بررسی سیاست‌های تجاری در صنعت خودرو ایران

نویستنگان: دکتر اکبر نوری *
* محمد رضا فرزین

چکیده

سیاست‌های تجاری، به مجموعه‌ای از سیاست‌های کلی گزارش بر فعالیت‌های تجاری و اخلاقی اقتصادی و کنترل کارکرد و کاربردی و مصرف و صادرات و غیرباسازی (محققیت‌ها، گزارش‌های اخلاقی و مصرفی) اشاره می‌کند. این سیاست‌ها، در این مقاله به‌عنوان مثالی می‌باشد. وسایل و شیوه‌های جدید در حال توسعه، حمایت می‌باشند. نرخ حمایت مؤثر مانع از شناخت کمی برای انتزاع‌گری‌های در صنعت کمیابی تعرفه‌ای به شمار می‌آید. این سیاست‌ها، در کنار بازاریابی در حال توسعه، براساس نظریه‌های جدید نویا با حمایتی شدید آغاز می‌شوند و دارای یک روند نسلی طلایی سال‌های حیات صنعت مورد حمایت می‌باشند. سپس یک پیک روندهایی به کمک مشخصی، به آزادسازی و قطع حمایت نمی‌شود. صنعت خودرو ایران نزدیک به جهان دهه از آغاز حیات خودرو در ایران را پشت سر می‌گذارد. بررسی‌های نشان می‌دهد که این صنعت از ابتدا ناکام، از حمایتی شدید داشت و غیرباسازی بخود، این صنعت است. اما متاسفانه این حمایت، نمی‌تواند بخودی و در حال تغییر و تحول شدید بوده است. این امر باعث شده تا هم اکنون این صنعت با تجربه‌های بالاتر از صنعت خودرو در سپاهی از کشورهای در حال توسعه، همچون کره، قادر به صادرات باشد. اما در نتیجه، آزادسازی آن دوران از انظار باشد. نتیجه یک پیک بازنمودن بستگی بر تصویر کامل و شفافی از همه سیاست‌های تعرفه‌ای، محدودیت‌های واردات و شرط محصول داخلی مرای نمای و اخلاق در صنعت خودرو کشور گیرد.
سیاست‌های تجاری، از جمله مهمترین عوامل تأثیرگذار در کارکرد، هدف‌ها و راه‌های توسعه، به ویژه بخش صنعت زمینه می‌باشد. این سیاست‌ها به منزله چارچوبی هستند که تقریباً تمام فعالیت‌های تجاری، از تولید و صنعتی در قلب آنها، شامل می‌گردد. رایج‌ترین سیاست‌های تجاری، سیاست‌های حمایتی هستند که معمولاً توسط طرفداران راهبرد جایگزینی واردات به کار گرفته می‌شوند. در ایران، با شروع برنامه عمرانی سوم (1341-1346) راهبرد جایگزینی واردات توسط سیاست‌گذاران اقتصادی کشور به عنوان راهبرد صنعتی شدند اقتصاد استخراج گردید و شالوده مقررات و سیاست‌های تجاری کشور را حتماً سیاست‌های حمایتی این راهبرد توسعه‌ی تشكیل داد. انگیزه اصلی در به کارگیری این گونه سیاست‌های حمایتی، کمک به صنایع نوآوری برای طی مراحل تکامل خوش در کنار صنایع رقیق جهانی بوده است و مهمترین مشخصه آنها موتی قدم‌ها بودند. حال واقعی این سیاست‌ها توسط سیاست‌های ازکشورهای توصیه یافته صنعتی و همچنین کشورهای موجود آسیا جنوب شرقی، مانند کره جنوبی و تایوان، مورد استفاده قرار گرفته است.

در خصوص سیاست‌های حمایتی، مسئله اساسی، میزان حمایت یا طول دوره حمایت است. در مباحث نظری، به منظور اندازه‌گیری میزان حمایت دولت از صنایع، روشهای متاوازی و وجود داردی از متداول‌ترین روشهای محاسبه شاخص حمایت مؤثر است. این شاخص، میزان سرمایه‌ای ضروری برای اندازه‌گیری تأثیر تأمین عوامل و ابزارهای حمایتی بر ارزش افزوده صنعت است و بیشتر اقتصادشناسان تجاری ذیلی توسعه، به طور وسیع، مورد استفاده قرار داده‌اند. در این مطالعه، به منظور بررسی کارایی و اثر اخیر سیاست‌های حمایتی کشور، نظر حمایت مؤثر در صنعت خودرو را محاسبه کردیم. این صنعت که امروزه یکی از صنایع رو به رشد کشور است، یکی از برخورداران از بازار وسیع داخلی و وضعیت شبه انحصاری آن رونق نسبتاً بالایی برخوردار می‌باشد. یکی از ایجاد پیوندهای فرازق قوی و قوی از صنایع بالا دست خود توان بالقوه فرآیند ابتکاری ارزش افزوده و اشغال دارد.

صنعت خودرو، از ابتدا شکل‌گیری، تحت حمایت‌های شدید دولت، مطالعه‌ی خوش را آغاز کرده است. شاخه‌های اقتصادی، بانگ‌کر تفاوت این حمایت پس از طی سه دهه می‌باشد. بدیهی
است که نتیجه این حمایت‌ها باید در سال‌های اخیر به تعدادی باشد که ارزیابی یکی صنعت خودرو با محصولات قابل صدور به‌طور کامل حمایت از جانب دولت باشد. در این برسی، پس از آشنا شدن با نوشتارهای موجود در سیاست‌های تجاری، به بررسی وضعیت و جایی‌گاه صنعت خودرو در ایران می‌پردازیم و سپس با محاسبه نرخ حمایت مؤثر در سه مدل بیکان، پژو و وانت مزدا و مقایسه آن با مقدار حمایت مؤثر در دهه ۱۳۵۰ می‌کوشیم تا تصویری روشن از وضعیت حمایت در این صنعت ارائه دهیم.

۱. سیاست‌های تجاری در کشورهای در حال توسعه

تقییاً بیش از ۷۰ درصد جمعیت جهان در کشورهای در حال توسعه زنده‌گی می‌کند. در حالی که پایه بیشتر مباحث سیاست‌های تجارت بین‌المللی، مبتنی بر وضعیت کشورهای توسعه‌یافته و صنعتی شده است. بیشتر اقتصادسنجشان معتقدند که وضعیت کشورهای در حال توسعه، کلیه‌ترهای توسعه یافته است.

نخستین تجاوز، تعاملات تجاری ۱ در این کشورهای می‌باشد. بسیاری از اقتصادهای در حال توسعه برای تأمین ارز‌های صادرات کالاهای اولیه متقاضی هستند. از آنجاک تقاضا برای اکثر کالاهای اولیه متغیر است، قیمت‌های این کالاهای نیز تا ناپیک می‌گردد. مسئله با اهمیت دیگر، تغییرات شدید رابطه مبادله این کشورها می‌باشد و در نهایت، این واقعیت که کشورهای در حال توسعه با محدودیت‌های تجاری فراوانی برای صادرات کالاهای تولیدی خودش به کشورهای توسعه یافته مواجهه هستند.

(کینگ، ۱۹۹۰، صفحه ۱۳۸).

دومین تمایز، انتخاذ در راه‌برد تجاری چاپ‌گرینی واردات و تشویق صادرات در کشورهای در حال توسعه است. این دو راه‌برد در کشورهای در حال توسعه از موارد بحثان‌گری بوده‌اند. گروهی از اقتصادسنجشان، به ویژه کروگر، معنی‌دار که سیاست‌های توسعه صادرات در مقابل چاپ‌گرینی واردات، کلید رشد سیر تجارتی در کشورهای در حال توسعه به شمار می‌آیند. گروه دیگری از

1. Trade Conflicts
اقتصاد اسلامی، از جمله استراتژی، نسبت به منافع بین‌شده در مورد راهبرد نظر به خارج از باشند (الدوین، 1916، صفحه 215). 

اگرچه عوامل تأثیرگذار بر نرخ رشد اقتصادی کشورها بسیار فراوان است و روش قابل پذیرش یکسانی برای ارزیابی سهم هر عامل معین بر نرخ رشد وجود ندارد، اما یکی از مسائل گفتگو در مورد ارتباط بین این دو، آن است که راهبرد تجاری یکی از عوامل اثری بخش هر مرا به دیگر عوامل تولید بر رشد اقتصادی می‌باشد (فدر، 1983، صفحات 59-72).

آساس و پایه‌ای اصلی تماشای سیاست‌های تجاری در کشورها، میزان دخالت دولت، به ویژه چگونگی دخالت دولت و ابزارهای به کار گرفته شده می‌باشد. در مجموع، دو دسته ابزار تجاری وجود دارد که در راهباندهای متفاوت به کار گرفته می‌شوند (هلیما، 1996).

ابزارهای بزرگ، شامل مالیات بر واردات و صادرات، پاره‌ای و نرخ ارز. ابزارهای غیربازاری، شامل ممنوعیت‌ها، کنترل‌های فیزیکی و مقداری، سهمیه‌ها (چه از طریق تمهیدات واردات یا درکرکدل بر ارز خارجی یا هر دو) و انگیزه‌ها و محیط‌های اخلاقی.

این ابزارها، اجزای تشکیل دهنده و تعمیم کننده سیاست‌های تجاری می‌باشند. به علت نقش مهم آنها در فرآیند توسیع صنعتی و حساسیت فعالیت‌های صنعتی به تغییرات آنها، در بررسی‌های اخیر توجه خاصی به ارتباط این ابزارها با صنعت‌های شدن کشورها نشان می‌دهند.

