




# Investigating The Governance of The Automobile Industry and Evaluating Its Effectiveness (With Emphasis on the Laws and Regulations in the Period 1368-1401)

 <https://doi.org/10.22034/bs.2024.2031824.2976>

**Fahimeh Bahrami Mehneh\***, Director of the Domestic Commerce Research Group of the Institute for Trade Studies and Research 

**Zorar Perme**, Vice President of Research of Institute for Trade Studies and Research 

Received: 10 June 2024

Revised: 4 Aug 2024

Accepted: 6 Aug 2024

## Regulation / Automobile Industry / Pricing

The automobile industry has always been the focus of various government policies due to its Extensive backward and forward linkages in economy. Undoubtedly, the quality of policy and the effectiveness of laws and regulations play a fundamental role in shaping the growth of this industry. Therefore, in this article, in the period of 1368-1401, the regulation in the automobile industry has been studied. The results show that more than 260 laws have been enacted in this industry. Among the most important of these laws, “car imports and its parts” had the highest share with 80 cases (about 31%). Pricing with 46 laws (18 percent) and “vehicle technical and environmental standards” with 41 laws (about 16 percent) are in the next ranks. On the other hand, the Council of Ministers has enacted the most legislation in the automotive industry with 109 laws (42 percent). The Ministry of Industry, Mining and Trade with 50 cases (19 percent) and the Competition Council with 40 cases (15 percent) are in the next ranks of legislative institutions in the automobile industry. The number of laws enacted in this period and especially since 2017 shows that the government has made great efforts to regulate the industry and the automobile market. In this way, more than 62% of the enacted laws belong to the period 1397-1401. But the high gap between the factory price and the market price, the incompatibility of the price with the quality, is one of the most important signs of ineffective regulation.

## Data Availability

The data used or generated in this research are presented in the text of the article.

## Conflicts of interest

The authors of this paper declared no conflict of interest regarding the authorship or publication of this article.


\* Corresponding Author: fahimeh\_bahrami@yahoo.com


 <https://doi.org/10.22034/bs.2024.2031824.2976>

مقاله پژوهشی

# بررسی حکمرانی صنعت خودرو و ارزیابی اثربخشی آن (با تاکید بر قوانین و مقررات در دوره ۱۴۰۲-۱۳۶۸)

دریافت: ۱۴۰۳/۰۳/۲۱ بازنگری: ۱۴۰۳/۰۵/۱۴ پذیرش: ۱۴۰۳/۰۵/۱۶

فهیمة بهرامی مهنه<sup>۱</sup> (نویسنده مسئول) 

زورار پرمه<sup>۲</sup> 

## چکیده

این حوزه بوده‌اند. از سوی دیگر نهادهای متولی مقررات‌گذاری صنعت خودرو، هیئت وزیران با ۱۰۹ مورد (۴۲ درصد)، وزارت صنعت، معدن و تجارت با ۵۰ مورد (۱۹ درصد)، شورای رقابت با ۴۰ مورد (۱۵ درصد) مهم‌ترین نهادهای تأثیرگذار در این زمینه هستند. تعدد مقررات وضع شده در فاصله سال‌های ۱۳۶۸ تا ۱۴۰۱ و به‌ویژه از سال ۱۳۹۷ به بعد در عین حال که گویای تلاش دولت برای تنظیم‌گری صنعت و بازار خودرو است، به طوری که از ۲۶۰ قانون و مقرر در این دوره بیش از ۶۲ درصد آنها به دوره ۱۳۹۷-۱۴۰۱ اختصاص دارد، ولی وجود شکاف شدید بین قیمت کارخانه و بازار، عدم تناسب قیمت با کیفیت، از مهم‌ترین نشانه‌های عدم کفایت مقررات‌گذاری از منظر تأثیرگذاری و بهبود وضعیت می‌باشد. به‌علاوه در زمان وضع تحریم‌ها و جهش‌های ناگهانی ارزی، بیشترین مقررگذاری در این صنعت مشاهده می‌شود.

صنعت خودرو به دلیل پیوندهای پسین و پیشین گسترده در اقتصاد کشور همواره مورد توجه سیاست‌گذاری‌های مختلف دولت بوده است. بی‌تردید، کیفیت سیاست‌گذاری و اثربخشی قوانین و مقررات نقشی اساسی در شکل‌دادن به مسیر رشد این صنعت دارد. علاوه بر این، اطمینان از اجرای دقیق قوانین و ارزیابی مستمر اثربخشی آن‌ها از جنبه‌های حیاتی این فرایند است. در همین راستا در این مقاله با بررسی بخشنامه‌های مختلف در بازه زمانی ۱۳۶۸-۱۴۰۱ به بررسی مقررات‌گذاری در صنعت خودروی کشور اقدام شده است. نتایج نشان می‌دهد از مجموع ۲۶۰ مورد از مهم‌ترین مقررات و مصوبات صنعت خودرو، «واردات خودرو و قطعات آن» با ۸۰ مورد (حدود ۳۱ درصد) بالاترین سهم و قیمت‌گذاری خودرو با ۴۶ مورد (۱۸ درصد)، «استانداردهای فنی و محیط زیستی خودرو» با ۴۱ مورد (حدود ۱۶ درصد) از اهم مقررات و مصوبات در

طبقه‌بندی JEL: K23

مقررات‌گذاری، تنظیم بازار، صنعت خودرو، قیمت‌گذاری دستوری، حمایت

## ۱. مقدمه: طرح مسأله

صنعت خودرو در کشورهای مختلف به‌عنوان یکی از صنایع پیش‌رو شناخته می‌شود که با صنایع متعددی رابطه پیشین و پسین گسترده‌ای دارد (جهانگرد، ۱۳۸۵، ص ۱۸۳). از این رو رونق این صنعت باعث رونق صنایع بزرگ و کوچک زیادی خواهد شد و از سوی دیگر رکود این صنعت نیز تبعات رکودی برای بسیاری از صنایع به همراه خواهد داشت. با وجود نقش پررنگ بخش خودرو در اقتصاد، موضوع مهم‌تر نحوه مدیریت و تامین الزامات مورد نیاز برای ایجاد، توسعه و پایداری صنعت مذکور می‌باشد. نگاهی به چارچوب کلیدی تاثیرگذار بر شکل‌گیری مسیر توسعه و کمیت و کیفیت رشد آن، تا حد زیادی الزامات و نیازمندی‌های تحقق اهداف رشد و توسعه صنعت را بیان می‌نماید. یکی از ابعاد کلیدی تاثیرگذار بر سطح رشد و توسعه صنعت خودرو موضوع سیاست‌های صنعتی و تجاری دولت می‌باشد. از جمله ارکان شکل‌دهنده و تکمیل‌کننده سیاست‌ها اعم از صنعتی و تجاری، وضع قوانین، مقررات، مصوبات و یا تنظیم دستورات عملی می‌باشد. از سوی دیگر تعداد نهادهای تصمیم‌گیر و نحوه ارتباط آنها در زنجیره تصمیم‌گیری و اجرای قوانین و مقررات از دیگر ابعاد کلیدی در رکن تنظیم‌گری محسوب می‌شود. بررسی‌ها نشان می‌دهد که در دهه‌های اخیر بحث تنظیم‌گری در اقتصاد و به‌ویژه بخش صنعت از مداخله‌های مستقیم دولت به سمت تنظیم‌گری‌های زیست محیطی حرکت نموده است؛ این در حالی است که به دلیل شرایط خاص اقتصاد ایران و مواجهه با تحریم‌های بین‌المللی بعد از پیروی انقلاب اسلامی، دامنه دخالت دولت در حوزه اقتصاد و صنعت بیشتر شده است و به‌ویژه در زمان افزایش تحریم‌ها مداخلات بازاری و تنظیم‌گری در تمام بخش‌ها افزایش خواهد یافت، اما امروزه این تجربه در سطح اقتصاد حاصل شده است که اصلاحات تنظیم‌گری، به عنوان نیروی محرکه بازار و صنعت عمل خواهد نمود. در این دیدگاه، تحولات بازار

به طور مستقیم با تضعیف مقررات‌گذاری در عمل باعث مقررات‌زدایی شده و با افزایش هزینه‌های تنظیم نسبت به مزایای آن، به طور غیرمستقیم موجب تحریک مقررات‌زدایی در سطح جهان شده است. بنابراین منطق غالب نیروهای بازار، همه دولت‌ها را به سمت مقررات‌زدایی وادار کرده است. مهم‌ترین دلایل اصلاح مقررات‌گذاری به شرح زیر هستند:

تغییرات بازار، مقررات‌گذاری را پرهزینه‌تر و کمتر سودمند کرده است. مکتب تنظیم «منافع عمومی» که در ایالات متحده در دهه ۱۹۵۰ و ۱۹۶۰ رایج بود، تأکید کرد که مقررات‌گذاری در مورد شکست‌های بازار مانند انحصار طبیعی، اطلاعات ناکافی یا عوامل خارجی در خدمت منافع عمومی است. با این حال، اخیراً اقتصاددانانی که مقررات‌گذاری را مطالعه می‌کنند تأکید می‌نمایند که شکست دولت می‌تواند حتی بدتر از شکست بازار باشد. آنها پیشنهاد می‌کنند که مقررات‌گذاری تنها زمانی قابل توجیه است که بتوان نشان داد شکست بازار وجود دارد و تنظیم‌گری بهترین روش برای اصلاح این شکست بازار است، در غیر اینصورت هزینه‌های مقررات‌گذاری بیشتر از منافع آن است. بر اساس چنین استانداردهایی، آنها قضاوت می‌کنند که اکثر مقررات‌گذاری ناکارآمد هستند.

