



National Economic Security and Labor Productivity in Industry: Managerial Strategies for Its Enhancement

Hassan Kalaki

Faculty Member, Research Institute of Law Enforcement Sciences and Social Studies (Faraja), Tehran, Iran (Corresponding Author).
Email: h.kalak2014@chmail.ir

Reza Darabi

Faculty Member, Research Institute of Law Enforcement Sciences and Social Studies (Faraja), Tehran, Iran.

Mohammad Lak

Lecturer, Supreme National Defense University, Tehran, Iran.

Abstract

Labor productivity in industries is one of the fundamental pillars of national economic growth and development. Governments, by ensuring national economic security, play a managerial role in enhancing labor productivity in industrial sectors. In recent decades, the recurring pattern of economic crises and insecurity manifested through inflation, recession, or stagflation in Iran has reflected a form of structural insecurity in the national macroeconomy, posing serious challenges for governments in managing economic crises. This study employed a quantitative longitudinal research design using time-series data, which were annually collected from credible statistical centers. Data analysis was conducted through one-way ANOVA and linear regression. Findings indicate that labor productivity consistently experienced sustainable growth between 1989 and 2005. Results further demonstrate that strengthening national economic security is essential for improving industrial labor productivity. The partial and inconsistent implementation of Article 44 of the Constitution regarding industrial privatization has led to contradictory governmental policies (1989–2020), contributing to escalating fiscal crises, undermining economic security, reducing labor productivity, and increasing overhead labor costs. Accordingly, under conditions of structural economic crises, synergistic interaction between the state and industrial managers is prescribed as a managerial strategy to simultaneously enhance national economic security and labor productivity.

Keywords: Structural Crisis, National Economic Security, Labor Productivity, Managerial Strategies.



امنیت اقتصاد ملی و بهره‌وری نیروی کار در صنعت و راهبردهای مدیریتی ارتقای آن

حسن کلاکی

عضو هیئت علمی پژوهشگاه علوم انتظامی و مطالعات اجتماعی فراجا، تهران، ایران (نویسنده مسئول).
Email: h.kalak2014@chmail.ir

رضا دارابی

عضو هیئت علمی پژوهشگاه علوم انتظامی و مطالعات اجتماعی فراجا، تهران، ایران.

محمد لک

مربی دانشگاه عالی دفاع ملی، تهران، ایران.

چکیده

بهره‌وری نیروی کار صنایع از مؤلفه‌های اصلی رشد و توسعه اقتصادی کشور بوده که دولت‌ها از طریق تأمین امنیت اقتصادی ملی در بهره‌وری نیروی کار صنایع، نقش مدیریتی ایفا می‌کنند. طی دهه‌های اخیر، تکرار روند بحران و ناامنی اقتصادی (تورم، رکود یا رکود تورمی) در کشور ایران بازتاب نوعی ناامنی ساختاری در اقتصاد کلان ملی بوده که دولت‌ها را در مدیریت بحران‌های اقتصادی کشور با مشکلات جدی مواجه کرده است. روش پژوهش، کمی طولی از نوع سری زمانی بوده و داده‌های آماری مورد مطالعه هر ساله از طریق مراکز آماری معتبر جمع‌آوری می‌شود. در تحلیل داده‌ها از تحلیل واریانس یک‌طرفه و رگرسیون خطی استفاده شد. بهره‌وری نیروی کار از سال ۱۳۶۸ تا ۱۳۸۴ بدون استثنا دارای رشد پایدار بوده است. نتایج یافته‌ها نشان داد که برای رشد بهره‌وری نیروی کار صنایع باید امنیت اقتصاد ملی را تقویت کرد. اجرای ناقص اصل ۴۴ قانون اساسی در خصوصی‌سازی صنایع منجر به سیاست‌های متناقض دولت‌ها (۱۳۶۸-۱۳۹۹) شده که زمینه را برای افزایش بحران مالی دولت‌ها و ناامنی اقتصاد ملی و کاهش بهره‌وری نیروی کار کارگران و پرداخت هزینه سربار نیروی کار ایجاد کرده است. از این‌رو، در شرایط بحران‌های ساختاری اقتصاد ملی، تعامل هم‌افزای دولت و مدیران گروه صنعتی به‌عنوان راهبرد مدیریتی در ارتقای هم‌زمان امنیت اقتصاد ملی و رشد بهره‌وری نیروی کار تجویز شده است.

کلیدواژه‌ها: بحران ساختاری، امنیت اقتصاد ملی، بهره‌وری نیروی کار، راهبردهای مدیریتی.

مقدمه

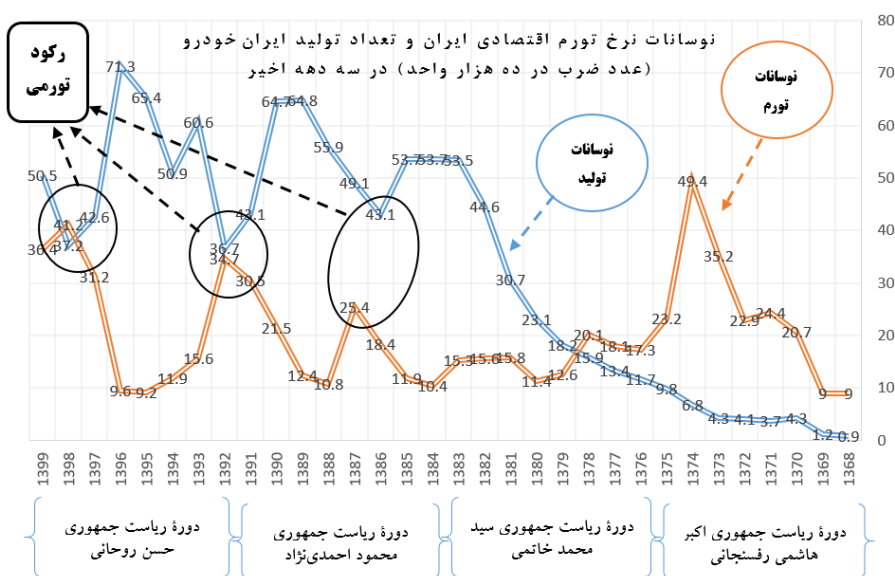
روند اقتصادی یک دهه گذشته سال مالی خودروساز بزرگ کشورمان یعنی ایران خودرو، نشان می‌دهد که بحران مالی و کاهش تولید خودرو این شرکت طی سال‌های ۱۳۹۱ و ۱۳۹۲ و ۱۳۹۷-۱۳۹۹، تحت تأثیر شرایط بی‌ثباتی اقتصادی کل جامعه یعنی نرخ تورم بیش از ۳۰ درصد، بوده است؛ به عبارت دیگر نرخ تورم به عنوان یکی از شاخص‌های مهم بی‌ثباتی و ناامنی اقتصادی جامعه در کاهش تولید و بهره‌وری پایین گروه صنعتی ایران خودرو اثرگذار بوده است. چالش‌های بهره‌وری در صنعت خودرو، از یک سو ناشی از تورم و ناامنی اقتصادی و روند بی‌رویه قیمت صعودی خودروها در بازار مصرف از بهمن ۹۷ به بعد و از سوی دیگر، رکود اقتصادی در بازار عرضه خودرو به علت کسری قطعه به مرحله تجاری‌سازی نرسیده (کسری قطعه در صنعت ایران خودرو حدود ۴۲۰۰۰ به نقل گزارش‌های مستند معاونت اقتصادی ناجا تا پایان تاریخ ۹۹/۰۳/۱۹)، بازتابی از شرایط ناامنی اقتصادی (تورم، رکود، و رکود تورمی) در سطح کلان جامعه ایران است.

رکود تورمی مفهومی تلفیقی و ترکیبی از دو مفهوم یا متغیر اقتصادی هم‌زمان شامل (افزایش تورم اقتصاد جامعه و کاهش تولید در گروه صنعتی ایران خودرو) در سال‌های متوالی (۱۳۸۶-۱۳۸۷)، ۱۳۹۲ و ۱۳۹۸ بوده که در این سه سال ترکیب می‌شوند. روند تکرار رکود تورمی در سال‌های متوالی مورد اشاره در نمودار زیر بیانگر آن است که رکود تورمی در گروه صنعتی ایران خودرو تعمیقی است. عمق این رکود تورمی به نحوی است که هم در زمان کوتاه‌تری در آینده رخ دادنی است و هم شدت رکود تورمی برای این صنعت در سال‌های پیش‌رو، بیشتر است.

در ارتباط با مجموع نظریه‌پردازان اقتصادی و جامعه‌شناسان اقتصادی فوق، فرضیه اصلی پژوهش بدین صورت متصور است که بین امنیت اقتصادی جوامع و بهره‌وری نیروی کار صنایع رابطه مستقیم و معنادار دارد. همچنین در این رابطه، تولید امنیت اقتصادی ملی توسط دولت‌ها در افزایش بهره‌وری نیروی کار صنایع مؤثر است.

فرضیات فرعی پژوهش

- ❖ بین امنیت اقتصاد ملی و بهره‌وری نیروی کار گروه صنعتی ایران خودرو رابطه آماری دارد؛ به عبارت دیگر، بهره‌وری نیروی کار تابع میزان تولید امنیت اقتصاد ملی توسط دولت‌های جمهوری اسلامی ایران است.
- ❖ میزان بهره‌وری نیروی کار گروه صنعتی ایران خودرو در بین دولت‌های جمهوری اسلامی (۱۳۶۸-۱۳۹۹)، تفاوت آماری دارد.
- ❖ تولید مؤلفه‌های امنیت اقتصاد ملی (۱۳۶۸-۱۳۹۹)، بر روند بهره‌وری نیروی کار گروه صنعتی ایران خودرو مؤثر بوده است.



نمودار ۱: تعمیق رکود تورمی و ناامنی اقتصاد ملی

(پدیده هم‌زمانی حداقل تولید و حداکثر نرخ تورم در جامعه)

دوایر (۲۰۱۸)^۱ معتقد است که مطالعات طولی، ابزار تحلیلی قدرتمندی برای درک مداخله امور سیاسی دولت‌ها فراهم می‌کند و در درک تغییر رفتار بازار و تضاد نیات سیاست‌مداران و تقابل سیاست‌های آنان با تجربه‌های زیسته اجتماعی مردم، نظیر رفتارها و خط‌مشی‌های^۲ متناقض دولت‌ها به‌صورت هم‌زمان حمایت و تحریم در شرایط بحران مالی اقتصادی، رهنمون می‌شود (تری‌نور و همکاران، ۲۰۲۱: ۵)، به‌عنوان مثال؛ مداخله اجباری دولت رفاه در بریتانیا^۳ (نیری و همکاران، ۲۰۲۰: ۱۱) و نقش متناقض سیاست دولت نئولیبرال در طرح‌ریزی ریاضت اقتصادی با هدف ثبات و امنیت اقتصادی، کاهش فقر و افزایش رفاه اجتماعی (تری‌نور، ۲۰۲۰؛ فarnسورث و ایرینگ^۴، ۲۰۱۸: ۴۶۱)، از جمله مصادیقی است که مطالعه آن محققان و پژوهشگران را در درک سیاست‌های متناقض دولت‌ها با هدف حمایت از تولید و سرمایه‌گذاران و کاهش فقر و تورم در شرایط ناامنی اقتصاد ملی یاری می‌کند.

این مقاله پژوهشی در صدد است تا از منظر جامعه‌شناسی و اقتصاد با رویکرد راهبردی به تأثیر تأمین امنیت اقتصاد ملی از سوی دولت‌ها و نقش مدیریتی آن‌ها در بهره‌وری صنایع کشور به‌طور کلی و بهره‌وری گروه صنعتی ایران‌خودرو به‌طور خاص بپردازد. بنابراین بهره‌وری نیروی کار با استفاده از داده‌های سری زمانی تحت تأثیر میزان تأمین امنیت اقتصاد ملی از سوی دولت‌ها، تعیین و تبیین علمی می‌شود.