راپید جایگزین واردات

طبق بررسی‌های تاریخی جایگزینی واردات، نخستین مرحله طبیعی صنعتی شدن کشورهای موجود بوده است و پیشتر توسیع‌های صنعتی در کشورهای توسعه‌یافته نیز در سده یکم میلادی این راهبرد هستند. پیش‌بینی از این مسئله، حاصل تکامل طبیعی بوده که به طور طبیعی توسط جنبه‌های ترازپرداختی ایجاد شده‌اند. اما آن پیش‌بینی که از طریق راهبرد آگاهانه دوست در جایگزینی واردات حاصل آمدید است (به ویژه در دوره پس از جنگ جهانی دوم) مورد انتقاد قرار گرفته است. اما این راهبرد که به درستی طراحی و اجرای شده بود، به سبب ایجاد فرآیند اقتصادی قابل ملاحظه‌ای ادامه

1. Outward Looking
یافتن نتایج اقتصادی ارتباط بین درآمد و حس اقتصادی قدرت به واکنش نسبت به خلق فرصت‌های رشد
با شد ایجاد نماید و بنواند رفاه فرد اقتصادی برای مردم آن کشور به وجود آورد (هیلبرت، 1999).
نخستین کشورهایی که به طور آگاهانه راهبرد فوق را انتخاب نمودند، کشورهای آمریکای
لاتین و در رأس آن‌ها آرژانتین، برزیل و مکزیک بودند. این کشورها یکی روش‌های سیاستی
اقتصادی را به منظور تشوب تولید داخلی کالاهایی که قبل از طریق واردات تأمین می‌شد، اتخاذ
کرده‌اند (نفري و ملایری آشتياني، بهار 1372). گفتگوی است که بس از جنگی جهانی دوم، به ویژه در
دو دهه 1950 و 1960، شمار زیادی از کشورهای در حال توسعه، از جمله هندوستان، گرجستان
و ایران نیز راهبرد چاپ‌گیری واردات را به عنوان یک راهبرد رشد و توسعه اقتصادی اعمال
کرده‌اند، ولی چنانکه از متن توسعه اقتصادی بر می‌آید، این راهبرد را نخستین بار، کشورهای
آمریکای لاتین، به دلیل مشکلات ناشی از بحران بزرگ اقتصادی آمریکا (دهه 1930) به کار
گرفتند و در چارچوب این راهبرد، این کشورها شروع به تولید سیب‌زره از کالاهای مصرفی کردند
که قبل وارد می‌نمودند (نفري و ملایری آشتياني، بهار 1377).
میزان معمول راهبرد چاپ‌گیری واردات ترکیبی از معیارهای قیمتی و کنترل‌های مقداری
مستقیم رواً فعالیت‌های مختلف اقتصادی است.
اما مهم‌ترین نشانه رژیم چاپ‌گیری واردات، سطح بالای حمایت از تعدادی از صنایع با
استفاده از محدوده سیاسی و مستقل از نرخ‌های مؤثر حمایت (بعضی حمایت در مقابل اجزاء ارزش
افزوده وارداتی)، کنترل‌های مقداری پیچیده و نسبتاً تفصیلی و قوانین دیوپیالارانه و وجود نرخ ارز
پیش از حد ارزش‌گذاری شده می‌باشد (کرگر، زوئن 1983).

عدمی از اقتصادشناخت اتخاذ این راهبرد را واکنش منطقی برای کشورهای در حال توسعه
در مرحله اولیه رشد می‌دانند و از آن‌جا که اهمیت‌های ضد وابستگی و خودکارکردنی دولت و ملت را
تقویت می‌کند، می‌گرایی، و یوزی اصول آن را تکلیفی می‌دهد.
در مجموع، اگر این رهایافت در زمان مناسب و براساس یک برنامه مدون و منسجم اتخاذ
گردد، قادر به پیشرفت هدف‌های توسعه صنعتی کشورهای در حال توسعه خواهد بود. شواهد نشان

1. Pricing Measures
راهبرد توسه صادرات

راهبرد توسه صادرات در چارچوب راهبرد معطوف به خارج۱ مطرح است و گردد رشد اقتصادی تأثیر صادرات به‌دست آمده باشد، رشد منکی بر صادرات نامیده می‌شود.

در راهبرد توسه صادرات، از آنجا که تعرفه‌ها قادیرهباره اثرگذاری در بازار بین‌المللی نیستند، از یارانه‌های تولید (یا صادرات) یا نرخ ارز واقعی در این خصوص استفاده می‌کنند. چون یارانه‌ها به بودجه دولتی تحمل می‌شوند و کاملاً شفاف هستند، تمام فراوانی به جانب عدم پذیرش آنها توسط مشتریان سیاسی به وجود می‌آید. به‌دین روی، یکی از مهم‌ترین معیارهای متناول، گرایش به حفظ نرخ ارز واقعی است. این نرخ ممکن است صادرات را تشخیق نماید، اما به طور هم‌زمان، اگر صنایع صادرکننده به‌خواهد قادیر به رقابت باشند باعث کاهش واردات تحمیل می‌کنند. همچنین این سیاست در جای خود ممکن است دیگر تولیدکنندگان را باید ورود به بازار صادراتی تشخیق نمایند. بنابراین، یک سیاست توسه صادرات باعث طبیعتاً یا یک رژیم تجاری آزاد و نسبتاً باز همراه باشد (کروگر، ۱۹۹۰).

تشویق صادرات باعث جای گرفتن‌های مقداری بر انگیزه‌های قمیتی نیست. اما قیودی بر میزان و درجه انگیزه‌ها بین فعالیت‌های صادراتی وضع می‌شود. مهم‌ترین انگیزه‌برای تشویق صادرات، علاوه بر نرخ ارز واقعی، یارانه‌های صادراتی، قابلیت دسترسی به اعداد در ترخهای

1. Outward Orientation
پایین نسبت به نرخ بایز و آرامه روشی پیشنهادی برای اخذ بهره‌های مالیاتی صادرکننده است. با گواهی معتقد است که تجویز "توسعه صادرات" و "جایگزینی واردات" که اقتصادنشان صاحب تجارت میان‌المللی به کار می‌برند، به انگیزه ارتباط بیدا می‌کند. بر اساس تعریف مربوط با انگیزه، یک کشور راهبرد "جایگزینی واردات" را اعیان می‌کند. اگر نرخ مؤثر ارز برای صادرات آن کشور، کوچک‌تر از نرخ مؤثر ارز برای واردات (EERw < EERm) باشد، انتظار می‌رود که در این صورت تفاوت نمی‌کند که کالای مورد نظر در بایز داده پرداخته شود یا صادر گردند. بنابراین، تبعیض علیه صادرات از بین می‌رود. به این حال، راهبرد توسه‌مصمم‌ساز سود گرفتن (نقره و مثلاً آشپزی، بهار 1377) می‌گویند. انتخاب این راهبرد، نیاز به زیر ساخت فنی نسبت‌کارآمیزی دارد و کشورهایی که در این زمینه موقع بوده‌اند، غالباً مرحله یا "جایگزینی واردات" را به خویش پشت سرگذاشته‌اند. تجربه کشورهای نشان می‌دهد که راهبرد مشخصی برای توسعه و صنعتی شدن وجود ندارد و عوامل سیاسی و عوامل دیگر در آن مؤثرند. وضعیت آری این بسیار حائز اهمیت است و باید برآمد، بین این دو راهبرد مشابهی وجود داشته باشد. مشکلات اداره تغییرات لازم ساختاری و فشارهای هم‌مزمان غیراقتصادی نیز از مسائل مهمی هستند که باید مورد توجه قرار گیرند (هلنر، 1990).

١. Effective Exchange Rate
پرسی سیاست‌های تجاری در صنعت خودرو ایران

با زرگانی خارجی اثر می‌گذارد و همین طور محدودیت‌های مقداری را شامل می‌شود. اما مهم‌ترین اثر آن بر تخصیص منابع تولید، ال‌گوهای مصرفی، نرخ پردیخته‌ها و قیمت عوامل تولید می‌باشد.

(کوردن، ۱۳۷۱).

طرح‌داران حمایتگری معتقدند، که حمایت ارائه پشتونه و انتکای تدریجی به صنایع و نیروی کار را از آمادگی حضور در بازار رقابتی و تجویز تعدل دادی و از اوضاع در حال تغییر است. این هدف‌ها، از یک سوی مربوط به اشتغال و مسائل حقوق اجتماعی است، و از سوی دیگر هدف عام‌تر شویق کارایی اقتصادی را دنبال می‌کنند.

حمایت با کاهش واردات باعث افزایش سهم بازار داخلی و قیمت دریافتی تولیدکنندگان داخلی می‌شود و سود آوری و تولید بیشتر در صنایع داخلی باعث افزایش اشتغال و تشویق نوگرایی می‌شود (او.ای.سی.دی، ۱۹۶۶).

در سالهای اخیر، به دنبال تلاش کشورهای در حال توسعه برای صنعتی شدن، بحث و نبادل افکار در این زمینه رویکردهای است. پیشرفت‌های نظریه تجارت بین‌المللی و بحث‌های مربوط به رفاه، که عمداً از کار گرفته شده، در صورتی که به نحوی چشم‌گیری منتهی به روش‌های مختلفی هستند، به‌طور کلی هر چهریزی که تحلیل‌ها، آن است که نظریه بر قراری تعریف کمکی و ایجاد موانع دیگر در داد و ستد خارجی، به ندرت می‌تواند به‌ترین ابزار حمایتی تلقی شود.

چالش نظری بحث حمایت‌گری منتبه بر بحث اصلی تز دخالت در بازار و عدم آن می‌باشد. عدم دخالت در بازار براساس مباحث نظری از قبل چند کم‌تر نمودن رفاه جامعه جهانی، عملکرد دست نامرئی و عدم کارایی بازارهای غیرقانونی می‌باشد. اما مخالفان، مباحث نظری خوش‌ریا بر صنایع نوآوری، کاهش رابطه مبادله در کشورهای در حال توسعه و نواقص بازار عوامل تولید بنا نموده‌اند (کوگ‌رمن، ۱۳۷۶).

بحث صنایع نوآوری همواره یکی از مهم‌ترین دلایل حمایت ذکر می‌شود که به عنوان یک استناد نظری به تجارت آزاد بیان شده است. نوین‌سنجی مانند میردال و رزنشین رودن معتقدند که این

1. Infant Industries
نظریه در شرایط اقتصادی کشورهای در حال توسعه متغیر است و معماری حمایت عمومی در این اقتصادها قابل ارزیابی هستند. اگرچه متفاوتان اصلی بحث صنایع نیز، افرادی مانند هایلر و میر شدیداً به آن امکان مهندس و در هزینه‌های تصوری بین گل می‌بخشند بر حمایت تأکید می‌نمایند (بالدوین، 1990).

در نهایت، نظریه پردازان تجارت بین‌المللی به آزمون تجزیه نظریات خویش در کشورهای متواوته پرداخته و با توجه به شرایط کشور مورد آزمون نتایج مختلفی گرفته‌اند اما از آینده‌گیری چنین پیداست که جهان فراری ما به سمت آزادسازی و جهانی شدن پیش می‌رود و سازمان تجارت جهانی، به عنوان ابزار قدرتمند آن، در حال رشد و تکامل می‌باشد. تردردی نیست که نظام جدید جهانی تاثیر شایانی بر کشورهای در حال توسعه خواهد داشت، و در نهایت حل متضمن جالب‌تری برای آن است. مسائلی مانند آزادسازی بخش خدمات مالی، استاندارد بین‌المللی کار و تجارت بین‌المللی، و مسائل زیستمحیطی، بر وضعیت کشورهای در حال توسعه تأثیر عمیق دارند و این کشورهای باید در سیاست‌گذاری‌های خویش به آنها توجه نمایند.

2. جایگاه و اهمیت صنعت خودرو

صنعت خودرو، مجموعه‌ای از صنایع و فعالیت‌های مختلف را دربر می‌گیرد، به گونه‌ای که هر خودرو، حاصل دستاوردهای علمی و تجربی در صنایع مختلف می‌باشد. این صنعت، به علت پیوند عمیق‌که با دیگر بخش‌های اقتصادی و صنعتی دارد، از اهمیت ویژگی‌های برخوردی است. وجود و ادامه حیات آن، با توجه به آثار اقتصادی گسترده و رشد مستمر آن از چند دهه گذشته، همواره مورد توجه کشورها بوده است. تولید جهانی خودرو از سال 1975 تا 1990 رشد فراوانی و مستمری داشته است، به گونه‌ای که از 28 میلیون دستگاه به 50 میلیون دستگاه در این سال افزایش یافته است (صنعت سنگین). طی این سال‌ها، شرکت‌های خودروسازی به عظیم‌ترین شرکت‌های جهان تبدیل شده‌اند، آمریکا منتشر شده در مورد شرکت‌های بزرگ جهان در سال 1977 نشان می‌دهد که دو شرکت خودروسازی جنرال موتورز و فورد آمریکا، با 178 و 150 میلیارد دلار فروش، بالاترین میزان فروش را داشته‌اند.
شرکت میتسویشی زاین نیز با ۱۲۰ میلیارد دلار، رتبه چهارم را کسب نموده است.

