

مطالعه تطبیقی سیاست گذاری ایران و کره جنوبی در عرصه صنعت خودرو

سید اسمعیل حسینی گلی

دانشجوی دکتری علوم سیاسی (گرایش سیاست گذاری) گروه علوم سیاسی،
دانشکده حقوق و علوم سیاسی، واحد علوم تحقیقات، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران
احمد ساعی^۱

دانشیار گروه علوم سیاسی، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، واحد علوم و تحقیقات،
دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران
(تاریخ دریافت ۹۶/۵/۳۰ - تاریخ تصویب ۹۶/۸/۳۰)

چکیده

صنعت خودروسازی در ایران و کره جنوبی هم‌زمان در برهه خاصی آغاز شد، اما دستاوردهای دو کشور در این عرصه قابل قیاس نیست. کره توانست به پنجمین خودروساز جهان تبدیل شود، اما ایران در این عرصه کاملاً ناکام ماند. ایران از آغاز راه صنعتی شدن به ویژه در عرصه خودروسازی همواره یک نظام دسترسی محدود (منطبق با نظریه داگلاس نورث و همکاران) داشته و به ندرت بستر برای ورود بخش خصوصی به فعالیت اقتصادی و شکل‌گیری رقابت فراهم نموده است. اما کره جنوبی هر چند در ابتدا یک نظام دسترسی محدود داشته به تدریج از دسترسی محدود شکننده به پایه و پس از آن بالغ منتقل گردید و سرانجام در حال گذار به نظام سیاسی دسترسی باز قرار گرفت. دولت کره با سیاست‌گذاری‌های مناسب و بجا توانست فضای لازم را برای شکل‌گیری بخش خصوصی قوی در این عرصه و رقابت با دیگران فراهم نماید. این روند بر مبنای چنین تصویری است که نظام‌های سیاسی و اقتصادی کاملاً به یکدیگر وابسته‌اند. در نظام دسترسی محدود ورود افراد به فعالیت‌های اقتصادی دشوار است و دولت عمده فعالیت‌های اقتصادی را در انحصار و کنترل خود دارد. در مقابل، در نظام سیاسی باز، افراد به راحتی می‌توانند وارد فعالیت‌های اقتصادی شوند، رقابت کنند و دولت به عنوان یک ناظر مقتدر عمل می‌کند. بنابراین براساس تئوری داگلاس نورث و همکارانش مهمترین علت موفقیت کره جنوبی، گذار از نظم دسترسی محدود به نظم دسترسی باز و مهمترین علت عدم موفقیت ایران در این زمینه وجود و استمرار نظم دسترسی محدود قبل و بعد از انقلاب است.

واژه‌های کلیدی: نظام دسترسی محدود، نظام دسترسی باز، سیاست‌گذاری، رقابت، انحصار.

Email: ehgoli@gmail.com

^۱ نویسنده مسئول

فصلنامه مطالعات روابط بین‌الملل، سال دهم، شماره ۳۹، پاییز ۱۳۹۶، صص ۹ - ۲۹.

مقدمه

پژوهشگران در زمینه ناکامی ایران در عرصه صنعت خودرو به علل متعددی اشاره می‌کنند. نظیر دخالت‌های دولت، انحصاری بودن فعالیت در این عرصه، نبود رقابت، نبود بخش خصوصی، سرمایه‌گذاری نکردن در زمینه تحقیق و توسعه، نبود نظارت جدی بر فعالیت خودروسازان، جنگ، تحریم‌های بین‌المللی و ضعف برنامه‌ریزی و سیاست‌های منسجم همه اینها از علل موفق نبودن ایران برشمرده شده است. از سوی دیگر، موفقیت‌های کره به وجود دولت توسعه‌گرا، حمایت‌های دولت از خودروسازان، سیاست صادرات محور، ویژگی‌های شخصیتی رهبران و نخبگان کره، سرمایه‌گذاری هنگفت در بخش تحقیق و توسعه و غیره نسبت داده شده است، اما به نظر نویسندگان این مقاله بسیاری از پژوهشگران و متخصصان عرصه صنعت به ویژه خودروسازی در ارزیابی خود از سیاست‌گذاری‌های صنعتی ایران و کره از یک نکته غافل شدند و همگی در این غفلت با هم مشترکند. نقطه اشتراکشان در این است که همه آنها صنعت خودرو را جدا از سایر صنایع و صنایع را نیز جدا از اقتصاد در نظر گرفتند و در نهایت اقتصاد نیز در نظر آنها در پیوند با سیاست قرار ندارد. همه علل مطرح شده از سوی آنها در شکست اولی و موفقیت دومی خود معلول یک علت اصلی است. اگر جنگ و تحریم‌ها، تورم و نوسانات قیمت ارز و غیره را به عنوان مثال عامل شکست قلمداد کنیم رژیم شاه هیچ یک از اینها را تجربه نکرد، اما نزدیک به دو دهه خودروسازی در قبل از انقلاب ره به جایی نبرد. حال آنکه رژیم پهلوی بهترین روابط دیپلماتیک را با جامعه بین‌المللی داشت و در آن دوره به ویژه دهه ۱۹۶۰ به بعد از تحریم، تورم نفسگیر و نوسانات قیمت ارز خبری نبود و اگر وجود دولت توسعه‌گرا یا سیاست صادرات محور را به دور از علل اصلی به عنوان عامل موفقیت کره قلمداد کنیم باز هم نقیض آن وجود دارد. چرا این اتفاق در فیلیپین و بسیاری از کشورهای آسیایی و آمریکای لاتین نیفتاد و این کشورها به یک کشور صنعتی و توسعه یافته تبدیل نشدند.

به نظر می‌رسد باید علت اصلی را در جای دیگر جستجو کرد. علت اصلی در هردو کشور یک چیز است. در ایران وجود و ادامه نظم دسترسی محدود و در کره جنوبی گذار از نظم

دسترسی محدود به نظم دسترسی باز است. براین مبنا سیاست و اقتصاد در پیوند نزدیک با یکدیگر قرار دارند. در نظم دسترسی محدود نخبگان قدرت ائتلافی را تشکیل می‌دهند و با تولید رانت و توزیع آن از بروز خشونت جلوگیری می‌کنند. ائتلاف مسلط برای اینکه رانت‌ها را در انحصار خود نگاه دارد اجازه فعالیت به اعضای جامعه و در واقع غیر عضو ائتلاف را نمی‌دهد. وقتی فضا برای فعالیت سیاسی بسته باشد اجازه فعالیت در عرصه اقتصادی قطعاً بسته می‌ماند. به همین دلیل بخش خصوصی شکل نمی‌گیرد و طبعاً بخش خصوصی نباشد رقابتی در کار نخواهد بود و به دنبال آن بهره‌وری هم بی‌معنی خواهد بود. دولت یکه‌تاز میدان است و به‌طور انحصاری همه فعالیت‌ها را به خود اختصاص می‌دهد. اما در نظم دسترسی باز که کره جنوبی به تدریج طی چند سال از نظم دسترسی محدود گذار و به دسترسی باز ورود پیدا کرده است فضا برای فعالیت سیاسی باز شده و گشودگی در فضای سیاسی گشودگی در فضای اقتصادی را به دنبال داشته است. توازنی که بین این دو برقرار شده است به حاکم شدن سیاست‌های مناسب صنعتی و اقتصادی کمک کرده است.