جهانی شدن بازارها، کنترل رفتار صنعت را برای دولت‌های ملی دشوارتر کرده است. پیشرفت‌های تکنولوژیک باعث افزایش تحرک سرمایه، کالا، خدمات و حتی بنگاه‌ها شده و بازارهای جهانی را به جای بازارهای ملی ایجاد کرده است.

جهانی‌سازی پویایی رقابتی بین تنظیم‌کننده‌های ملی ایجاد کرده است که مقررات‌زدایی را تقویت می‌کند. در بازارهای جهانی، شرکت‌ها می‌توانند تجارت یا سرمایه خود را به کشوری با مطلوب‌ترین مقررات منتقل کنند. بنابراین مقامات ملی باید برای حفظ تجارت و سرمایه در داخل مرزهای خود رقابت کنند و مقررات‌زدایی به عنوان ابزاری قدرتمند در این رقابت جدید عمل می‌کند.

این درحالی است که به دلیل شرایط خاص اقتصاد کشور، دامنه تنظیم‌گری در کشور روند افزایشی داشته است، این وضعیت در مورد کالاهایی مانند خودرو که در برهه‌ای از زمان از کالاهای مصرفی بادوام به کالاهای سرمایه‌ای تبدیل می‌شوند، بسیار چشم‌گیر بوده است. سال‌ها است که تنظیم بازار در کشور نتوانسته کارکرد اصلی خود را ایفا کند و به لحاظ ساختاری و نهادی دچار نقصان‌های عمده‌ای بوده است؛ به نحوی که نه در سیاست‌گذاری و نه در اجرا نتوانسته به موفقیت قابل‌توجهی دست یابد. علاوه بر این بی‌ثباتی در متغیرهای کلان اقتصادی و جهش‌های ارزی در سال‌های اخیر نیز نتیجه سیاست‌های تنظیم بازاری را دستخوش تغییرات عمده‌ای کرده و مانع از تحقق اهداف تنظیم بازار در کشور شده است.

با این نگاه این مقاله به دنبال تبیین شرایط تنظیم‌گری در بازار خودرو است. در این راستا ضمن معرفی قوانین و مقررات مرتبط با صنعت در طیف گوناگونی از موضوعات و همچنین به معرفی نهادهای تنظیم‌کننده یا تصویب‌کننده قوانین، مقررات، مصوبات و دستورالعمل‌ها پرداخته است. ساختار تنظیم و ارائه مقاله به شرح ذیل است. در بخش اول چارچوب نظری تنظیم‌گری در اقتصاد ارائه خواهد شد. در بخش دوم سیر تحولات مقررات‌گذاری در صنعت خودرو با تأکید بر خودرو و قطعات و ملزومات در بازه زمانی ۱۳۶۷ تا ۱۴۰۱ مورد بررسی قرار خواهد گرفت و به نوعی شکاف بین گام‌های شکل‌گیری صنعت تا اقدام به سیاست‌گذاری و مقررات‌گذاری با روشن خواهد شد. از دیگر ویژگی‌های این بخش تبیین زنجیره‌ای از سیاست‌گذاری و مقررات‌گذاری در خصوص صنعت خودرو می‌باشد. در بخش سوم با عنایت به اهمیت مقررات‌گذاری قیمتی، سیر مداخلات قیمتی دولت با جزئیات بیشتر و با تأکید بر مختصات مقررات و نهاد متولی در صنعت خودرو تبیین می‌شود و همچنین علت ورود شورای رقابت به قیمت‌گذاری دستوری را مورد توجه قرار خواهد داد. در بخش چهارم ارزیابی تحقق

اهداف قیمت‌گذاری در صنعت خودرو بررسی خواهد شد. و در انتهای نیز جمع‌بندی و راه‌کارها ارائه می‌شود.

## ۲- چارچوب نظری تنظیم‌گری در اقتصاد

مداخله دولت در اقتصاد، سال‌ها است که در میان اقتصاددانان و مکاتب مختلف مورد مناقشه بوده است، باین وجود اکثر طیف‌های اقتصادی موضوع دخالت در اقتصاد را پذیرفته‌اند و در حال حاضر بیشترین اختلاف‌ها به نوع و میزان مداخله دولت در اقتصاد برمی‌گردد. محدودیت منابع و عدم تخصیص کارآمد آن به واسطه وقوع شکست‌های بازاری به مداخله دولت در اقتصاد منجر می‌شود.

نخستین بیان دقیق از نظریه‌ی تنظیم‌گری را استیگلر (Stigler)، برنده جایزه نوبل در سال ۱۹۷۱ در مقاله معروف خود با عنوان «نظریه تنظیم‌گری اقتصادی» ارائه داد که توانست نقطه عطفی در نظریه تنظیم‌گری به وجود آورد. ارزش این مقاله ناشی از رویکرد آن در پاسخ به این پرسش بود که چرا تنظیم‌گری انجام می‌شود؟ (عظیم‌زاده آرانی، ۱۳۹۵، ص ۲۲۴). استیگلر مجموعه فرض‌هایی را مطرح کرد و بر اساس آن‌ها پیش‌بینی کرد که چه صنایعی و به چه صورت باید تحت تنظیم‌گری قرار گیرند. نخستین فرض در تحلیل استیگلر این است که قدرت سرکوب، در راستای منافع خود به افزایش سود، دست می‌یابد. فرض بعدی این است که عوامل به‌طور منطقی کنش‌هایی را برمی‌گزینند که میزان سود را بیشتر نمایند. نتیجه این دو فرض این است که تنظیم‌گری در واکنش به تقاضای گروه‌های ذینفعی است که در پی بیشینه‌سازی درآمد خود هستند. یعنی گروه ذینفعی با توسل به مقررات و به دست دولت، ثروت را از سایر بخش‌های جامعه به سوی خود باز توزیع می‌نماید (هادی‌فر، ۱۳۸۹).

استیگلر خود به خوبی این نکته را شرح می‌دهد: فرض بر این است که نظام‌های سیاسی به صورت عقلانی طراحی

شده‌اند و به صورت عقلانی به کار گرفته می‌شوند یعنی ابزارهای مناسبی برای تحقق خواست‌های اعضای جامعه هستند (عظیم‌زاده آرانی، ۱۳۹۵، ص ۲۲۸).

پس از انتشار مقاله‌ی استیگلر (در سال ۱۹۷۱، سام پلتزمن (Platzman) در سال ۱۹۷۶ با انتشار مقاله‌ی با عنوان «به سوی یک نظریه عمومی‌تر از تنظیم‌گری» تحلیل استیگلر را صورت‌بندی کرد. صورت‌بندی ارائه‌شده توسط وی دارای سه عنصر بسیار مهم است. نخست آن‌که تنظیم‌گری باعث باز توزیع ثروت می‌شود. به نظر پلتزمن روش انتقال ثروت میان اعضاء جامعه، نقش اساسی در شکل‌دهی تنظیم‌گری دارد. دوم آن‌که، میل به حفظ قدرت و ماندن در آن، محرک اصلی رفتار قانون‌گذار است و در نتیجه قانون برای حداکثرسازی پشتوانه سیاسی طراحی می‌شود. سوم آن‌که گروه‌های ذینفع برای ارائه پشتیبانی سیاسی درازای برخوردار از مقررات دلخواه خود، با همدیگر رقابت می‌کنند.

تنظیم‌گری اقتصادی هم به مقررات‌گذاری مستقیم و هم به قاعده‌گذاری از طریق قیمت و ورود به صنایع یا بازارهای خاص اشاره دارد. برای متمایز کردن تنظیم‌گری اقتصادی از انواع دیگری از مداخلات دولت در بازارها، از جمله مقررات اجتماعی، رویه‌های زیست‌محیطی، بهداشتی و ایمنی، سیاست ضد انحصاری و سیاست‌های مالیاتی و تعرفه‌ای، رفتار قراردادی (conventional treatment) دنبال می‌شود (پاول و رز، ۱۹۸۹، ص ۱۴۴۹).

در زمینه اعمال سیاست‌های کنترلی در بازار چندین استدلال وجود دارند که مهم‌ترین آن‌ها نظریه‌های شکست بازاری یا برابری فرصت‌ها است. اگرچه مکانیسم بازار با کارایی و تخصیص بهینه منابع، موجب افزایش رفاه اقتصادی جامعه می‌گردد، ولی در پاره‌ای موارد نمی‌تواند منابع را به‌طور بهینه تخصیص دهد و در این شرایط اصطلاحاً بازار شکست می‌خورد. در چنین مواردی تنظیم بازار و سیاست‌های آن اهمیت می‌یابد. دخالت دولت در بازار به شکل‌های مختلفی صورت می‌گیرد. گاه به صورت

مستقیم و به‌عنوان یک بازیگر فعال به خلق بازار اقدام می‌کند. دومین نوع مداخله دولت در بازار از طریق وضع قوانین و مقررات است. گروه سوم از مداخلات دولت به حوزه استانداردها مربوط می‌شود و گستره آن از تعیین ساعات فعالیت تا توصیف محتوای یک کالای معین و از تعیین استانداردهای زیست‌محیطی تا قواعد مربوط به بسته‌بندی کالا، نمایش مارک‌ها و قیمت کالاها است. به موازات توسعه بازارها، انواع تنظیمات و مقررات نیز توسعه می‌یابند (بهرامی، ۱۳۹۷)

جایگاه دولت در اقتصاد طی دوره‌های مختلف تاریخ، با توجه به شرایط اقتصادی حاکم و اثربخشی دولت‌ها (میزان توفیق یا شکست دولت‌ها در مقایسه با بازار) شکل‌گرفته و البته هر یک موجب تشدید یا تحدید مداخلات اقتصادی دولت در دوران بعد از خود شده است تا آن‌که در نیمه دوم دهه ۱۹۹۰ به بعد، دیگر صحبت از ضرورت وجود یا فقدان دولت نبود، بلکه رابطه مکملی دولت و بازار در راستای تسریع رشد اقتصادی و نیل به سایر اهداف مطرح بود. از این دوره به بعد نقش دولت، توسعه‌گرایی و تسهیل‌گری تعریف شد. وجود رابطه تنگاتنگ فی‌مابین تنظیم مقررات و رقابت در اقتصاد امروز موجب شد تنظیم‌گری و رگولاتوری در راستای تأثیرگذاری بر رفتار بنگاه‌ها و بخش خصوصی جهت همسوسازی آن‌ها با اهداف رشد و توسعه اقتصادی به یکی از ابزارهای کلیدی مداخلاتی دولت در اقتصاد تبدیل شود.