۱. پیشینه پژوهش

نتایج یافته‌های تحقیقات داخلی در زمینه صنعت ایران خودرو، از میان مرتبط‌ترین مقالات در نشریات داخلی و خارجی به ۱۱ مقاله زیر اشاره می‌شود. برخی از محققان در گروه صنعتی ایران‌خودرو بر متغیرهای بهره‌وری متمرکز شدند. به‌عنوان مثال، سلیمیان و خادم (۱۳۸۱)، بهره‌وری را شامل سه متغیر بهره‌وری نیروی کار، بهره‌وری سرمایه و بهره‌وری مواد

1. Dwyer, P. (2018)

2. Social policy

3. Mandated welfare to work intervention (the Work Programme) in the United Kingdom

4. Neary, J., Katikireddi, S. V., McQuaid, R. W., Macdonald, E. B. and Thomson, H. (2020)

5. Treanor

6. Farnsworth and Irving, 2018



اولیه مورد مطالعه قرار داد. برخی دیگر از محققان نظیر سیدحسینی و سلوک‌دار (۱۳۹۱/۲۰۱۱)، آزادی‌ریکنده و دیگران (۲۰۰۷/۱۳۸۷)، بازرگانان و دیگران (۲۰۱۶/۱۳۹۵)، روانستان و دیگران (۲۰۱۸/۱۳۹۸) رویکرد رقابتی را عامل مؤثر و راهبردی در ارتقای بهره‌وری گروه صنعتی ایران‌خودرو مورد توجه قرار دادند. برخی از محققان نظیر عباسی بلوچ‌خانه و دیگران (۱۳۹۷/۲۰۱۷)، برومندفر و دیگران (۱۴۰۰/۲۰۲۱)، تبریزی‌مهر (۲۰۱۳/۱۳۹۳)، بهداشت جسمی و روانی را عامل افزایش بهره‌وری نیروی کار دانستند. برخی هم مانند هلالی و دیگران (۲۰۰۳/۱۳۸۳) و برومندفر و دیگران (۱۴۰۰/۲۰۲۱) به مفاهیم ترکیبی نظیر «بازآرایی آمیخته» و «مداخله ارگونومی» توجه کردند. نتایج یافته‌های کلی تحقیقات داخلی نشان می‌دهد که سه نوع بهره‌وری نیروی کار (نیروی انسانی)، بهره‌وری سرمایه (سرمایه‌گذاری) و بهره‌وری فناوری (توسعه فناوری) وجود دارد و رشد این بهره‌وری‌ها مبتنی بر رویکرد مزیت رقابتی و راهبردهای اقتصادی و رشد اقتصادی درون‌زا و برون‌زا است. انتقاد وارده بر این نوع تحقیقات داخلی بر این است که نقش رویکردهای حمایتی دولت از شرکت‌های خودروسازی داخلی مورد توجه قرار نگرفته است.

نتایج یافته‌های تحقیقات خارجی شامل؛ مطالعات تطبیقی کودی (۲۰۱۵) و نیل بایلی (۲۰۰۵) با استفاده از روش کمی از نوع سری زمانی (۱۹۸۷-۲۰۰۲)، نحوه اقدامات اثربخش بهره‌وری نیروی کار و دستمزد را در سطح سه شرکت بزرگ آمریکایی شامل جنرال موتورز، کرایسلر و فورد را بررسی می‌کند. شدت رقابت ناشی از ادغام بازار جهانی در رشد بهره‌وری نیروی کار را مورد بررسی قرار می‌دهد. نتایج یافته‌های راموس و دیگران (۲۰۱۵) نشان داد که مدیریت اداری بر بهره‌وری نیروی کار اثر بیشتری دارد تا بر بهره‌وری سرمایه. برخی نظیر اوزلم و یایلا (۲۰۰۹)، وانگ و دیگران (۲۰۱۹)، دی و فرید (۲۰۱۹) از منظر اقتصادی و با روش سری زمانی، الگوی مفهومی بهره‌وری مالمکوئیست را که ترکیبی از چند متغیر کارایی نیروی کار، بهره‌وری فنی یا فناوری را به کار بردند. برخی دیگر نظیر بومین لئو و دیگران (۲۰۱۸)، بیسبروک (۲۰۰۳)، تهرائیل (۲۰۱۶)، باردواج و دیگران (۲۰۱۸) و ساپنیل و دیگران (۲۰۱۴) با روش مهندسی نظیر کایزن و متغیر پنج اس با رویکرد رقابتی، به بهره‌وری نیروی کار در

صنعت خودرو توجه نشان دادند. گرچه به شیوه‌های مختلف می‌توان به دسته‌بندی و طبقه‌بندی تحقیقات پیشین پرداخت. اما آنچه را که در میان تحقیقات پیشین خارجی در زمینه صنعت خودرو و طبقه‌بندی آن قابل توجه است. توجه ویژه به بهره‌وری نیروی کار از منظر جامعه‌شناسی اقتصادی است.

مرتبط‌ترین یافته‌های پژوهش درباره بهره‌وری نیروی کار، به نقش سیاست‌های اقتصادی مقررات‌زدایی اقتصاددانان بر افزایش بهره‌وری اقتصادی تأکید دارند. گرچه در بین انواع بهره‌وری اقتصادی، سیاست‌های اقتصادی مقررات‌زدایی به افزایش بهره‌وری نیروی کار کمک می‌کند؛ اما در نهایت به افزایش بحران‌های مالی و اقتصادی در سطح وسیع‌تر جامعه و ناامنی اقتصادی جامعه منجر می‌شود. به‌طورکلی عمده تحقیقات داخلی و خارجی به رابطه امنیت اقتصادی و بهره‌وری نیروی کار اشاره نکرده و جست‌وجوگریده پیرامون ناامنی اقتصادی بحث کردند. در این تحقیق علاوه بر اینکه امنیت اقتصادی و ناامنی اقتصادی تبیین و تشریح می‌شود، عوامل جامعه‌شناختی اقتصادی ناامنی و بحران‌های اقتصادی به‌ویژه تناقضات ساختاری نظام اقتصادی به لحاظ علمی مورد بحث و بررسی قرار می‌گیرد و راهکار جامعه‌شناختی اقتصادی را در حوزه نقش صنعت خودرو و در تعامل هم‌افزا با دولت برای افزایش بهره‌وری ارائه می‌گردد.

۲. مبانی نظری پژوهش

اندیشه اقتصادی آدام اسمیت، درهایی برای اقتصاددانان لیبرال (منطق بازار رقابت آزاد) و مکتب لیبرالیسم و اقتصاددانان نئوکلاسیک امروزی باز کرده است. تمرکز آدام اسمیت بر بهره‌وری نیروی کار و سرمایه بود و معتقد بود که راز ثروت ملت‌ها، در بهره‌وری نیروی کار و انباشت سرمایه است و زمانی چرخه اقتصادی بازار به جریان افتد که ثبات اقتصاد بازار و امنیت اقتصادی بر جامعه حکم‌فرما باشد. تعبیر «دست‌های نامرئی» آدام اسمیت^۱ (۱۷۷۶)، پدر علم اقتصاد را می‌توان به‌طور ساده، اشاره به نیروهایی دانست که عرضه و تقاضا را در بازار

1. Smith, Adam



به تعادل رسانده و تنظیم می‌شود. او معتقد بود «سامانه مبتنی بر بازار سرمایه‌داری رقابتی» منافع همه طرف‌ها را تأمین می‌کند (قدیری اصل، ۱۳۸۶: ۱۵-۱۷). اقتصاددانان متأخر معتقدند که فعلاً دست‌های نامرئی تنظیم‌کننده اقتصاد جامعه و بازار توسط دولت‌ها اداره می‌شود. اقتصاددانان متأخر (نئوکلاسیک‌ها و نئولیبرال‌ها) به تأسی از رویکرد لیبرالیستی اسمیت، نظیر استانکو^۱ (۲۰۱۰)، تیموجین^۲ (۲۰۰۹)، گو و لافرنس^۳ (۲۰۰۸)، و کلیسون^۴ (۲۰۰۴) معتقدند که افزایش بهره‌وری نیروی کار به واسطه آزادسازی بازارها و رقابت‌پذیری بیشتر به کمک سیاست‌های مقررات‌زدایی دولت شدنی است.

آلن آبوت یانگ^۵ (۱۸۷۶-۱۹۲۹)، معتقد بود که «افزایش بهره‌وری نیروی کار نیز چندان ناشی از افزایش «مهارت» و «صرفه‌جویی در وقت» - که اسمیت بر آن‌ها تأکید داشت - نیست، بلکه بیش‌تر از افزایش کاربرد ماشین‌آلات سرچشمه می‌گیرد (یانگ، ۱۹۲۸: ۵۲۷-۵۴۲). آرتور لوئیس (۱۹۱۵-۱۹۹۱) در مقاله‌ای با عنوان: «توسعه اقتصادی در شرایط عرضه نامحدود نیروی کار» به اشتهار رسید که در سال ۱۹۵۴ در مکتب منچستر منتشر شد. نظریه او علل نابرابری را در دو نظام اقتصادی - اجتماعی باز و بسته که منجر به افزایش بهره‌وری سرمایه در نظام اقتصادی باز و عرضه نامحدود نیروی کار ارزان در نظام اقتصادی بسته، تعریف و تبیین می‌کند (لوئیس، ۱۹۷۸: ۳۴۹). در مدل لوئیس، اقتصاد بر فرایند انتقال نیروی کار و رشد اشتغال در جامعه صنعتی (مدرن)، تمرکز می‌کند که ناشی از گسترش و رشد تولید در آن است (بشیری و شهرآبادی، ۱۳۸۸: ۸۰). لوئیس (۱۹۵۴) در مقاله معروف خود از این الگو برای تبیین نارسایی نظریه کینزی و نئوکلاسیک به‌کار می‌گیرد و معتقد است که برای افزایش بهره‌وری اقتصادی در جوامع سنتی یا با اقتصاد بسته، به دلیل عرضه نامحدود نیروی کار و یا مازاد نیروی کار در شرایط تورمی، دولت باید به حمایت صنایع و حتی کمک‌معیشت یا

1. Stankov
2. Tymoigne
3. Gu, and Lafrance
4. Kellison
5. Allyn Abbott Young

دستمزد نیروی کار بپردازد تا بتواند سود و بهره‌وری نیروی کار افزایش تا زمینه برای بهره‌وری اقتصاد کل جامعه فراهم شود.

شولنس (۱۹۸۰) معتقد است که بهره‌وری نیروی کار و بهره‌وری سرمایه هم‌زمان می‌توان در چهارچوب آزادسازی بازارها، افزایش پیدا کنند و این دو بهره‌وری لزوماً در تضاد با یکدیگر نیستند؛ اما تضاد دیدگاه‌های اقتصاددانان متأخر نظیر مک‌لود و ناکاواچارا (۲۰۰۷)، گو و لافرنس (۲۰۰۸) و (استانکو، ۲۰۱۰: ۶) در خصوص وضعیت بهره‌وری نیروی کار و سرمایه در شرایط اقتصادی باثبات و بحران و ناامنی اقتصادی، متفاوت است و مقررات‌زدایی به‌طور قهری موجب افزایش بهره‌وری نمی‌شود، بلکه در شرایط اقتصادی متفاوت، جامعه واکنش‌های متفاوتی را از خود نشان می‌دهد.

گو و لافرنس (۲۰۰۸) معتقدند سیاست‌های اقتصادی مقررات‌زدایی و افزایش رقابت‌پذیری تحت نظارت کانادا در رشد بهره‌وری نیروی کار نسبت به بهره‌وری اقتصادی کل عوامل تولید طی سری زمانی ۱۹۷۷-۲۰۰۳ در صنایع خدماتی و زیرساختی نسبت به ایالات متحده افزایش بیشتری داشته است (گو و لافرنس، ۲۰۰۸: ۲۳). مک‌لود و ناکاواچارا^۱ (۲۰۰۷) درباره مقررات کار بر بهره‌وری نیروی کار معتقدند که این اثر بی‌نتیجه است؛ زیرا مقررات سخت‌گیرانه کار منجر به کاهش جابجایی نیروی کار می‌شود. اما آچاریا، بقای واجی و سوبرامانیان^۲ (۲۰۰۹) این فرضیه را که قوانین سخت‌گیرانه‌تر، اخراج از کار و نوآوری را در داخل شرکت‌ها تشویق و حمایت می‌شوند، معتقدند مقررات کار، به‌طور بالقوه بهره‌وری نیروی کار را ارتقا می‌دهد (استانکو، ۲۰۱۰: ۶). روبری و پیاسنا (۲۰۱۷) معتقدند که تنظیم مقررات دولت در افزایش بهره‌وری اقتصادی در سطح کلان و خرد اقتصاد جامعه، مؤثر است و از طریق آموزش و سرمایه‌گذاری، به بهره‌وری اقتصادی بازار کار و اشتغال کمک خواهد کرد و برای حمایت اجتماعی مفید خواهد بود.

رائول پربیش بنیان‌گذار مکتب ساختارگرایی به تبیینی از تورم ساختاری اقتصاد آرژانتین دست یازید که در آن از کاربرد نظریه ایستای مزیت نسبی به‌منزله تبیین واقعی رشد اقتصادی

1. MacLeod and Nakavachara

2. Acharya, Baghai-Wadji, and Subramanian



سریع آرژانتین به مدت شش دهه، پذیرفته بود. با آغاز بحران بزرگ اقتصادی ۱۹۲۹، آرژانتین دچار وضعیت ناامنی اقتصادی شد. برای پریش، مشکل صنعتی شدن کشورهای پیرامونی، جذب پایین نیروی کار مازاد بود. بنابراین برخی کارگران، جذب بخش‌های با بهره‌وری بالا و برخی دیگر در بخش‌های با بهره‌وری پایین بودند؛ این مسئله موجب توزیع ناعادلانه درآمدها در میان کارگران شده است. به عبارتی، «اقتصادهای پیرامونی»^۱ با «ناهمگونی ساختاری»^۲ مواجه شده بودند و این مسئله موجب بی‌ثباتی اقتصاد کلان در این کشورها نظیر آمریکای لاتین شده بود (اوکامپو، ۲۰۰۱: ۲۵).