چهارچوب تئوریک

پس از جنگ جهانی دوم ده‌ها نظریه برای توسعه عرضه شد. برخی‌ها توسعه سیاسی را بر توسعه اقتصادی مقدم داشتند و برخی دیگر بر این نکته پای فشردند که ابتدا باید توسعه اقتصادی محقق شود و پس از آن در مسیر توسعه سیاسی گام برداریم. برخی دیگر از متفکران چاره درد را در الگوبرداری از کشورهای توسعه‌یافته غربی دیدند. کسانی مثل کارل دویچ و دانیل لرنر نظریه بسیج را مطرح کردند. اولی دگرگونی‌های سیاسی را نتیجه بسیج می‌داند که می‌تواند وفاداری‌های قدیم و ارزش‌های سنتی را محو کند و به توسعه منجر شود دومی نیز با ملاک قراردادن توسعه در غرب تنها راه را پیمودن مسیر غرب می‌داند و علت عقب ماندگی را در اصرار جوامع شرقی بر حفظ سنت‌ها می‌بیند (بدیع، ۱۳۷۹: ۴۰). لرنر، شهرنشینی، فراگیر شدن آموزش و نشر اطلاعات را در این مسیر راهگشا می‌داند.

برخی دیگر مثل گابریل آلموند و جیمز اس. کلمن نظریه کارکردگرایی توسعه را مطرح کردند کاری که بعدها با پیوستن پاول به آلموند تکمیل گردید (Almond & Powell, 1966: 12 - 14).

برخی دیگر از متفکران T توسعه نظریه وابستگی ساختاری را مطرح می‌کنند. نقطه مشترک همه این نظریه‌پردازان وابستگی در یک نکته محوری است. توسعه‌نیافتگی T ارتباطی با ساخت و یا ویژگی‌های اقتصادی، سیاسی، فرهنگی و اجتماعی این جوامع ندارد بلکه علت اصلی ارتباط تاریخی و مستمر کشورهای توسعه نیافته با کشورهای توسعه یافته است (ساعی، ۱۳۸۴: ۹۲). برخی دیگر به این مسئله از منظر رابطه میان دموکراسی و توسعه اقتصادی نگریستند. یک دسته از این نظریه‌پردازان معتقدند دموکراسی می‌تواند بستر را برای توسعه اقتصادی هموار کند. از این منظر، دموکراسی بر توسعه تقدم می‌یابد زیرا توسعه اقتصادی نیازمند قواعد، سازوکارها و نهادهایی است که در یک نظام دموکراتیک بهتر فراهم می‌شود (przeworski, 2004: 14)، اما برخی دیگر بر این باورند که وجود نظام دموکراتیک نه تنها کمکی به توسعه اقتصادی در جوامع توسعه نیافته یا در حال توسعه نمی‌کند بلکه برای توسعه زیانبار است. (Przeworski, 2004: 18)

برخی دیگر، مثل پیتر ایوانز معتقدند که از طریق دخالت‌های دولت می‌توان به توسعه رسید (Evans, 1995: 12-13)، اما نکته‌ای که همه نظریه‌پردازان توسعه در مطالعات خود از آن غافل بوده‌اند و در شناسایی ریشه‌های توسعه‌نیافتگی و در پی آن ارائه راه حل بدان توجه نداشتند مسئله خشونت بوده است. همه نظریه‌ها، آرمان‌ها و ایده‌آلهایی را در ذهن خود داشتند با این حال در کشف چگونگی دستیابی به آن ناکام ماندند، اما در این میان یک استثنا وجود دارد. داگلاس سی‌نورث به همراه سه تن از همفکرانش یعنی جان جوزف والیس، استیون بی وب و باری ار وینگاست، آن نقطه کور را شناسایی کرده و گام‌های نخست را برای شکستن این طلسم برداشتند. آنها بر این باورند که هیچ ارتباط خطی بین توسعه نهادی و توسعه اقتصادی وجود نداشته و با در نظر گرفتن مسئله خشونت وارد این عرصه می‌شوند (نورث و دیگران، ۱۳۹۵: ۱۷-۱۸). این دیدگاه در مسیر شناسایی

موانع و راه‌های توسعه میان دو مسئله توسعه تمایز قائل می‌شود: گذار جوامع از نظام‌های دسترسی محدود به نظام‌های دسترسی باز مسئله دوم توسعه است؛ چنین امری در بیشتر نظریات مربوط به توسعه توصیه شده است، اما مسئله اول، در نظر گرفتن منطق نظام دسترسی محدود است. اصلاحاتی نظیر ایجاد مستقیم نهادهای نظام دسترسی باز مثل حق مالکیت، قواعد بازار آزاد، نهادهای حکمرانی خوب در نظام‌های دسترسی محدود به سبب نادیده گرفتن منطق چنین نظامی در تحقق توسعه ناکام می‌ماند و در مواردی مشکل خشونت را وخیم‌تر می‌سازد. در منطق همه نظام‌های دسترسی محدود، کنترل خشونت امری محوری به شمار می‌رود و به همین دلیل این امر برای توسعه نیز محوری است (همان، ۱۳۹۵: ۴۹۱-۴۹۲).

نورث و همکارانش معتقدند همه جوامع باید مسئله خشونت را حل کنند و بین دو راهی که جوامع این مسئله را حل می‌کنند، تمایز قائل شوند. نخستین راه نظم دسترسی محدود^۱ است که بیشتر کشورهای در حال توسعه را شامل می‌شود. دوم نظم دسترسی باز^۲ است. این نوع نظام در کشورهای توسعه یافته جهان حاکم است (North et al, 2011:2).

به نظر نورث محققان در عرصه توسعه به دنبال آن هستند برای توسعه در کشورهای توسعه نیافته نهادهای سیاسی اقتصادی و اجتماعی غرب را در این کشورها به کار ببندند در حالی که این کشورها در اغلب موارد قادر به تضمین تأمین نظم طبیعی نیستند. در کشورهای توسعه نیافته رهبران بالقوه برای سلطه بر یکدیگر از روش‌های مختلفی مثل خشونت، تهدید و در برخی مواقع صندوق رأی و انتخابات استفاده می‌کنند. بر این اساس استفاده از ابزارهای توسعه برآمده از تجربیات کشورهای جهان اول برای توسعه در کشورهای جهان سوم نامناسب است (North et al, 2007: 2).