تولید خودرو در ایران، با تأسیس دو کارخانه جیب و مرتب، از سال ۱۳۴۵ آغاز شد و در سال ۱۳۴۱ کارخانه‌های صنعتی ایران ناسیونال (ایران خودرو فقلی) با سرمایه‌ای اولیه یک میلیون ریال تأسیس گردید و در سال ۱۳۴۲ مورد بیمه‌برداری قرار گرفت. در سال ۱۳۴۲، تأسیسات خودروسازی پیکان، با ظرفیت ۶۰۰۰۰ دستگاه در سال، راه‌اندازی شدکه بعدها تدریجی تا ۱۲۰۰۰۰ دستگاه در سال نومنه یافت (برنامه جامع هنر ساله ایران خودرو، ۱۳۷۵).

جدول ۱: مجموع تولید داخلی سواری و واردات را طی سه دهه گذشته در ایران نشان می‌دهد.

همان گونه که می‌بینید، سه دوره متمایز در تولید خودرو در ایران وجود دارد. دوره رشد سرمایه‌سازی‌های ۱۳۴۸-۱۳۵۲، دوره رکود سال‌های ۱۳۵۷-۱۳۶۸، سرانجام، دوره حیات مجد در ۱۳۶۸ به بعد. از ویژگی‌های دوره اول (مونتاژ) می‌باشد، به گونه‌ای که سهم واردات قطعات در کل خودرو در این سال‌ها به از ۶۰ درصد بوده است. اگرچه در سال‌های پس از پرورش انقلاب اسلامی تفاوتی بالقوه فراوانی در بازار وجود داشته است، اما به عنوان گنگ‌های تولیدی که مهمترین آنها کمبود مفید ارزی و تبعات ناشی از جنگ بوده است، صنایع داخلی قادر به تأمین نیاز بازار نبوده و محدودیت‌های وارداتی نیز از ورود آن جلوگیری نموده‌اند. به دلیل دیگر، به عنوان گنگ‌های تولیدی، به چیز‌هایی چون از صنایع خودروسازی، قادر به تولید در حد ظرفیت اصلی خود نبوده‌اند. این صنعت با شروع برنامه پنج ساله اول و افزایش درآمد‌های ارزی ناشی از نفت، مجد در خود را آغاز نموده و طی سال‌های پس از آن تولید داخلی، پوسته افزایش یافته است، اگرچه واردات نیز در بسیاری از سال‌ها هم‌این آن افزایش داشته است (جدول ۱). یکی از عوامل رشد سرمایه این نقش ایفا را می‌توان مصرف بالقوه پنهان سال‌های جنگی دانست.

این صنعت در سال ۱۳۷۴/۱/۴ درصد افزوده و ۸۸ درصد اشتغال صنعتی کشور را به خود اختصاص داده است. در این سال، ۲۱۰۰۰۰ نفر در آن شاغل بوده‌اند (مرکز آمار ایران، ۱۳۷۵). از آنجا که در صنعت خودرو، صنایع پایین‌دستی (سازندگی قطعات) و بالادستی (فروش لوازم بدنی و خدمات پس از فروش) نقض معمولی داردند، اشتغال زایی آن بیشتر از صنایع دیگر است.
جدول 1. تولید داخلی خودرو سواری و واردات خودرو در سال‌های ۱۳۴۸تا ۱۳۷۶

<table>
<thead>
<tr>
<th>سال</th>
<th>ایران خودرو</th>
<th>ایران خودرو بازار</th>
<th>جمع تولید داخل</th>
<th>سایا</th>
<th>واردات</th>
<th>شرکت ایران خودرو در کل</th>
<th>(درصد)</th>
<th>عرضه (درصد)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>۱۳۴۸</td>
<td>۱۰۹۳۹۹۹</td>
<td>۹۸۹۹۳۹</td>
<td>۲۳۲۳۱۴۱</td>
<td>۶۷۲۲۴۹</td>
<td>۱۷۲۵۶۸۹۹</td>
<td>۱۰۰</td>
<td>۵۰۰۰</td>
<td>۵۰۰۰</td>
</tr>
<tr>
<td>۱۳۴۹</td>
<td>۱۱۰۹۹۵۹</td>
<td>۱۰۸۹۹۳۶۰</td>
<td>۲۴۲۸۱۸۹۹</td>
<td>۶۷۲۲۵۰</td>
<td>۱۸۲۵۶۸۹۹</td>
<td>۱۰۰</td>
<td>۵۰۰۰</td>
<td>۵۰۰۰</td>
</tr>
<tr>
<td>۱۳۵۰</td>
<td>۱۱۲۹۹۵۹</td>
<td>۱۱۴۹۹۵۶۰</td>
<td>۲۵۲۸۱۸۹۹</td>
<td>۶۷۲۲۵۰</td>
<td>۱۹۲۵۶۸۹۹</td>
<td>۱۰۰</td>
<td>۵۰۰۰</td>
<td>۵۰۰۰</td>
</tr>
<tr>
<td>۱۳۵۱</td>
<td>۱۱۴۹۹۵۹</td>
<td>۱۱۹۹۹۵۶۰</td>
<td>۲۶۲۸۱۸۹۹</td>
<td>۶۷۲۲۵۰</td>
<td>۲۰۲۵۶۸۹۹</td>
<td>۱۰۰</td>
<td>۵۰۰۰</td>
<td>۵۰۰۰</td>
</tr>
<tr>
<td>۱۳۵۲</td>
<td>۱۱۶۹۹۵۹</td>
<td>۱۲۴۹۹۵۶۰</td>
<td>۲۷۲۸۱۸۹۹</td>
<td>۶۷۲۲۵۰</td>
<td>۲۱۲۵۶۸۹۹</td>
<td>۱۰۰</td>
<td>۵۰۰۰</td>
<td>۵۰۰۰</td>
</tr>
<tr>
<td>۱۳۵۳</td>
<td>۱۱۸۹۹۵۹</td>
<td>۱۲۹۹۹۵۶۰</td>
<td>۲۸۲۸۱۸۹۹</td>
<td>۶۷۲۲۵۰</td>
<td>۲۲۲۵۶۸۹۹</td>
<td>۱۰۰</td>
<td>۵۰۰۰</td>
<td>۵۰۰۰</td>
</tr>
<tr>
<td>۱۳۵۴</td>
<td>۱۲۰۹۹۵۹</td>
<td>۱۳۴۹۹۵۶۰</td>
<td>۲۹۲۸۱۸۹۹</td>
<td>۶۷۲۲۵۰</td>
<td>۲۳۲۵۶۸۹۹</td>
<td>۱۰۰</td>
<td>۵۰۰۰</td>
<td>۵۰۰۰</td>
</tr>
<tr>
<td>۱۳۵۵</td>
<td>۱۲۲۹۹۵۹</td>
<td>۱۳۹۹۹۵۶۰</td>
<td>۳۰۲۸۱۸۹۹</td>
<td>۶۷۲۲۵۰</td>
<td>۲۴۲۵۶۸۹۹</td>
<td>۱۰۰</td>
<td>۵۰۰۰</td>
<td>۵۰۰۰</td>
</tr>
<tr>
<td>۱۳۵۶</td>
<td>۱۲۴۹۹۵۹</td>
<td>۱۴۴۹۹۵۶۰</td>
<td>۳۱۲۸۱۸۹۹</td>
<td>۶۷۲۲۵۰</td>
<td>۲۵۲۵۶۸۹۹</td>
<td>۱۰۰</td>
<td>۵۰۰۰</td>
<td>۵۰۰۰</td>
</tr>
<tr>
<td>۱۳۵۷</td>
<td>۱۲۶۹۹۵۹</td>
<td>۱۴۹۹۹۵۶۰</td>
<td>۳۲۲۸۱۸۹۹</td>
<td>۶۷۲۲۵۰</td>
<td>۲۶۲۵۶۸۹۹</td>
<td>۱۰۰</td>
<td>۵۰۰۰</td>
<td>۵۰۰۰</td>
</tr>
<tr>
<td>۱۳۵۸</td>
<td>۱۲۸۹۹۵۹</td>
<td>۱۵۴۹۹۵۶۰</td>
<td>۳۳۲۸۱۸۹۹</td>
<td>۶۷۲۲۵۰</td>
<td>۲۷۲۵۶۸۹۹</td>
<td>۱۰۰</td>
<td>۵۰۰۰</td>
<td>۵۰۰۰</td>
</tr>
<tr>
<td>۱۳۵۹</td>
<td>۱۳۰۹۹۵۹</td>
<td>۱۵۹۹۹۵۶۰</td>
<td>۳۴۲۸۱۸۹۹</td>
<td>۶۷۲۲۵۰</td>
<td>۲۸۲۵۶۸۹۹</td>
<td>۱۰۰</td>
<td>۵۰۰۰</td>
<td>۵۰۰۰</td>
</tr>
<tr>
<td>۱۳۶۰</td>
<td>۱۳۲۹۹۵۹</td>
<td>۱۶۴۹۹۵۶۰</td>
<td>۳۵۲۸۱۸۹۹</td>
<td>۶۷۲۲۵۰</td>
<td>۲۹۲۵۶۸۹۹</td>
<td>۱۰۰</td>
<td>۵۰۰۰</td>
<td>۵۰۰۰</td>
</tr>
<tr>
<td>۱۳۶۱</td>
<td>۱۳۴۹۹۵۹</td>
<td>۱۶۹۹۹۵۶۰</td>
<td>۳۶۲۸۱۸۹۹</td>
<td>۶۷۲۲۵۰</td>
<td>۳۰۲۵۶۸۹۹</td>
<td>۱۰۰</td>
<td>۵۰۰۰</td>
<td>۵۰۰۰</td>
</tr>
<tr>
<td>۱۳۶۲</td>
<td>۱۳۶۹۹۵۹</td>
<td>۱۷۴۹۹۵۶۰</td>
<td>۳۷۲۸۱۸۹۹</td>
<td>۶۷۲۲۵۰</td>
<td>۳۱۲۵۶۸۹۹</td>
<td>۱۰۰</td>
<td>۵۰۰۰</td>
<td>۵۰۰۰</td>
</tr>
<tr>
<td>۱۳۶۳</td>
<td>۱۳۸۹۹۵۹</td>
<td>۱۷۹۹۹۵۶۰</td>
<td>۳۸۲۸۱۸۹۹</td>
<td>۶۷۲۲۵۰</td>
<td>۳۲۲۵۶۸۹۹</td>
<td>۱۰۰</td>
<td>۵۰۰۰</td>
<td>۵۰۰۰</td>
</tr>
<tr>
<td>۱۳۶۴</td>
<td>۱۴۰۹۹۵۹</td>
<td>۱۸۴۹۹۵۶۰</td>
<td>۳۹۲۸۱۸۹۹</td>
<td>۶۷۲۲۵۰</td>
<td>۳۳۲۵۶۸۹۹</td>
<td>۱۰۰</td>
<td>۵۰۰۰</td>
<td>۵۰۰۰</td>
</tr>
<tr>
<td>۱۳۶۵</td>
<td>۱۴۲۹۹۵۹</td>
<td>۱۸۹۹۹۵۶۰</td>
<td>۴۰۲۸۱۸۹۹</td>
<td>۶۷۲۲۵۰</td>
<td>۳۴۲۵۶۸۹۹</td>
<td>۱۰۰</td>
<td>۵۰۰۰</td>
<td>۵۰۰۰</td>
</tr>
</tbody>
</table>

