

اندک برنامه‌های جذب سرمایه‌های خارجی را خنثی نموده و عملاً این عامل کمیاب تولید از کشور خارج می‌شود. در این میان خطرناک‌ترین شرایط متوجه بخش درآمدزای کشور است. این بخش به خاطر کمبود سرمایه‌گذاری به جایی رسیده که برخی کارشناسان اظهار می‌کنند تداوم این رویه ما را به جرگه کشورهای واردکننده نفت تبدیل خواهد کرد. شرایط فعلی ایران، عرصه را بیش از پیش بر سرمایه‌گذاری در بخش نفت تنگ کرده و اتخاذ رویکردی راه‌گشا - علی‌رغم وجود شرایط آشفته این روزها - شدیداً احساس می‌شود. نگاهی به موضع‌گیری‌های دیگر کشورهای دنیا در

خصوص تحولات اخیر ایران، در کنار برخی چالش‌های سیاسی پیرامون کشور همچون تحریم‌ها، مسأله هسته‌ای و همچنین نیاز بحرانی کشور به سرمایه، چالش‌های دیگری را برای ما آشکار می‌سازد، لذا لازم است مسئولان کشور در برنامه‌ریزی‌های خود سیاست جدید کشورهای دنیا را در قبال ایران - همچون تحریم‌های احتمالی از سوی آمریکا - مدنظر قرار دهند تا آثار مخرب چنین سیاست‌هایی بر اقتصاد کشور به حداقل برسد.

اما امنیت اقتصادی را به عنوان یک متغیر حیاتی باید به خاطرها سپرد و در سیاست‌ها دخیل دانست. ■

## بررسی ساختار بازار خودرو در ایران

# "همه چیز برای من!"

## تحلیل انحصار دولتی در بازارهای داخلی با اشاره به وضعیت بازار خودروی ایران از دیدگاه خانم ساناز خطابی، کارشناس مسایل اقتصادی

با نگاهی به وضعیت صنعت خودروی ایران متوجه می‌شویم که به دلیل حاکم بودن ساختار انحصار دولتی بر این صنعت و وجود درآمدهای قابل توجه نفتی که به منظور هزینه شدن در اختیار دولت قرار دارد، فعالیت طولانی مدت بازارهای داخلی خودروی ایران، جدا از رقابت منجر به کاهش کارایی آنان گردیده است که متقابلاً به دلیل ارتباط این صنعت با صنایع دیگر، اثرات جانبی ناشی از این عدم کارایی، گریبان‌گیر سایر صنایع کشور نیز خواهد شد. هزینه‌های اجتماعی این انحصار، به دلیل آن است که دولت به جای نظارت و هدایت، حضوری مسلط بر صنایع دارد که این موضوع به کاهش رفاه مصرف‌کنندگان و بازتوزیع منافع از سمت مصرف‌کنندگان به تولیدکنندگان منجر خواهد شد. صنایع خودروسازی ایران با حمایت کامل دولت از جنبه‌های مختلف سال‌ها است که روی پای خود مانده‌اند. این حمایت‌ها تا به حدی بوده است که تعرفه‌های بسیار بالایی که بر واردات خودروهای خارجی وضع گردیده، از یک طرف به افزایش بی‌رویه قیمت خودروی خارجی منتهی شده و از طرف دیگر، به صورتی متقابل با اُفت رقابت‌پذیری و ارتقای مزیت‌های تولید در این صنعت به افزایش قیمت خودرو در کشور انجامیده است. ایجاد توازن در بازارهای داخلی هم به بهانه قیمت‌های بالای خودروی وارداتی مشکل دیگری است که از این ناحیه به وجود آمده است.

### انحصار یا رقابت؟

امروزه از جمله مباحث مطرح شده در ارتباط با اقتصاد، تحولات بنیادی بخش خصوصی و عمومی در خصوص اصل ۴۴ قانون اساسی است. در این ارتباط،

### تولید ابر قدرت‌های داخلی خودرو دستگاه درصد

بنگاه‌ها	تولیدات	درصد سهم از کل تولید
ایران خودرو	۴۵۱,۵۷۰	۴۷/۶۵۵
سایپا	۲۸۶,۹۰۴	۳۰/۲۷۷
پارس خودرو	۱۹۸,۰۴۱	۲۰/۹۰۰
گروه بهمن	۳۳,۳۸۱	۰/۳۵۷
خودروسازان مدیران	۲,۹۴۷	۰/۳۱۱
خودروسازان راین	۲,۵۸۸	۰/۲۷۳
خودروسازان بم	۱,۳۷۸	۰/۱۳۵
زاگرس خودرو	۸۰۱	۰/۰۸۵
مرتب خودرو	۷۶	۰/۰۰۸

استخراج: «اقتصاد ایران» از وزارت صنایع و معادن

کسب کنند و دیگر به ارتقای بهره‌وری و بهبود کیفیت نیاندیشند. این سود انحصاری چیزی جز انتقال منافع از مصرف‌کننده به تولیدکننده و انتقال هزینه‌ها از تولیدکننده به خریدار نیست.