البته ناگفته نماند کسانی مثل دارون عجم اوغلو و جیمز ای رابینسون در کتاب چرا ملت‌ها شکست می‌خورند مشکل کشورهای توسعه نیافته را در اندک سالارانی دانستند که

¹ limited access orders

² Open access orders

بر جامعه حاکم می‌شوند و به بهانه حفظ امنیت همه منابع را به خود اختصاص می‌دهند. از نظر این دو، گرچه نهادهای اقتصادی تعیین‌کننده هستند که یک کشور فقیر باشد یا مرفه و سعادتمند، اما این سیاست‌ها و نهادهای سیاسی هستند که تعیین می‌کنند یک کشور چه نهادهای اقتصادی داشته باشد (Acemoglu & Robinson, 2012: 56).

اما نورث و همکارانش به خوبی توانستند بسیاری از جوانب مسئله را در نظر داشته باشند. آنها توضیح می‌دهند که در طول تاریخ بشری سه نوع نظم اجتماعی ایجاد شده است. نظم نخستین، شامل جوامع شکارچی می‌شود که قبل از اختراع خط حاکم بوده است. در اینجا ضرورتی برای پرداختن به آن نیست. دومین نظم اجتماعی، نظم دسترسی محدود است که طی ده هزار سال اخیر حاکم بوده است. این نوع نظم اجتماعی مشکل خشونت را از طریق ایجاد رانت و توزیع آن بین فرادستان حل می‌کند. بنابراین نوع دوم نظم سیاسی برای تولید رانت، اقتصاد را به منزله ابزاری برای حل مسئله خشونت دستکاری می‌کند. بنابراین با تأیید رابطه مستقیم بین دولت، رانت و حفظ نظم می‌توان نظریه سیاسی و اقتصادی را به شیوه‌ای جدید تلفیق کرد. نظم سوم، دسترسی باز است که بر مبنای رقابت، دسترسی باز به سازمان‌ها است و حکومت قانون انسجام جامعه را حفظ می‌کند. در این جوامع استفاده از رقابت و نهادها به نفع مقامات سیاسی خواهد بود تا حاکمیت قوانین اساسی را مد نظر قرار دهند که شامل کنترل سیاسی تثبیت شده بر همه سازمانها در برابر خشونت عمده است. این نوع نظم سیاسی از سیصد سال پیش آغاز شد و اکنون جوامع غربی از چنین نظمی برخوردارند (North et al, 2006: 4-5).

بررسی دلایل موفقیت کره جنوبی در عرصه صنعت خودرو

کره جنوبی در سال ۱۹۵۳ یعنی پس از جنگ با کره شمالی یکی از فقیرترین کشورهای بود که تولید ناخالص ملی آن به ۷۹ دلار می‌رسید. یعنی تقریباً سه درصد تولید ناخالص ملی مکزیک را در آن زمان تشکیل می‌داد. کره با این آمار در دسته کشورهای آفریقایی قرار می‌گرفت. پس از جنگ جهانی دوم نرخ بی‌سوادی به ۷۸ درصد می‌رسید. اما طی پنجاه سال کره به همراه ژاپن به عضویت سازمان همکاری اقتصادی و توسعه درآمد.

امروز، کره یازدهمین اقتصاد جهان را تشکیل می‌دهد و تولید ناخالص ملی آن به سی هزار دلار آمریکا می‌رسد که دو برابر مکزیک است (IDIC, 2014: 2).

فرضیه ما براساس تئوری داگلاس نورث و همکارانش این است که کره جنوبی با اینکه در آغاز راه و در سال‌های نخست تشکیل این کشور دارای نظم دسترسی محدود بوده، اما به تدریج به سبب علل بیرونی و درونی از نظم دسترسی محدود شکننده به پایه، و از آنجا به نظم محدود بالغ منتقل شد، شرایط آستانه ورود را کسب کرده و توانست روند دسترسی باز را آغاز کند. هر چند این روند هنوز کامل نشده است. مبنای بررسی موفقیت کره جنوبی با محوریت وجود نظم دسترسی محدود و انتقال از این نظم است. همان‌طور که نورث و همکارانش گفته‌اند به طور کلی در چند قرن اخیر دو نظم کلی یعنی نظم دسترسی محدود و نظم دسترسی باز در جهان حاکم بود؛ در نظم دسترسی محدود با تولید رانت و محدود کردن دسترسی مسئله خشونت را حل می‌کنند.

اما نظم دسترسی باز از حاکمیت قانون استفاده می‌کند تا با دسترسی باز به نهادها و فرصت‌های غیرشخصی، رقابت و بازار آزاد را ایجاد کند. همچنین در آراء نورث و همکارانش از تئوری توازن دوگانه سخن گفته شد. براساس این تئوری جوامع در درازمدت باید در باز بودن توازن داشته باشند. همچنین جوامعی که دارای دسترسی محدود در اقتصاد هستند گرایش دارند در سیاست نیز دسترسی محدود داشته باشند. عکس این نیز متصور است. جوامعی که دارای دسترسی باز در یکی از اینها هستند تمایل دارند در دیگری نیز دارای دسترسی باز باشند (North et al, 2009: 20-24). اگر یکی از این نظام‌ها به طور قابل ملاحظه‌ای در یکی از حوزه‌های سیاست یا اقتصاد بازتر باشد چنین جامعه‌ای فاقد توازن است. نیروهای مختلف برای بازگرداندن توازن اعمال فشار می‌کنند. با این وجود ممکن است برخی از جوامع طی مدت انتقالی توازن نداشته باشند اما در درازمدت توازن حفظ خواهد شد. توسعه به دسترسی باز هم در اقتصاد و هم در سیاست نیاز دارد. سومین نکته، موضوع انتقال از نظم دسترسی محدود به نظم دسترسی باز است. جوامعی که انتقال از نظم دسترسی محدود را آغاز می‌کنند باید شرایط آستانه ورود را کسب کنند که عبارت است از

حاکمیت قانون برای نخبگان، نهادهای دائمی و سرانجام اینکه نظامیان باید در کنترل دولت قرار داشته باشند و در امر سیاست دخالت نکنند (North et al, 2006: 52-60). دستیابی به این شرایط برای توسعه سیاسی و اقتصادی بسیار اساسی است. این شروط برای داشتن یک دموکراسی غنی و بازار شکوفا و پررونق نیز ضروری است؛ علاوه بر این، انتقال زمانی اتفاق می‌افتد که اعضای ائتلاف مسلط، انگیزه لازم برای گسترش منافع به بخش گسترده‌ای از شهروندان را بر مبنای شهروندی داشته باشند. پاسخ اجمالی ما به مهمترین علت پیشرفت و توسعه کره در خودروسازی و نهایت همه حوزه‌های اقتصادی انتقال از نظم دسترسی محدود به نظم دسترسی باز است. از سال ۱۹۴۵ در چند مرحله، گذار کره جنوبی به نظام دسترسی باز محقق شد:

۱. از سال ۱۹۴۵-۱۹۴۸ نظام دسترسی محدود شکننده: آزادی از حاکمیت ژاپن، اشغال به وسیله آمریکا و اتحاد شوروی (۱۹۴۵) و تشکیل دو کره،
۲. از سال ۱۹۴۸-۱۹۶۰ نظام دسترسی محدود پایه: (دمکراسی انتخاباتی ولی با گرایش اقتدارگرایانه، اصلاحات ارضی «۱۹۴۸-۱۹۵۲»، جنگ کره (۱۹۵۰-۱۹۵۳)، انحصار خشونت در دست دولت، صنعتی‌سازی با رویکرد جایگزینی واردات، وابسته به کمک آمریکا،
۳. از سال ۱۹۶۰-۱۹۸۷ نظام دسترسی محدود پایه / بالغ: دمکراسی انتخاباتی (۱۹۶۰-۶۱ و ۷۲-۱۹۶۳) حکومت‌نظامی (۱۹۶۱-۳) رژیم اقتدارگرا (۱۹۶۰-۸۷)، صنعتی شدن صادرات محور با مرکزیت چانه بول‌ها،
۴. از سال ۱۹۸۷-۱۹۹۷ نظام بالغ با شرایط آستانه ورود: گذار دمکراتیک ۱۹۸۷، کنترل خشونت دولتی، افول جنبش‌های اجتماعی خشونت‌آمیز، کنترل شدید مدنی بر قوای نظامی، گسترش سازمان‌های جامعه مدنی، تقویت حاکمیت قانون، آزادسازی اقتصادی، قدرت چانه بول‌ها در بازار و مخاطرات اخلاقی،

۵. از سال ۱۹۹۷ تاکنون؛ گذار به نظام دسترسی با : تحکیم دموکراسی، بحران مالی و تغییر دولت در سال ۱۹۹۷، اصلاح چانه بول‌ها و نظام مالی، آزادسازی اقتصادی، کنترل فساد (نورث و دیگران، ۱۳۹۵: ۴۵۱).

دو رویداد مهم در کره به عنوان نقطه عطف مهم قلمداد می‌شود که سبب شد با عبور از فراز و نشیب‌های سیاسی فراوان به طور تدریجی به نظام دسترسی محدود بالغ تبدیل شود و گذار به نظام دسترسی باز را از سال ۱۹۹۷ به بعد دنبال کند. نخستین رویداد مهم، اصلاحات ارضی و دیگری انقلاب دموکراتیک دانشجویی در سال ۱۹۶۰ است. اصلاحات ارضی یک عامل بسیار تعیین‌کننده در شکل‌گیری روند سیاسی و اقتصادی بود. در سال ۱۹۴۵ زمانی که کره از استعمار ژاپن رها شد اقتصادش مبتنی بر کشاورزی بود. هفت درصد ثروتمندان صاحب زمین، صاحب دو سوم زمین‌های قابل زراعت بودند و این در حالی بود که ۵۸ درصد کشاورزان فاقد زمین بودند. اصلاحات ارضی در کره در دو مرحله انجام شد. نخست؛ توسط دولت نظامی آمریکایی در سال ۱۹۴۸ و مرحله دوم؛ توسط دولت کره بین سال‌های ۱۹۵۰ تا ۱۹۵۲ انجام گرفت. سقف مالکیت زمین برای هر زارع سه هکتار در نظر گرفته شد و تا پایان سال ۱۹۵۲ سیصد و سی هزار هکتار زمین توزیع شد. اصلاحات ارضی در کره جنوبی به کاهش نابرابری درآمد به طور چشمگیری کمک کرد (You, 2014: 204).

به اعتقاد برخی از پژوهشگران کره جنوبی به عنوان یکی از سه کشور آسیایی است که در مسیر توسعه سیاسی و اقتصادی قرار گرفته است، به طوری که بخش بزرگی از مسیر گذار به نظم دسترسی باز را طی کرده است. سیاست و اقتصاد در این کشورها بر مبنای برابری و عدالت و یا معیارهای اخلاق فراگیر است. مسیر گذار البته ناتمام و شکننده نشان می‌دهد و تغییر معیارهای حکمرانی صرفاً محصول توسعه اقتصادی نیست بلکه ثمره دامنه وسیعتری از تغییرات است که در اقتصاد سیاسی این کشور اتفاق افتاد.

پژوهشگری به نام یو، پنج مورد از اصلاحاتی را که در این کشور رخ داده است در اقتصاد و سیاست کره جنوبی شناسایی می‌کند. نخست، اصلاحات ارضی سریع و جدی بود که در

دو مرحله بین سال‌های ۱۹۴۸ تا ۱۹۵۰ محقق شد که نخبگان ملاک را از بین برد و شرایط مناسبی برای استقلال دولت و همچنین گسترش شتابان آموزش را فراهم کرد. دومین اصلاح، روند تدریجی خدمات مدنی طی سال‌هایی که سیگمون رهی حاکم بود (۱۹۴۸-۱۹۶۰). حکومت دمکراتیک چانگ میون (۱۹۶۰-۱۹۶۱)، رژیم پارک چونگ هی در سال‌های ۱۹۶۱ تا ۱۹۷۹ و دوره گذار پس از دمکراسی سال ۱۹۸۸، تقویت شایسته‌سالاری را در بروکراسی به دنبال داشت و فساد بوروکراتیک کاهش یافت. دمکراسی‌سازی (۱۹۶۰-۱۹۸۷) که نیاز به تلاش‌های طولانی جامعه مدنی به رهبری جنبش دانشجویی داشت که از حمایت طبقه متوسط در حال رشد و طبقه کارگر حمایت شد. اصلاحات حکمرانی خوب برای تحکیم شفافیت و کنترل فساد به ویژه در دولت‌های کیم یانگ سام (۱۹۹۳-۱۹۹۷)، کیم دائه جونگ (۱۹۹۸-۲۰۰۲) و روه مو هیون (۲۰۰۳-۲۰۰۷) و سرانجام اصلاح بخش‌های مالی و عمومی توسط دولت کیم دائه جونگ پس از بحران مالی ۱۹۹۷ با هدف پایان بخشیدن به سرمایه‌داری همپالگی و تحکیم شفافیت چانه‌بول‌ها و رقابت بازار تعیین‌کننده بود. هیچ یک از این اصلاحات به طور طبیعی اتفاق نیفتاد یا اینکه از سوی دیکتاتور خیرخواه داده نشد. هر یک از این اصلاحات دست‌کم بخشی از آن به واسطه تلاش‌های جامعه مدنی به دست آمد و همین به نوبه خود به قدرتمند شدن جامعه مدنی کمک کرد. تجربیات تاریخی جامعه مدنی نشان دهنده اهمیت شرایط ساختاری و عامل انسانی است. عامل انسانی و ظرفیت سیاستمداران و بازیگران جامعه مدنی نقش مهمی در غلبه بر مشکل جمعی بازی کردند (You, 2015: 56).

بنابراین مهمترین اتفاقی که در کره افتاد اجراء اصلاحات ارضی موفق بود. موفقیت در اصلاحات ارضی سبب ارتقاء آموزش و برخورداری اکثر مردم از آن گردید. فراهم شدن بستر برای تحصیلات عالی و افزایش نیروی کار آموزش دیده موجبات رشد اقتصادی و استقرار بوروکراسی شایسته سالار را فرام کرد.