از نظر آلتوسر، دولت از طریق قوانین و حقوق، روابط تولیدی و نیروی کار را در روابط ساختاری نظام سرمایه‌داری بازتولید می‌کند (بونامانو، ۲۰۱۴: ۱۶). «مداخله دولت، تناقضات جدیدی را در درون سامانه به وجود می‌آورد. این تناقضات در اصل ناشی از مداخله دولت در پرداخت هزینه‌های فزاینده بازتولید نیروی کار است؛ درحالی‌که نتیجه هزینه نیروی کار توسط دولت برای سرمایه‌دار سود ایجاد می‌شود. نتیجه این کار، بروز بحران مالی در دولت است» (کاستلز، ۱۹۷۷: ۲۲۹).

کاستلز (۱۹۷۷: ۱۶۹) ناامنی اقتصادی را نتیجه تناقض بین بهره‌وری عوامل تولید (بازتولید نیروی کار و انباشت سرمایه) می‌داند و این تناقض ساختاری، زمینه را برای بحران مالی دولت و در نهایت ناامنی اجتماعی ایجاد می‌کند.

از نظر کلاوس اوفه «دولت سرمایه‌داری از طریق معیارهایش، کارآمد و اثربخش نمی‌شود، بلکه با توسعه جهانی‌سازی شکل کالایی، به این مهم دست می‌یابد» (اوفه، ۱۹۸۴: ۱۳۶). اوکانر معتقد است: «برای افزایش بهره‌وری نیروی کار در صنعت، باید ورودی‌ها را افزایش داد. ورودی‌های فیزیکی نظیر، آزادراه‌ها، نوسازی، توسعه بنادر و افزایش هزینه حمل‌ونقل موجب افزایش بهره‌وری نیروی کار می‌شود (اوکانر، ۲۰۰۱: ۱۰۶).

میلر (۱۹۸۶) برای اثبات نظریه اوکانر در خصوص بحران مالی دولت، سهم بهره‌برداری مالیاتی دولت ایالات متحده از نیروی کار و سرمایه را از سال ۱۹۵۲-۱۹۸۰ مورد آزمون قرار

داده است. ایشان نظریه بحران مالی اوکانر را به خاطر هزینه‌کرد دولت برای سرمایه اجتماعی مولد و غیرمولد به چالش می‌کشاند و معتقد است که دولت رفاه‌کنیزی، خود ایزاری برای بهره‌کشی نیروی کار به نفع سرمایه بوده است.

آنچه پس از جنگ جهانی دوم موجب تأمین امنیت اقتصادی و اجتماعی اکثر کشورهای صنعتی غرب شد، رژیم انباشت‌فوردیست بود. بنابراین کارگران و عمده مردم به دنبال «اشتغال‌زایی کامل» به عنوان قاعده سیاست اقتصادی ملی بوده و از ساخت یک کشور دولت رفاهی‌کنیزی حمایت می‌کردند. دستیابی به این اهداف، رژیم انباشت‌فوردیست را به موقعیت تعادل رساند. دستمزدهای بالاتر نیروی کار، امنیت شغلی را تثبیت و تضمین کرد (لیپتز، ۲۰۰۰: ۴-۵). لیپتز (۱۹۹۲) معتقد است که یکی از مؤلفه‌های اصلی بحران اقتصادی عصر فوردیسم سرمایه‌داری، کاهش بهره‌وری نیروی کار ناشی از الگوی فناوری تیلوریسم بود (لیپتز، ۱۹۹۲: ۱۲۹). افزایش بهره‌وری نیروی کار کارگران (یدی و فکری) برای تولید بیشتر در عصر تیلوریسم با مدیریت علمی فردریک تیلور (۱۹۱۱) با عنوان «حرکت و زمان» برای واحدهای مستقل «نیروی کار تخصصی» شکل گرفت (باربروک، ۲۰۰۹: ۹۳). اصول مدیریت علمی فردریک تیلور (۱۹۱۱) شیوه‌هایی را برای افزایش بهره‌وری نیروی کار و کارگران که شامل جداسازی طراحان فرایندهای تولید از مجریان آن فرایندها تشریح کرد. این مدیریت علمی شامل حرکت موقت کارگران، ساده‌سازی و استانداردسازی روندهای تولید بود (لیپتز، ۲۰۰۰: ۶). در فوردیسم، تقاضای اجتماعی دستمزدهای بالاتر به اندازه افزایش میزان بهره‌وری از طریق مذاکرات سه‌جانبه بین دولت، نیروی کار و بازار تجارت صورت می‌گرفت. ادامه این روند به شکاف بین افزایش بهره‌وری و کاهش دستمزد منجر شد. بنابراین برای تحریک تقاضای اجتماعی، کارت‌های اعتباری به مصرف‌کنندگان ورشکسته به عنوان خدمات مالی ارزان ارائه شد (لیپتز، ۲۰۱۳: ۱۲۹).

نظریه‌پردازان علم اقتصاد نظیر آدام اسمیت، مارکس، یانگ، کالدور، هیرشمن، لویس و اقتصاددانان متأخر در رابطه بین امنیت اقتصادی ملی و بهره‌وری اقتصادی معتقدند که:

۱. مهم‌ترین نوع بهره‌وری‌ها، بهره‌وری نیروی کار و بهره‌وری سرمایه است؛ ۲. ناامنی و



بحران اقتصادی جامعه ناشی از تضاد بین بهره‌وری نیروی کار و سرمایه است؛ ۳. تضاد و رابطه متناقض بین بهره‌وری نیروی کار و سرمایه نتیجه سیاست‌های مقررات‌زدایی به نفع بازار آزاد است. به‌طور کلی، نظریه‌پردازان اقتصادی و جامعه‌شناسان اقتصادی در خصوص رابطه بهره‌وری نیروی کار در صنایع و امنیت اقتصادی ملی به شرح زیر معتقدند: آدام اسمیت معتقد است که بهره‌وری نیروی کار تابعی از سه مؤلفه: ۱. تقسیم یا تخصصی شدن کار، ۲. گسترش و توسعه بازار و ۳. انباشت سرمایه است. یانگ (۱۹۲۸) نیز همانند اسمیت معتقد است که بهره‌وری نیروی کار تابعی است از: ۱. افزایش کاربرد ماشین‌آلات، ۲. دخالت سرمایه و ۳. توسعه بازار.

هیرشمن (۱۹۵۸) معتقد است، امنیت اقتصادی ملی تابعی از بهره‌وری اقتصادی است. بهره‌وری اقتصادی نیز تابعی از راهبرد رشد متوازن درون‌زای اقتصادی بازار (سه ترکیب‌دهنده‌های تواناساز تنظیم‌کننده بازار شامل: ۱. نیروی کار ماهر، ۲. سرمایه‌گذاری و ۳. کارآفرینی و نوآوری) است. لویس (۱۹۵۴/۱۹۷۸) معتقد است که ناامنی اقتصادی (تورم) تابعی است از تضاد یا رابطه معکوس بین بهره‌وری نیروی کار و سرمایه. همچنین اقتصاددانان متأخر نظیر: شرم (۲۰۰۹)، تیموجین (۲۰۰۹)، استانکو (۲۰۱۰)، شنگ و دیگران (۲۰۱۶)، میان (۲۰۱۷)، روبری و پیاسنا (۲۰۱۷)، یاه و دیگران (۲۰۱۹)، بوتویل و دیگران (۲۰۱۹) معتقدند که بهره‌وری اقتصادی تابعی است از افزایش مقررات‌زدایی به نفع اقتصاد بازار آزاد. نتایج دیدگاه‌های اقتصاددانان درباره امنیت اقتصادی و افزایش بهره‌وری به کمک مقررات‌زدایی و با رویکرد نئولیبرالیسم در جوامع توسعه‌یافته بیشتر کاربرد دارد، درحالی‌که مقررات‌زدایی در جوامع کمتر توسعه‌یافته، به ناامنی و بحران‌های اقتصادی گسترده‌تر دامن می‌زند.

برخی از نظریه‌پردازان مکتب ساختارگرایی نظیر پُربیش معتقدند که بهره‌وری پایین نیروی کار تابعی است از ناهمگونی ساختاری در اقتصادهای صنعتی پیرامونی. بدین‌صورت که رابطه ناامنی اقتصادی جامعه و کاهش بهره‌وری نیروی کار نتیجه تناقضات ساختاری و اختلال توزیع درآمد و ثروت در نظام سرمایه‌داری سطح جهانی است. این تناقضات در

جوامع کمتر توسعه یافته عمیق تر است. از منظر نظریه پردازان مکتب مارکسیسم ساختارگرایانه نظیر لویی آلتوسر (۱۹۶۹)، کلاوس اوفه (۱۹۸۴)، جیمز اوکانر (۱۹۷۳)، کاستلز (۱۹۸۰) و سوندرز (۱۳۹۴)، اشاره به رابطه ناامنی اقتصادی جامعه و کاهش بهره‌وری نیروی کار صنایع در نتیجه ناکارآمدی دولت در حل تناقضات ساختاری نظام سرمایه‌داری است. به عنوان مثال: کاستلز معتقد است که ناامنی نظام اقتصادی تابعی است از ناکارآمدی و مداخله دولت برای حل تناقضات ساختاری (بازتولید نیروی کار و انباشت سرمایه) نظام سرمایه‌داری.

۳. روش تحقیق

روش تحقیق، کمی از نوع طولی (طرح پانل) است. طرح طولی کمی در تحقیق حاضر از نوع روندپژوهی یا سری زمانی داده‌های معتبر و یا تولید شده توسط مؤسسات پژوهشی معتبر مورد بهره‌برداری قرار می‌گیرد. روایی داده‌های اولیه تحقیق حاضر در ارتباط با متغیرهای تحقیق، یعنی «امنیت اقتصاد ملی» از طریق پیمایش جهانی مؤسسه هریتیج و فریزر مربوط به داده‌های «دسترسی به آزادی اقتصادی» ۱۹۸۰-۲۰۲۰ تولید شده است. همچنین برای متغیر وابسته، «بهره‌وری اقتصادی» نیز از داده‌های اولیه بهره‌وری نیروی کار طی سال‌های ۱۳۶۸-۱۳۹۹ و با رجوع به شرکت صنعتی ایران خودرو استخراج شده است. بنابراین در تحقیق حاضر از داده‌های ثانویه برای تجزیه و تحلیل اطلاعات و آزمون فرضیات تحقیق استفاده گردیده و دخل و تصرفی در داده‌ها توسط نگارندگان انجام نشده است.

امنیت اقتصاد ملی در یک تعریف کلی از منظر مؤسسه فریزر با رویکرد لیبرالیسم، به دسترسی آزاد همگان به خدمات و کالاهای اقتصادی و جامعه بازار، اشاره دارد. امنیت اقتصادی دارای پنج متغیر به نام‌های: ۱. حجم و اندازه دولت؛ ۲. ساختار قانونی و امنیت حقوق مالکیت؛ ۳. دسترسی به نقدینگی سالم؛ ۴. آزادی تجارت خارجی و ۵. تنظیم مقررات مالی، بازار کار و تجارت، است (گارانتی و لاوسن، ۲۰۱۰: ۸۳).

بهره‌وری نیروی کار: برای اندازه‌گیری بهره‌وری نیروی کار در سطح یک فعالیت اقتصادی از نسبت شاخص ارزش افزوده (یا شاخص ارزش ستانده) به شاخص تعداد شاغلان استفاده



می‌شود (سازمان ملی بهره‌وری ایران، ۱۳۹۷: ۱۰؛ بانک مرکزی ج.ا.ایران، ۱۳۹۷: ۹). این شاخص نشان می‌دهد هر شاغل در یک دوره چه میزان ارزش افزوده ایجاد کرده است. فرمول: (تعداد شاغلین / ارزش افزوده = بهره‌وری نیروی کار) (بانک مرکزی ج.ا.ایران، ۱۳۹۷: ۹). طبق تعریف فوق برای محاسبه بهره‌وری نیروی کار گروه صنعتی ایران‌خودرو، از نسبت تعداد تولید خودرو (به‌عنوان شاخص عینی ارزش ستانده) به نیروی کار شاغل (تعداد شاغلان) معرف تولید سرانه هر واحد نیروی کار، محاسبه شده است. میزان بهره‌وری نیروی کار که از نسبت تعداد تولید به تعداد کارکنان ایران‌خودرو از سال ۱۳۶۸ تا ۱۳۹۹، بر اساس داده‌های خام هر ساله این شرکت محاسبه شده است.