مأخذ: وزارت صنایع، سازمان گسترش
جدول 2. تعداد تولید پیکان و پژو در شرکت ایران خودرو: ۱۳۴۵-۱۳۷۵

<table>
<thead>
<tr>
<th>سال</th>
<th>انواع پیکان سواری</th>
<th>انواع پژو</th>
<th>جمع تولید</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>۱۳۴۵</td>
<td>۹۱۵۰۰</td>
<td>۶۵۵۵۰</td>
<td>۱۵۷۰۵۰</td>
</tr>
<tr>
<td>۱۳۴۶</td>
<td>۶۵۸۰۰</td>
<td>۱۲۱۴۴</td>
<td>۱۸۷۲۴۴</td>
</tr>
<tr>
<td>۱۳۴۷</td>
<td>۱۵۱۴۰</td>
<td>۱۴۱۴۴</td>
<td>۲۹۲۶۱۴</td>
</tr>
<tr>
<td>۱۳۴۸</td>
<td>۱۹۹۹۰</td>
<td>۲۷۹۱۹</td>
<td>۴۷۹۰۱۹</td>
</tr>
<tr>
<td>۱۳۴۹</td>
<td>۳۶۶۱۰</td>
<td>۳۵۶۱۰</td>
<td>۷۲۲۱۰۰</td>
</tr>
<tr>
<td>۱۳۵۰</td>
<td>۴۷۸۱۱</td>
<td>۴۷۸۱۱</td>
<td>۹۵۶۲۲</td>
</tr>
<tr>
<td>۱۳۵۱</td>
<td>۶۱۲۰۰</td>
<td>۶۱۲۰۰</td>
<td>۱۲۲۴۰۰</td>
</tr>
<tr>
<td>۱۳۵۲</td>
<td>۷۳۳۱۰</td>
<td>۷۳۳۱۰</td>
<td>۱۴۶۶۲۰</td>
</tr>
<tr>
<td>۱۳۵۳</td>
<td>۹۸۵۵۰</td>
<td>۹۸۵۵۰</td>
<td>۱۹۷۱۰۰</td>
</tr>
<tr>
<td>۱۳۵۴</td>
<td>۱۱۰۰۰۰</td>
<td>۱۱۰۰۰۰</td>
<td>۲۲۰۰۰۰</td>
</tr>
<tr>
<td>۱۳۵۵</td>
<td>۱۳۰۰۰۰</td>
<td>۱۳۰۰۰۰</td>
<td>۲۶۰۰۰۰</td>
</tr>
<tr>
<td>۱۳۵۶</td>
<td>۱۵۰۰۰۰</td>
<td>۱۵۰۰۰۰</td>
<td>۳۰۰۰۰۰</td>
</tr>
<tr>
<td>۱۳۵۷</td>
<td>۱۷۰۰۰۰</td>
<td>۱۷۰۰۰۰</td>
<td>۳۴۰۰۰۰</td>
</tr>
<tr>
<td>۱۳۵۸</td>
<td>۱۹۰۰۰۰</td>
<td>۱۹۰۰۰۰</td>
<td>۳۸۰۰۰۰</td>
</tr>
<tr>
<td>۱۳۵۹</td>
<td>۲۱۰۰۰۰</td>
<td>۲۱۰۰۰۰</td>
<td>۴۲۰۰۰۰</td>
</tr>
<tr>
<td>۱۳۶۰</td>
<td>۲۳۰۰۰۰</td>
<td>۲۳۰۰۰۰</td>
<td>۴۶۰۰۰۰</td>
</tr>
<tr>
<td>۱۳۶۱</td>
<td>۲۵۰۰۰۰</td>
<td>۲۵۰۰۰۰</td>
<td>۵۰۰۰۰۰</td>
</tr>
<tr>
<td>۱۳۶۲</td>
<td>۲۷۰۰۰۰</td>
<td>۲۷۰۰۰۰</td>
<td>۵۴۰۰۰۰</td>
</tr>
<tr>
<td>۱۳۶۳</td>
<td>۲۹۰۰۰۰</td>
<td>۲۹۰۰۰۰</td>
<td>۵۸۰۰۰۰</td>
</tr>
<tr>
<td>۱۳۶۴</td>
<td>۳۱۰۰۰۰</td>
<td>۳۱۰۰۰۰</td>
<td>۶۲۰۰۰۰</td>
</tr>
<tr>
<td>۱۳۶۵</td>
<td>۳۳۰۰۰۰</td>
<td>۳۳۰۰۰۰</td>
<td>۶۶۰۰۰۰</td>
</tr>
<tr>
<td>۱۳۶۶</td>
<td>۳۵۰۰۰۰</td>
<td>۳۵۰۰۰۰</td>
<td>۷۰۰۰۰۰</td>
</tr>
<tr>
<td>۱۳۶۷</td>
<td>۳۷۰۰۰۰</td>
<td>۳۷۰۰۰۰</td>
<td>۷۴۰۰۰۰</td>
</tr>
<tr>
<td>۱۳۶۸</td>
<td>۳۹۰۰۰۰</td>
<td>۳۹۰۰۰۰</td>
<td>۷۸۰۰۰۰</td>
</tr>
<tr>
<td>۱۳۶۹</td>
<td>۴۱۰۰۰۰</td>
<td>۴۱۰۰۰۰</td>
<td>۸۲۰۰۰۰</td>
</tr>
<tr>
<td>۱۳۷۰</td>
<td>۴۳۰۰۰۰</td>
<td>۴۳۰۰۰۰</td>
<td>۸۶۰۰۰۰</td>
</tr>
<tr>
<td>۱۳۷۱</td>
<td>۴۵۰۰۰۰</td>
<td>۴۵۰۰۰۰</td>
<td>۹۰۰۰۰۰</td>
</tr>
<tr>
<td>۱۳۷۲</td>
<td>۴۷۰۰۰۰</td>
<td>۴۷۰۰۰۰</td>
<td>۹۴۰۰۰۰</td>
</tr>
<tr>
<td>۱۳۷۳</td>
<td>۴۹۰۰۰۰</td>
<td>۴۹۰۰۰۰</td>
<td>۹۸۰۰۰۰</td>
</tr>
<tr>
<td>۱۳۷۴</td>
<td>۵۱۰۰۰۰</td>
<td>۵۱۰۰۰۰</td>
<td>۱۰۲۰۰۰۰</td>
</tr>
<tr>
<td>۱۳۷۵</td>
<td></td>
<td>۵۳۰۰۰۰</td>
<td>۱۰۵۰۰۰۰</td>
</tr>
</tbody>
</table>

سازمان گسترش مأخذ: وزارت صنایع، سازمان گسترش.
امروزه، صنعت خودرو در برنامه‌های توسعه صنعتی ایران از جایگاه خاصی برخوردار است، به طوری که وزارت صنایع، نرخ ۲۵ درصد و هدف نیل به خودکاری در تیزهوشان ارزی تا سال ۱۳۸۴ را برای این صنعت اعلام نموده است. برآوردها نشان می‌دهد که تفاوت‌های خودرو سواری ایران در سال ۱۴۰۰، دست کم ۲/۱ میلیون دستگاه در سال خواهد بود (شروع ۱۳۷۳). بی‌بی‌سی است و عدم کرنش مناسب آن و عدم اتخاذ راهبرد مناسب هنرها با برنامه زمانبندی مشخص، دوباره باعث از دست دادن این بازار بسیار وسیع که بسیار نیز مورد علاقه اقتصاد خارجی است، خواهد شد.

۳. محاسبه نرخ حمایت مؤثر

مبانی نظری

نرخ‌های اسکی تعریفه که به صورت سنی به کار گرفته می‌شوند، تصویر درستی از درجه حمایت اعطایی به بخش مربوط به نشان‌دهنده. زیرا تولیدکننده علاوه بر قیمت محصولات تولیدی، از هزینه‌های مورد استفاده در فرآیند تولید خود نیز تأثیر می‌پذیرد. بدين رول نرخ حمایت مؤثر، یک مقياس قابل توجه برای مطالعه نظام‌های حمایتی می‌باشد و برای یافتن اثر مشترک حمایت از محصول و نهاده‌ها به سهم ارزش افزوده در قیمت محصول نیز بستگی دارد. مفهوم نرخ حمایت مؤثر در پارچه‌توان خریدن جزئی را در نظر بگیرید. در این مدل، فرض می‌شود:

الف) کشش تفاوت‌ها پر صادرات و عرضه واردات پر نیاز است (حالات کشور کوهک).

ب) مبادله همه کالاهای قابل مبادله، حتی پس از وضع تعریف و دیگر مالیات‌ها و پارامترهای تجاری ادامه می‌یابد. بنابراین، قیمت داخلی کالاهای وارداتی برای است کننده بقیه است. تعریفه.

ج) تمام تعرفه‌ها و مالیات‌ها و پارامترهای تجاری برای کشورهای عرضه کننده و تفاوت‌ها کننده بدون تبعیض وضع می‌شوند.

د) تمام ضرایب فیزیکی داده - ستانده ثابت می‌باشد. یعنی کشش جانشینی نهاده‌ها صفر
الف) مسئله ی جانشینی

نرخهای نظره متفاوت مختلف بر پکالاهای نهاده ها، روابط قیمتی را تغییر می دهد، به نحوی که بین
نهاده های تولید جانشینی به وجود می آید. این جانشینی باعث تغییر ضریب‌های نهاده‌ها می شود.
بنابراین، ممکن است به وسیله اثر ساختار تعریفهای بر روابط قیمتی داخلی، در ضریب‌های نهاده‌ها
تغییراتی پیدا آید.

ب) مالیات بر مصرف و تولید

مالیات بر مصرف نهاده، نرخ حمایت مؤثر را کاهش می دهد. عظیم مالیات بر مصرف نهاده داد
صمت اثری کسی مانند تعریف یک نهاده در دارد. اگر مالیات بر مصرف یکی از بارا وارداتی آن
مالیات بر مصرف روز محصول جانشین وارداتی (تولید داخل) متفاوت باشد، میزان نرخ
حمایت مؤثر تغییر می کند. برای مثال، اگر 10 درصد مالیات بر مصرف یک واحد تولیدی
وارداتی وضع شده باشد، اما بر تولید مشابه داخلی 5 درصد باشد، در این صورت، باعث
افزایش نرخ حمایت مؤثر می شود.

