

نقش دولت‌ها در توسعه صنعتی جهان



♦ دکتر علی مزیکی

عضو هیئت‌علمی گروه اقتصاد بازرگانی دانشگاه علامه طباطبائی

گرچه موفقیت یک ضدتراست در پایین آمدن قیمت‌هاست و عملکرد او در خیلی از موارد بر این اساس ارزیابی می‌شود اما چنین نتیجه‌ای با سیاست‌های رقابتی صورت می‌گیرد نه با کنترل قیمت. این موضوع را فرضاً به مثال قیمت‌گذاری خودرو ارتباط دهید. قیمت ممکن است یک سیگنال برای وجود ضد رقابت باشد، اما لزوماً وجود آن را تأیید نمی‌کند. از این رو نقش دولت‌ها در توسعه صنعتی معمولاً با عدم دخالت نیز همراه است که گاهی عدم اقدام، خود اقدامی مهم و آگاهانه است؛ برای مثال گاهی در افواه عمومی چنین پرسش می‌شود که آیا صنایع در ایران کارایی ندارند؟ این یک نقض غرض است و موارد ناکارآمدی در صنایع ایران معمولاً از دست آن‌ها خارج است. پتانسیل صنایع پر قدمت ایران در مطالعات علمی قابل توجهی به اثبات رسیده است. در یک مثال عینی بنده در مطالعه‌ای به برآورد بهره‌وری کوتاه‌مدت و بلندمدت در کارخانه تولید تندر ۹۰ در ایران خودرو پرداخته‌ام. در یک مدل تصحیح خطا، تابع تولید برای روند بلندمدت در نظر گرفته شد. برای تحولات کوتاه‌مدت نیز از وقفه‌های متغیرهای مختلف ورودی و خروجی و بعضی از سایر متغیرها استفاده شد. نتیجه

صنایع سطوح بالادست و پایین دست می‌توانند پیشران رشد اقتصادی و اشتغال باشند، اما یکی از ملزومات مهم در موفقیت صنایع مختلف ساختار بازاری است که از طریق آن نه تنها امکان ادامه فعالیت این صنایع موجود باشد بلکه کامیابی روزافزونی نیز صورت گرفته و این صنایع گوی سبقت را از رقبای قدیمی خود برابند. در این زمینه مؤسسات ضد انحصار می‌توانند نقش دوگانه‌ای داشته باشند که هم محرک رشد و هم محل رشد باشند. لذا این مؤسسات دولتی باید بر اساس مطالعات دقیق علمی سیاست‌های خود را برنامه‌ریزی کنند. مسئله آثار کارایی مؤسسات ضد انحصار و دخالت‌های دولت حتی در این قالب از ابتدا نیز وجود داشت. همان زمانی که قوانین شرمین و کلیتون اجرا و نوشته می‌شد اقتصاددانان بسیاری با کارکرد مؤسسات ضد انحصار به دلیل مسئله کارایی مخالف بودند. صحبت اقتصاددانان که مسئله کارایی برایشان بسیار مهم است، این بود که این تقسیم کردن شرکت‌های بزرگ برخلاف کارایی بود. مسئله این است که قضاوت دقیق در مورد «درست» بودن این اقدامات بر اساس قانون شرمین بسیار دشوار بود. قانون کلیتون برای شفاف‌سازی در همین موارد طراحی شد. البته پس از آن نیز کمیسیون تجارت فدرال موظف شد تا مواردی که موجب رقابت‌های غیرمنصفانه می‌شود را شناسایی و طبقه‌بندی کند.

در ایالات متحده قوانین ضد تراست بسیار جدی دنبال می‌شود و دخالت ضد تراست معمولاً قیمت‌ها را کاهش می‌دهد. وظیفه اصلی این نهاد جلوگیری از اخلاص در رقابت است. در ایران نیز چنین وظایفی برای شورای رقابت تعریف شده است. در اینجا باید ذکر کرد که

مهم این آزمایش این بود که در صورت کنترل دوره شوک‌های اقتصاد کلان به‌ویژه تحریم‌های اقتصادی، ایران خودرو، حداقل در این خط تولید، از لحاظ پتانسیل رشد بهره‌وری با شرکت‌های بزرگ و معتبر خودروسازی قابل مقایسه است. مسئله بعدی در ایران همان‌طور که در بالا نیز رفت، ساختار بازاری است که همواره در آن همکاری‌ها، برون‌سپاری‌ها و ادغام‌ها در جهت‌های افقی و عمودی و با ابتکار عمل بخش‌های پایین دست و روبه‌بالا صورت می‌گیرد. شایان ذکر است که این رویکرد تا حد زیادی با جریان غالب سنتی حوزه‌های مطالعاتی اقتصاد متفاوت است. برای درک این موضوع به فرهنگ تولید دیترویت در دهه ۲۰ می‌پردازیم که توسعه مشارکتی و روابط بلندمدت نوآورانه را نشان می‌داد. این سیستم باعث رشد کرایسلر شد که نه تنها از یک شروع ثابت در سال ۱۹۲۰ رشد کرد بلکه تا سال ۱۹۳۰ دو قطبی جنرال موتورز-فورد را به «سه بزرگ» (Big Three) تبدیل کرد و خود را به‌عنوان رهبر صنعت در نوآوری و سود تثبیت کرد. فلوگ (۱۹۲۹) به این موضوع اشاره می‌کند