در روش تجزیه و تحلیل داده‌ها متناسب با سطح سنجش متغیرهای تحقیق برای روش کمی از نوع سری زمانی (طرح پانل) استفاده شد و برای آزمون فرضیات از روش رگرسیون خطی و تحلیل واریانس به شکل زیر اجرا شد.

جدول ۱: روش تحلیل داده‌های پانل (مربوط به سری زمانی)

روش تحلیل	متغیر مستقل	متغیر وابسته
رگرسیون، تحلیل رشته زمانی، مدل معادلات ساختاری	فاصله‌ای (امنیت اقتصادی جامعه)	فاصله‌ای (بهره‌وری نیروی کار)
تحلیل واریانس، رگرسیون با متغیر ظاهری	اسمی چندگانه (امنیت اقتصادی در دولت‌های هاشمی، خاتمی، احمدی‌نژاد، روحانی)	فاصله‌ای (بهره‌وری نیروی کار)

منبع: (دواس، ۱۳۹۶: ۲۰۷ با اقتباس از منارد، ۱۹۹۱)

۴. نتایج یافته‌ها

در نتایج یافته‌ها، متغیر امنیت اقتصاد ملی به‌عنوان متغیر مستقل و بهره‌وری نیروی کار به‌عنوان متغیر وابسته بر اساس داده‌های سری زمانی معتبر مؤسسه هریتیج- فریزر در سال‌های ۱۹۸۸ تا ۲۰۲۰ و گروه صنعتی ایران‌خودرو طی سال‌های ۱۳۶۸-۱۳۹۹ به شرح زیر تبیین می‌شود.

امنیت اقتصاد ملی: امنیت اقتصادی دارای پنج متغیر به نام‌های: ۱. حجم و اندازه دولت؛ ۲. ساختار قانونی و امنیت حقوق مالکیت؛ ۳. دسترسی به نقدینگی سالم؛ ۴. آزادی تجارت خارجی و ۵. تنظیم مقررات مالی، بازار کار و تجارت، است.

متغیر حجم و اندازه دولت: متغیر حجم و اندازه دولت از ۵/۰۷ در دولت هاشمی رفسنجانی شروع شده و به روند صعودی ۶/۱۳ در دولت حسن روحانی رسیده است.

متغیر ساختار قانونی امنیت حقوق مالکیت: این متغیر در دولت هاشمی رفسنجانی از درجه ۳/۹۲ شروع و پس از نوساناتی به عدد ۴/۱۲ در دولت حسن روحانی رسیده است.

متغیر دسترسی به نقدینگی سالم: این متغیر در دولت هاشمی رفسنجانی از درجه ۸/۹۴ شروع و پس از کاهش مکرر به عدد ۷/۸۸ در دولت حسن روحانی رسیده است.

متغیر آزادی تجارت خارجی: این متغیر در دولت هاشمی رفسنجانی از درجه ۲/۲۴ شروع و پس از فراز در دولت خاتمی به عدد ۶/۰۲ و به عدد ۴/۹۸ در سال‌های ۹۲-۹۹ رسیده است.

متغیر تنظیم قوانین مالی، بازار کار و تجارت: این متغیر در سال‌های ۶۸-۷۵ از درجه ۳/۹۳ شروع و پس از فراز و نشیب به عدد ۴/۹۸ در سال‌های ۹۲-۹۹ رسیده است.

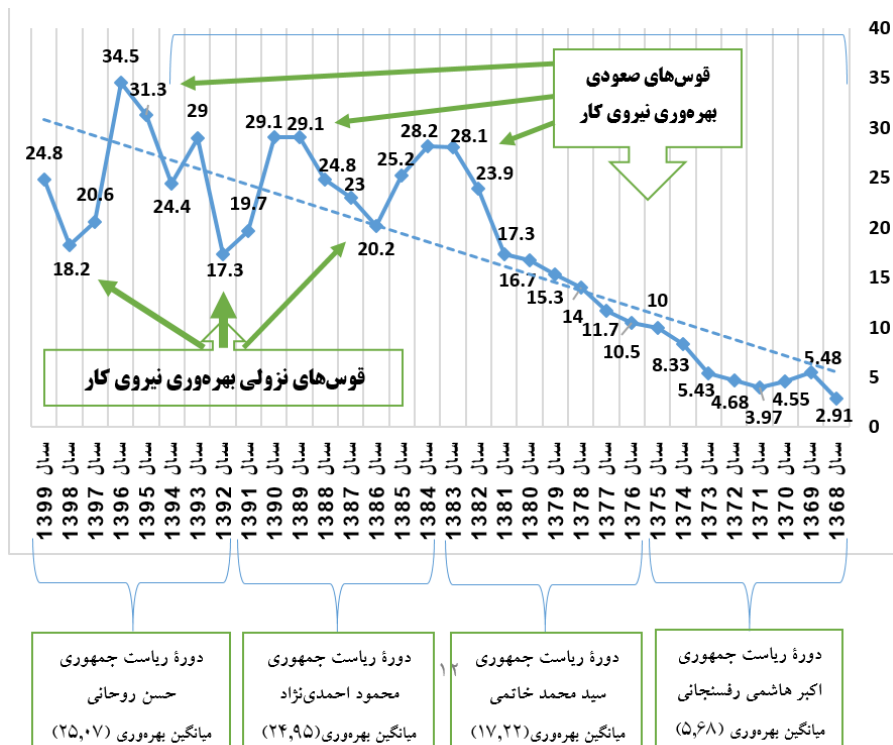
جدول ۲: تأمین امنیت اقتصاد ملی در دولت‌های جمهوری اسلامی ایران طی سال‌های (۶۸-۹۹)

میانگین مؤلفه‌های امنیت اقتصادی	سال‌های ۷۵-۶۸	سال‌های ۸۳-۷۶	سال‌های ۹۱-۸۴	سال‌های ۹۹-۹۲	میانگین مؤلفه‌های تأمین امنیت اقتصادی
حجم و اندازه دولت	۵/۰۷	۶/۰۸	۶/۱۵	۶/۱۳	۵/۸۶
ساختار قانونی و امنیت حقوق مالکیت	۳/۹۲	۴/۲۸	۴/۱۵	۴/۱۳	۴/۱۲
دسترسی به نقدینگی سالم	۸/۹۴	۷/۸۸	۷/۷۶	۶/۹۵	۷/۸۸
آزادی تجارت خارجی	۲/۲۴	۶/۰۲	۵/۱۳	۳/۷۸	۴/۲۹



میانگین مؤلفه‌های امنیت اقتصادی	سال‌های ۹۹-۹۲	سال‌های ۹۱-۸۴	سال‌های ۸۳-۷۶	سال‌های ۷۵-۶۸	مؤلفه‌های تأمین امنیت اقتصادی
۴/۹۸	۵/۳	۵/۲۲	۵/۴۸	۳/۹۳	تنظیم مقررات مالی، بازار کار و تجارت
۵/۴۳	۵/۲۶	۵/۶۸	۵/۹۵	۴/۸۲	میانگین کل امنیت اقتصادی

به‌طور کلی میانگین بهره‌وری نیروی کار ایران خودرو در دوره ریاست جمهوری هشت‌ساله هاشمی (۱۳۶۸-۱۳۷۵) به ازای هرسال ۵/۶۸ درصد و در دوره ریاست جمهوری هشت‌ساله خاتمی (۱۳۷۶-۱۳۸۳) به ازای هرسال ۱۷/۲۲ درصد رشد داشته است؛ اما این روند در دوره ریاست جمهوری هشت‌ساله احمدی‌نژاد (۱۳۸۴-۱۳۹۱) به ازای هرسال ۲۴/۹۵ درصد و در دوره ریاست جمهوری هشت‌ساله روحانی (۱۳۹۲-۱۳۹۹) به ازای هرسال ۲۵/۰۷ درصد رشد صعودی داشته است. به عبارت دیگر، تحلیل روند بهره‌وری نیروی کار در ایران خودرو طی سال‌های ۱۳۶۸-۱۳۹۹ حاکی از رشد بهره‌وری پایدار است.



نمودار ۲: روند طولی بهره‌وری نیروی کار گروه صنعتی ایران‌خودرو

در طول دولت‌های چهار ریاست جمهوری

در چرخه اقتصادی بهره‌وری نیروی کار ایران‌خودرو طی دوره‌های ریاست جمهوری هاشمی و خاتمی (۱۳۶۸-۱۳۸۳) با «قوس صعودی» و دوره‌های ریاست جمهوری احمدی‌نژاد و روحانی (۱۳۸۴-۱۳۹۹) با «قوس نزولی» مواجهیم. قوس‌های صعودی بهره‌وری نیروی کار ایران‌خودرو در سال‌های ۱۳۸۳، ۱۳۹۰ و ۱۳۹۶ که مربوط به سال‌های امنیت و ثبات اقتصادی جامعه ایران بوده، حاکی از آن است که بهره‌وری نیروی کار تابع شرایط امن اقتصادی است. همچنین قوس‌های نزولی بهره‌وری نیروی کار ایران‌خودرو با فاصله هر شش سال در سال‌های ۱۳۸۶، ۱۳۹۲ و ۱۳۹۸ که مربوط به سال‌های ناامنی و بی‌ثباتی اقتصادی جامعه ایجاد شده، حاکی از آن است که افت بهره‌وری نیروی کار تابع



شرایط ناامنی اقتصادی جامعه است. بنابراین قوس نزولی و صعودی بهره‌وری نیروی کار به شکل (۷) و (۸) بیانگر این است که بهره‌وری نیروی کار گروه صنعتی ایران‌خودرو تابع شرایط ناامنی و امنیت اقتصادی ملی است.

۴-۱. آزمون فرضیات

فرضیه ۱: بین میزان امنیت اقتصادی ملی و بهره‌وری نیروی کار گروه صنعتی ایران‌خودرو طی سال‌های (۱۳۶۸-۱۳۹۹)، رابطه آماری معنی‌دار دارد. با استفاده از آزمون همبستگی پیرسون، با اطمینان ۹۹ درصد نشان می‌دهد که بین امنیت اقتصادی ملی و بهره‌وری نیروی کار گروه صنعتی ایران‌خودرو به میزان ۷۲ درصد بین امنیت اقتصادی ملی به‌عنوان متغیر مستقل و بهره‌وری نیروی کار به‌عنوان متغیر وابسته، دارای شدت همبستگی قوی برقرار است.

جدول ۳: رابطه امنیت اقتصادی ملی و بهره‌وری نیروی کار گروه صنعتی ایران‌خودرو

متغیر مستقل	متغیر وابسته	نوع آزمون	تعداد نمونه	میزان همبستگی	نوع رابطه	شدت همبستگی	سطح معنی‌داری
امنیت اقتصادی ملی	بهره‌وری نیروی کار	همبستگی پیرسون	۳۲	۰/۷۲	معنادار و مثبت	بسیار خوب	۰/۰۰۴

فرضیه ۲: میزان بهره‌وری نیروی کار گروه صنعتی ایران‌خودرو در بین دولت‌های چهار ریاست جمهوری اسلامی (۱۳۶۸-۱۳۹۹)، تفاوت آماری معنادار دارد. در جدول زیر، با استفاده از تحلیل واریانس یک‌طرفه (آزمون آن‌وا) برای مقایسه بهره‌وری نیروی کار گروه صنعتی ایران‌خودرو در بین دولت‌های چهار ریاست جمهوری اسلامی، نشان می‌دهد که میانگین بهره‌وری نیروی کار گروه صنعتی ایران‌خودرو در بین دولت‌های چهار ریاست جمهوری اسلامی (۱۳۶۸-۱۳۹۹)، با اطمینان ۹۹ درصد، تفاوت آماری معنادار دارد.

جدول ۴: تفاوت معناداری میزان بهره‌وری نیروی کار گروه صنعتی ایران خودرو در بین دولت‌های ریاست جمهوری ج.ا. ایران (۶۸-۹۹)

تفاوت گروه‌ها	مجموع مربعات	درجه آزادی	میانگین مربعات	مقدار F	سطح معناداری
بین گروه‌ها	۲۰۰۳,۴۷۸	۳	۱۲۷,۲۲۸		
درون گروه‌ها	۶۶۴,۵۱۴	۲۸	۳۱,۲۵۴	۲۸/۱۴	۰/۰۰۰
جمع	۲۶۶۷,۹۹۱	۳۱			

در جدول زیر، با استفاده از تحلیل واریانس یک‌طرفه (آزمون دانکن) برای مقایسه بهره‌وری نیروی کار گروه صنعتی ایران خودرو در بین دولت‌های چهار ریاست جمهوری اسلامی، با اطمینان ۹۹ درصد نشان می‌دهد که میانگین بهره‌وری نیروی کار گروه صنعتی ایران خودرو در بین دولت‌های روحانی و احمدی‌نژاد و خاتمی بیشتر از دوران ریاست جمهوری هاشمی بوده است؛ به عبارت دیگر بهره‌وری نیروی کار در روند زمانی پس از دوران هاشمی، رشد پایدار داشته است.