یکی از مهمترین نکاتی که موجب اختلاف نظر در محاسبه نرخ حمایت مؤثر شده، نحوه
محاسبه کالاهای غیرتجاری است قبل ساختن، حمل و نقل، گاز، آب و ارتباطات می باشد. سند
روش در برخورد با این پدیده وجود دارد (شاهرکنی، 1979).

روش گوردند

کوردن پیشنهاد می کند که در محاسبه نرخ حمایت مؤثر، با کالاهای غیرتجاری مثل عوامل اولیه
برخورد شود. مطالب این روشه ارزش افزوده هر واحد صنعت تجاری، از دو عنصر شکل می گیرد:

1. Non-Traded Goods
ارزش افزوده عوامل اولیه و ارزش افزوده نهادهای غیرتجاری.

هر چند اگر نهادهای غیرتجاری از نهادهای تجاری و عوامل اولیه تولید تشکیل شده باشند، در آن صورت، با این فقط آن بخش از نهادهای غیرتجاری که به صورت مستقیم در تشکیل ارزش افزوده نقش داشته‌اند، به ارزش افزوده صنعت حمایت شده اضافه گردد.

روش بالاسا

در این روش، کالاهای هم‌جنس داده‌های تجاری در نظر گرفته شده و ارزش حمایتی آنها در صنعت تجاری اندازه‌گیری می‌شود. به‌یاد دیگر، در این روش، برای محاسبه ارزش افزوده، همه نهاده‌ها (شامل تجاری و غیرتجاری) در نظر گرفته می‌شوند.

روش اسکات

این روش تا انداده‌های روش بالاسا را تعادل می‌کند. به این صورت که نهاده‌های غیرتجاری را همانند تجاری در نظر می‌گیرد و لی اجازه تغییر قیمت نهاده‌های غیرتجاری را می‌دهد. بنابراین در این روش، افزایش قیمت پول هم‌جنس تعیین در نظر گرفته می‌شود.

فرمول و روش محاسبه نرخ حمایت مؤثر

در این بروز از روش کوردن، با فرمول زیر، استفاده می‌کنیم:

\[
\sigma_j = \frac{t_j - \Sigma m_{ij} \tau_j}{1 - \Sigma m_{ij}}
\]

\[
\zeta = \text{نرخ حمایت مؤثر از محصول نهایی}
\]

\[
\gamma = \text{نرخ تعریف اسمی روش محصول نهایی}
\]

\[
m_{ij} = \text{سهم نهاده} \\
\tau_j = \text{متوسط نرخ تعریف واقعی بر نهاده}
\]

در مورد معادله (1) شایان توجه است که:

الف) علت انتخاب این فرمول، اجتناب از مشکل حمایت مؤثر منفی است که ممکن است به طور غیرصحیحی حاصل و به نتیجه‌ای غیرمنطقی منجر شود.
در مقایسه با روش بالاتر، محاسبه نرخ حمایت مؤثر با استفاده از روش کوردن آسان‌تر است. زیرا به منظور محاسبه سهم کالاهای غیرتجاری در روش بالاتر نیاز به استفاده از ضریب‌های جداول داده - ستانده می‌باشد. از آنجا که دسترسی به ضریب‌های داده - ستانده در سطح یک محصول ممکن نیست و با این کار تریب گروه محصولات استفاده کرد، تخمین از دقت کمی برخوردار خواهد بود.

ج) در این روش، انت درستی و غیرمستقیم ارزش افزوده محاسبه می‌شود.

د) مسئله جانشینی را نادیده می‌گیریم.

ه) نرخ تعریف واقعی متوسط است که شامل نرخ تعریف اسکی و مالیات ضمنی استفاده از قطعات است که به روش زیر محاسبه می‌شود:

ایرش تجارت آزاد

\[
p_{w} = p_{w}^{c} + p_{w}^{l}
\]

\(p_{w} = \frac{p_{w}^{c}}{\alpha}
\)

\[\alpha = \frac{p_{d}^{c}}{p_{w}^{c}} \quad \text{و} \quad \frac{p_{w}^{l}}{p_{w}^{l}} \]

\[t_{c} = \frac{p_{d}^{c}}{p_{c}^{l}}
\]

\[\alpha = \alpha (p_{d}^{c} / p_{w}^{c}) + (1 - \alpha) \left( \frac{p_{w}^{l} / p_{w}^{l}}{p_{c}^{l}} \right) = \alpha c + (1 - \alpha)
\]

اگر علاوه بر شرط محتوای داخل تعریف (\(t_{c}\)) روی داده‌های وارداتی اعمال شود، یک متوسط قیمت داخلی نسبت به قیمت تجارت (cif) تمام اجرا وجود دارد که عبارت است از

\[t_{c} = \alpha c + (1 - \alpha) \left( \frac{p_{w}^{l} + t_{l}}{p_{w}^{l}} \right)
\]

\[t_{c} = \alpha c + (1 - \alpha) \left( 1 + t_{l} \right)
\]

\[t_{c} = t_{c}^{l} - 1
\]

1. Implicit User Tax on Components
سیاست‌های تعرفه‌ای

صدعت خودرو، از جمله صنایعی است که در بیشتر کشورهای در حال توسعه، مشمول سیاست‌های حمایتی راهبردی از ساخت و واردات است. از قبیل برخورداری تعرفه‌های سنگین وارداتی بر محصول‌های خودرو. وضع معاونی‌های گمرکی بر محصولات نیم ساخته، قطعات وارداتی و ماشین‌آلات توی الی و معاونی‌های مالیاتی و اعتبارات ترجیحی و مانند اینها بوده است. هدف اصلی جملگی این حمایت‌ها، کمب بصنعت خودرو، به منظور تکامل اقتصادی و تجاری، به منظور حرفه‌ای‌تری از مرحله مونتاژ به صنعت و صادرات، و در نهایت، آزادسازی می‌باشد.

در ایران، ایزه‌های حمایت صنعت خودرو در دو بخش بازاری و غیربازاری طی سال‌های گذشته بسیار متنوع بوده و سیاست‌های تعرفه‌ای چابگاه مهمی در این ایزه‌ها داشته است. حقوق گمرکی، سود بازرسی‌گانی، هزینه‌های گمرکی، نرخ‌های چندگانه ارز، کنترل ارز حق ثبت سفارش کالا و ممنوعیت‌های وارداتی، از جمله مهمترین ایزه‌های اتخاذ شده طی این سال‌ها بوده‌اند. مهمترین خصوصی سیاست‌های تعرفه‌ای طی سال‌های گذشته، تغییرات مداوم آن بوده است. به گونه‌ای که این قوانین در سال‌های ۱۳۵۴، ۱۳۵۵، ۱۳۶۱، ۱۳۶۹، ۱۳۷۱، شدیداً تغییر کرده‌اند (جدول‌های قوانین صادرات و واردات خودرو طی سال‌های مذكور، به پوست می‌باشد). این شاخص اهمیت، تغییر سیاست‌های مزبور همگام با مشکلات یا رونق اقتصادی می‌باشد و همچنین مشخصی مبتنی بر رهایافت معنی‌برای خروج با ان صنعت در تغییرات مشاهده نمی‌شود. بیان

دیدگاه‌های مختلف از قصد افزایش یافته، تعرفه‌ها هم افزایش یافته و قانون معنی ورود خروج اعمال شده است. برعكس، در سال‌هایی که به علت افزایش درآمد متفاوتی ارزی کشور بهبود یافته است، تعرفه‌های اعمال کاهش یافته و هم‌حیز ورود ورود آزاد شده است. بررسی دقیق نرخ‌های حمایت مؤثر، براساس مطالعات موجود، نشان می‌دهد که این نرخ‌ها نه در خروج‌های متفاوت از تفاوت چشمگیری برخوردار است، بلکه طی سال‌های دهه ۱۳۵۵ و ۱۳۷۰ و ۱۳۸۰ نیز شدیداً تغییر کرده‌اند (جدول‌های ۲ تا ۷).

آخرین قانون گمرکی در مورد خودرو، قانون خودرو مصوب دی ماه ۱۳۷۱ مجلس شورای سلّامی است. تغییر اصلی در این قانون، توجه به صنایع داخلی سازنده خودرو است. دو ویژگی
بررسی سیاست‌های تجارتی در صنعت خودروی ایران

مهم آن، تخفیف‌هایی در نظر گرفته شده برای ورود قطعات و لوازمیدکی خودرو و آزادی ورود انواع خودرو ساخت کشورهای دیگر تحت ضوابط مشخص می‌باشد.

اگرچه از سال ۱۳۷۶ به بعد آزادی ورود ملی گنگ، اما در سال‌های مورد بررسی مأموریت می‌باشد.

جدول ۳: نرخ‌های حقوق گمرکی و سود بازرگانی خودروهای وارداتی قبل و بعد از پروتکل انتقال اسلامی در ایران، سال‌های ۱۳۵۱-۱۳۶۴

<table>
<thead>
<tr>
<th>ارزش سیف خودرو</th>
<th>حقوق گمرکی</th>
<th>حقوق باینگان</th>
<th>سود بازرگانی</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>۲۵۰ ریال اول</td>
<td>۱۰۰۰۰۰۰۰۰ ۲۵ ریال</td>
<td>نسبت به ۲۴۰ ریال</td>
<td>۲۵۰ ریال</td>
</tr>
<tr>
<td>۲۴۰ ریال اول</td>
<td>۱۰۰۰۰۰۰۰ ۲۵ ریال</td>
<td>نسبت به ۲۵۰ ریال</td>
<td>۲۴۰ ریال</td>
</tr>
<tr>
<td>۲۵۰ ریال</td>
<td>۱۰۰۰۰۰۰۰ ۲۵ ریال</td>
<td>نسبت به ۲۴۰ ریال</td>
<td>۲۵۰ ریال</td>
</tr>
</tbody>
</table>
جدول ۲. نرخ‌های حقوق گمرکی و سود بازرگانی خودروهای وارداتی پس از پیروزی انقلاب اسلامی در ایران، سال‌های ۱۳۶۴-۱۳۶۵

<table>
<thead>
<tr>
<th>رنگ</th>
<th>سود بازرگانی</th>
<th>حقوق گمرکی</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>۱</td>
<td>۱۷۵درصد</td>
<td>تا ۱۰۰۰۰۰۰ ریال اول۴۵درصد</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>۲۰۵درصد</td>
<td>نسبت به مازاد ۱۰۰۰۰۰۰ ریال۴۵درصد</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>تا ۲۰۰۰۰۰۰۰ ریال۲۵درصد</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>نسبت به مازاد ۲۰۰۰۰۰۰۰ ریال۲۵درصد</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>و نسبت به هر ۱۰۰۰۰۰۰ ریال بعدی ۱۰۰درصد</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>نسبت به مازاد به سود بازرگانی اضافه می‌شود</td>
</tr>
</tbody>
</table>

توجه: قانون مقررات صادرات و واردات سال‌های ۱۳۶۳-۱۳۶۴.