علاوه بر این، رقابتی شدن صنایع کارایی و تخصیص بهتر منابع را تضمین می‌نماید، در حالی که با انحصاری شدن صنعت، تولید و قیمت به ترتیب کاهش و افزایش می‌یابند و تخصیص منابع با اختلال مواجه می‌شود. رفاه اجتماعی هم از میزان مطلوب فاصله می‌گیرد. از نظر اقتصادی، رفاه جامعه بر اساس مدل‌های مختلفی برآورد می‌شود که در اینجا بر اساس اطلاعات بنگاه‌های اصلی تولیدکننده خودرو سواری یعنی ایران‌خودرو، سایپا، پارس خودرو و گروه بهمن برای سال ۸۶ مشخص شد که هزینه اجتماعی تولید انحصاری در شرکت‌های مذکور، در حدود ۲۶ درصد از ارزش فروش این شرکت‌ها است. در واقع، این هزینه‌ای است که جامعه به خاطر تسلط انحصارات دولتی بر این بازار متحمل می‌شود.

ریشه انحصار در بازار خودروی ایران را می‌توان در فضای حمایتی و تعرفه‌های سنگین واردات خودرو و وضع معافیت‌های گمرکی بر قطعات آن جست‌وجو کرد که این امر به عدم وجود رقابت در این بازار می‌شود که بر جریان تخصیص منابع و عملکرد بازار بی‌تأثیر نبوده است. بنابراین به نظر می‌رسد اجرای برنامه خصوصی‌سازی و ارتقای رقابت و حذف انحصارات باعث بهبود عملکرد این بازار نبوده است. همین امر ضرورت بازنگری و بررسی ساختار بازار خودرو را طرح می‌کند و ضروری می‌نماید که ساختار صنعت به سمت رقابت هدایت شود و در تعامل با بازارهای جهانی، با کاهش تعرفه‌های وارداتی و تصویب قوانین ضد انحصار راه‌گشا باشد. ■

تغییر نقش دولت از مالکیت و مدیریت مستقیم بنگاه به سیاست‌گذاری، هدایت، نظارت و توانمندسازی بخش‌های خصوصی و تعاونی اقتصاد، مورد تأکید می‌باشد. حمایت از بخش خصوصی جهت رقابت کالاها در بازارهای بین‌المللی و آماده‌سازی بنگاه‌های داخلی جهت مواجهه هوشمندانه با قواعد تجارت جهانی در یک فرآیند تدریجی و هدفمند از نتایج این نوع نگاه است. از این رو، بررسی بازارها به منظور اتخاذ سیاست‌های اثرگذار در حوزه اقتصاد می‌تواند مفید باشد. با یک نگاه اجمالی به صنایع ایران در می‌یابیم که سیاست‌های اعمال شده در این صنایع، عمدتاً در قالب سیاست‌های جایگزینی واردات بوده است که در عمل، چیزی جز ایجاد ساختار انحصاری و متمرکز را در اکثر بازارهای صنعتی کشور - از جمله بازار خودرو - به ارمغان نیاورده است، به طوری که قدرت انحصاری موجود در این بازارها توسط چندین بنگاه برتر در سایه اعمال سیاست‌های حمایتی دولت، با نگاهی درون‌نگر - که همواره به صورت تضمین شده بازار داخلی را در اختیار داشته‌اند - منجر به ایجاد ساختار صنعتی کنونی شده است. در این ساختار، بدون توجه به تحولات بازارهای جهانی، فقط به حضور در نظام اقتصاد داخلی تکیه شده و طبیعتاً در چنین شرایطی، مفاهیمی چون نوآوری، مشتری‌مداری، رقابت در بازار و ارتقای کیفیت محصولات به دست فراموشی سپرده شده و به تبع آن، به سمت فعالیت‌های رانت‌جویانه سوق داده می‌شود. به بیان دیگر، شرایط انحصاری بازار فروش محصولات باعث می‌گردد بنگاه‌های انحصاری به دلیل عدم حضور رقیب، کالاهای با کیفیت نامناسب را با قیمت بالا به فروش برسانند و سود انحصاری