نظریه دولت تنظیم‌گر به‌عنوان یکی از نخستین نظریاتی است که به چگونگی تحقق تنظیم‌گری توسط دولت می‌پردازد و دارای سه فرض محوری است، اول اینکه تنظیم‌گری مقوله‌ای ابزاری است، دوم اینکه دولت، محور اجرای تنظیم‌گری است و فرض سوم به محوریت قوانین حاکمیتی در اعمال تنظیم‌گری به‌عنوان اصلی‌ترین ابزار اشاره دارد.

### ۳- مروری بر مطالعات انجام شده

لو (Luo) و همکاران (۲۰۰۶)، در مطالعه‌ای با عنوان «تأثیر سیاست‌های دولت بر تکامل صنعتی» اثر این سیاست‌ها را بر صنعت خودرو چین بررسی نموده‌اند. این پژوهشگران معتقدند سیاست‌های صنعتی دولت تأثیر زیادی بر عملکرد صنعتی و مسیرهای توسعه دارد. صنعت خودروسازی چین در دو دهه گذشته با چند گزینه سیاستی مانند موانع تجاری، مقررات سرمایه‌گذاری مشترک، قانون محتوای محلی، محدودیت ورود صنعتی و... محافظت و تقویت شد؛ البته این صنعت همچنان متکی به خودروسازان بین‌المللی است. نتایج این پژوهش نشان می‌دهد که منطقه‌گرایی و بخشی‌نگری در سیستم دولتی چین منجر به چندپارگی شده است و «تسخیر نظارتی» بین دولت و شرکت‌های دولتی دلیل اصلی انحصار سرمایه‌گذاری‌های مشترک و عدم توسعه توانمندی فعال در سطح صنعت شده است. منحصر به فرد بودن مالکیت دولتی قوی در بازار در صنعت خودروسازی چین، شکست کاربرد نظریه صنعت نوپا را اثبات کرد. نتایج مطالعه وی نشان می‌دهد، که هر چند صنعت خودرو در چین جزو صنایع نوپا و تحت حمایت تلقی شده است اما اثربخشی حمایت‌ها تحت تأثیر محیط سیاسی و اقتصادی کشور می‌باشد.

بلک (Black) و همکاران (۲۰۲۰)، در مطالعه‌ای با عنوان اقتصاد سیاسی، سیاست توسعه صنعت خودرو در کشورهای در حال توسعه، به بررسی و مقایسه ابعاد، الزامات و چرخه توسعه صنعت خودرو در کشورهای ترکیه، هند، آفریقای جنوبی و مصر پرداخته‌اند. نتایج این تحقیق نشان می‌دهد که ساختار سیاست‌ها و مقررات مرتبط با ساختار خودرو می‌تواند مسیر توسعه صنعت را تحت تأثیر قرار دهد. همچنین یافته‌های محققین نشان می‌دهد که تحرک و توسعه صنعت خودرو در کشورهای مورد مطالعه تحت شرایط حمایت شدید و مرحله آزادسازی صنعت خودرو در هرکدام از کشورها نتایج نسبتاً متفاوتی را دربرداشته است.

این تفاوت‌ها علاوه بر متاثر بودن از ابزار اتخاذ شده متاثر از وجود یا نبود استراتژی بلندمدت برای صنعت مذکور و همچنین شرایط کلی اقتصاد نظیر اندازه بازار و قدرت خرید مردم نیز بوده است. به‌گونه‌ای که شیوه حمایت از صنعت خودرو در ترکیه و استراتژی تدوین شده برای صنعت مذکور سبب شد تا نه تنها محصولات صنعت از منظر کیفی مسیر رو به رشدی را طی نماید بلکه ساختار و تنوع بازیگران در بخش عرضه نیز تحولاتی را داشته باشد.

ووتکه (۲۰۲۱)، به بررسی شاخص‌های هشت‌گانه زنجیره ارزش جهانی صنعت خودرو در کشورهای در حال توسعه و ریشه وجود تفاوت در شاخص‌های مذکور پرداخت. شاخص‌های مورد بررسی ووتکه شامل مواردی نظیر صادرات قطعات خودرو، تولید خودرو، فروش خودروهای داخلی، صادرات خودرو، تراز تجاری قطعات و خودرو، ارزش افزوده خارجی در صادرات خودروهای داخلی (FVA)، ارزش افزوده داخلی در صادرات خودرو سایر کشورها (DVA) و تغییر نسبت DVA/FVA یعنی ارتقای زنجیره ارزش جهانی خودرو بین سال ۲۰۰۵ و ۲۰۱۵ بوده است. نتایج این تحقیق نشان می‌دهد در بین کشورهای مورد مطالعه مجموع (تجمیع) شاخص‌های هشت‌گانه برای کشور کره جنوبی بالاترین میزان را داشته است. مطالعه مذکور علت موفقیت کره جنوبی در این زمینه را صنعت کاملاً یکپارچه داخلی با تأکید بر حضور موفق در رقابت‌های جهانی معرفی نموده است.

کیلر و سندز (۲۰۱۰)، در مطالعه‌ای به بررسی نقش دولت فدرال در حمایت از نوآوری در بخش صنعت خودرو نمودند. نتایج تحقیق آنها نشان می‌دهد که سیاست‌گذاری‌ها و ابزارهایی که دولت برای تحریک تقاضای نوآوری در صنعت خودرو انجام داده از کفایت برخوردار نبوده و همچنین سیاست قیمت‌گذاری سوخت به‌گونه‌ای بوده است که صرفه اقتصادی ناشی از آن مانع از تمایل مصرف‌کنندگان به سمت تقاضا برای نوآوری‌هایی نظیر برقی شدن خودروها

می‌شود و سطح تقاضا برای خودروهای برقی پایین می‌باشد. از سوی دیگر هرچند که دولت فدرال به دنبال بهینه‌سازی سوخت می‌باشد اما حمایت‌های مالی آن برای برنامه‌های تحقیق و توسعه در این زمینه محدود بوده است. محققان پیشنهاد می‌نمایند چنانچه دولت به دنبال توسعه نوآوری در صنعت خودرو می‌باشد باید سیاست‌های طرف عرضه و تقاضای صنعت خودرو را به تعادل برساند.

مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی (۱۴۰۲)، در پژوهش خود تحت عنوان «بررسی مسئله قیمت‌گذاری خودرو در ایران» به این نکته اشاره می‌دارد که پس از جهش ارزی سال ۱۳۹۱ و افزایش شدید قیمت خودروها، شورای رقابت وفق ماده (۵۸) قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل (۴۴) قانون اساسی، تدوین دستورالعمل نحوه قیمت‌گذاری خودروها را برعهده گرفت و از همان ابتدا مناقشات میان خودروسازان و شورای رقابت ایجاد شد و با شروع دور دوم تحریم‌ها در سال ۱۳۹۷، نحوه قیمت‌گذاری آثار فراوانی را بر صنعت خودرو ایجاد کرد به نحوی که با وجود مشکلات ناشی از تحریم و ناکارآمدی خودروسازان، تا پایان اسفندماه سال ۱۴۰۱ زیان دو خودروساز بزرگ کشور مجموعاً به بیش از ۱۳۰ هزار میلیارد تومان رسیده است. هر چند از سال ۱۳۹۷ تاکنون چندین بار مسئولیت قیمت‌گذاری میان شورای رقابت و سایر نهادها از جمله ستاد تنظیم بازار دست به دست شده، اما این تغییر نهادی نه تنها وضعیت را بهتر نکرده که به بدتر شدن وضعیت نیز منجر شده است. در این گزارش بر اساس آسیب شناسی دستورالعمل‌های قیمت‌گذاری که تاکنون مورد استفاده قرار گرفته و با این قید که پیشنهادها به لحاظ امکان اجرایی شدن و با در نظر داشتن ملاحظات اجتماعی و سیاسی قابلیت جاری شدن در نظام تصمیم‌گیری کشور را داشته باشد، پیشنهادهایی در غالب کوتاه مدت، میان مدت و بلند مدت ارائه شده است. اسماعیل‌پور و همکاران (۱۳۹۹)، در مطالعه‌ای با عنوان تدوین نقشه راه ارتقای رقابت‌پذیری و توسعه صنعت

خودرو، به آسیب‌شناسی سیاست‌گذاری و تنظیم‌گری صنعت خودرو در ایران پرداختند. نتایج تحقیق آنها در خصوص مقایسه ساختار و حوزه‌های رگولاتوری صنعت خودرو در ایران و مقایسه آن با کشورهای منتخب حاکی از آن است که ساختار رگولاتوری ایران در حوزه فناوری دچار خلا است. علاوه بر آن، در حوزه تجارت نیز علیرغم بهره‌گیری از ابزار واردات برای جذب سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی، این ابزار عمدتاً به عنوان دستاویزی برای کسب درآمدهای دولت از صنعت و بسیار وابسته به میزان ذخایر ارزی کشور بوده است و این امر موجب بی‌ثباتی سیاست‌گذاری و عدم انگیزه سرمایه‌گذاران خارجی برای حضور در کشور شده است. علاوه بر آن، در حوزه سیاست‌های تعرفه‌ای نیز از ابزار تعرفه برای هدایت تولیدکنندگان به سمت تعمیق ساخت داخل همانند تجربه کشورهای منتخب استفاده نشده است.

مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی (۱۳۹۷)، در گزارشی با عنوان «بررسی آشفتگی‌ها در بازار خودرو و راه‌حل‌های فوری تسویه بازار» به این نکته اشاره دارد که مشکل صنعت خودروسازی و زیان انباشته خودروسازان موضوعی نیست که یک شبه به وجود آمده باشد و یا کل آن مرتبط با تحریم باشد؛ بلکه مهم‌ترین ایراد به ساختار مدیریتی و مالکیتی صنعت خودرو و ماهیت اقتصادی و سیاسی بنگاه‌ها برمی‌گردد که نیازمند اصلاحات ساختاری است. هرچند تأخیر در تصمیم‌گیری معنادار دولت در این صنعت بر خلاف صنایع دیگر مانند پتروشیمی، فولاد و...، علاوه بر مشکلات فوق‌الذکر، بیشتر تابع ملاحظات اجتماعی و مصلحت‌اندیشی پر هزینه دولت در این صنعت است و هر روز تأخیر در اتخاذ تصمیم‌گیری برای ایجاد تعادل در بازار خودرو بر شدت مشکلات و افزایش زیان این واحدهای اقتصادی - سیاسی خواهد افزود. در انتهای این گزارش، راه‌حل‌های شش‌گانه‌ای ارائه شده است که عبارت‌اند از: ۱. تعیین تکلیف قطعی قیمت‌گذاری خودرو توسط

وزارت صنعت، معدن و تجارت؛ ۲. افزایش تیراژ تولید از طریق تسریع در پرداخت مطالبات قطعه‌سازان و تسهیل در واردات قطعات مورد نیاز؛ ۳. اعمال سیاست مدیریت نقدینگی توسط بانک مرکزی؛ ۴. تداوم سیاست فروش براساس معیارهای محدودکننده سفته‌بازی؛ ۵. فروش خودرو به صورت اقساطی؛ ۶. وضع مالیات بر قراردادهای مکرر فروش خودرو در قالب CGT.

پژوهشی که تحت عنوان «آسیب شناسی صنعت خودروی کشور و ارائه راه‌کارهای برون رفت از چالش‌های موجود در راستای سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی» توسط مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی (۱۳۹۴) صورت گرفته است، بیان می‌دارد که از منظر شاخص‌های کلان از قبیل تولید، ارزش افزوده، سرمایه‌گذاری، اشتغال، تراز تجاری و...، صنعت خودروسازی کشور از وضعیت مناسبی برخوردار نیست؛ رکود حاکم بر تولید و افت شدید تولید در سال‌های اخیر، کاهش به‌کارگیری ظرفیت تولید، روند نزولی سهم آن در ارزش افزوده بخش صنعت، حجم پایین و غیره‌د فم‌ند تشکیل سرمایه، افزایش حجم واردات خودرو و کاهش صادرات خودرو از مصادیق بارز آن است. علاوه بر چالش اول و مهم صنعت خودرو مبنی بر دولتی بودن آن از لحاظ مالکیت و به‌خصوص مدیریت، یکی از چالش‌های اساسی که صنعت خودروی کشور با آن روبرو است مشکلات ساختاری و مدیریتی و دارا بودن شرکت‌های اقماری وابسته متعدد است که نه تنها باری را از دوش شرکت مادر و اصلی تولیدی بر نمی‌دارد، بلکه با تحمیل فشار بر آن در قالب فروش خدمات و قطعات به صورت درصد اضافه بر قیمت تمام شده یا Cost plus با نرخ‌های بسیار بالا به‌گونه‌ای عمل می‌کنند که به‌رغم زیان‌ده بودن شرکت اصلی، دارای حاشیه سود بالا بوده و به نوعی تداعی‌کننده انتقال عمدی سود از شرکت اصلی به شرکت‌های تابعه وابسته است. همچنین هزینه‌های مالی زیاد شرکت‌های اصلی خودروسازی که در برخی مواقع به

بیش از چند برابر سود خالص شرکت می‌رسند و عدم توازن بین تسهیلات دریافتی و سرمایه‌گذاری‌های انجام شده بر مشکلات شرکت‌های خودروسازی افزوده که رفع این مشکلات نیازمند اصلاحات ساختاری و مدیریتی است. بررسی استراتژی و تجارب کشورهای مختلف نشان می‌دهد که استفاده از پلتفرم مشترک و توسعه آن در مقیاس جهانی، ادغام خودروسازان با هدف ارتقای قدرت رقابت‌پذیری، تقویت و ارتقای صنعت قطعه‌سازی در مقیاس جهانی، توسعه همکاری‌های خارجی و توان تکنولوژی در تولید خودرو و در نهایت اتصال به شبکه تولید و توزیع جهانی از مهم‌ترین جهت‌گیری‌های کشورهای موفق در زمینه صنعت خودرو می‌باشد.

#### ۴- روش‌شناسی تحقیق

در این مقاله از روش تحلیل محتوا برای بررسی مصوبات مختلف حاکمیت در بازار خودرو استفاده شده است. تحلیل محتوا از کاربردی‌ترین روش‌های پژوهشی در علوم انسانی، اجتماعی و رفتاری است. تحلیل محتوا از روش‌های عمده مشاهده اسنادی است که به وسیله آن می‌توان متون، اسناد و مدارک و درواقع هر نوع سند ثبت و مطالب ضبط شده‌ای را خواه مربوط به گذشته و خواه مربوط به زمان حال، مورد ارزیابی و تحلیلی منظم‌تر، دقیق‌تر و از همه مهم‌تر با درجات بالاتری از پایداری قرارداد(قائدی و گلشنی، ۱۳۹۵، ص ۶۳). بر این اساس در این مطالعه کلید اسناد و مقررات از سامانه قوانین و مقررات مرکز پژوهش‌های مجلس و سازمان ملی قوانین و مقررات کشور در بازه زمانی ۱۴۰۱-۱۳۶۸ مورد بررسی و تحلیل قرار گرفته است.

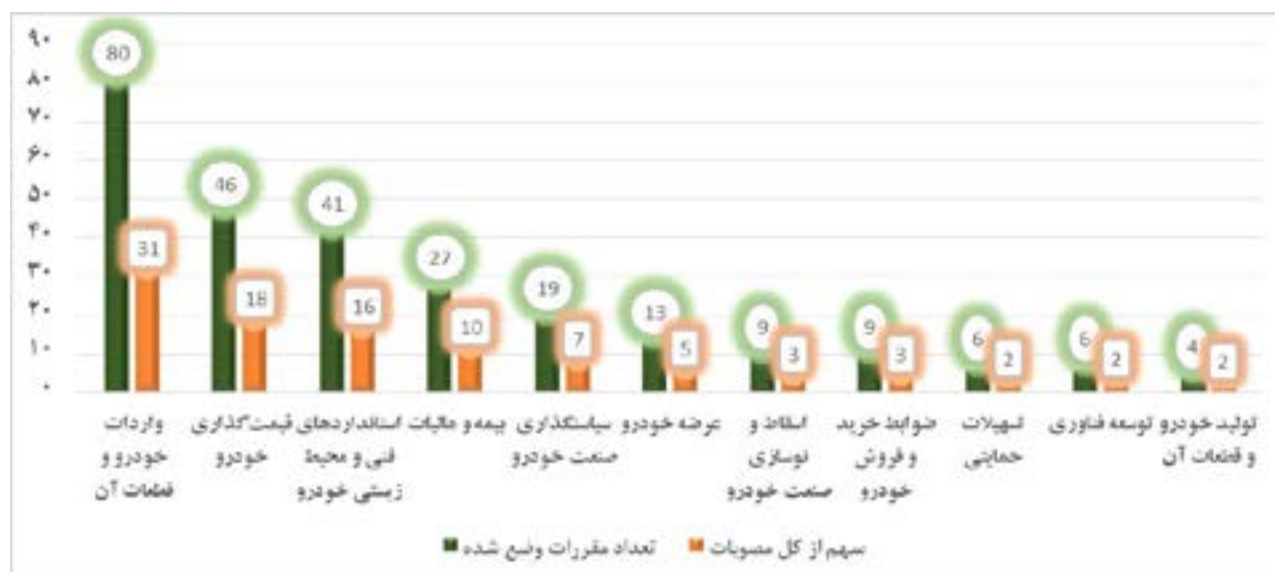
#### ۵- نتایج و بحث

##### ۵-۱- بررسی مصوبات به تفکیک موضوع

از مجموع ۲۶۰ مورد از مهم‌ترین موضوع مقررات و مصوبات مربوط به صنعت خودرو، موضوع «واردات خودرو و قطعات

عرضه خودرو، اسقاط و نوسازی صنعت خودرو، ضوابط خرید و فروش خودرو، تسهیلات حمایتی، توسعه فناوری و تولید خودرو و قطعات آن هر کدام به ترتیب با ۲۷ مورد (۱۰ درصد)، ۱۹ مورد (۷ درصد)، ۱۳ مورد (۵ درصد)، ۹ مورد (۳ درصد)، ۹ مورد (۳ درصد)، ۶ مورد (۲ درصد)، ۶ مورد (۲ درصد) و ۴ مورد (۲ درصد) در جایگاه‌های بعدی قرار دارند (نمودار ۱).