جدول ۵: تفاوت معنی‌داری بهره‌وری نیروی کار گروه صنعتی ایران خودرو در چهار دوره ریاست جمهوری ج.ا. ایران (با استفاده از تحلیل واریانس یک‌طرفه: آزمون دانکن)

مقایسه چهار دولت‌ها	فراوانی	تفاوت معنی‌داری میانگین‌ها با اطمینان ۹۵ درصد	مقدار F	سطح معنی‌داری
دولت اکبرهاشمی رفسنجانی	۸ سال	۵/۶۸	۲۸/۱۴	۰/۰۰۰
دولت سید محمد خاتمی	۸ سال	۱۷/۲۲		
دولت محمود احمدی‌نژاد	۸ سال	۲۴/۹۵		
دولت حسن روحانی	۸ سال	۲۵/۰۷		

در جدول زیر، مقایسه بهره‌وری نیروی کار گروه صنعتی ایران خودرو در میان دولت‌های هشت‌ساله جمهوری اسلامی با استفاده از آزمون پُست‌هوک (از سری آزمون‌های تحلیل واریانس یک‌طرفه)، با اطمینان ۹۹ درصد نشان می‌دهد که میانگین بهره‌وری نیروی کار گروه صنعتی ایران خودرو در دولت هاشمی کمتر از دوران روحانی به مقدار (۱۹/۱۳۹-) و کمتر



از دوران احمدی نژاد به مقدار (۱۹/۲۷-) و کمتر از دوران خاتمی به مقدار (۱۱/۵۴-) بوده است. همچنین با اطمینان ۹۹ درصد نشان می‌دهد میانگین بهره‌وری نیروی کار در دوران خاتمی به مقدار (۷/۷۲-) کمتر از دوران احمدی نژاد و به مقدار (۷/۸۴-) کمتر از دوران روحانی بوده و این تفاوت‌ها معنادار است. گفتنی است که میزان بهره‌وری نیروی کار گروه صنعتی ایران خودرو بین دوران روحانی و احمدی نژاد تفاوت معناداری وجود نداشت.

جدول ۶: مقایسه تفاوت معناداری میانگین بهره‌وری نیروی کار ایران خودرو

در بین دولت‌های ریاست جمهوری

سطح معنی‌داری	فاصله اطمینان ۹۵٪		تفاوت میانگین‌ها	مقایسه تفاوت معناداری میانگین بهره‌وری نیروی کار ایران خودرو در بین دولت‌های ریاست جمهوری	
	حد بالا	حد پایین			
.۰۰۰	-۶.۵۵۸۰	-۱۶.۵۳۷۱	-۱۱.۵۴۷۵۵*	دولت سید محمد خاتمی	دولت اکبر هاشمی رفسنجانی
.۰۰۰	-۱۴.۲۸۰۳	-۲۴.۲۵۹۳	-۱۹.۲۶۹۸۲*	دولت محمود احمدی نژاد	
.۰۰۰	-۱۴.۳۹۹۴	-۲۴.۳۷۸۵	-۱۹.۳۸۸۹۶*	دولت حسن روحانی	
.۰۰۰	۱۶.۵۳۷۱	۶.۵۵۸۰	۱۱.۵۴۷۵۵*	دولت اکبر هاشمی رفسنجانی	دولت سید محمد خاتمی
.۰۰۴	-۲.۷۳۲۷	-۱۲.۷۱۱۸	-۷.۷۲۲۲۶*	دولت محمود احمدی نژاد	
.۰۰۳	-۲.۸۵۱۹	-۱۲.۸۳۰۹	-۷.۸۴۱۴۱*	دولت حسن روحانی	
.۰۰۰	۲۴.۲۵۹۳	۱۴.۲۸۰۳	۱۹.۲۶۹۸۲*	دولت اکبر هاشمی رفسنجانی	دولت محمود احمدی نژاد
.۰۰۴	۱۲.۷۱۱۸	۲.۷۳۲۷	۷.۷۲۲۲۶*	دولت سید محمد خاتمی	
.۹۶۱	۴.۸۷۰۴	-۵.۱۰۸۷	-۱۱۹۱۵	دولت حسن روحانی	
.۰۰۰	۲۴.۳۷۸۵	۱۴.۳۹۹۴	۱۹.۳۸۸۹۶*	دولت اکبر هاشمی رفسنجانی	دولت حسن روحانی
.۰۰۳	۱۲.۸۳۰۹	۲.۸۵۱۹	۷.۸۴۱۴۱*	دولت سید محمد خاتمی	
.۹۶۱	۵.۱۰۸۷	-۴.۸۷۰۴	.۱۱۹۱۵	دولت محمود احمدی نژاد	

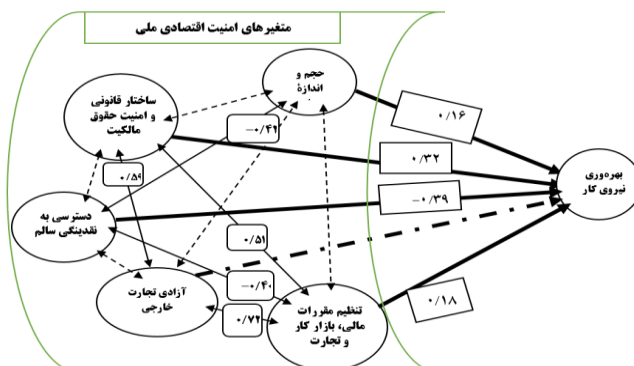
فرضیه ۳: تولید مؤلفه‌های امنیت اقتصاد ملی توسط دولت‌های جمهوری اسلامی (۱۳۶۸ تا ۱۳۹۹)، بر روند بهره‌وری نیروی کار گروه صنعتی ایران خودرو مؤثر بوده است. با استفاده از رگرسیون خطی با تکنیک گام‌به‌گام و در گام دوم، نشان می‌دهد که به ازای هر واحد تولید امنیت اقتصادی توسط دولت‌های جمهوری اسلامی، به میزان ۷۲ درصد و در حد بسیار

خوب بر بهره‌وری نیروی کار گروه صنعتی ایران خودرو اثر مثبت دارد. همچنین مدل امنیت اقتصادی به میزان ۵۲ درصد بر افزایش بهره‌وری نیروی کار گروه صنعتی ایران خودرو ضریب تعیین‌کننده بوده است.

جدول ۷: تحلیل مسیر مؤلفه‌های امنیت اقتصادی دولت‌ها مؤثر در بهره‌وری نیروی کار گروه صنعتی ایران خودرو

سطح معناداری	مقدار F	ضریب تعیین	مقدار اثرگذاری	ضرایب بتا	مؤلفه‌های امنیت اقتصاد ملی مؤثر در بهره‌وری نیروی کار
۰/۰۰۴	۵/۵۱	۰/۵۲	۰/۷۲	۰/۱۶	حجم و اندازه دولت
				۰/۳۲	ساختار قانونی و امنیت حقوق مالکیت
				- ۰/۳۹	دسترسی به نقدینگی سالم
				۰/۱۸	تنظیم مقررات مالی، بازار کار و تجارت

نتایج یافته‌ها نشان می‌دهد که از میان پنج مؤلفه امنیت اقتصادی، عامل دسترسی به نقدینگی سالم به میزان ۳۹ درصد اثر منفی، ساختار قانونی و امنیت حقوق مالکیت به میزان ۳۲ درصد اثر مثبت، تنظیم مقررات مالی، بازار کار و تجارت به میزان ۱۸ درصد اثر مثبت و حجم و اندازه دولت به میزان ۱۶ درصد اثر مثبت بر بهره‌وری نیروی کار داشته است؛ اما عامل آزادی تجاری و سرمایه‌گذاری خارجی اثری بر بهره‌وری نیروی کار نداشته است.



نمودار ۳: تحلیل مسیر اثر مؤلفه‌های امنیت اقتصاد ملی بر بهره‌وری نیروی کار

۵. نتیجه‌گیری و پیشنهاد

به‌طور خلاصه نتایج یافته‌ها نشان داده که داده‌های سری زمانی رشد بهره‌وری نیروی کار شرکت صنعتی ایران خودرو به‌عنوان متغیر وابسته تحقیق تابعی از میزان رشد و افول امنیت اقتصاد ملی کشور طی سال‌های ۶۸-۹۹ است. سری زمانی مدیریت بهره‌وری نیروی کار گروه صنعتی ایران خودرو طی ۳۲ سال بین دولت‌ها و چهار دوره هشت‌ساله ریاست جمهوری اسلامی ایران شامل اکبر هاشمی رفسنجانی (۶۸-۷۵)، محمد خاتمی (۷۶-۸۳)، محمود احمدی‌نژاد (۸۴-۹۱)، و حسن روحانی (۹۲-۹۹) مورد مقایسه قرار گرفته است.

پس از جنگ در دوره اول گروه صنعتی ایران خودرو مقارن با دوره ریاست جمهوری هاشمی رفسنجانی، نوسانات بهره‌وری نیروی کار گروه صنعتی ایران خودرو تحت تأثیر سبک مدیریت و ناامنی اقتصاد ملی قرار گرفت. تغییرات مدیران انتسابی، همراه با تحریم‌های اقتصادی، جنگ و بلاتکلیفی صنایع خودرو قرار گرفت. تغییر خطوط تولید و فضای ملتهب به همراه کاهش تولید از مشخصات این دوره است. به‌ویژه در دوره‌های پس از سال ۱۳۷۳ با اجرای قانون خودرو برای اولین بار به‌صورت قانونی، بهره‌وری نیروی کار شرکت ایران خودرو از سال ۱۳۷۴ تا پایان دوران ریاست جمهوری خاتمی در سال ۱۳۸۳ در شرایط امنیت و ثبات اقتصاد ملی از نمودار رشد قوس صعودی به خود گرفته است. طی سال‌های ۱۳۶۸-۱۳۷۲، برنامه اول توسعه اقتصادی دوران سازندگی آقای هاشمی طی ۶۸-۷۲، در ایجاد امنیت اقتصاد ملی و بالطبع در افزایش بهره‌وری اقتصادی گروه صنعتی ایران خودرو کارگر شد. طی سال‌های ۱۳۷۳-۱۳۷۵، با اجرای سیاست اقتصادی جهاد سازندگی در سال‌های ۷۳-۷۵ رشد صعودی از تعداد ۴۳۱۸۷ نفر تا ۹۷۸۹۳، یکی مهم‌ترین عامل اصلی افزایش بهره‌وری نیروی کار در این دوره بوده است.

در دوره آقای خاتمی (۱۳۷۶-۱۳۸۳) روند رشد بهره‌وری نیروی کار (از ۱۰/۵ تا ۲۸/۲) ناشی از خروج پیکان از خط تولید در دوره آقای خاتمی و جایگزین آن با خودروی ملی به نام سمند، تبیین‌کننده افزایش بهره‌وری نیروی کار بوده است. اوج بهره‌وری نیروی کار در دوره خاتمی نتیجه «تکامل تعاملی هم‌زمان» چهار عامل؛ ۱. جذب ۱۰۰ درصدی (۱۳۷۹ تا

۱۳۸۳) نیروی کار تازه‌نفس و تحصیل‌کرده و دانشگاهی و آشنا به رایانه و علم روز صنعت، ۲. نقش رباتیک و رایانه‌ها در افزایش سرعت و دقت کار تولید سامانه صنعت خودرو (انجام کار رایانه‌ای به جای محاسبات دستی)، ۳. افزایش تولید و ۴. افزایش آکورد و پاداش مالی (افزایش ۸۰ درصدی مازاد بر حقوق ماهیانه)، موج انگیزه، رضایت کاری، احساس امنیت شغلی و تعهد سازمانی را در بین کارگران و کارکنان افزایش داد. این عوامل با مدل افزایش بهره‌وری نیروی کار با نام هی‌گروپ (مدل بهره‌وری نیروی انسانی) که بر دو محور کلی افزایش مهارت و انگیزش تأکید دارد، مبنای مدل افزایش بهره‌وری نیروی کار برای مدیران منابع انسانی گروه صنعتی ایران‌خودرو از سال ۱۳۹۵ به بعد شد.