اصلاحات ارضی نقش تعیین کننده ای در شالوده‌ریزی توسعه ایفا کرد و در گشودگی اقتصادی نقش‌آفرینی کرد. انقلاب دمکراتیک دانشجویی در سال ۱۹۶۰ نیز نقطه عطف

مهمی در مسیر حرکت از نظام سیاسی دسترسی محدود بود. یکی دیگر از آثار مهم اصلاحات ارضی باز کردن فضا برای استقلال دولت از طبقه حاکمه بود به گونه‌ای که از آن پس طبقه ممتاز یا منافع ویژه سازمان یافته دیگر وجود نداشت؛ بنابراین اصلاحات ارضی و صنعتی‌سازی صادرات محور هم به بازشدن دسترسی به فعالیتهای اقتصادی کمک کرد و هم از طریق گسترش آموزش و طبقه متوسط فشارهای روز افزونی برای گشایش سیاسی ایجاد شد.

پس از گذار دموکراسی سال ۱۹۸۷ سازمان‌های جامعه مدنی در حوزه‌های مختلف به وجود آمد و انجمن‌های صنفی اتحادیه‌ها، سازمان‌های غیردولتی در آن سال‌ها پدیدار شدند. گشایش‌های سیاسی تقاضاها برای گشودگی اقتصادی بیشتر را به همراه داشت. به تدریج کره، شرایط دستیابی به آستانه ورود به نظام دسترسی باز را کسب و ورود به یک نظام سیاسی باز را تجربه کرد. در پیش گرفتن سیاست‌گذاری مناسب، صنعتی‌سازی صادرات محور و فعالیتهای صنعتی مبتنی بر پژوهش، رقابت، افزایش بهره‌وری و کیفی‌سازی محصولات و سرانجام تحول تدریجی نظام سیاسی دسترسی محدود و ورود به نظام سیاسی با دسترسی باز موفقیت کره را در عرصه صنعت به ویژه صنعت خودروسازی به دنبال داشت و چند سالی است که کره جنوبی در میان خودروسازان جهان پس از آمریکا، ژاپن، چین و آلمان در مقام پنجم قرار گرفت.

در زمینه درخشش کره در این صنعت صرف‌نظر از عامل گذار کره جنوبی از نظم دسترسی محدود به نظم دسترسی باز باید به چند عامل در پیشرفت صنعت خودروسازی کره جنوبی اشاره کرد که محصول گشودگی در فضای سیاسی و اقتصادی توأمان است. از جمله عوامل مؤثر در این زمینه سرمایه‌گذاری عظیم کره در بخش تحقیق و توسعه و تلاش برای دستیابی به دانش فنی و انتقال آن به داخل کشور است. آمارها نشان می‌دهد کره جنوبی به عنوان نمونه در سال ۲۰۱۳ نزدیک به ۴/۵ درصد از تولید ناخالص ملی پی کشور را صرف تحقیق و توسعه در حوزه‌های صنعتی کرده است. این رقم از تقریباً ۱/۵ درصد در

سال ۲۰۰۰ شروع شد و به رقم بسیار قابل توجهی در سال ۲۰۱۳ رسیده است (the globaleconomy.com).

خودروسازان کره در زمینه طراحی و ساخت موتور و بدنه خودرو از مهندسان بهترین شرکت‌های خودروسازی جهان برای این منظور استفاده کردند. و زمانی که مهندسان خارجی حاضر به حضور در کره جنوبی نمی‌شدند برای آنها مراکز پژوهشی در امریکای شمالی یا اروپا تأسیس می‌کرد (حسن زاده، ۱۳۹۶).

از جمله دیگر اقدامات خودروسازان کره‌ای تأسیس سایت تولید در کشورهای مختلف است. از جمله سایت‌های هیوندایی در سال ۱۹۹۶ در ویتنام، ۱۹۹۷ در ترکیه، ۱۹۹۸ در هند، ۲۰۰۲ در چین، ۲۰۰۵ در آمریکا، ۲۰۰۶ در اسلواکی، ۲۰۰۸ در چک، مجدداً سایت دیگری در آمریکا در سال ۲۰۰۹، همچنین در روسیه در سال ۲۰۱۰، در برزیل در سال ۲۰۱۲ و در مجدداً سایت دیگری در چین در سال ۲۰۱۴ تأسیس کرده است که در مجموع این سایتها ظرفیت تولید چهار میلیون و چهارصد هزار دستگاه خودرو در سال را دارند. (Kim, 2015: 2)

نکته قابل توجه این است که دولت کره با کنار گذاشتن سیاست جایگزینی واردات، سیاست صادرات محور را در پیش گرفت (Heo et al, 2008: 2) بدیهی است سیاست صادرات محور زمانی می‌توانست موفق عمل کند که محصولات از کیفیت لازم در حد استانداردهای جهانی برخوردار باشد تا بتواند کالای خود را صادر کند. بنابراین با تولید محصولات کیفی می‌توان وارد بازارهای آمریکا یا اروپا شد. این امر برای خودروسازان کره فقط از راه سرمایه‌گذاری در زمینه تحقیق و توسعه و دستیابی به دانش و فناوری خودروسازی ممکن شد. آمارها در زمینه صادرات خودروهای کره‌ای نشان می‌دهد کره توانست با موفقیت کامل سیاست جایگزینی صادرات را به اجرا درآورد. براساس آماری که از سال ۲۰۱۳ در دسترس محقق قرار گرفت حجم صادرات خودرو کره جنوبی ۶۹ درصد کل صادرات تولیدات این کشور را به خود اختصاص داده است. در همین سال ارزش صادرات به دست آمده هفتاد و یک میلیارد دلار بوده است که سهم خودرو در این میان سیزده درصد

کل صادرات ملی را تشکیل می‌دهد و براین اساس صنعت خودرو در صدر دیگر صنایع از این حیث قرار می‌گیرد (Korean Automobile Industry, 2014: 5).

در همین منبع یعنی گزارش سالیانه انجمن تولیدکنندگان خودروی کره^۱ آمده است که صنعت خودروی کره در سال ۲۰۱۲ بیشترین رکورد را در زمینه صادرات خودرو نشان می‌دهد که به سه میلیون و یکصد و هفتاد و یک هزار دستگاه رسیده است. این گزارش، چنین دستاوردی را محصول ارتقاء کیفیت و اعتماد به تولیدکننده کره‌ای و همچنین توافقنامه تجارت آزاد^۲ می‌داند که بین آمریکا و کره جنوبی منعقد شده است. اکنون دیگر کره جنوبی سرگرم تحقیق و توسعه در زمینه تولید خودروهایی است که با طبیعت سازگاری داشته باشد. این تحقیقات در زمینه موتور و انرژیهایی که کمترین زیان را به طبیعت وارد می‌سازد متمرکز شده است (Automotive revolution, 2016: 3).