آن» با ۸۰ مورد (حدود ۳۱ درصد) بالاترین سهم و موضوع قیمت‌گذاری خودرو با ۴۶ مورد (۱۸ درصد)، «استانداردهای فنی و محیط زیستی خودرو» با ۴۱ مورد (حدود ۱۶ درصد) از اهم مقررات و مصوبات مرتبط با خودرو را را به خود اختصاص داده‌اند. بیمه و مالیات، سیاست‌گذاری صنعت خودرو (با رویکردهایی نظیر اولویت‌بندی در سند توسعه سیاستی، سیاست‌های مرتبط با تعیین نوع تولیدات و...)



منبع: یافته‌های تحقیق

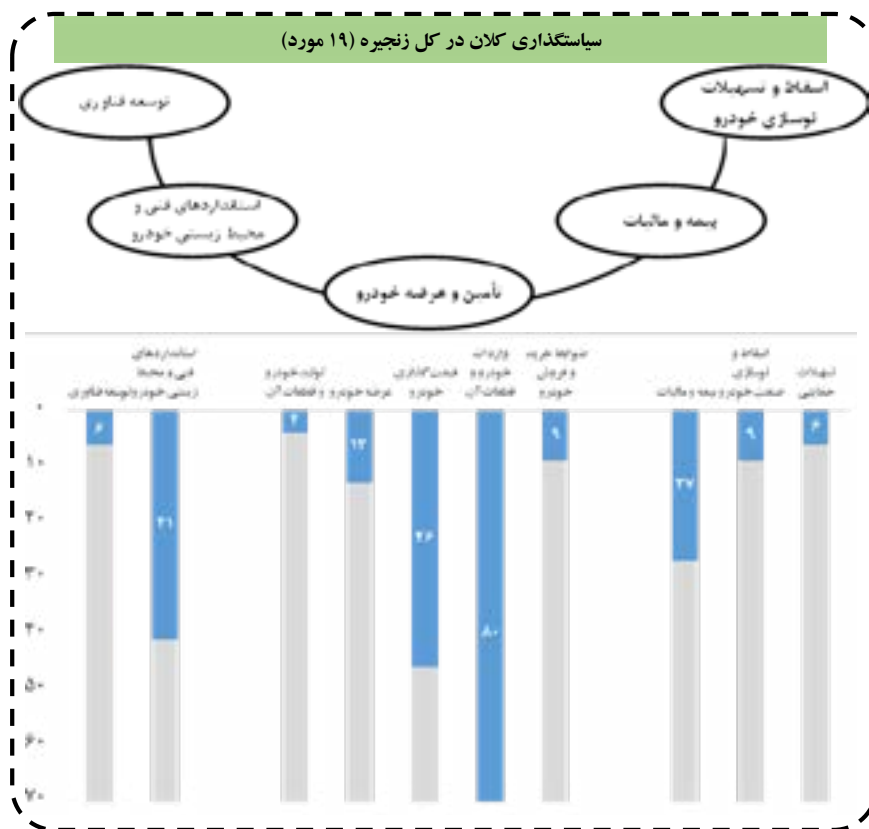
نمودار ۱- تفکیک موضوعی مصوبات حوزه مقررات‌گذاری خودرو در دوره ۱۴۰۱-۱۳۶۸

به‌گونه‌ای که موضوع تمهیدات مربوط به طرف تقاضا یا تحریک تقاضا تناسب چندانی با سیاست‌های طرف عرضه اعم از توسعه فناوری، قیمت‌گذاری خودرو، واردات خودرو و مواردی از این قبیل ندارد. توضیح دیگر آنکه زمانی که سیاست‌های سختگیرانه‌ای در حوزه استانداردهای فنی و محیط زیستی و همچنین سیاست‌گذاری در زمینه توسعه فناوری توصیه و ابلاغ می‌شود، برای تضمین اجرای این سیاست‌ها از سوی خودروساز باید در سیاست‌های مربوط به قیمت‌گذاری و همچنین ممنوعیت‌ها و تعرفه‌های وارداتی، تمهیدات و تناسبی که عملیاتی نمودن استانداردها و

از سوی دیگر اتخاذ سیاست‌های هوشمند تنظیمی در هر صنعت می‌تواند به عنوان محرک مهمی در جهت رشد و توسعه آن صنعت عمل نماید. نگاهی اجمالی به سیاست‌های مختلف دولت در خصوص قوانین، مقررات و مصوبات با طیف گوناگونی از موضوعات مرتبط با صنعت خودرو حکایت از عدم همگرایی با یکدیگر و عدم تجانس با اهداف رشد و توسعه صنعت را نشان می‌دهد (نمودار ۲). به عبارت دیگر در دوره ۱۴۰۱-۱۳۶۸ بیشترین مداخله دولت در زمینه تولید و عرضه خودرو انجام شده و ابتدا و انتهای زنجیره تولید، دارای کمترین مداخلات بوده است.

توسعه فناوری را تسریع و تسهیل نماید، مورد توجه قرار گیرد. از سوی دیگر برای پویایی چرخه تولید و جذب تولیدات در بازار تقاضا باید تمهیدات مرتبط با گسترش بازار تقاضا

از طریق تسهیلات حمایتی و سایر ابزارهای مالی موثر در بازار داخلی و برنامه‌هایی که بتواند تسهیل‌کننده حضور در بازارهای منطقه باشد، مورد توجه قرار گیرد.



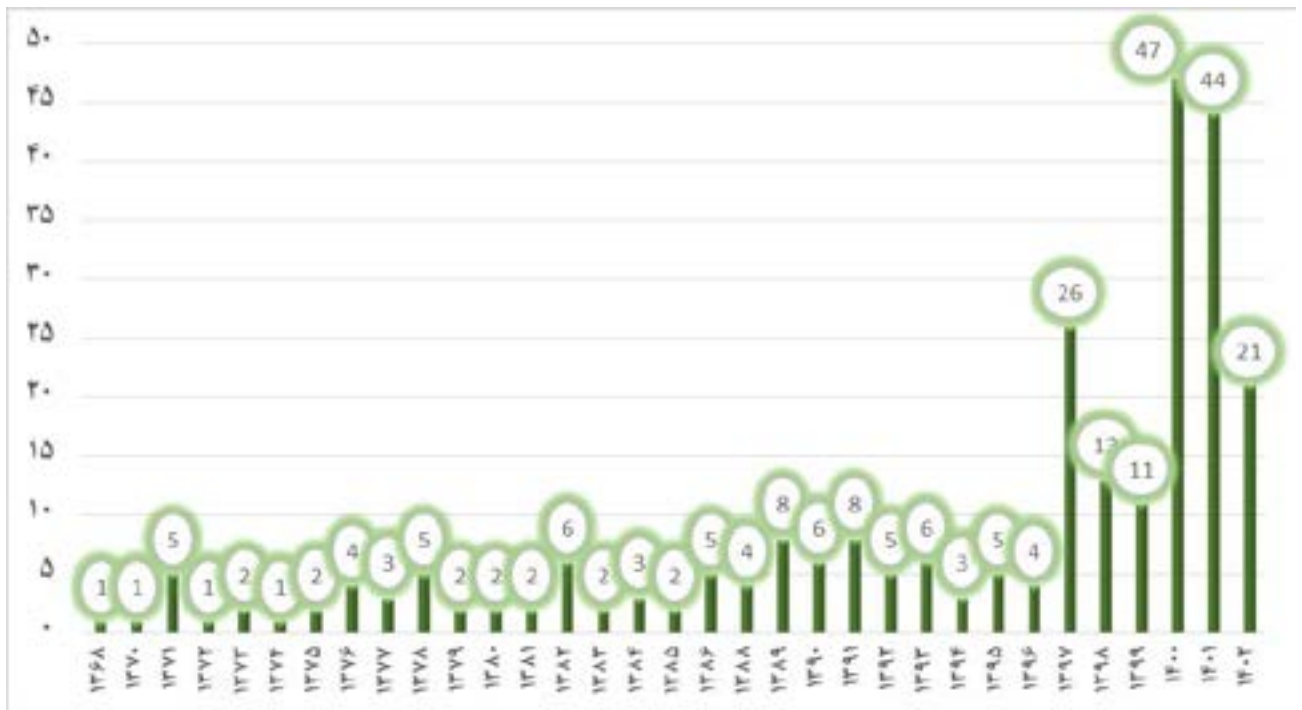
منبع: یافته‌های تحقیق

نمودار ۲- مقررات‌گذاری حوزه خودرو بر حسب زنجیره ارزش در دوره ۱۴۰۱-۱۳۶۸

در خصوص نهادهای متولی در حوزه مقررات‌گذاری صنعت خودرو، هیئت وزیران با ۱۰۹ مورد (۴۲ درصد)، وزارت صنعت، معدن و تجارت با ۵۰ مورد (۱۹ درصد)، شورای رقابت با ۴۰ مورد (۱۵ درصد)، مجلس شورای اسلامی با ۲۰ مورد (۸ درصد) و سازمان امور مالیاتی با ۱۲ مورد (۵ درصد) مهم‌ترین نهادهای تأثیرگذار در نظام مقررات‌گذاری صنعت خودرو در کشور هستند. در کنار این نهادها، شورای عالی اقتصاد با ۷ مورد (۳ درصد)، رئیس جمهور، شورای عالی هماهنگی اقتصادی سران قوا و ستاد تنظیم بازار هر کدام با ۳ مورد (۱ درصد)، ستاد هدفمندسازی یارانه‌ها با

۲ مورد (۱ درصد) و شورای عالی انرژی، شورای عالی بیمه، شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور، کارگروه توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت، شورای عالی سرمایه‌گذاری، قوه قضائیه، کمیسیون عالی تنظیم مقررات فضای مجازی کشور، معاون اول رئیس جمهور، وزارت امور اقتصادی و دارایی، هیات امنای صندوق توسعه ملی و مجمع تشخیص مصلحت نظام نیز هر کدام با یک مورد به ترتیب در جایگاه‌های بعدی در حوزه تنظیم‌گری خودرو نقش آفرینی نموده‌اند.