جدول ۵. نرخ‌های حقوق گمرکی و سود بازرگانی خودروهای وارداتی پس از پیروزی انقلاب اسلامی در ایران، سال‌های ۱۳۷۰-۱۳۷۵

<table>
<thead>
<tr>
<th>رنگ</th>
<th>سود بازرگانی</th>
<th>حقوق گمرکی</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>۱</td>
<td>۲۷۵درصد</td>
<td>تا ۱۰۰۰۰۰۰۰ ریال اول۴۵درصد</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>۲۵۵درصد</td>
<td>نسبت به مازاد ۱۰۰۰۰۰۰۰ ریال۴۵درصد</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>تا ۲۰۰۰۰۰۰۰۰ ریال۲۵درصد</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>نسبت به مازاد ۲۰۰۰۰۰۰۰۰۰ ریال۲۵درصد</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>و نسبت به هر ۱۰۰۰۰۰۰۰۰۰ ریال بعدی ۱۰۰درصد</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>نسبت به مازاد سود بازرگانی قبلی اضافه می‌شود</td>
</tr>
</tbody>
</table>

توجه: قانون مقررات صادرات و واردات سال‌های ۱۳۷۵-۱۳۷۷.
جدول ۵. جدول نرخ حقوق گمرکی و سود بازرگانی انواع خودرو (وارداتی)، سالهای ۱۳۷۱ به بعد

<table>
<thead>
<tr>
<th>نوع خودرو</th>
<th>تعرفه گمرکی</th>
<th>حقوق گمرکی (درصد)</th>
<th>سود بازرگانی (درصد)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>بسیار ۴ سیلندر</td>
<td>۸۷/۰۲الف</td>
<td>۲۵</td>
<td>۵</td>
</tr>
<tr>
<td>وانت یک کابین</td>
<td>۸۷/۰۳ج</td>
<td>۲۵</td>
<td>۵</td>
</tr>
<tr>
<td>وانت ۲ کابین</td>
<td>۸۷/۰۲ج</td>
<td>۲۵</td>
<td>۵</td>
</tr>
<tr>
<td>سواری کار</td>
<td>۸۷/۰۲ج</td>
<td>۲۵</td>
<td>۵</td>
</tr>
<tr>
<td>مینی بوس</td>
<td>۸۷/۰۲ب</td>
<td>۱۵</td>
<td>۵</td>
</tr>
<tr>
<td>اتوبوس</td>
<td>۸۷/۰۲پ</td>
<td>۱۵</td>
<td>۵</td>
</tr>
<tr>
<td>شاسی کامیون</td>
<td>۸۷/۰۴پ</td>
<td>۱۵</td>
<td>۵</td>
</tr>
<tr>
<td>کامیون</td>
<td>۸۷/۰۲پ</td>
<td>۱۵</td>
<td>۵</td>
</tr>
<tr>
<td>کامیونت</td>
<td>۸۷/۰۲پ</td>
<td>۱۵</td>
<td>۵</td>
</tr>
<tr>
<td>تریلر کش</td>
<td>۸۷/۰۲پ</td>
<td>۱۵</td>
<td>۵</td>
</tr>
<tr>
<td>موتورسیکلت</td>
<td>۸۷/۰۹پ</td>
<td>۲۰</td>
<td>۱۰</td>
</tr>
<tr>
<td>دوچرخه</td>
<td>۸۷/۱۰پ</td>
<td>۲۰</td>
<td>۱۰</td>
</tr>
<tr>
<td>ماشین الات</td>
<td>۸۷/۱۲پ</td>
<td>۲۰</td>
<td>۱۰</td>
</tr>
<tr>
<td>راه‌آهن</td>
<td>۸۷/۲۳پ</td>
<td>۲۰</td>
<td>۱۰</td>
</tr>
</tbody>
</table>

مأخذ: مؤسسه مطالعات و پژوهشهای بازرگانی، (۱۳۷۲ ب).
جدول 7. جدول مبنی محاسبه مالیات، سال‌های ۱۳۷۱ به بعد

<table>
<thead>
<tr>
<th>مالیات</th>
<th>تعداد سیلندر</th>
<th>نامه اگرگرگ</th>
<th>نوع خودرو</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>۲۰</td>
<td>۱۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰</td>
<td>۸/۷۲الف</td>
<td>سواری</td>
</tr>
<tr>
<td>۷۵</td>
<td>۱۵۰۰۰۰۰۰۰۰۰</td>
<td>۱۵/۷۲الف</td>
<td>سواری</td>
</tr>
<tr>
<td>۸۵</td>
<td>۲۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰</td>
<td>۲۰/۷۲الف</td>
<td>سواری</td>
</tr>
<tr>
<td>۱۰۰</td>
<td>۲۵۰۰۰۰۰۰۰۰۰</td>
<td>۲۵/۷۲الف</td>
<td>سواری</td>
</tr>
<tr>
<td>۱۲۰</td>
<td>۳۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰</td>
<td>۳۰/۷۲الف</td>
<td>سواری</td>
</tr>
<tr>
<td>۲۵</td>
<td>نتیجه اضافه می‌شود</td>
<td>۸۷/۷۲ج</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>۵۰</td>
<td>۱۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰</td>
<td>۸۷/۷۲ب</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>۵۵</td>
<td>۱۵۰۰۰۰۰۰۰۰۰</td>
<td>۸۷/۷۲ب</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>۸۵</td>
<td>۲۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰</td>
<td>۸۷/۷۲ب</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>۱۰۰</td>
<td>۲۵۰۰۰۰۰۰۰۰۰</td>
<td>۸۷/۷۲ب</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>۲۵</td>
<td>نتیجه اضافه می‌شود</td>
<td>۸۷/۷۲ب</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>۴۰</td>
<td>مینی بوس</td>
<td>۸۷/۷۲ب</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>۴۰</td>
<td>اتوبوس</td>
<td>۸۷/۷۲ب</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>۲۰</td>
<td>شاسی کامیون</td>
<td>۸۷/۷۲ب</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>۱۰</td>
<td>کامیون</td>
<td>۸۷/۷۲ب</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>۵۰</td>
<td>کامیون</td>
<td>۸۷/۷۲ب</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>۱۵</td>
<td>تری‌لی‌کش</td>
<td>۸۷/۷۲ب</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>۵۰</td>
<td>ماشین سیلندر</td>
<td>۸۷/۷۲ب</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>۵۰</td>
<td>شب‌بندهای پیک‌سیلندر</td>
<td>۸۷/۷۲ب</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>۵۰</td>
<td>دوچرخه</td>
<td>۸۷/۷۲ب</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>۵۰</td>
<td>ماشین آلات</td>
<td>۸۷/۷۲ب</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>۵۰</td>
<td>راه‌سازی</td>
<td>۸۷/۷۲ب</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

وارد کننده‌گان بدون کارت بازرگانی ۵٪ مالیات بر درآمد به صورت على الحساب نیز دریافت می‌گردد.

مأخذ: مؤسسه مطالعات و تحقیقات بازرگانی، (۱۳۷۲ ب)
نتایج تجربی

در قسمت قبل، مبانی نظری و الگوی محاسبه نرخ حمایت مؤثر را بررسی کردم. در این قسمت، برای سه نوع خودرو پیکان، پژو، مزدا، این نرخ‌ها محاسبه می‌شود. پیکان و پژو که توسط شرکت ایران خودرو و مزدا که توسط شرکت ایران وانت تولید می‌شود، در سال ۱۳۷۶، بیش از ۷۵ درصد سهم بازار خودروی ایران را در اختیار داشتند. در نتیجه، بررسی این سه مدل ماشین، جانشین خویی برای تحلیل صنعت خودروی ایران به شمار می‌رود.

به منظور محاسبه حمایت مؤثر، از رابطه زیر استفاده می‌کنیم. این رابطه که به طور کامل در قسمتهای قبلی توضیح داده شده است، تمام تعریف‌های اسکی را بر نهادها و محصول نهایی دربرمی‌گیرد:

\[ e_j = \frac{t_j - \sum m_{ij}t_e}{1 - \sum m_{ij}} \]

(۱)

به منظور محاسبه نرخ حمایت مؤثر، ضرورت دارد که اجزای مورد نظر در رابطه فوق محاسبه گردد. این مقادیر را برای سه نوع مدل ماشین، در جدول ۸ آورده‌ایم:

جدول ۸. عناصر مورد نیاز برای محاسبه نرخ مؤثر حمایت بر سه مدل ماشین (۱۳۷۵)

<table>
<thead>
<tr>
<th>نوع خودرو</th>
<th>( t_j )</th>
<th>( t_i )</th>
<th>( t_e )</th>
<th>( \alpha )</th>
<th>( M_{ij} )</th>
<th>( M_{ij} )</th>
<th>( t_e )</th>
<th>( \Sigma m_{ij} )</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>پیکان</td>
<td>۰/۴۷</td>
<td>۰/۷۷</td>
<td>۰/۸۸</td>
<td>۱</td>
<td>۰/۶۷</td>
<td>۰/۸۸</td>
<td>۰/۷۷</td>
<td>۰/۳۴</td>
</tr>
<tr>
<td>پژو</td>
<td>۰/۴۱</td>
<td>۰/۷۲</td>
<td>۰/۸۳</td>
<td>۲</td>
<td>۰/۸۳</td>
<td>۰/۷۲</td>
<td>۰/۷۲</td>
<td>۰/۴۳</td>
</tr>
<tr>
<td>مزدا</td>
<td>۰/۴۲</td>
<td>۰/۹۰</td>
<td>۰/۸۸</td>
<td>۱</td>
<td>۰/۸۲</td>
<td>۰/۹۰</td>
<td>۰/۸۲</td>
<td>۰/۳۴</td>
</tr>
</tbody>
</table>