نتایج یافته‌های سری زمانی نشان داد که بهره‌وری نیروی کار گروه صنعتی ایران‌خودرو در دوره آقای روحانی در سال ۱۳۹۲ از عدد ۱۷/۳ شروع و به عدد ۳۴/۵ در سال ۱۳۹۶ اوج افزایش بهره‌وری نیروی کار این شرکت طی سه دهه اخیر منجر شده است. عامل افزایش بهره‌وری نیروی کار در دوره آقای روحانی (۱۳۹۳-۱۳۹۷)، اقدامات گروه صنعتی ایران‌خودرو در افزایش اثربخشی بهره‌وری نیروی کار است. این اقدامات اثربخشی شامل: ۱. انعطاف‌پذیری مشاغل تخصصی در زنجیره خط تولید؛ ۲. وجود کارگاه‌های آموزشی در کنار خط تولید برای کارگران؛ ۳. اجرای مدل‌های بهره‌وری نیروی کار نظیر هی‌گروپ، با هدف افزایش انگیزش نیروی کار و رضایت کاری، است؛ اما بهره‌وری نیروی کار در شرایط ناامنی اقتصادی جامعه یعنی از سال ۱۳۹۷-۱۳۹۸ به عدد ۲۰/۶ و ۱۸/۲ کاهش یافته است. البته ناامنی اقتصادی و افزایش نرخ تورم، موجب کاهش بهره‌وری نیروی کار گردیده است. روند خطی صعودی بهره‌وری نیروی کار از سال ۶۸ تا ۱۳۸۱ و شکل‌گیری نوسانات بهره‌وری نیروی کار گروه صنعتی ایران‌خودرو در دوره آقایان خاتمی، احمدی‌نژاد و روحانی بوده است.

بهره‌وری نیروی کار در شرایط امنیت اقتصادی ملی طی سال‌های (۸۱-۸۵)، (۸۷-۹۱)، (۹۳-۹۷) شکل گرفته و در این سه دوره بهره‌وری نیروی کار، شرایط ناامنی اقتصادی و تورمی در سال‌های ۱۳۸۶ و ۱۳۹۲ رخ داده است. وجوه تکرار کاهش بهره‌وری نیروی کار



گروه صنعتی ایران خودرو در شرایط ناامنی اقتصادی طی چهار دوره رئیس‌جمهوری، تبیین‌کننده ناامنی اقتصادی از نوع ساختاری است. نتایج فوق را می‌توان بر اساس تحلیل مکاتب جامعه‌شناسی تنظیم مقررات اقتصادی پارسی این‌گونه تبیین کرد که این نوع ناامنی اقتصادی ساختاری تابع ناکارآمدی سیاست‌های اقتصادی مقررات‌زدایی دولت‌ها با هدف افزایش توسعه اقتصادی به شکل نئولیبرالی بوده است.

تبیین علمی ناامنی اقتصاد ملی (بحران‌های اقتصادی و مالی) در کاهش بهره‌وری پایین نیروی کار در جامعه ایران در چهارچوب مکاتب نظری ساختارگرایان، مارکسیسم ساختاری، تنظیم مقررات اجتماعی از منظر اقتصاددانان و جامعه‌شناسان اقتصادی نظیر، کوندراتیو (۱۹۲۵)؛ پارسونز (۱۹۸۶)؛ کاستلز (۱۹۷۸)؛ آگلیتا (۱۹۷۹)؛ بویر (۱۹۹۰، ۱۹۹۱، ۲۰۰۰، ۲۰۰۲، ۲۰۰۷)؛ جسوپ (۱۹۹۰، ۱۹۹۵، ۱۹۹۶، ۲۰۰۶)؛ لپتزر (۱۹۸۷، ۱۹۸۸، ۱۹۹۲، ۱۹۹۸، ۲۰۱۳)؛ گرینین، کوروتایو و تاوچ (۲۰۱۶)؛ ریشه در تناقضات ذاتی نظام سرمایه‌داری دارد. «تناقضات ساختاری» نظام سرمایه‌داری آگلیتا (آگلیتا، ۱۹۷۹: ۳۲ و ۶۹)، «امواج بلند اقتصادی» کوندراتیو (کوروتایو و همکاران، ۲۰۱۰: ۳)، «ناهمگونی ساختاری» اقتصادهای پیرامونی راثول پریش (اوکامپو، ۲۰۰۱: ۲۵)، بیانگر اشکال متنوع ناامنی اقتصادی ساختاری جوامع سرمایه‌داری‌اند. به‌طور کلی این ناامنی اقتصادی مؤثر بر کاهش بهره‌وری نیروی کار در صنایع اقتصادی کشور ناشی از حمایت و هزینه‌های دولت در پرداخت نیروی کار در شرایط ناامنی اقتصادی ساختاری کشور از یک‌سو، همچنین اجرای ناقص اصل ۴۴ قانون اساسی در خصوصی‌سازی صنایع به‌ویژه گروه صنعتی ایران خودرو از سوی دیگر منجر به سیاست‌های متناقض دولت‌ها (۱۳۶۸-۱۳۹۹) زمینه را برای افزایش بحران مالی دولت و ناامنی اقتصاد ملی و کاهش بهره‌وری نیروی کار در برخی دوره‌ها طی سال‌های ۱۳۹۱ و ۱۳۹۲ و ۱۳۹۷-۱۳۹۹، تحت تأثیر شرایط بی‌ثباتی اقتصاد کل جامعه یعنی نرخ تورم بیش از ۳۰ درصد و پرداخت هزینه سربار نیروی کار ایجاد کرده است. همچنین نتایج یافته‌های کمی سری زمانی نشان داد که در شرایط امنیت اقتصادی کشور، شرایط مدیریتی شرکت ایران خودرو، عامل اصلی افزایش بهره‌وری نیروی کار در گروه صنعتی ایران خودرو بوده است. از آنجاکه بیش از ۹۰ درصد کارکنان گروه صنعتی ایران خودرو

را کارگران تشکیل می‌دهند. مدیریت بر روی کارگران از طریق توانمندسازی و آموزش شامل ایجاد مدرسه مهارت و مهارت افزایی برای کارگران در محیط کار، انعطاف‌پذیری مشاغل و الگوهای افزایش انگیزش کارکنان در آموزش مهارت و یادگیری کاری، موجب افزایش بهره‌وری نیروی کار و مقابله با کاهش بهره‌وری نیروی کار گروه صنعتی ایران‌خودرو به‌ویژه در شرایط بحران‌های اقتصاد ملی در سال‌های اخیر گردیده است. بنابراین یکی از روش راهبردهای عملیاتی افزایش بهره‌وری نیروی کار، مدیریت سازمانی از طریق توانمندسازی کارکنان در طول خدمت برای تمامی کارکنان و کارگران گروه صنعتی ایران‌خودرو است. استمرار در یادگیری سازمانی به افزایش کیفیت تولید و خدمات در گروه صنعتی ایران‌خودرو منجر خواهد شد که نتیجه آن جامعه‌پذیری مقررات سازمانی و اقتصادی در جامعه و سازمان‌های صنعتی به‌عنوان یک الگوی جامعه‌پذیری مقررات خوب خواهد بود.

۵-۱. پیشنهادهای مدیریت راهبردی

متناسب با نتایج یافته‌های پژوهش، برای ارتقای راهبردهای مدیریتی، «اجرای راهبردهای مدیریتی تعامل هم‌افزای بین دولت و مدیران گروه صنعتی» ضروری است. اجرای این راهبردها در ۱۴ محور به شرح زیر، دولت‌ها و مدیران گروه صنعتی را در توسعه هم‌زمان امنیت اقتصادی ملی و افزایش بهره‌وری نیروی کار متناسب با شرایط محیطی و زمانی توانمند خواهد ساخت. در محورهای چهارده‌گانه زیر باید سه اصل: ۱. اجرای کامل اصل ۴۴ قانون اساسی و خصوصی‌سازی کامل شرکت با هدف افزایش رقابت‌پذیری صنعت خودرو در کیفیت؛ ۲. انتصاب مدیران اکتسابی و شایسته به‌جای مدیران انتسابی و ۳. افزایش کیفیت تولید به‌جای کمیت با رویکرد فناوری سبز، مورد توجه قرار گیرد:

- ✓ نیازهای راهبردی: مهم‌ترین اهداف و برنامه‌های راهبردی گروه صنعتی ایران‌خودرو باید بر نیازهای اجتماعی و اقتصادی جامعه متمرکز شود. شناخت نیازهای راهبردی اقتصاد جامعه ایران و اولویت‌بندی این نیازهای راهبردی برای گروه صنعتی



ایران خودرو کمک خواهد کرد تا راهبردهای عملیاتی متناسب با افزایش بهره‌وری سرمایه و فناوری این صنعت گام بردارند.

✓ برنامه‌ریزی راهبردی: در برنامه‌ریزی راهبردی گروه صنعتی ایران خودرو ضروری است به مراحل مهم زیر توجه شود. ۱. تعیین و تدوین اهداف آینده سازمان؛ ۲. شناخت اهداف و راهبردهای موجود؛ ۳. تجزیه و تحلیل شرایط محیطی؛ ۴. تجزیه و تحلیل منابع و امکانات سازمان؛ ۵. تعیین تغییرات مورد لزوم در راهبردها؛ ۶. تصمیم‌گیری در مورد راهبرد مطلوب.

✓ واپایش راهبردی: برای برون‌رفت از کاهش بهره‌وری گروه صنعتی ایران خودرو در شرایط بحران و ناامنی اقتصادی، نظام واپایش و ارزیابی عملکرد سازمانی، نقش مهمی را در پرداختن به تعارض‌های ناشی از سود کوتاه‌مدت و لزوم سرمایه‌گذاری بلندمدت در طول زمان و فرصت‌های رشد را برای گروه صنعتی ایران خودرو ایفا می‌کند.

✓ تفکر و تصمیمات راهبردی: در تفکر و تصمیمات راهبردی مدیران، باید علاوه بر آینده نزدیک، به منافع آینده دور این صنعت نیز توجه بیشتری شود؛ یعنی تأمین نیازهای جامعه پُست‌فوردیسم از طریق صنعت خودرو با رویکرد تفکر راهبردی فناوری سبز و پاک در آینده دور این صنعت و جامعه اقتصادی ایران ضروری است.

✓ فناوری پاک: فناوری پاک و سبز در متغیرهایی که از نتایج یافته‌های پیمایش این پژوهش آمده است شامل؛ ۱. افزایش توجه و هزینه گروه صنعتی ایران خودرو در خصوص مسئولیت‌های اجتماعی؛ ۲. افزایش صرفه‌جویی و مصرف بهینه سوخت کارخانه‌های گروه صنعتی ایران خودرو نظیر بنزین، گازوئیل، برق و آب کشور؛ ۳. مشارکت و همکاری گروه صنعتی ایران خودرو با سازمان‌های دولتی و خصوصی در راستای ارتقای فناوری سبز متناسب با الگوهای زیست‌محیطی و ۴. توجه و پیشرفت پروژه‌های گروه صنعتی ایران خودرو در طراحی و ساخت خودروهای هیبریدی و برقی با کلاس و استانداردهای جهانی، است.

- ✓ اصلاحات ساختاری: سال‌های بحران و ناامنی اقتصادی ۱۳۹۷-۱۴۰۰ گرچه برای کاهش بهره‌وری سرمایه گروه صنعتی ایران‌خودرو اثرگذار بود و این صنعت را تا مرز ورشکستگی بُرد؛ اما فرصتی را برای ایجاد اصلاحات ساختاری متناسب با نیازهای اقتصادی-اجتماعی جامعه فراهم کرد. بنابراین ضروری است که گروه صنعتی ایران‌خودرو در شرایط بحران‌ها و ناامنی اقتصادی از فرصت اصلاحات ساختاری زیربنایی در مجموعه این گروه صنعتی، توجه اساسی شود.
- ✓ طهارت اقتصادی: یکی از شروط مشروعیت مدیران راهبردی باید طهارت اقتصادی و پاک‌دستی باشد. مقام معظم رهبری در بیانیه گام دوم انقلاب، برای توسعه اقتصادی کشور به نقش مدیران انقلابی در طهارت اقتصادی اشاره داشتند و طهارت اقتصادی را شرط مشروعیت مقامات جمهوری اسلامی می‌دانند. بنابراین یکی از ویژگی‌های دارای اولویت نظام ترفیعاتی مدیران در گروه صنعتی ایران‌خودرو باید طهارت اقتصادی باشد.
- ✓ مدیریت راهبردی: حل مسئله راهبردی کاهش بهره‌وری سرمایه گروه صنعتی ایران‌خودرو در تعیین مدیران اکتسابی است. مدیران اکتسابی علاوه بر شناخت دقیق محیط داخلی و پیرامونی سازمان، و نقاط ضعف و قوت سازمان، مطلوب‌ترین راهبردها را برای دستیابی به اهداف و ارزش‌های سازمان می‌یابند. بنابراین، مدیریت راهبردی سازمان در اصل تغییر راهبرد تعیین مدیران از انتصابی به اکتسابی نهفته است.
- ✓ هماهنگی راهبردی: مدیران گروه صنعتی ایران‌خودرو برای افزایش بهره‌وری اقتصادی، علاوه توسعه کارایی تخصصی در بین کارگران، باید تعامل و هماهنگی هم‌افزا و سازنده با نهادهای سرمایه‌گذاری و فناوری در داخل و خارج از کشور را نیز داشته باشند.
- ✓ سرمایه‌گذاری: سرمایه‌گذاری در توسعه فناوری سبز برای ایران‌خودرو و آینده این گروه صنعتی، افزایش بهره‌وری سرمایه را به همراه دارد.