منبع: یافته‌های تحقیق

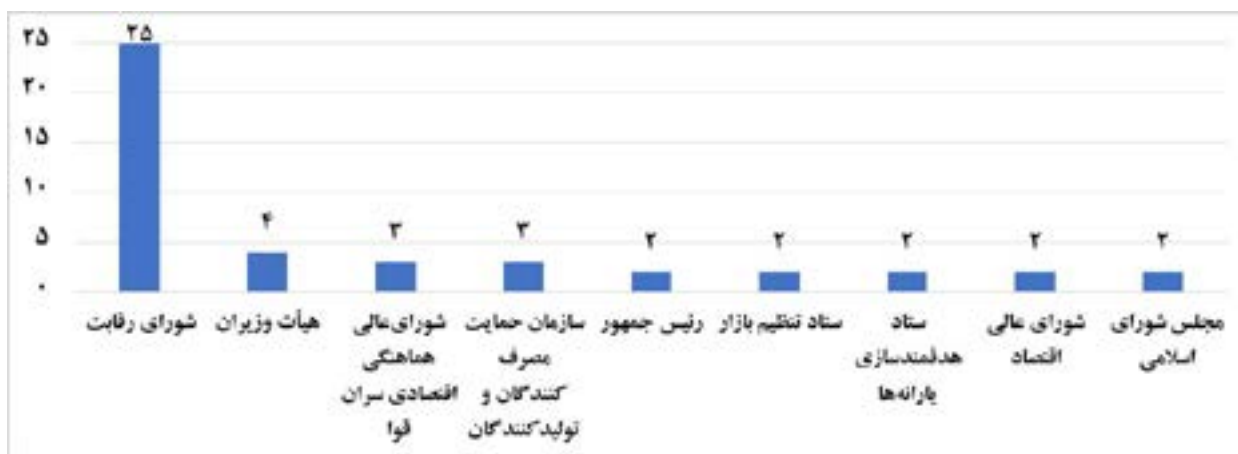
نمودار ۴- مقررات‌گذاری حوزه خودرو بر حسب سال

## ۲-۵- بررسی نظام مقررات‌گذاری قیمتی در صنعت خودرو کشور

حمایت تنها به دستورالعمل‌های قیمت‌گذاری اشاره شده است و مصوباتی که با ماهیت تعیین سطح قیمت خودرو توسط سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان بوده در آمار مذکور وجود ندارد. از سوی نهادهای متولی در زنجیره قیمت‌گذاری خودرو ابلاغ شده است. شورای رقابت با ۲۵ مورد (۵۶ درصد)، هیات وزیران با ۴ مورد (۹ درصد)، سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان و شورای عالی هماهنگی اقتصادی سران قوا هر کدام با ۳ مورد (۷ درصد)، مهم‌ترین نهادهای تأثیرگذار در نظام قیمت‌گذاری صنعت خودرو بوده‌اند.

نهادهای مرتبط با قیمت‌گذاری خودرو را می‌توان در سه سطح «سیاست‌گذاری»، «اجرا» و «نظارت» طبقه‌بندی نمود. شورای عالی هماهنگی اقتصادی سران قوا، مجلس شورای اسلامی، هیئت وزیران، شورای اقتصاد، ستاد تنظیم بازار و وزارت صنعت، معدن و تجارت به‌عنوان نهادهای سیاست‌گذار در امر قیمت‌گذاری خودرو دخیل بوده‌اند؛ شورای رقابت و سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان در دو جایگاه مجری و ناظر در زنجیره نظام قیمت‌گذاری خودرو نقش ایفا نموده‌اند.

از دهه ۱۳۷۰ تا کنون، در مجموع ۴۶ مقرر و مصوبه (در مجموع مصوبات و مقررات ذکر شده، در خصوص سازمان

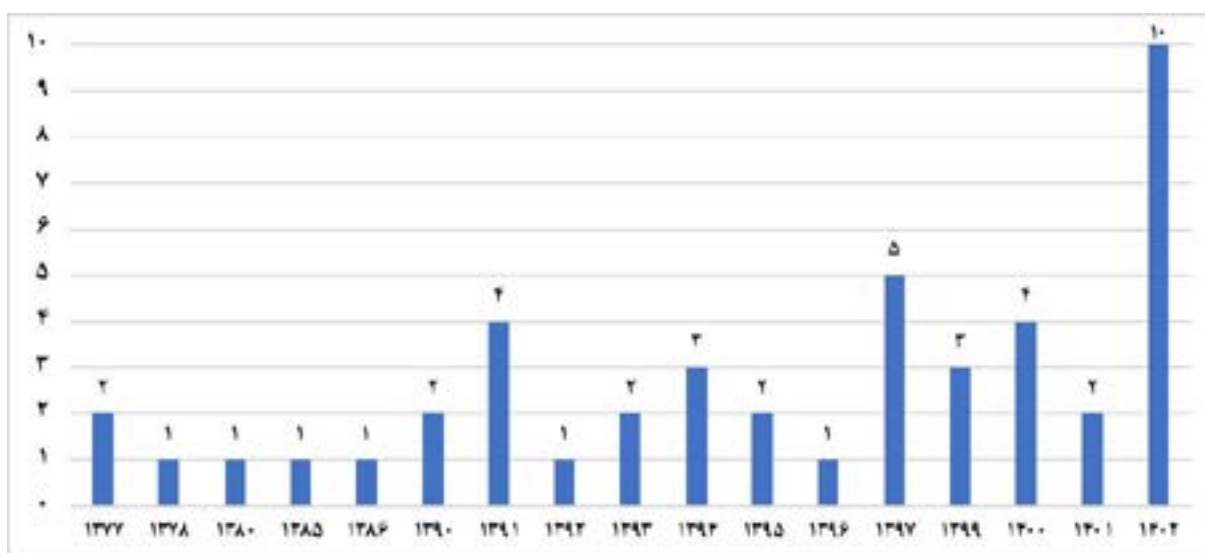


منبع: یافته‌های تحقیق

#### نمودار ۵- نهادهای مقررات‌گذار حوزه قیمت خودرو از دهه هفتاد تا کنون

(۶)، مقررات‌گذاری قیمتی خودرو را در بازه‌های زمانی ۱۳۷۷ تا ۱۴۰۱ به تصویر کشیده است. طبق نمودار در زمان وضع تحریم‌ها و جهش‌های ناگهانی ارزی، تصمیمات در حوزه مقررات‌گذاری قیمتی خودرو افزایش یافته است.

از سال ۱۳۹۷ و همزمان با تشدید شرایط تحریمی و به تبع تغییر در سیاست‌های ارزی و تخصیص منابع ارزی کشور، تعداد سیاست‌گذاری در حوزه قیمت‌گذاری خودرو نیز با رشد مواجه بوده که این آمار می‌تواند تأیید دیگری بر ارتباط شدید بازار خودرو و شرایط ارزی کشور باشد. نمودار



منبع: یافته‌های تحقیق

#### نمودار ۶- مقررات‌گذاری حوزه خودرو بر حسب سال

• از لحاظ ماهیتی تصمیمات و مقررات قیمت‌گذاری وضع شده در دو گروه قابل تقسیم‌بندی هستند.

۱. تصمیمات و مقررات با ماهیت سیاست‌گذاری و تنظیم ساختار قیمت در بازار خودرو

۲. تصمیمات با ماهیت تنظیم سطح قیمت برای انواع خودرو

بر اساس تقسیم‌بندی ماهیتی، از مجموع ۴۶ مصوبه و مقرر در نظام قیمت‌گذاری در بازار خودرو، ۷۵ درصد (۳۴ مورد) با رویکرد سیاست‌گذاری و تنظیم ساختار قیمت در بازار خودرو بوده و ۲۴ درصد (۱۱ مورد) تصمیمات با ماهیت تنظیم سطح قیمت برای انواع خودرو بوده است.

بررسی‌ها نشان می‌دهد، شکاف موجود بین قیمت کارخانه و بازار بیشتر از آنکه متأثر از نهاد متولی قیمت‌گذاری باشد، متأثر از شرایط کلان اقتصادی و تحولات بازار ارز است.

رابطه زمانی مقررات‌گذاری خودرو با روند شاخص قیمت وسایل نقلیه موتوری، تریلر و نیم تریلر نشان می‌دهد که پس از هر بار ورود متولیان به موضوع سیاست‌گذاری یا ساختار قیمت‌گذاری خودرو شاخص قیمت گروه مذکور بر شاخص قیمت کل صنعت پیشی گرفته است. از مقایسه رابطه زمانی مقررات‌گذاری خودرو با روند میزان تولید می‌توان مشاهده نمود که پس از هر بار ورود متولیان به موضوع سیاست‌گذاری یا ساختار قیمت‌گذاری خودرو میزان تولید روند کاهشی را طی نموده است.

علی‌رغم اینکه یکی از پارامترهای کلیدی در ساختار قیمت‌گذاری خودرو موضوع بهبود بهره‌وری و کیفیت است، اما نتایج ارزیابی کیفیت خودرو بر اساس نظرسنجی از مشتریان و مقایسه کیفی خودروهای داخلی (به‌ویژه خودروسازان داخلی با ماهیت انحصاری) با خودروهای خارجی (با سطح قیمت مشابه) حاکی از عدم تحقق این مهم است. شاهد این امر را می‌توان در میزان رشد قیمت خودرو (دستوری) در فاصله سال‌های ۱۳۹۶ تا ۱۴۰۱ و عدم

بهبود سطوح کیفیت خودروهای تولید داخل بر اساس گزارش‌های نهادهای نظارتی عنوان نمود.

