساس شناخت و تغییراتی که در عناصر بافت شناسایی شده است به یک الگوی خط‌مشی تطبیقی صنعتی سازگار و متمرکز نزدیک شد.

تعارض منافع

تعارض منافع ندارم.

ORCID

Hossein Aslipoor		https://orcid.org/0000-0002-9694-7295
Gholamreza Kazemian		https://orcid.org/0000-0003-1708-5736
Saeed Zarandi		https://orcid.org/0000-0002-6194-8765
Fereshte Gholami		https://orcid.org/0009-0007-3504-5996

منابع

- حجازیان، حامد. (۱۳۹۷). سیاست صنعتی نوین: نگاهی به تحولات نظری پس از بحران ۲۰۰۸. تهران: شرکت چاپ و نشر بازرگانی.
۱. سعادی، علی. (۱۳۹۲). روش پژوهش تطبیقی با رویکرد تحلیل کمی، تاریخی و فازی. تهران: آگه.
۲. کمالی، یحیی. (۱۳۹۷). روش‌شناسی تحلیل مضمون و کاربرد آن در مطالعات سیاست‌گذاری عمومی. فصلنامه سیاست‌گذاری عمومی، ص. ۱۸۹-۲۰۸.
۳. معدن‌دار آرانی، عباس؛ کاکیا، لیدا. (۱۳۹۸). روش تحقیق در علوم انسانی با تأکید بر مطالعات علوم تربیتی و روان‌شناسی. تهران: سازمان مطالعه و تدوین کتب علوم انسانی دانشگاه‌ها (سمت).
۴. واعظی، رضا؛ شمس، لیلا؛ و ملکی، مصطفی. (۱۴۰۰). مدیریت تطبیقی و توسعه مفاهیم، نظریه‌ها و مدل‌ها. تهران: انتشارات صفار.
۵. مک‌ناب، دیوید. ای. (۱۳۹۴). روش‌های تحقیق کمی و کیفی، مدیریت دولتی و سازمان‌های غیرانتفاعی (جلد دوم). (ترجمه رضا واعظی و محمدصادق آزمندیان) تهران: انتشارات صفار.
6. Aghion, P., Dewatripont, M., Du, L., Harrison, A., & Legros, P. (2022). INDUSTRIAL POLICY AND COMPETITION. In A. E. Harrison, & K. E. Maskus, *World Scientific Studies in International Economics: Globalization, Firms, and Workers* (Vol. 81, pp. 349-380). doi: https://doi.org/10.1142/9789811239472_0015
7. Aiginger, K., & Rodrik, D. (2020). Rebirth of Industrial Policy and an Agenda for the Twenty-First Century. *Journal of Industry, Competition and Trade*, 20, 189-207. doi: <https://doi.org/10.1007/s10842-019-00322-3>
8. Biesenbender, S., & Héritier, A. (2014). Mixed-Methods Designs in Comparative Public Policy Research: The Dismantling of Pension Policies. In I. Engeli, & C. R. Allison, *Comparative Policy Studies: Conceptual and Methodological Challenges*. Palgrave Macmillan.

9. Jiqiu, R. (2021). Review of the Research of Industrial Policy Theory and Practice. In H. Hanquam, *China's Industrial Policy Transformation* (pp. 63-96). World scientific. doi: <https://doi.org/10.1142/11932>
10. Lauridsen, L. S. (2021). Industrial policy in the twenty-first century: competing perspectives. In H. Zafarullah, & A. S. Huque, *Handbook of Development Policy* (pp. 238-248). Edward Elgar Publishing. doi: <https://doi.org/10.4337/9781839100871.00028>
11. Lee, K., & Mao, Z. (2020). *GVC (global value chains), industrial policy, and industrial upgrading: Automotive sectors in Malaysia, Thailand, and China in comparison with Korea*. European Journal of Development Research.
12. Natsuda, K., & Thoburn, J. (2021). *Automotive Industrialisation: Industrial Policy and Development in Southeast Asia*. Routledge-GRIPS Development Forum Studies.
13. Natsuda, K., Thoburn, J., Blazek, J., & Otsuka, K. (2020). Industrial policy and automotive development: a comparative study of Thailand and Czechia. *Eurasian Geography and Economics*, p. Article in press. doi: <https://doi.org/10.1080/15387216.2020.1836983>
14. Schrank, A. (2017). *The Political Economy of Performance Standards: Automotive Industrial Policy in Comparative Historical Perspective*. Journal of Development Studies, 53(12), pp. 2029-2049. doi: <https://doi.org/10.1080/00220388.2016.1228879>
15. Warwick K. (2013). *Beyond Industrial Policy: Emerging Issues and New Trends*. OECD Science, Technology and Industry Policy Papers, No.2, OECD Publishing.
16. Wilder, M. (2021). Industrial policy. In A. Kellow, T. Porter, & K. Ronit (Eds.), *Handbook of Business and Public Policy* (pp. 309-324). Edward Elgar Publishing Limited.
17. Yulek, M A; Lee, K H; Kim, J; Park, D;. (2020). Correction to: State Capacity and the Role of Industrial Policy in Automotive Industry: a Comparative Analysis of Turkey and South Korea. *Journal of Industry, Competition and Trade*, 20(2), pp. 307-331). doi: <https://doi.org/10.1007/s10842-019-00327-y>

References [In Persian]

1. Hejazian, H. (2018). New Industrial Policy: A Look into Theoretical Changes After The 2008 Crisis. *Tehran: Sherkat Chap & Nashr e Bazargani*.

2. Kamali, Y. (2018). Methodology of thematic analysis and its application in public policy studies. *Iranian Journal of Public Policy* pp. 189-208
3. Ma'dandar Arani, A., Kakia, L. (2019). *Comparative research method in human sciences with an emphasis on education psychology studies*. Tehran: SAMT.
4. McNabb, David. E. (2015). *Research methods in public administration and nonprofit management: quantitative and qualitative approaches*. Tehran: Saffar.
5. Saeed, A. (2013). *Comparative research method with quantitative, historical and fuzzy analysis approach*. Tehran: Agah.
6. Vaezi, R., Shams, L., Maleki, M. (2021). *Comparative and development administration, concept, theories and models*. Tehran: Saffar.

استناد به این مقاله: غلامی، فرشته، اصلی پور، حسین، کاظمیان، غلامرضا و زرنندی، سعید. (۱۴۰۲). تحلیل تطبیقی

عناصر بافت خط مشی های صنعتی در صنعت خودرو. *مطالعات مدیریت خدمات عمومی*، ۱(۲)، ۵۳-۸۶

doi: 10.22054/spsa.2024.77561.1032



Studies in Public Service Administration is licensed under a Creative Commons Attribution-Non Commercial 4.0 International License.