- ✓ یادگیری سازمانی: استمرار در یادگیری سازمانی به افزایش کیفیت تولید و خدمات در گروه صنعتی ایران خودرو منجر خواهد شد که نتیجه آن جامعه‌پذیری مقررات سازمانی و اقتصادی در جامعه و سازمان‌های صنعتی به‌عنوان یک الگوی جامعه‌پذیری مقررات خوب خواهد بود.
- ✓ آینده‌پژوهی: از ویژگی‌های آینده‌پژوهی گروه صنعتی ایران خودرو، توسعه فناوری‌های سبز از طریق فرهنگ‌سازی و جامعه‌پذیری مقررات خوب در گروه صنعتی ایران خودرو است. جامعه‌پذیری مقررات اقتصادی در گروه صنعتی ایران خودرو موجب جلوگیری از کاهش بهره‌وری شدید این صنعت در شرایط بحران‌های اقتصادی خواهد بود و از ورشکستگی شرکت جلوگیری خواهد کرد.
- ✓ سناریوسازی: مدیران این گروه صنعتی برای برون‌رفت از ورشکستگی محتمل شرکت در آینده نزدیک، سناریوهای مختلف برای تعامل هم‌افزا و اثرگذار با نهادهای اقتصادی کشور با هدف افزایش بهره‌وری اقتصادی گروه صنعتی ایران خودرو داشته باشند.
- ✓ تدوین سند راهبردی فناوری سبز: سند راهبردی گروه صنعتی ایران خودرو با الگوی بومی فناوری زیست‌محیطی و سبز و در مسیر افزایش کیفی تولید خودروها، افزایش بهره‌وری نیروی کار و سرمایه اقتصادی گروه صنعتی ایران خودرو از نو تدوین شود.

فهرست منابع

- اداره پژوهش‌های سیاسی معاونت سیاسی صداوسیما ج.ا.ایران (۱۳۹۸). مصاحبه پژوهشی بررسی روند توسعه صنعت خودرو در کشور، چهل سالگی انقلاب، تهران: نشر معاونت سیاسی صداوسیما ج.ا.ایران.
- بامداد صوفی، جهانیار؛ قرائی، پور رضا (۱۳۸۹). *مدل ارزیابی سازمان ناب در شرکت‌های خودروساز ایرانی (مورد مطالعه شرکت‌های ایران خودرو، سایپا و پارس خودرو)*، فصلنامه مطالعات مدیریت صنعتی، سال هشتم، ش ۱۹.
- بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران (۱۳۹۷). بهره‌وری در اقتصاد ایران (۱۳۷۵-۱۳۹۵). تهیه و تنظیم: اداره حساب‌های اقتصادی.
- دواس، دیوید (۱۳۹۶). *طرح تحقیق در تحقیقات اجتماعی*، تهران: نشر آگه.
- رضوی، سید عبدالله؛ رزمی، محمد جواد؛ سلیمی فر، مصطفی؛ ناجی میدانی، علی اکبر (۱۳۹۲). *ارزیابی کارایی صنعت خودرو با استفاده از داده‌های تلفیقی*، مطالعات مدیریت صنعتی، مقاله ۵، دوره ۱۱، شماره ۲۸، صفحه ۹۹-۱۱۸.
- سازمان ملی بهره‌وری ایران (۱۳۹۷). گزارش شاخص‌های بهره‌وری کشور. تهران: نشر روابط عمومی سازمان ملی بهره‌وری ایران.
- سایت گُدال (۱۳۸۸-۱۳۹۹). سود و زیان در بازار فروش محصولات ایران خودرو، تهران: بورس اوراق بهادار.
- سلیمیان، عباس؛ خادم، فاضله (۱۳۸۲). *بررسی تأثیر واردات خودرو بر بهره‌وری (مطالعه موردی: شرکت ایران خودرو)*، تهران: پژوهشنامه اقتصادی (نشریه قدیمی و بدون شماره ثبت گردیده است).
- سوندرز، پیتر (۱۳۹۴). *نظریه اجتماعی و مسئله شهری*، تهران: تیسرا.
- قدیری اصل، باقر (۱۳۸۶). *سیر اندیشه اقتصادی*، تهران: موسسه انتشارات و چاپ دانشگاه تهران.
- گروه تحقیقات اقتصادی بانک خاورمیانه (۱۳۹۴). بررسی صنعت خودرو در ایران، برگرفته از: <https://www.middleeastbank.ir/uploads/autoindustry-94-10.pdf>



- گزارش پژوهشی معاونت اقتصادی ناجا (۱۳۹۹). بررسی کسری قطعه در صنعت ایران خودرو تا پایان تاریخ ۹۹/۰۳/۱۹، تهران: نشر معاونت اقتصادی فرماندهی انتظامی ج.ا.ایران.
- ماندل، رابرت (۱۳۷۹). *چهره متغیر امنیت ملی*، تهران: نشر پژوهشکده مطالعات راهبردی.
- هانت، دایانا (۱۳۹۵). *نظریه‌های اقتصادی توسعه، تحلیلی از پارادایم‌های رقیب*، ترجمه غلامرضا ارمکی، تهران: نشر نی.

References

- Abbasi Balochkhaneh; Faezeh Saeed Baesmat; Ali Doost Mohammadi; Zahra Hasan Pour Sodrejani; Azam Abas Abadi (2017). Prevalence of Musculoskeletal Disorders in Employees of Iran Khodro, *International Journal of Musculoskeletal Pain prevention*, Volume 2, Number 3, Summer, <https://www.researchgate.net/publication/337759490>.
- Acemoglu, D., Aghion, A., & Zilibotti, F. (2006). Distance to frontier, selection, and economic growth. *Journal of the European Economic Association*, 4(1), 37–74.
- Aghion, P., Alesina, A., & Trebbi, F. (2007). Democracy, technology and growth. *NBER Working Paper* No. 13180. Retrieved Sept. 10, 2008, from <http://www.nber.org/papers/w13180>.
- Aglietta, Michel. (1979). *A Theory of Capitalist Regulation: the US Experience*, London: New Left Books .
- Althusser, L. (1969). *Contradiction and Overdetermination*, in For Marx, pp. 87–128. Verso ISBN 1-84467-052-X.
- Azadi Reikandeh Hamid Hadi Hematian & Mina Rezasoltani (2006). *Identification and Analysis of Factors Affecting the Productivity of the Organization (Case study: Iran Khodro Company)* www.SID.ir.
- Azadi Reikandeh, Hamid, Hadi Hematian, Mina Rezasoltani (2007). *Identification and Analysis of Factors Affecting the Productivity of the Organization (Case study: Iran Khodro Company)*.
- Bazargan, Abolghasem Tahmoores, Hasangholipoor Yasoori, Mohsen Nazari, Manouchehr Manteghi (2016). *Expalaining the New Product Development Strategy Using an Open Innovative Approach in Iran Khodro*. <https://www.researchgate.net/publication/303548463>.
- Bernardi, Laura (2021). Qualitative longitudinal research in family sociology Chapter 7: *Handbook Chapter Sociology Social Policy and Education*. DOI: <https://doi.org/10.4337/9781788975544.00015>.
- Bhardwaj, Arvind; Jitendra Nagar; Rahul S Mor (2018). International Productivity gains through PDCA approach in an Auto Service Station Proceedings of the 2nd *IEOM European Conference on Industrial Engineering and Operations Management Paris France IEOM Society*.
- Boutueil, Virginie; Thomas Quillerier, and Anna Voskoboynikova (2019). Benefits and Pitfalls of Deregulating Taxi Markets: Can Contrasted Case Studies Help Inform the Debate? Transportation Research Record, National Academy of Sciences: Transportation Research Board, *journals. sagepub.com/home/trr*, DOI: 10.1177/0361198119847974.
- Bomin Liu, Dingjiang Chen, Wenji Zhou, Nabil Nasr, Tao Wang, Shanying Hu, Bing Zhu (2018). The Effect of Remanufacturing and Direct Reuse on Resource Productivity of China's Automotive Production Author names and affiliations. *Journal of Cleaner Production*, doi: 10.1016/j.jclepro.2018.05.119.
- Boroumandfar, Shahrokh, Azam Shrifzadeh Aghdam, Rahim Aabedi, Jaafar Sadegh Feizi (2021). Studying the Impact of Marketing Mix on the Customers' *Satisfaction*



- of Tabriz Iran Khodro Company Trends Journal of Sciences Research*, Volume 5, Issue 1,13-23, DOI: 10.31586/marketing.0501.02.
- Boyer, Robert (1987). **Technical change and the theory of "regulation"** *Cepremap Working Papers* (Couverture Orange) 8707, CEPREMAP. Retrieved: http://www.cepremap.fr/depot/couv_orange/co8707.pdf.
 - Jessop, Bob (2001). **Institutional Re (turns) and the Strategic Relational Approach**, <https://doi.org/10.1068/a32183>.
 - Boyer, Robert (1990). **the Regulation School: a Critical Introduction**, New York: Columbia University Press.
 - Boyer, Robert (1991). the Transformations of Modern Capitalism: By the Light of the "Regulation" Approach and Other Political Economic Theories, **Working Paper** No. 9134, CEPREMAP, Paris, November.
 - Boyer, Robert (2000). the Political in the Era of Globalization and Finance: Focus on Some Regulation School Research, **International Journal of Urban and Regional Research**, V. 24.2.
 - Boyer, Robert (2002). **"Introduction"**, in *Régulation Theory: The State of the Art*, Boyer, R. and Y. Saillard (Eds), London: Routledge, p. 1-10. DOI: 10.2753/RSH1061-198320013.
 - Boyer, Robert (2007). **Capitalism Strikes Back**. Why and What Consequences for Social Sciences?, *Revue de la régulation, Capitalisme, Institutions, Pouvoirs*, n°1, URL :
 - Boyer, Robert (2009). How new will the next regulatory regime be? Copenhagen, **ZDB-ID** 2099736-X. - Vol. 2009:29, ISBN: 978-87-7605-359-8, hdl:10419/44692.
 - Caldentey, Esteban Pérez and Matías Vernengo (2016). **Raúl Prebisch and economic dynamics: cyclical growth and centre-periphery interaction**, retrieved of: <https://www.cepal.org>.
 - Castells, Manuel (1977). **The Urban Question. A Marxist Approach (Alan Sheridan, translator)**. London, Edward Arnold (Original publication in French, 1972.)
 - Castells, Manuel (1978). **City, Class and Power**. London; New York, MacMillan; Martins Press.
 - Castells, Manuel (1980). **The Economic Crisis and American Society**. NJ Princeton UP.
 - Chen Yi, He Ying and Guang Xueling (2017). Development and Structure of the Automotive Industry in China Published by: Friedrich-Ebert-Stiftung Hiroshimastraße 2810785 Berlin. Global Policy and Development, **Friedrich Ebert Stiftung, ISBN: 978-3-95861-597-7**, www.fes.de/gewerkschaften.
 - Cody, John (2015). How labor manages productivity advances and crisis response: A comparative study of automotive manufacturing in Germany and the US Global Labour University Working Paper No. 32, **International Labour Organization (ILO)** Geneva.
 - Day, J.D. & Farid, M. (2019). Assessing performance of automobile industry using Malmquist productivity index with R, **South African Journal of Industrial Engineering**, Vol. 30, No. 2, <https://doi.org/10.7166/30-2-2014rhttps://hdl.handle.net/10520/EJC-189cdc1038>.