پایین بودن سطح رضایت مشتریان از خودروهای مشمول قیمت‌گذاری دستوری (خودروسازهای بزرگ) نسبت به شاخص رضایت مشتریان خودروسازانی که سهمی حدود ۱ درصد از بازار دارند (مشمول قیمت‌گذاری دستوری نمی‌باشند) تأیید دیگری بر عدم تحقق بهبود فاکتور کیفیت در فرمول قیمت‌گذاری دستوری می‌باشد.

علی‌رغم اینکه دولت قیمت‌گذاری خودرو با رویکرد حمایت از مصرف‌کننده انجام می‌شود، اما بررسی‌ها نشان می‌دهد که قدرت چانه‌زنی تولیدکنندگان خودرو تا قبل از سال ۹۷ نسبت به سایر صنایع کشور بالاتر بوده است. البته این قدرت از سال ۹۷ به این سو، نزول پیدا کرده است. در مجموع قدرت چانه‌زنی تولیدکنندگان در خودرو، تابع شرایط منابع ارزی کشور بوده است (تأثیر نرخ ارز (مصوب و آزاد) بر شرایط خودرو بسیار مهم بوده است).

از نکات قابل‌توجه در خصوص شکاف بین قیمت دستوری و قیمت بازاری فارغ از ریشه شکل‌گیری می‌توان به این نکته اشاره کرد که بالابودن شکاف بین قیمت کارخانه و بازار خودروهای تولید داخل منعکس‌کننده مازاد تقاضا است که این تقاضا ممکن است تقاضای کاذب بوده و در واقع بیانی از تقاضای سفته‌بازی خودرو باشد و در شرایطی نیز می‌تواند منعکس‌کننده تقاضای واقعی باشد. به‌هرحال آنچه در این زمینه قابل‌استنباط است و فارغ از ریشه‌های شکل‌گیری آن شکاف بین عرضه و تقاضا در بازار خودرو است.

در مواردی فاصله قیمت کارخانه و بازار در سطح حداقل قرار دارد با بررسی میدانی و بررسی آگهی‌های خرید و فروش خودرو در سایت‌ها این نکته را استنباط نمود که یک همخوانی و تناسب در عرضه و تقاضای برخی از مدل‌ها وجود دارد؛ اما در خصوص خودروهای مونتاژی نیز علاوه بر نرخ ارز، عواملی مانند شکاف عرضه و تقاضا و

همچنین در برخی موارد شکاف کیفی که منجر به تقاضای بیشتر می‌شود، زمینه اختلاف شدید قیمت کارخانه و بازار را فراهم می‌آورد.

قیمت کل صنعت فراتر رفته است. نمودار (۷) رابطه بین مقررات‌گذاری قیمتی و تغییرات شاخص قیمت گروه مذکور را به تصویر کشیده است. در حالی که در اکثر بازه‌های زمانی روند شاخص قیمت کل صنعت و شاخص قیمت گروه وسایل نقلیه موتوری همسو می‌باشد اما با مقررات‌گذاری قیمت در صنعت خودرو نه تنها روند معکوس شده است (بازه زمانی ۱۳۹۰ تا ۱۳۹۲)، نقاط اوج آنها نیز جابه‌جا شده‌اند.

۳-۵- پیامدهای سیاست قیمت‌گذاری در صنعت خودرو  
بررسی‌ها نشان می‌دهد با اعمال سیاست‌های تنظیم‌گری قیمت در صنعت خودرو، شاخص قیمت تولیدکننده در گروه وسایل نقلیه موتوری، تریلر و نیم تریلر از شاخص



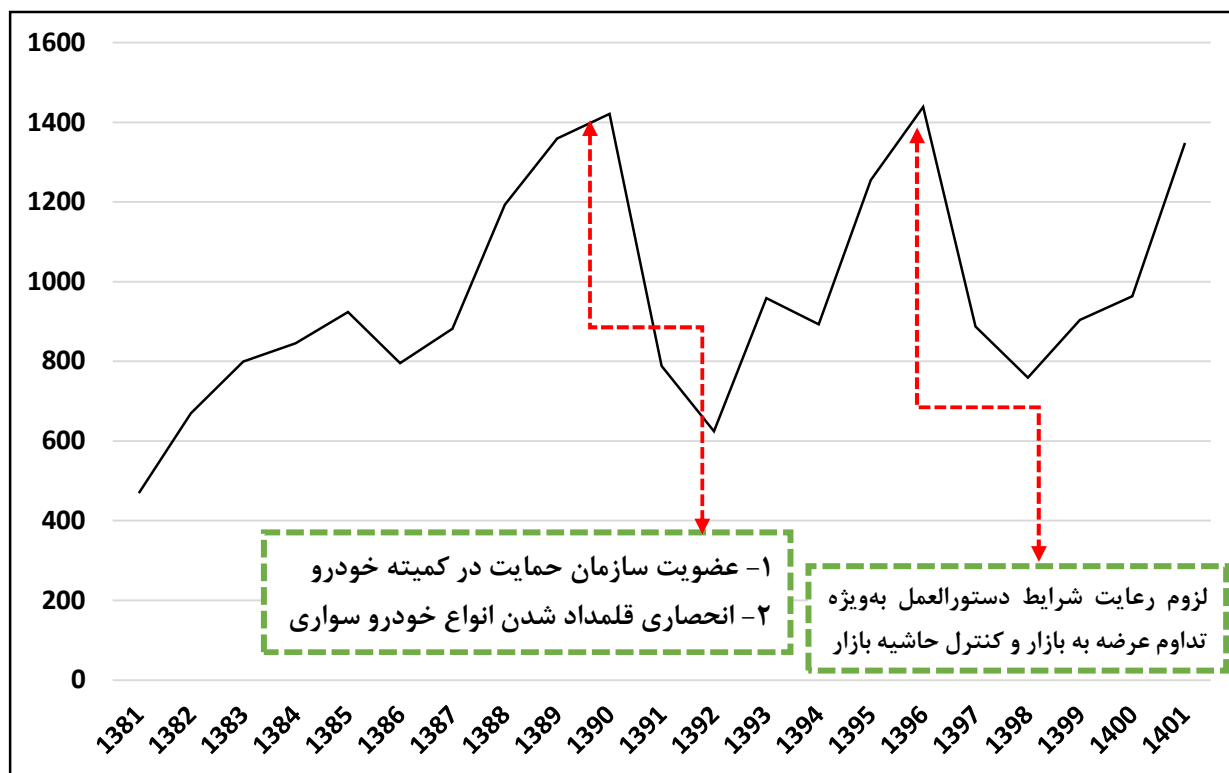
نمودار ۷- رابطه مقررات‌گذاری قیمتی خودرو و شاخص قیمت وسایل نقلیه موتوری

سعی در کنترل نوسانات قیمت داشته است، تولید با کاهش مواجه بوده است. هر چند عوامل دیگری غیر از قیمت‌گذاری نیز در روند کاهش تولید موثر بوده‌اند. مانند کاهش واردات قطعات خودرو و نوسانات نرخ ارز.

۴-۵- تبیین رابطه مقررات‌گذاری خودرو و میزان تولید  
هرچند نمی‌توان به صورت دقیق رابطه بین میزان تولید و مقررات‌گذاری قیمتی را عنوان نمود؛ ولی می‌توان گفت هر زمان دولت در بازار خودرو از طریق سیاست قیمت‌گذاری

خودرو توسط آمریکا، قیمت‌گذاری خودرو از شورای رقابت به ستاد تنظیم بازار کشور محول شد. یکی از سیاست‌های این ستاد لزوم رعایت شرایط دستورات عمل به ویژه تداوم عرضه به بازار و کنترل حاشیه بازار بوده است که به دلیل همزمانی سیاست قیمت‌گذاری تشبیتی و تشدید تحریم‌ها اهداف این سیاست تحقق پیدا نکرده است.

مطابق نمودار (۸)، با ورود سازمان حمایت در اواخر سال ۱۳۸۹ به کمیته خودرو که وظیفه اصلی آن قیمت‌گذاری خودرو متناسب با شرایط اقتصاد است، نشان می‌دهد به دلیل سیاست قیمت‌گذاری دستوری و همچنین قیمت‌گذاری هزینه اضافه (Cost Plus) تولید به شدت کاهش یافته است. همچنین هم‌زمان با تحریم‌های سال ۱۳۹۷ و تحریم صنعت



منبع: گزارش‌های وزارت صنعت، معدن و تجارت و یافته‌های تحقیق نمودار ۸- رابطه مقررات‌گذاری قیمتی خودرو و روند تولید خودرو سواری

۲. در حوزه مقررات مربوط به واردات و تعیین تعرفه‌های بالای گمرکی واردات خودرو رویکرد عمده دولت حمایت از تولید داخلی و در حوزه مقررات قیمت‌گذاری خودرو رویکرد دولت حمایت از مصرف‌کننده بوده است، ولی نکته جالب آنکه در حال حاضر هم تولیدکننده و هم مصرف‌کننده از شرایط حاکم بر بازار و صنعت خودرو ناراضی هستند. از سوی دیگر باتوجه به اینکه

## ۶- نتیجه‌گیری و توصیه‌های سیاستی

۱. از مجموع قوانین، مقررات و مصوبات وضع شده مرتبط با صنعت خودرو در فاصله سال‌های ۱۳۶۸ تا ۱۴۰۱ و به ویژه از سال ۱۳۹۷ به بعد در عین حال که گویای تلاش برنامه‌ریزان و دولت برای تنظیم‌گری صنعت و بازار خودرو می‌باشد، با این وجود سیاست توسعه صنعت خودرو از آن استنباط نمی‌شود.