بررسی علل ناکامی ایران در عرصه صنعت خودرو

از نظر بیشتر اقتصاددانان و فعالان عرصه صنعت T بدیهی به نظر می‌رسد سیاست‌گذاری امری جدا از صنایع دیگر و جدا از کل اقتصاد نیست. تقریباً همه محققان در مقایسه‌ای که به عمل آوردند خودروسازی شرکت‌های مطرح جهان را مبنای مقایسه خود قرار دادند و تقریباً به نتایج مشابهی رسیدند. از جمله نبود رقابت، نبود بخش خصوصی واقعی، انحصار، دخالت‌های بی‌رویه دولت، جانبداری بی‌حد و حصر از خودروسازان در حدی که همه قوانین به نفع خودروسازان نقض شود، فقدان سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی، منتقل نشدن دانش فنی به کشور، عدم سرمایه‌گذاری در بخش تحقیق و توسعه، پائین بودن بهره‌وری، اشتغال و جذب نیروی انسانی بدون در نظر گرفتن مسئله بهره‌وری، تورم، نوسانات نرخ ارز و تحریم‌ها اشاره نمود. از توصیه‌هایی که برای حل این مسایل به دولت ارائه می‌شود چنین استنباط می‌شود که این محققان و صاحب‌نظران چند نکته اساسی را از یاد برده‌اند. اول آنکه، بیشتر آنها صنعت خودرو سازی را جدا از صنایع و دیگر بخش‌های

^۱ KAMA

^۲ FTA

اقتصاد کشور در نظر می‌گیرند. دوم اینکه، حل این مسایل را از مرجعی می‌خواهند که خود علت اصلی همه این مشکلات است و خود بخشی از مشکل، و نه بخشی از راه حل است (اژدری و شجاعی، ۱۳۹۴: ۵۴).

سومین نکته، که در کارهای بیشتر اقتصاددانان برجسته کشور هم مغفول واقع شده این است که آنها اقتصاد را امری جدا از سیاست در نظر گرفتند یا اینکه ارتباط تنگاتنگی بین این دو نمی‌بینند. در حالی که اقتصاد و سیاست پیوندی عمیق و بنیادین دارند و باید به سیاست و اقتصاد به عنوان یک پیکر واحد نگریسته شود. در میان نویسندگان خارجی کسانی بودند که تا حدودی برای شناسایی توسعه نیافتگی اقتصادی در کشورهای توسعه نیافته موفق عمل کردند و با در نظر گرفتن این پیوند میان سیاست و اقتصاد وارد شدند. عجم اوغلو و رابینسون از جمله این صاحب‌نظران هستند (Acemoglu & Robinson, 2012: 78-83). اما داگلاس نورث و همکارانش باری آر. وینگاست، استیون بی.وب و جان جوزف والیس تقریباً تنها متفکرانی هستند که با رویکرد پیوند میان سیاست و اقتصاد و به همراه آن در نظر گرفتن مسئله خشونت به موضوع توسعه نیافتگی پرداختند (North et al, 2007: 3). به اعتقاد این نویسندگان در بیشتر کشورهای در حال توسعه که ایران یکی از این کشورها است افراد و سازمان‌ها برای کسب ثروت و منابع دست به خشونت می‌زنند و تهدید به استفاده از خشونت می‌کنند. حال آنکه خشونت باید مهار شود تا توسعه محقق شود. از نظر آنها مدل‌های نئوکلاسیک برای فهم مسایل توسعه با محدودیت مواجه می‌شود (نورث و دیگران، ۱۳۹۵: ۱۶). در ایران می‌توان از اقتصاددانانی مثل حسین عظیمی آرانی یاد کرد که با رویکرد پیوند میان فرهنگ و توسعه به موضوع توسعه اقتصادی در ایران نگریسته است (عظیمی، ۱۳۹۱: ۶۸۵).

اکنون در بررسی پرسش مطرح شده یعنی مهمترین علت ناکارآمدی سیاستگذاری جمهوری اسلامی ایران در عرصه صنعت خودرو باید رابطه میان سیاست و اقتصاد و مسئله خشونت را در نظر داشته باشیم. براین اساس علت اصلی ناکارآمدی را نباید صرفاً در اقتصاد و سیاست‌های اقتصادی جمهوری اسلامی جستجو کرد، بلکه باید به ریشه‌های آن در

سیاست و پیوند میان نظام سیاسی و اقتصاد همراه با در نظر گرفتن مسئله خشونت یعنی گروه‌هایی که بالقوه توان اعمال خشونت را دارند، پرداخت که در قالب نظم دسترسی محدود جای می‌گیرد. بنابراین فرض محقق این است که ایران به سبب داشتن نظم دسترسی محدود در عرصه سیاست و به همراه آن نظم دسترسی محدود در اقتصاد نتوانسته است و نخواهد توانست به توسعه سیاسی و اقتصادی دست یابد. نظم دسترسی محدود به این معنی است که در هر دو عرصه اقتصاد و سیاست به اعضای جامعه اجازه فعالیت داده نمی‌شود. اگر دویست سال اخیر را در نظر بگیریم هیچگاه ایران از دسترسی محدود شکننده و پایه عبور نکرده و حتی به نظم دسترسی بالغ نیز تبدیل نشده است. پیروزی انقلاب اسلامی در سال ۱۳۵۷ نیز تغییری در ساخت قدرت در ایران ایجاد نکرد. پارتیشیا رکل معتقد است در بسیاری از زمینه‌ها نوعی استمرار و پیوست در ساخت قدرت قبل و بعد از انقلاب در ایران وجود دارد (Patricia Raket, 2008: 24).

پژوهشگر دیگری معتقد است که نهادها و ساختار سیاسی مشابه قبل از انقلاب در نظام سیاسی پس از انقلاب به قوت خود باقی است (Karega, 2002: 1-2)؛ به عبارت دیگر، همان نظم دسترسی محدود به قوت خود باقی است. یکی از ویژگی‌های نظم دسترسی محدود این است که برای ورود نخبگان به فعالیت سیاسی از طریق تشکیل سازمان‌ها و نهادها محدودیت ایجاد می‌کند. در چنین نظامی امتیازات مختلف به افراد و گروه‌های قدرتمند داده می‌شود. می‌توان انواع امتیازات را تصور کرد. به طور مثال: برخی گروه‌ها یا افراد، امتیازات انحصاری در تجارت به دست می‌آورند. در فرض انحصارات صادرات کالای خاص یا واردات کالای خاص به برخی گروه‌ها داده شود. یا برخی‌ها می‌توانند به طور انحصاری در یک عرصه اقتصادی فعالیت کنند. به عنوان مثال برخی گروه‌ها فقط بتوانند بانک تأسیس کنند.

لیلاز معتقد است: اقتصاد ایران به گونه‌ای است که عرصه برای فعالیت بخش خصوصی فراهم نیست و بخش مهمی از این اقتصاد را قاچاق تشکیل می‌دهد (ارتباط شخصی، ۲۷ شهریور ۱۳۹۵). براساس آخرین آماری که در دسترس محقق قرار گرفته است سالیانه هفده

و نیم میلیارد دلار کالا به صورت قاچاق وارد کشور و حدود هشت میلیارد دلار از کشور خارج می‌شود (www.entekhab.ir).