- Farnsworth, Kevin. And Irving Zoe. (2018). **Austerity: neoliberal dreams come true?** Critical Social Policy, 461–81. <https://doi.org/10.1177/0261018318762451>.
- Grinin, Leonid, Korotayev, Andrey, Tausch, Arno (2016). Economic Cycles, Crises, and the Global Periphery, **International Perspectives on Social Policy, Administration, and Practice**, Vorschaucover, ISBN 978-3-319-41262-7.
- Gu, Wulong and Amélie Lafrance (2008). **Productivity Growth in Canadian and U.S. Regulated Industries**, Micro-economic Analysis Division, Published by authority of the Minister responsible for Statistics Canada, Statistics Canada – Catalogue no. 15-206-X, no. 20.
- Helali, F. Motamedzadeh, M. and Shahnavaz, H. (2003). Proceedings of the XVth Triennial Congress of the International Ergonomics Association and the 7th Joint Conference of Ergonomics Society of Korea/Japan Ergonomics Society August 24-29, 2003, **Seoul, Korea. Ergonomics Society of Korea**, Vol. 7, p. 340-343.
- Hirschman, A. (1958). **the Strategy of Economic Development**. Yale University Press, New Haven, <https://journals.sagepub.com/doi/abs/10.1177/000271625932500118>.
- Ianioglo, A., & Polajeva, T. (2016). Origin and Definition of the Category of Economic Security of Enterprise. Business and Management.. Lithuania: VGTU Press. **9th International Scientific Conference “Business and Management 2016”**, <http://www.bm.vgtu.lt>, <http://dx.doi.org/10.3846/bm.2016.46>.
- Jacobs, A.J. (2016). Automotive FDI and Dependent Development: The Case of Slovakia's City-Regions in the Bratislava-Zilina Corridor, Department of Sociology 405A Brewster East Carolina University MS 567 Greenville, NC 27858 **USA Open Urban Studies and Demography Journal**, 2,1-19, www.benthamopen.com/OUSDJ/ DOI: 10.2174/2352631901602010001.
- Jessop, Bob,(2001). **Capitalism, the Regulation Approach, and Critical Realism**, published by the Department of Sociology, Lancaster University, Lancaster LA1 4YN, Retrieved: <http://www.comp.lancs.ac.uk/sociology/papers/Jessop-Capitalism-Regulation-Realism>.
- Jessop, Bob (1990). Regulation theories in retrospect and prospect, **Economy and Society**, vol. 19 no. 2, p. 153-216. DOI: 10.1080/03085149000000006.
- Jessop, Bob (1995). the Regulation Approach, Governance, and Post-Fordism: Alternative Perspectives on Economic and Political Change”? **Article in Economy and Society**, DOI: 10.1080/03085149500000013.
- Jessop, Bob. (1996). **Post-Fordism and the State**. In Comparative Welfare Systems, edited by Bent Greve, 165-184. Basingstoke: Macmillan.
- Kalra, Ashish; Faridabad India, Sachin Marwah, Faridabad India, Sandeep Srivastava (2016). Productivity Improvement in Assembly Line of Automobile Industry by Reducing Cycle time of Operations, **International Journal of Engineering Research & Technology (IJERT)**, Vol. 5 Issue 05, <http://www.ijert.org>.
- Bisebroeck, Johannes Van (2003). the Review of Economic Studies Limited Productivity Dynamics with Technology Choice: An Application to Automobile Assembly, **University of Toronto Review of Economic Studies**, 70, 167–198 0034-6527/03/00070167\$02.00.
- Kellison, Matt, (2004). **the Mckinsey Institute Productivity Studies: Lessons for Canada**, Centre for the Study of Living Standards. 2004-10.



- Korotayev, Andrey V., & Tsirel, Sergey V.(2010). A Spectral Analysis of World GDP Dynamics: Kondratieff Waves, Kuznets Swings, Juglar and Kitchin Cycles in Global Economic Development, and the 2008–2009 Economic Crisis. **Structure and Dynamics**. V.4. N.1. P.3-57.
- Lewis, W. Arthur (1954). **Economic Development with Unlimited Supplies of Labor**, the Manchester School.
- Lewis, W. Arthur (1978). Growth and fluctuations 1870-1913, London: George Allen and Unwin, **World Development, Elsevier**, vol. 7(3), pp. 333 & 349-350.
- Lipietz, A. (1992b). **the regulation approach and capitalist crisis: an alternative compromise for the 1990s**, In: Cities and Regions in the New Europe: the Global-Local Interplay and Spatial Development Strategies, pp. 309-334,
- Lipietz, Alain (2000). Regulation, Ecology, Ethics: The Red-Green Politics of Alain Lipietz, **Capitalism Nature Socialism a Journal of Socialist Ecology Capital Nature and Society**.
- Lipietz, Alain (2013). **Fears and hopes: The crisis of the liberal productivist model and its green alternative**, **Capital & Class**, <http://cnc.sagepub.com>, DOI: 10.1177/0309816812474878.
- Lipietz, Alain. (1992a). **Towards a New Economic Order: Post Fordism, Ecology and Democracy**. Polity Press, Cambridge.
- Lockwood, B. (2008). The New Palgrave Dictionary of Economics (2nd Ed.). London: Palgrave Macmillan. **ISBN** 978-1-349-95121-5.
- López, Calle, P. Rísquez Ramos, M. & Ruiz-Gálvez M. E. (2020). Analysis of the effects of the modular design model of car production on working conditions: **Economics and Sociology**, 13(1), 90-101. doi:10.14254/2071-789X.2020/13-1/6.
- MacLeod, W.B., & Nakavachara, V. (2007). Can wrongful discharge law enhance employment? **The Economic Journal**, Vol. 117, F218–F278.
- Miller, John, A. (1986). the Fiscal Crisis of the State Reconsidered: Two Views of the State and the Accumulation of Capital in the Postwar Economy, **Review of Radical Political Economics**, Vol. 18 (1&2): 236- 260.
- Mishra, Rishabh (2015). Productivity improvement in Automobile industry by using method study Ujjain Engineering College Ujjain, **International Journal of Scientific Engineering and Applied Science (IJSEAS)** Volume 1, Issue-4, www.ijseas.com
- Swapnil T. Firake et al (2014). **Productivity Improvement of Automotive Industry Using Lean Manufacturing**, Volume 02 Issue 05 June, Department of Mechanical Engineering WCE, Sangli; Maharashtra INDIA.
- Myant, Martin and Agnieszka Piasna (2017). **Introduction Myths of employment deregulation: how it neither creates jobs nor reduces labour market segmentation**, Publisher: ETUI, Brussels.
- Neary, J. Katikireddi S. V. McQuaid R. W. Macdonald E. B. and Thomson H. (2020). Using candidacy theory to explore unemployed over-50s perceptions of suitability of a welfare to work programme: a longitudinal qualitative study, **Social Policy and Administration**. Doi: 10.1111/spol.12644.
- Neil Bailly, Martin, Diana Farrell, Ezra Greenberg, Jan-Dirk Henrich, Naoko Jinjo, Maya Jolles, Jaana Remes (2005). **Increasing Global Competition and Labor Productivity**, Lessons from the US Automotive Industry McKinsey Global Institute.

- Connor James. (1973/ 2012). *The Fiscal Crisis of the State New York*: St. Martin's Press.
- O'Connor J (1997). *Natural Causes: Essays in Ecological Marxism*. NY: Guilford Press.
- Ocampo, José Antonio (2001). Raúl Prebisch and the development agenda at the dawn of the twenty-first century, *CEPAL review*, Volume 2001, Issue 75, DOI:10.18356/80eee999-en.
- O'Connor James R. (1973). *The Fiscal Crisis of the State*, St. Martin's Press, ISBN: 97803122933070312293305.
- O'Connor, James (2001). *Introduction to 2001 Edition of Fiscal Crisis of the State*, Capitalism Nature Socialism, 12:1, 99-114, <http://dx.doi.org/10.1080/104557501101244857>.
- Offe, Claus, (1975). *the theory of the capitalist state and the problem of policy formation*, in Leon lindberg (Ed), stress and contradiction in contemporary capitalism, pp. 125-144.
- Offe, Claus, (1984). *Theses on the theory of the state, in contradictions of the welfare state*, MIT Press, pp. 119-129, <https://doi.org/10.1177/026101838400401122>
- OICA Production Statistics (2020). *International Organization of Motor Vehicle Manufacturers OICA is the voice speaking on automotive issues in world forums 2020*, <http://www.oica.net/category/production-statistics/2019-statistics>.
- Özlem, Yaylacı (2009). an empirical anaysis of efficiency and productivity change in the global automotive industry: a Malmquist productivity index approach, *A Master's Thesis (M.S.)* Department of Economics the Institute of Economics and Social Sciences of Bilkent University.
- Parsons, Talcott (1986) [1953]. The Integration of Economic and Sociological Theory. The Marshall Lectures. *Research Reports from the Department of Sociology*, Uppsala University 4: 1-69.
- Parsons, Talcott (1986). *Social Science: A Basic National Resource*. In Samuel Z. Klausner & Victor M. Lidz (eds.) the Nationalization of the Social Sciences. Philadelphia: University of Pennsylvania Press.
- Pavlínek, Petr (2015). the impact of the 2008-2009 crisis on the automotive industry: Global trends and firm-level effects in Central Europe, *European Urban and Regional Studies Reprints and permission*: eur.sagepub.com, DOI: 10.1177/0969776412460534.
- Ramos Aranda, Norma Yadira & Francisco Javier Güemez Ricalde, Agustín Vilchis Vidal (2015). Factors Affecting the Productivity of Area Workshop on a Honda Dealership in Quintana Roo Mexico: Empirical Analysis, *European Journal of Contemporary Economics and Management*, May 2015 Edition Vol.2 No.1, Doi: 10.19044/elv.v2no1a2 URL:<http://dx.doi.org/10.19044/elv.v2no1a2>.
- Rubery, Jill and Agnieszka Piasna (2017). *Labour market segmentation and deregulation of employment protection in the EU*, Myths of employment deregulation: how it neither creates jobs nor reduces labour market segmentation, Publisher: ETUI, Brussels.
- Seyedhosseini, Seyed Mohammad; & Alireza Soloukdar (2011). Modeling for World Class Manufacturing at Iran Khodro Company, *A Dynamic Systems Approach*



- American Journal of Scientific Research*, ISSN 1450-223X Issue 26, pp.48-58, <http://www.eurojournals.com/ajsr.htm>.
- Sheng, Chang Peng, Chu-Shiu Li & Chwen-Chi Liu (2016). Deregulation, Pricing Strategies, and Claim Behavior in the Taiwan Automobile Insurance Market, *Emerging Markets Finance and Trade*, 52:4, 869-885, DOI: 10.1080/1540496X.2015.1117869.
 - Sherman, Matthew (2009). *A Short History of Financial Deregulation in the United States*, Center for Economic and Policy Research, Connecticut Avenue, NW, Washington, D.C., www.cepr.net.
 - Kondratiev, N. D. (1925). *The Major Economic Cycles (in Russian)*. Moscow. Translated and published as The Long Wave Cycle by Richardson & Snyder, New York.
 - Stankov, Petar (2010). Deregulation, Economic Growth and Growth Acceleration, Charles University, Center for Economic Research and Graduate Education, *Academy of Sciences of the Czech Republic Economics Institute*
 - Tabrizimehr Elahe Hassan Heydari Nahid Kermani, Mehdi Rostami (2013). Evaluation of mental health workers of Iran Khodro Co Elsevier Procedia - *Social and Behavioral Sciences* 84,1518 – 1522, www.sciencedirect.com.
 - Tharayil, Joseph (2016). Training for employee's productivity in automobile industry , *International Journal of Applied Research*; 2(8): pp. 725-30.
 - Traub-Merz, Rudolf (2017). *Automotive Industry in Russia between Growth and Decline Published by: Friedrich-Ebert-Stiftung*, Hiroshimastraße 2810785 Berlin. Global Policy and Development, Friedrich Ebert Stiftung, ISBN: 978-3-95861-597-7. www.fes.de/gewerkschaften.
 - Treanor Morag C. (2020). *Child Poverty: Aspiring to Survive Bristol*: Policy Press. DOI: 10.1332/policy press/9781447334668.001.0001.
 - Treanor Morag C. Ruth Patrick and Aniela Wenham (2021). *State of the Art Qualitative Longitudinal Research*, From Monochrome to Technicolour Published by Cambridge University Press. Doi: 10.1017/S1474746421000270.
 - Tymoigne, Éric (2009a). Securitization, Deregulation, Economic Stability, and Financial Crisis, Part II, Deregulation, the Financial Crisis, and Policy Implications.” *The Levy Economics Institute of Bard College California State University*, Fresno .
 - Wang, Chia-Nan & Hector Tibo (2019). *Malmquist Productivity Analysis of Top Global Automobile Manufacturers*, <https://www.researchgate.net>, DOI: 10.3390/math8040580.
 - Yao, Yi, Wei Zheng, Peng Shi, Yinglu Deng (2019). *Deregulation, competition and insurer switching: Evidence from liberalization reform in China's automobile insurance market*, Research Seed Fund of the School of Economics in Peking University.
 - Young, Allyn A. (1928). Increasing Returns and Economic Progress, *The Economic Journal*, Oxford University Press, Vol. 38, No. 152 (Dec., 1928), pp. 527-542. <https://www.jstor.org/stable/2224097>, <https://doi.org/10.2307/2224097>.