را می‌توان به تأکید بر قیمت‌گذاری دستوری، آزمون شیوه‌های متعدد عرضه نظیر عرضه در بازار بورس، عرضه سهمیه‌ای، قرعه‌کشی و... مشاهده نمود. با توجه به چالش‌های اشاره شده در بالا؛ پیشنهادات زیر ارائه می‌شوند:

۱. ضروری است نظام سیاست‌گذاری نسبت به تعیین تکلیف نهاد تنظیم‌گر خودرو به صورت بخشی یا ملی اقدام لازم را به عمل آورد. زیرا بررسی‌ها نشان داد که به صورت مقطعی این تغییر نهاد بین وزارت صنعت، معدن و تجارت و شورای رقابت انجام شده است بدون آنکه کمترین اثربخشی بر کنترل قیمت‌ها داشته باشد.
۲. هرچند موضوع مقررات‌گذاری یکی از ارکان کلیدی در چارچوب سند توسعه هر صنعتی از جمله صنعت خودرو محسوب می‌شود، با این وجود مختصات مقررات وضع شده از نظر ماهیتی و کیفی باید به‌گونه‌ای باشد که اهداف توسعه‌ای صنعت را پوشش دهد و به صورت مستقل از اهداف تنظیم نشوند. از این رو قبل از هر گونه مقررات‌گذاری تنظیم اهداف و شاخص‌های مرتبط با ارزیابی تحقق اهداف امری بسیار کلیدی و حائز اهمیت است.
۳. نوسانات بالای تولید و قیمت خودرو از یک طرف و تعدد سیاست‌ها از سوی دیگر نشان داد که این صنعت فاقد استراتژی مناسب توسعه است. بر این اساس تدوین استراتژی مناسب توسعه صنعت برای رشد متوازن در کلیه حلقه‌های زنجیره ارزش ضروری است. این امر موجب خواهد شد که از اتخاذ سیاست‌های کوتاه مدت پرهیز شود.

#### دسترسی به داده‌ها

داده‌های استفاده شده از پایگاه اینترنتی داده‌های بانک جهانی و سازمان جهانی تجارت قابل دسترسی است. داده‌های تولید شده در متن مقاله ارائه شده است.

موقعیت تولیدکنندگان خودرو در زنجیره ارزش این کالا به‌گونه‌ای است که انحصار در خرید قطعات را نیز برعهده دارند، از این رو قیمت‌گذاری خودرو فشار زیادی را بر قطعه‌سازان وارد می‌نماید و خودروسازان بخشی از حاشیه سود خود را از طریق فشار بر قطعه‌سازان دریافت می‌نمایند و بخش دیگر را نیز مصرف‌کنندگان که با محدودیت رقابت با تولیدات مواجه هستند، پرداخت می‌کنند. در چنین شرایطی هیچ‌گونه انگیزه‌ای برای بهبود کیفیت تولید و ارتقای بهره‌وری منابع وجود ندارد.

۳. در شرایط تحریم‌های اقتصادی خرید خودرو به ابزاری برای حفظ ارزش پول تبدیل می‌شود، به طور یقین سیاست قیمت‌گذاری دستوری خودرو نه تنها چالش‌های مرتبط با قیمت در این بازار را برطرف نخواهد ساخت؛ بلکه باعث عمیق شدن مشکل و عدم تحقق اهداف کیفی و استیفای حقوق مصرف‌کننده را نیز سبب خواهد شد.

۴. ضعف ارتباط واقعیت‌های بازار خودرو (عدم تطبیق توانمندی‌های عرضه کمی و کیفی خودروسازان داخلی) با مختصات کمی و کیفی طرف تقاضا تا حد زیادی متأثر از الگوی تنظیمی دولت در صنعت خودرو است.

۵. تأکید بر قیمت‌گذاری خودرو در شرایطی که زیرساخت‌های تولید این کالا به واسطه ارتباط با صنایع بالادست و پایین‌دست دچار چالش‌های فراوانی است و همچنین هزینه‌های تولید در این صنعت به دلیل بهره‌وری پایین و سایر ملاحظاتی که منشأ اقتصادی و اجتماعی آن چندان روشن نیست، بیشتر زمینه آسیب به این صنعت را فراهم می‌سازد.

۶. نگاهی به مجموعه قوانین، مقررات و مصوبات و همچنین بخشنامه‌های ابلاغ شده و همچنین بررسی و ارزیابی میزان تحقق اهداف متناظر با مجموعه اسناد قانونی مربوطه حاکی از آن است که بخش عمده‌ای از اهداف مربوطه تحقق نیافته‌اند. شاهد این ادعا

and Research. (In persian)

Black, A., Roy, P., El-Haddad, A., & Yilmaz, K. (2020).

The political economy of automotive industry development policy in middle income countries: A comparative analysis of Egypt, India, South Africa and Turkey. ESID Working Paper No. 143. Manchester, UK: The University of Manchester. Retrieved from <http://www.effective-states.org>

Hadifar, D. (1389). Legal institutions of regulation, structure and executive mechanism. Atrat Publishing House

Klier, T., & Sands, C. (2010). The federal role in supporting auto sector innovation. Metropolitan Policy Program, September. (In persian)

Ismailpour, Elham. (2019). Developing a road map for improving the competitiveness and development of the automobile industry. First phase: Pathology of the automotive industry regulatory system. Study plan. Business Studies and Research Institute. . (In persian)

Jahangard, Esfandiar. (1385). Automotive industry and its place in Iran's economy. Economic research paper. 6(23).206-183.(In persian)

Luo, J., Roos, D., & Moavenzadeh, J. (2006). The impact of government policies on industrial evolution: The case of China's automotive industry. International Motor Vehicle Program Working Paper.

Peltzman, S., Toward a More General Theory of Regulation. (1976). Journal of Law and Economics 19.pp 211-240.

Paul L. Joskow, Nancy L. Rose.(1989). Chapter 25 The effects of economic regulation. 2, pp 1449-1506

Qaidi, Mohammadreza and Golshani, Alireza. (2015). Content analysis method, from quantitative to qualitative. Psychological Methods and Models, 7(23), 57-82.(In persian)

Research Center of the Islamic Council (1402). Investigating the issue of car pricing in Iran. Economic reports

Wuttke ,Tobias(2021). The automotive industry in developing countries and its contribution to economic development (CAE working paper).2.

Yavari, Asadullah (2014). An introduction to the concept of legal regulation. Comparative Law Studies, 5(2), 629-647.(In persian)

## تضاد منافع نویسندگان

نویسندگان این مقاله اعلام می‌کنند که هیچ‌گونه تضاد منافی در رابطه با نویسندگی یا انتشار این مقاله ندارند.

## منابع

اسماعیل پور، الهام.(۱۳۹۹). تدوین نقشه راه ارتقای رقابت پذیری و توسعه صنعت خودرو. فاز اول: آسیب شناسی نظام رگولاتوری صنعت خودرو. طرح مطالعاتی. موسسه مطالعات و پژوهش های بازرگانی.

بهرامی، فهیمه. (۱۳۹۷). آسیب شناسی نظام قیمت گذاری در ایران با تاکید بر نهادها و قوانین و مقررات. طرح مطالعاتی. موسسه مطالعات و پژوهش های بازرگانی.

جهانگرد. اسفندیار. (۱۳۸۵). صنعت خودرو سازی و جایگاه آن در اقتصاد ایران. پژوهشنامه اقتصادی. ۶(۲۳). ۲۰۶-۱۸۳

عظیم زاده آرانی، محمد. (۱۳۹۷). جایگاه تنظیم گری در فرایند خصوصی سازی صنعت گاز، مطالعه موردی: بازار گاز ایران. مطالعات راهبردی سیاست گذاری عمومی. ۸(۲۹). ۲۲۵-۲۴۷

قائدی، محمد رضا و گلشنی، علیرضا. (۱۳۹۵). روش تحلیل محتوا، از کمی گرایی تا کیفی گرایی. روش ها و مدل های روان شناختی، ۷(۲۳). ۵۷-۸۲.

مرکز پژوهش های مجلس شورای اسلامی (۱۳۹۴). آسیب شناسی صنعت خودروی کشور و ارائه راه کارهای برون رفت از چالش های موجود در راستای سیاست های کلی اقتصاد مقاومتی. گزارش های اقتصادی

مرکز پژوهش های مجلس شورای اسلامی (۱۳۹۷). بررسی آشفستگی ها در بازار خودرو و راه حل های فوری تسویه بازار. گزارش های اقتصادی

مرکز پژوهش های مجلس شورای اسلامی (۱۴۰۲). بررسی مسئله قیمت گذاری خودرو در ایران. گزارش های اقتصادی

هادی فر، د. (۱۳۸۹). نهاد های حقوقی تنظیم مقررات، ساختار و سازوکار اجرایی. انتشارات عترت چاپ.

یاوری، اسدالله (۲۰۱۴). درآمدی بر مفهوم تنظیم گری حقوقی. مطالعات حقوق تطبیقی، ۵(۲)، ۶۲۹-۶۴۷.

Azimzadeh Arani, Mohammad. (2017). The place of regulation in the process of privatization of the gas industry, a case study: Iran's gas market. Strategic studies of public policy. 8(29). 225-247.(In persian)

Bahrami, Fahima. (2017). Pathology of pricing system in Iran with emphasis on institutions and laws and regulations. Study plan. Institute of Business Studies