پژوهش‌های بازرسی (۱۳۷۲ الف) به دست آمده است. آن‌گونه‌ی نظر تعریف اسکی بر نهاده‌های تولید بوده که براساس میزان فروش اجزایی در واحد محصول محاسبه شده است. البته در فرمول نهایی به
جای ۱، یا که نخورش ثبات بر مواد اولیه و نهادها را نمایش خواهد داد، استفاده می‌شود. این مورد را در قسمت قبل پیش‌بینی داده‌ایم. پانشانده‌های نسبت میزان تولید قطعات مشابه در ایران و در سطح بین‌المللی است. به یکی از این نسبت آن می‌دهد که اگر قطعه ۱ در داخل کشور تولید شود، قسمت آن نسبت به همین محصول که در خارج از کشور تولید شود، چند برابر است. این نسبت بستگی به اوضاع اقتصادی، زیرنشانگی، تخصیص، کارایی و مقياس تولید محصول دارد. با توجه به اطلاعات در دسترس برای یکپارچه‌سازی نشان می‌دهد که این مسئولیت دیگر در خارج از کشور تولید محصول نمی‌شود و کشورهایی که قسمتی از قطعات یکپارچه را تولید می‌کنند (آرژانتین، هندوستان و...) تقریباً بدست طرف نوری از طرف ایران نمونه‌ای در تولید ان قطعات با ایران خودرو برخوردارند. ثانیاً میزان تجربه و مقياس تولید در مورد یکپارچه نسبت به کشورهای دیگر طرف قرارداد بالا یا پیش‌بینی نمی‌شود. اما در مورد ماشین‌ها یکپارچه، میزان ۲ = از زیر شده است، زیرا اولاً درجه خودکاری ساخت این ماشین‌ها در داخل کشور و مقياس تولید پایین است و ثانیاً از سویی کارخانه‌های مادر در فرانسه و ازدیان خودرو تولیدکننده این خودروها هستند و مسلم‌اً قسمت تمام شده‌ای که در قسمت این دو نوع خودرو در بر بوده‌است. این نسبت به ایران داشته و با محاسبه برخی از محصولات کلیدی تقریباً در این ساخت قطعات این دو نوع خودرو در بر بوده‌است. از آنجا که درجه خودکاری ساخت محصولات خودرو تعیین نمود. به عبارتی، حاصل قسمت سهم نهادها دیگر پایین‌تر نسبت به ایران داشته و با محاسبه α، و در نهایت در محاسبه \( m^{\alpha}_{i} \) به کار می‌رود (برای اطلاعات بیشتر به قسمت قبل، مبانی نظری رجوع شود). \( m^{\alpha}_{i} \) به ترتیب، ضرب داده - تعداد محصولات خارجی و داخلی تولید می‌باشد. \( m^{\alpha}_{i} \) نرخ متوسط تعریف

\[
\begin{align*}
  t_e &= t_{\alpha} - 1 \\
  t_{\alpha} &= \alpha \cdot t_e + (1 - \alpha) \left[ \frac{p_{i}^{w} + T_{i}}{p_{i}^{w}} \right]
\end{align*}
\]

در ضمن، تمام ارقام مبنی بر اطلاعات سال ۱۳۷۵ محاسبه شده است.
پس از به دست آوردن پارامترهای فوق می‌توان نرخ مؤثر حمایت را به دست آورد. جدول ۹، نرخ مؤثر حمایت و رتبه هر یک از ماشین‌ها را براساس نرخ‌ها نشان می‌دهد.

جدول ۹. نرخ اسی و مؤثر حمایت سه مدل ماشین (۱۳۷۵)

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th>نرخ اسی حمایت</th>
<th>رتبه</th>
<th>نرخ مؤثر حمایت</th>
<th>رتبه</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>خودرو</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>پیکان</td>
<td>۱/۰۳</td>
<td>(۳)</td>
<td>۴/۰۹</td>
<td>(۲)</td>
</tr>
<tr>
<td>پژو</td>
<td>۱/۳۱</td>
<td>(۱)</td>
<td>۴/۱۲</td>
<td>(۱)</td>
</tr>
<tr>
<td>مزدا</td>
<td>۱/۰۴</td>
<td>(۲)</td>
<td>۲/۸۱</td>
<td>(۳)</td>
</tr>
</tbody>
</table>

جدول ۹ نشان می‌دهد که رتبه‌بندی خودروها براساس نرخ اسی حمایت و نرخ مؤثر حمایت با هم متفاوت است. هوپنچ در هر دو حالت اسی و مؤثر مدل پژو بیشتر از دو ماشین دیگر حمایت می‌گردد. محاسبه نرخهای اسی و مؤثر حمایت اگرچه جهتگیری‌های سیاست‌های حمایتی را در مورد انواع ماشین‌های تولید داخل نشان می‌دهد، این نیز خود می‌آورد. برای انتخاب گیری جهتگیری تخصصی می‌توان برای رشد صنایع نوا در راهنما جایگزینی واردات فرآیند می‌شود. اما از سوی دیگر، حاکی از این است که اگر زمینه‌های مناسب اقتصادی کشور فراهم نشده باشد، نرخ‌های تعریف‌های و همچنین نرخهای مؤثر، اثر کمی بر حکم منابع به سمت صنایع نوا خواهند داشت. برای روش شدن این موضوع، تغییرات نرخ مؤثر حمایت را نسبت به تغییرات ایجاد در گیری می‌کنیم. بی‌یاد آوریم که این نشان‌دهنده نسبت قیمت مصالح مشابه داخلی و خارجی است. اما اختلاف قیمت قطعه ساخته شد در دو کشور، بستگی به تخصص، کارایی، تجهیزات در تولید و مهیا بودن زمینه‌های لازم برای تولید دارد. به عبارتی، می‌توان توجه گرفت که اگر در یک کشور، زمینه‌های لازم برای حکم منابع وجود داشته باشد، نرخ‌های اسی تعریف به طور مؤثری می‌توانند از ساخت یک مصالح با یک قطعه حمایت کند، در نتیجه سیاست‌های حمایتی بیشتر تأثیرگذار
جدول 10. تحلیل حساسیت نرخهای مؤثر حمايت در اثر تغییر در ؛

<table>
<thead>
<tr>
<th>خودرو</th>
<th>نرخ اسمی حمايت</th>
<th>رتبه</th>
<th>نرخ مؤثر حمايت</th>
<th>رتبه</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>پیکان</td>
<td>1/63</td>
<td>3</td>
<td>1/94</td>
<td>(2)</td>
</tr>
<tr>
<td>پژو</td>
<td>1/131</td>
<td>1</td>
<td>4/29</td>
<td>(1)</td>
</tr>
<tr>
<td>مزدا</td>
<td>1/54</td>
<td>2</td>
<td>1/89</td>
<td>(3)</td>
</tr>
</tbody>
</table>

آگرچه رتبه نرخهای مؤثر حمايت تغییری نمی‌کند، اما فاصله نرخهای اسمی حمايت و نرخهای مؤثر حمايت تفاوت‌چشمگیری نشان می‌دهد. برای مثال، در مورد پیکان، در صورتی که 5/1 = 5/2 باشد، نشان می‌دهد که نرخ تغییر اسمی 1/63 درصد با توجه به ثبات دیگر شرایط موجب نرخ حمايت مؤثر 1/94 شده، اما در حالت 1 = 1/2 (حالات اول) موجب نرخ حمايت مؤثر 29/2 10/2 شده است. به‌طور کلی، نرخ حرکت که لزوماً وضع نرخهای تغییر نرخ حرکت از صنایع تولیدی به منظور موافقت در راهبرد جایگزینی واردات و صنعتی شدن سرط کافی نیست، بلکه مهاپازی زمینه‌های ایران را در اثر استراتژی‌ها، از جمله دانش‌های گذشته، از جمله دانش‌های گذشته و امور زیرتناها، تأثیر شاخصی دارد.

پس از توضیحات فوق، مقایسه‌ای بین مطالعات قبلی انجام شده در صنعت خودرو در مورد مطالعه نرخهای مؤثر حمايت با این مطالعه انجام دهیم. جدول 11 نرخهای حمايت مؤثر مطالعه شاهرکی (1357) و سلمانی (1370) که قبل از مقدمه توضیح دادیم را با مطالعه فعلی مقایسه می‌نماید.
جدول 11. مقایسه نرخهای مؤثر و اسی حمایت (مطالعات شاهکی، سلمانی و این مطالعه)

<table>
<thead>
<tr>
<th>مطالعات (سال)</th>
<th>نرخ مؤثر حمایت</th>
<th>نرخ اسی حمایت</th>
<th>خودرو</th>
<th>ردیف</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>شاهکی (۱۳۵۷)</td>
<td>۲/۸۰</td>
<td>۱/۱۷</td>
<td>پیکان دولوکس</td>
<td>۱</td>
</tr>
<tr>
<td>شاهکی (۱۳۵۷)</td>
<td>۲/۹۳</td>
<td>۱/۱۹</td>
<td>پیکان جوانان</td>
<td>۲</td>
</tr>
<tr>
<td>شاهکی (۱۳۵۷)</td>
<td>۱۲/۱۷</td>
<td>۲/۱۵</td>
<td>زبان</td>
<td>۳</td>
</tr>
<tr>
<td>شاهکی (۱۳۵۷)</td>
<td>۲۱/۷۸</td>
<td>۳/۱۱</td>
<td>جیپ کاسکهای</td>
<td>۴</td>
</tr>
<tr>
<td>شاهکی (۱۳۵۷)</td>
<td>۲۵/۱۳</td>
<td>۲/۹۷</td>
<td>شورلت ایران</td>
<td>۵</td>
</tr>
<tr>
<td>شاهکی (۱۳۵۷)</td>
<td>۲۸/۹۴</td>
<td>۳/۲۶</td>
<td>بیوک ایران</td>
<td>۶</td>
</tr>
<tr>
<td>شاهکی (۱۳۵۷)</td>
<td>۵۶/۷۳</td>
<td>۴/۵۷</td>
<td>کادیلاک ایران</td>
<td>۷</td>
</tr>
<tr>
<td>سلمانی (۱۳۷۰)</td>
<td>۵۸/۸۸</td>
<td>۵/۶۵</td>
<td>رنو</td>
<td>۸</td>
</tr>
<tr>
<td>این مطالعه (۱۳۵۷)</td>
<td>۴/۱۹</td>
<td>۱/۰۳</td>
<td>پیکان</td>
<td>۹</td>
</tr>
<tr>
<td>این مطالعه (۱۳۵۷)</td>
<td>۹/۹۲</td>
<td>۱/۳۱</td>
<td>پژو</td>
<td>۱۰</td>
</tr>
<tr>
<td>این مطالعه (۱۳۵۷)</td>
<td>۸/۸۱</td>
<td>۱/۰۴</td>
<td>مزدا</td>
<td>۱۱</td>
</tr>
</tbody>
</table>

مقايسه مطالعات نشان مي دهد كه نرخ مؤثر حمایت پيکان در سال ۱۳۵۵ بسيار بالاتر از نرخ مؤثر حمایت در سال ۱۳۷۰ بوده است، اما نرخ مؤثر حمایت پژو (به عنوان ماشين لوکس) بسيار كمتر از ماشينهای لوکس قبلي، از جمله شورلت بیوک و کادیلاک است. البته شيان ها توجه است كه در زمان پيش از انقلاب، سياستهای تجاری بيشتر مبتنی بر محدوديتهاي بازاري (تعرفهای) بوده است. به بیان دیگر، محدوديتهاي مقداري كمتری اعمال مي شده است. اما پس از انقلاب، محدوديتهاي مقداري وسیعی بر خودرو صورت گرفته است كه قابل كمي كردن هم نمي باشد.