زمانی که ورود به فعالیت اقتصادی برای همه اعضا جامعه آزاد نباشد بدیهی است در عرصه صنعت خودرو که بخشی از بدنه اقتصاد را تشکیل می‌دهد، نمی‌توان انتظار داشت صنعت کارآمد و موفق داشته باشیم. محقق چنین تصور می‌کند مهمترین و محوری‌ترین علت ناکامی ایران در عرصه خودروسازی وجود نظم دسترسی محدود در سیاست و اقتصاد است و علل دیگر، مثل نبود بخش خصوصی، نبود رقابت، عدم سرمایه‌گذاری در بخش تحقیق و توسعه و فقدان سرمایه‌گذاری‌های مشترک و مناسبات تیره و متشنج با قدرت‌های بزرگ صنعتی تا حدود زیادی نتیجه وجود نظم دسترسی محدود است و این کاستی‌ها را که برشمردیم؛ به عبارت دیگر، از علل عمومی به شمار می‌رود. البته باید یک نکته را یادآور شویم که فرض این است همه علل عمومی یاد شده از جمله مناسبات تیره با قدرت‌های بزرگ صنعتی نتیجه دسترسی محدود نیست؛ چرا که همه نظام‌های دسترسی محدود الزاما با جامعه بین‌المللی روابط تیره ندارند و مناسبات متشنج جمهوری اسلامی با غرب به سبب ایدئولوژی انقلابی حاکم بر آن است که چالش با قدرت‌های غربی را بر صلح و آرامش ترجیح می‌دهد و مبارزه با استعمار را از اصول تغییرناپذیر خود قرار داده است.

برای روشن‌تر شدن مطلب فوق باید اشاره کرد که نظام سیاسی حاکم بر ایران در قبل از انقلاب دارای نظم دسترسی محدود بود، اما روابط بسیار خوبی با جامعه بین‌المللی به ویژه قدرت‌های بزرگ صنعتی داشت. طرح این موضوع در اینجا می‌تواند به استنباط دو نکته منتهی شود. نکته نخست این است که الزاما همه نظام‌های دارای نظم دسترسی محدود با جامعه بین‌المللی چالش و تنش ندارند. دوم اینکه، روابط خوب با کشورهای جهان به‌ویژه قدرت‌های صنعتی به خودی خود به موفقیت در صنعت و اقتصاد منتهی نمی‌شود و توسعه اقتصادی به دنبال نخواهد داشت. ائتلاف مسلط با ایجاد سیاست و اقتصاد بسته در پیوند با یکدیگر مشارکت در عرصه‌های سیاسی و اقتصادی را به دایره تنگی تبدیل کردند که افراد خارج از این دایره را نه بدان راهی است و نه مجال فعالیت و رقابت دارند؛ بنابراین

زمینه فعالیت برای بخش خصوصی بسیار ناچیز است و درخور توجه نیست. زمانی که بخش خصوصی نتواند شکل بگیرد رقابتی هم در بین نیست. رقابت که نباشد و دولت همه فعالیت‌های اقتصادی را در انحصار خود بگیرد بهره‌وری، ارتقای کیفیت، اشتغال و نظارت نیز به معنی خواهد بود زیرا دولت هم قانونگذار، هم مجری و هم ناظر خواهد بود. از یک سو، انحصار و از سوی دیگر وضع تعرفه‌های سنگین مصرف‌کننده داخلی چاره‌ای جز استفاده از خودروهای بی‌کیفیت داخلی باقی نمی‌ماند. شرایط برای سرمایه‌گذاری خارجی نیز فراهم نیست؛ چرا که همواره کسانی قدرت اصلی به ویژه دیپلماسی خارجی را در دست داشتند که رویکرد ستیزه‌جویی و دشمنی با جامعه بین‌المللی را در پیش گرفتند. حوادثی نظیر حمله به سفارت انگلیس در سال ۱۳۹۰ و حمله به سفارت عربستان سعودی در دی ماه ۱۳۹۴ که باز هم دولت نتوانست مانع این حمله شود و آن را به خوبی مدیریت کند و وقتی که تعامل سازنده با جامعه بین‌المللی نیز در میان نباشد هیچ شرکت معتبر بین‌المللی نیز حاضر به تعامل با خودروسازی کشور به گونه‌ای که نفع دراز مدت ایران در آن لحاظ شود، نیست. اکنون خودروسازان ایران بیشترین همکاری را با شرکت پژو فرانسه دارند. آمارها نشان می‌دهد فرانسه اخیراً خود به واردکننده خودرو تبدیل شده است. صنعت خودروی این کشور در حال افول است. در پانزده سال اخیر از میان بیست کشور تنها کشوری که رشد منفی داشته، فرانسه بوده است. این کشور صادراتش در ده سال اخیر کاهش یافته، اما فقط صادراتش به ایران افزایش داشت (سلطانی، ۱۳۹۶). بدین ترتیب دانش فنی خودروسازی نیز هرگز وارد کشور نخواهد شد. و این در حالی است که کشور دارای منابع انسانی عظیمی است و بازار خوبی برای این شرکت‌ها به شمار می‌رود. دانش فنی که منتقل نشود نتیجه منطقی آن فقدان سرمایه‌گذاری در بخش تحقیق و توسعه است زیرا تحقیق و توسعه به تنهایی بی‌فایده خواهد بود. براین اساس خودروسازان ما در بهترین وضعیت می‌توانند خودروهایی مثل پراید را که پنجاه سال پیش اجازه ورود به خیابان‌های آمریکا را پیدا نکرده است (میرخانی‌رشتی، ۱۳۹۵: ق ۳) و لیسانس آن به کره جنوبی واگذار شد، تولید کنند و با افتخار اعلام کنند در تولید پراید به خودکفایی رسیدیم.

براساس تئوری نورث و دیگر دانشوران همسو با وی راه توسعه نمایان است. باید در عرصه سیاست گشایش ایجاد شود، روابط شخصی به روابط سازمانی تبدیل شود، قانون در میان نخبگان قدرت حاکم گردد، راه برای مشارکت مردم و نمایندگان واقعی آنها باز شود، تصمیم‌گیری‌ها به عقل جمعی واگذار شود، رانتهای غیرمولد به تدریج حذف شود، شفافیت در زمینه درآمدها و چگونگی هزینه کرد آن به وجود آید، دولت به یک دولت پاسخگو و قابل بازخواست تبدیل شود، رویکردهای تعاملی با جامعه بین‌المللی حاکم گردد؛ آنگاه است که حرکت برای توسعه آغاز می‌شود.

نتیجه‌گیری

دوکشور کره جنوبی و ایران در آغاز دهه ۱۹۶۰ میلادی در شرایط نسبی مساوی قرار داشتند، اما به تدریج فاصله بین این دو در عرصه‌های صنعتی به ویژه خودروسازی بسیار چشمگیر شد.