بررسی جدول 1 نشان مي دهد كه سهم بزار داخل خودرو كه توسط واردات تأمین مي شود، حالت باثبات نيست به پس از انقلاب داشته است. البته محدوديتهاي ناشی از جنج بسيار مؤثر بوده، ولي پس از جنج نيز نوسانهای واردات بسيار زياد بوده، به طوری كه در سال ۱۳۷۵، کلاً واردات
با تشکر خرید و سخن‌نهایی

ترجمه گیری و سخن‌نهایی

نصت خرید و رو به رشد ایران در دو دهه آخر می‌باشد که شدت و کثیف و کمبود عرضه باعث شده که این صنعت از جهت تکمیل و تولید شرکت‌های خارجی می‌باشد. است که این امر در چارچوب ادامه حمایت دولت و دولتی از ورود شرکت‌های خارجی می‌باشد. شرکت‌هایی که تولیدکننده جهانی خودروهای ایرانی هستند در زمینه بزرگ‌ترین شرکت‌های تجاری جهان می‌باشند، به این بازار توجه خاصی دارند. این مسئله به صورت گسترده‌تر و بهبود بخشیده‌ترین همواره صنعت داخلی ما را تهدید می‌نماید.

نصت خرید و افزایش مشتریان در ایران، از حمایت‌های بانکی و غیرنظامی

برخوردار بوده است. تعرفه قطعات و مالیاتهای مالیاتی و ورود طی سالهای متمادی و تسهیلات ارزی، از مهم‌ترین حمایت‌های بوده‌اند. نتایج این بررسی نشان می‌دهد که مهم‌ترین تغییرات اقتصادی و تغییرات در حمایت‌ها، به سبب مبهم‌شناسی، شدیداً در این صنعت برقرار بوده‌اند. اما متاسفانه بسیاری از این تغییرات بسیار از ۳۰ سال هنوز این صنعت حاصل در مورد بزرگ‌ترین و موفق‌ترین شرکت داخلی (ایران خودرو)، بدون
حمایت، قادر به ادامه حیات خوشی نیست و در مراحل اولیه حیات خوشی می‌باشد.

مراحل توسیع و تکامل اقتصادی و تجاری صنعت خودرو را به چهار مرحله موتیوژ، ساخت، صادرات و آزادسازی تقسیم می‌نمایند. کشورهای مختلف تجارب متغیری در طی این مراحل داشته‌اند. برای مثال، کره جنوبی با اتخاذ سیاست‌هایی درست و واقعیت‌های در بارجهب و راهبردی توسیع صادرات، مرحله اول را در طول 11 سال طی نمود (مرداد 1377، 18 مرداد71). این کشور با انتخاب قرارهای سنگین و ممنوعیت بسیاری از کالاهای خارجی در نخستین گام‌های ورود به رشد، زمینه‌ریزی به کارگیری مؤثر از منابع بدون استفاده ملی و توسیع صنایع کلیدی زیرساخت‌های اقتصادی و اجتماعی کشور آماده می‌نماید. مرحله ساخت به صادرات در این کشور تنها چهار سال طول کشید، در حالی که در کشورهای مانند برزیل و مکزیک 7 تا 12 سال طول می‌کشید. انجامی که در این مرحله، سیاست‌گذاران علاوه بر زمینه‌سازی مناسب برای تسهیل بیمه‌های تجاری کشورهای خارجی، تعریف‌های پیشین را به تعریف‌های ترجیحی و انعطاف‌پذیر تبدیل نمودند. نوعی که به ارتباط با توسیع تجاری بین‌المللی دولت مجاز بود تا 50 درصد از نرخهای تعریف عمومی را به عنوان امتیازات تعریف‌های اطلاعی نماید (انجمن مدیران صنایع، 1375). مرحله توسیع صادرات در برزیل و مکزیک 18 تا 20 سال طول کشید، در حالی که در کشورهای دیگر مدت 15 سال.

مرحله توسیع صادرات به آزادسازی در صنعت خودرو رسد.

صنعت خودرو در ایران، به دلیل عدم سیاست‌گذاری تجاری و حمایتی، طی سال‌های گذشته، تنها قادر به طی کامل مرحله اول موتیوژ به ساخت نشده است، بلکه حتی در سایه حمایتی‌های شدید قادره به ارضا مصرف داخلی نیز نبوده است. این صنعت به صورت مجموعه‌ای از انواع و اقسام خودروهای آمریکایی، زانگوئی‌آلمانی و وکرهای در دهه‌های گذشته بوده است و تمام آنها نیز طی سال‌های متمادی از حمایت‌های شدید برخوردار بوده‌اند. تنها خودرویی که دارای تداوم توسعه و امروز به عنوان خودرو داخلی ایران شناخته می‌شود پیکان است که آن نیز هنوز قادر به صادرات نیست و طی سه دهه گذشته، قادر به حرکت همبازی در آوری جهان نبوده و تنها در سایه حمایتی دولتی قادر به داخلی نمودن آن تا 24 درصد شده‌ایم.

با توجه به نتایج به دست آمده از این مطالعه، به منظور اصلاح سیاست‌های تجاری و حمایتی در
صمد خدرو، پیشنهادهای زیر را ارائه می‌کنیم.

(1) تاکید دقیق ایزهارهای غیر بزازاری، شمار میزان واردات طی دو دهه آتی در مورد انواع خدرو.

(2) تصویری مشخص از ایزهارهای بزازاری، شمار نرخهای تعرفه و مالیات دو دهه آتی در خدرو و قطعات آن.

(3) شرط برقراری محتوای داخلی برای تک تک شرکتهای داخلی حاضر در بازار ایران به تنظیم و مناسب با دوره حضور.

(4) زمان‌بندی و مقدار واردات.

دوم - اعمال محدودیت درتونعت خدرو و افزایش تعداد مدل‌ها و تعداد شرکت‌ها و تعداد شرکت‌های بزرگ فکری، به یاد دار کنید که نه تنها دهه‌های گذشته می‌دهد که شرکتهای پس از تولید یک مدل و جذب حمایت‌های کسب، به عنوان مثال، به حریم منافعی در بازار ایران ازدست می‌دهند. به این امر با طی مراحل تکاملی خدرو و ایجاد اثر مثبت بر منافع دارد. برای مثال، اگر ۵ یکی از مدل‌ها است که سال‌های گذشته حمایت شدیدی دیده‌اند، قرار گرفت (نرخ متوسط، در سال ۱۳۷۵ در سال ۵۷) اما به عنوان مثال سیاست‌گذاری مناسب این خدرو و ارائه در بازار ایران حضور ندارد و شرکت سایا خدرو به واسطه این نموده است.

سوم - محاسبه نرخ مؤثر حمایت برای تمام مدل‌های تولیدی و واحدها و معنی در منطقی و متعادل نمودن آنها با توجه به سیاست‌های تعرفه‌ای، مالیاتی در مراحل نهایی و قطعات و طول دوره حمایت آن.

چهارم - هم‌اکنون نمودن سیاست‌های پولی و ارزی کشور با سیاست‌های تجاری، این عدم هماهنگی به شدت در این صنعت تاثیر گذار بوده است. به یاد دار کنید، طی مدت‌های پس از اصلاحات اسلامی، به این امر با طی مراحل تکاملی بر منافع دارد. برای مثال، اگر ۵ یکی از مدل‌ها است که سال‌های گذشته حمایت شدیدی دیده‌اند، قرار گرفت (نرخ متوسط، در سال ۱۳۷۵ در سال ۵۷) اما به عنوان مثال سیاست‌گذاری مناسب این خدرو و ارائه در بازار ایران حضور ندارد و شرکت سایا خدرو به واسطه این نموده است.

پنجم - ادکلنگه نمودن سیاست‌های پولی و ارزی کشور با سیاست‌های تجاری، این عدم هماهنگی به شدت در این صنعت تاثیر گذار بوده است. به یاد دار کنید، طی مدت‌های پس از اصلاحات اسلامی، به این امر با طی مراحل تکاملی بر منافع دارد. برای مثال، اگر ۵ یکی از مدل‌ها است که سال‌های گذشته حمایت شدیدی دیده‌اند، قرار گرفت (نرخ متوسط، در سال ۱۳۷۵ در سال ۵۷) اما به عنوان مثال سیاست‌گذاری مناسب این خدرو و ارائه در بازار ایران حضور ندارد و شرکت سایا خدرو به واسطه این نموده است.
پنجم - تولید در پناه حمایهای شدید باعث عدم توجه به فناوریهای جدید در وضعیت فنی و مديريتي شده، و در نهایت، بسياري از شركتهای طرف كننده به طور كامل خودرو را به صورت C.K.D وارد نمودهاند. چشم انداز آينده، نبديگ تغييرات عمدهاي در صنعت خودرو مي باشد. مسائل مانند سوختهای جديد، اهميت مسائل زيستمحیطی و ترافيكی از جمله مواردي است که مورد توجه شركتهای تولیدکننده جهاني قرار گرفته است. بدين روي، تلاش و تشويق سياستگذاران در ايجاد مراكز پژوهشي در جهت شناخت فناوریهای جدید و داخلی نمودن آنها و توجه به آنها دوسرمايه گذاريهای جديد، لازم است.

ششم - به منظور رشد و ارتقاي صنعت خودرو با توجه به امکانات بالقوه داخلی، اعم از ميادين فيزيكي و انساني، ضرورت دارد زمينه مناسب ارتقاي دانش فنی - مديريتي در اين صنعت فراهم گردد. همان طور که در قسمت سوم اشاره کردیم، استفاده از اجزای بجازا و غیربازاري صورتي نتیجه بخش است که بتوان در مديتي معين، هزینه تمام شده قطعات خودرو و محصول نهایی را نسبت به بازار جهاني كاهش داد. در غير اين صورت، دور و تسلسل حمايتها همچنان باقی مي ماند.
منابع
الف) فارسی
اخوی، احمد. (۱۳۷۴). تجارت بین‌المللی، استراتژی بازرگانی و توسهه اقتصادی. مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی.
انجمن مدیران صنایع. (۱۳۷۵). استراتژی توسهه صادراتی صنعتی. جلد اول. مرکز آموزش و تحقیقات صنعتی ایران.
برنامه جامع هفت ساله ایران خودرو. (۱۳۷۳).
شریعتی، عبدالوهاب. (۱۳۷۳). صنمت خودرو از گذشته تا حال، اشتغال و صنمت خودرو.
سمینار توسهه، اشتغال و صنمت خودرو، اردیبهشت ۱۳۷۲.
صنمن سنگین، شماره‌های ۱۷ و ۲۷.
کوردن، دیلیو، ام. (۱۳۷۱). تئوری حمایت. مترجم: احمد شاهرکی. دانشگاه علامه طباطبایی.
مجموعه مقررات عمومی صادرات و واردات، سال‌های ۱۳۵۱-۱۳۶۷.
مردوخی، بازید. (۱۳۷۰). همیزی‌سازی‌های اقتصادی - اجتماعی و صنمت خودرو در ایران. روزنامه سلام.
مرکز آمار ایران. (۱۳۷۵). سالنامه آماری کشور سال ۱۳۷۵.
مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی. (۱۳۷۲ الف). راهنمای واردات خودرو و لوازم الکتریکی.
مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی. (۱۳۷۲ ب). قانون خودرو.
تقدیر؛ اکبر ملایری آشتیانی، ایوه. (بهار ۱۳۷۷). مناطق آزاد تجاری - صنمتی به مثابه اهمیت برای افزایش صادرات کالاهای صنعتی. مجله علمی پژوهشی اقتصاد مدیریت، دانشگاه آزاد اسلامی، شماره ۲۶.