کره جنوبی به سبب داشتن نظم دسترسی محدود اما انتقال از نظم دسترسی محدود شکننده در آغاز به نظم دسترسی محدود پایه و سرانجام بالغ شرایط ورود به نظم دسترسی باز را کسب کرد. بنابراین مهمترین علت موفقیت خودروسازی و اقتصاد کره گذار از نظم دسترسی محدود و ورود به نظم دسترسی باز است. در ایران نیز به دلیل وجود نظم دسترسی محدود در زمان پهلوی و ادامه همین نظم پس از انقلاب اسلامی سبب گردید ایران در صنعت خودروسازی ناموفق باشد.

منابع:

- بدیع، برتران. (۱۳۷۹). **توسعه سیاسی**. ترجمه احمد نقیب‌زاده، ج اول، تهران: نشر قومس.
- عریانی، بهاره. (۱۳۹۳). **دورنمای صنعت خودروی ایران: خودروی سواری**. تهران: موسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی.
- عظیمی‌آرانی، حسن. (۱۳۹۱). **اقتصاد ایران: توسعه، برنامه‌ریزی، سیاست و فرهنگ**. به کوشش خسرو نور محمدی، تهران: نشر نی.
- ساعی، احمد. (۱۳۸۴). **توسعه در مکاتب متعارض**، تهران: نشر قومس.
- داگلاس سی، نورث و دیگران. (۱۳۹۵). **در سایه خشونت سیاست، اقتصاد و مسایل توسعه**. ترجمه محسن میردامادی و محمد حسین نعیمی پور. تهران، انتشارات روزنه.
- تیشه یار، ماندانا. (۱۳۹۵). «بررسی روند توسعه سیاسی دولت در کره جنوبی». **فصلنامه دولت پژوهی**، سال دوم، شماره ۶.
- شیرزادی، رضا. (۱۳۹۰). «دولت و توسعه در کره جنوبی». **فصلنامه تخصصی علوم سیاسی**، دوره ۷، شماره ۱۵.
- موسوی جهرمی، یگانه و قبادی، امین، درسهایی از تجربه خودروسازی در کشور کره جنوبی، **فصلنامه روند**، سال ۲۳، شماره ۷۳.
- آمار تکان‌دهنده از حجم قاچاق کالا، نابودی سالانه یک میلیون و ۷۵۰ هزار فرصت شغلی. (۱۳۹۳). **قابل دسترس در سایت انتخاب**.
- اژدری، علی اصغر و شجاعی، سعید. (۱۳۹۴). **آسیب شناسی صنعت خودروی کشور و ارائه راهکارهای برون رفت از چالش‌های موجود در راستای سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی**. قابل دسترس در **سایت مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی**.
- حسن زاده، علی. (۱۳۹۶). **میزگرد برنامه ثریا، شبکه یک صدا و سیما**، ۱۳۹۶/۰۱/۱۶. قابل دسترس در **سایت راسخون**.
- سلطانی، احسان. (۱۳۹۶). **صنعت خودروی ایران؛ پسابرجام**. برنامه ثریا، ۱۳۹۶/۰۱/۱۶. قابل دسترس در **سایت راسخون**.
- سند اهداف و سیاست‌های توسعه صنعت خودرو در افق ۱۴۰۴. (۱۳۹۲). وزارت صنعت، معدن و تجارت، شورای سیاست‌گذاری صنعت خودرو، سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران. قابل دسترس در **سایت سایپا کورپ**.

- میرخانی‌رشتی، داود. (۱۳۹۵). تهران تقاطع سنول؛ تاریخ صنعت خودرو در ایران و کره جنوبی ق ۳. قابل دسترس در سایت شبکه مستند.

- Acemoglu, D., & Robinson, J. A. (2012). **Why nations fail: the origins of power, prosperity, and poverty**. New York: Crown Publishers.
- Almond G., Powell B. (1966). **Comparative politics: a Developmental Approach**. Boston, Little Brown & Co.
- Evans, Peter B., (1995). **Embedded autonomy: states and industrial transformation**. Princeton: Princeton University Press.
- Heo, UK (et al). (2008). **The Political Economy of South Korea: Economic Growth, Democratization, and Financial Crisis**. Maryland: University of Maryland.
- Lee, Nae-Young. (2011). **The Automobile Industry, in The Park Chung Hee era**, edited by Byung-Kook Kim & Ezra F. Vogel. Cambridge: Harvard University Press.
- North, Douglass C. et al. (2009). **Violence and Social Orders: A Conceptual Framework for Interpreting Recorded Human History**. New York: Cambridge University Press.
- Hady Zenooz, Behrooz. (2013). An overview of Industrial Policies in Iran and Korea in 1960-2012. **Journal of Money and Economy** Vol.8, No.1.
- You, Jong-sung. (2014). «Land Reform, Inequality, and Corruption: A Comparative Historical Study of Korea, Taiwan, and the Philippines». **The Korean Journal of International Studies**, Vol.12-1, pp.191-224.
- Karega, Sekou S. (2002). Political transition in Iran: the ideological struggle for power within the Islamic republic. Accessible at: <https://calhoun.nps.edu/bitstream/handle/10945/5900>.
- North, Douglass C. (et al). (2011). Limited Access Orders: Rethinking the Problems of Development and Violence. Accessible at: <https://web.stanford.edu>.
- Patricia Rakel, Eva. (2008). **The Iranian political elite, state and society relations, and foreign relations since the Islamic**

- revolution**, University of Amsterdam. Accessible at: <https://pure.uva.nl/ws/files>.
- Przeworski, Adam. (2004). Democracy and Development .Accessible at: <http://as.nya.edu/docs/Io/2800/sisson.pdf>.
 - IDIC. (2014). How Korea got rich, economic/ strategy/ institute, September, accessible at: <https://aparc.fsi.stanford.edu/sites>
 - Automotive revolution perspective towards 2030. (2016). Accessible at: <https://www.mckinsey.com/~media>.
 - Kim Tae-Nyen. (2015). Korea auto industry achievements & challenges, Korea automobile manufacturers association. accessible at: <http://kama.or.kr/eng/PS/pdf/Total2014.pdf>.
 - Korean Automobile Industry. (2013). Korea Automobile Manufacturers Association (KAMA), Annual Report. Accessible at: <http://kama.or.kr/eng/PS/pdf/Total2014.pdf>.
 - North, Douglass C. (et al). (2006). “A Framework for Interpreting Recorded Human History.” Available at: <documents.worldbank.org/curated/en>.
 - North, Douglass C. (et al). (2007). Limited access orders in the developing world: A new approach to the problems of development. available at: <https://openknowledge.worldbank.org>.
 - Pichnorak Seim & Vouchneng sok. (2013). The Roles of Export-led Policies in Developing Automobile Industry in South Korea. available at: www.academia.edu/3727668/Roles_of_export.