در ایالات متحده قوانین ضد تراست بسیار جدی دنبال می‌شود و دخالت ضد تراست معمولاً قیمت‌ها را کاهش می‌دهد. وظیفه اصلی این نهاد جلوگیری از اخلاص در رقابت است. در ایران نیز چنین وظایفی برای شورای رقابت تعریف شده است. در اینجا باید ذکر کرد که گرچه موفقیت یک ضد تراست در پایین آمدن قیمت‌هاست و عملکرد او در خیلی از موارد بر این اساس ارزیابی می‌شود اما چنین نتیجه‌ای با سیاست‌های رقابتی صورت می‌گیرد نه با کنترل قیمت.



شرکت‌ها باید بر شایستگی‌های اصلی خود تمرکز کنند و وظایف غیر اصلی را به متخصصان برون‌سپاری کنند. همکاری بین شرکت‌ها و انواع ادغام‌ها و یکپارچه‌سازی‌ها در فرآیند زنجیره تأمین به شرکت‌های خودروسازی اجازه می‌دهد از تخصص خارجی نیز بهره‌مند شده و خود روی بهترین کاری که می‌توانند انجام دهند، تمرکز کنند.

البته باید گفت که به هر ترتیب در صنعتی که به سرعت در حال تغییر است، بسیاری از شرکت‌ها خود ترجیح می‌دهند با ایجاد همکاری‌های استراتژیک به جای ادغام کامل، چابک و رقابتی باقی بمانند. این به آن‌ها اجازه می‌دهد تا از نقاط قوت نهادهای تخصصی مختلف استفاده کنند. ♦♦

منابع:

- Flugge, E. (1929). Possibilities and problems of integration in the automobile industry. *Journal of Political Economy*, 37(2), 150-174.
- Schwartz, M. (2000). Markets, networks, and the rise of Chrysler in Old Detroit, 1920-1940. *Enterprise & Society*, 1(1), 63-99.
- مزیکی، ع. م. مزروعی (۱۳۹۵) «بهره‌وری کوتاه‌مدت و بلندمدت در صنعت خودرو: مطالعه موردی در ایران خودرو».

عمودی می‌تواند خطرات مرتبط با اختلالات زنجیره تأمین را کاهش دهد و در جهت فرآیند تولید چابک مؤثر باشد.

یکی از دغدغه‌های مهم ضد انحصارها مانند شورای رقابت در ایران، از بین رفتن رقابت و البته کاهش رفاه مشتریان است که البته در این زمینه پاسخ‌های خوبی وجود دارد. نخست باید گفت که علی‌رغم توضیحاتی که داده شد، در نهایت، تصمیم برای پیگیری یکپارچگی عمودی به شرایط خاص، اهداف استراتژیک و شرایط بازار هر شرکت بستگی دارد. این یک تصمیم پیچیده است که نیاز به تجزیه و تحلیل دقیق از مزایا و معایب بالقوه در زمینه چشم‌انداز صنعت دارد، اما انعطاف‌پذیری شرکت‌ها با داشتن کنترل بر کل زنجیره و اجزا یا فناوری‌های موردنیاز در برابر شوک‌های خارجی مسئله مهم دیگری است که می‌تواند در راستای اقتصادی همچون اقتصاد ایران که همواره در معرض شوک‌های خارجی ناشی از تحریم است بسیار مفید باشد. همچنین یکپارچه‌سازی می‌تواند انعطاف‌پذیری را در پاسخ به تغییرات بازار ارائه دهد. زمانی که شرکت‌ها کنترل مستقیم بر مراحل مختلف تولید داشته باشند، می‌توانند سریع‌تر با تغییرات تقاضا یا تغییرات فناوری سازگار شوند.

از سوی دیگر، برخی استدلال می‌کنند که

که رشد صنایع خودروسازی در ایالات متحده به هر ترتیب برخلاف مشخصه خاصه شرکت‌های آمریکایی پس از سال دهه ۶۰ بود.

مسئله ادغام روبه‌بالا از دید تأمین‌کنندگان پایین‌دست (Downstream) در صنعت شامل توسعه یک شرکت در حوزه‌هایی است که در آن تأمین‌کننده پایین‌دست پیشرو بوده و اقدام به یکپارچه‌سازی عمودی می‌کند. حالت مقابلی که توزیع‌کننده بالادست پیشرو باشد لزوماً منجر به اقدام برای ادغام نمی‌شود؛ چرا که توزیع‌کننده بالادست به‌رحال قدرت رقابتی خود را دارد.

یکپارچه‌سازی می‌تواند با ساده کردن فرآیندها و کاهش هزینه‌های تراکنش منجر به صرفه جویی در هزینه شود؛ به‌عنوان مثال، یک خودروساز ممکن است برای کنترل تولید اجزای حیاتی، به‌طور بالقوه هزینه‌ها را کاهش دهد. یکپارچه‌سازی عمودی امکان کنترل بیشتر بر زنجیره تأمین را فراهم می‌کند. خودروسازان ممکن است برای اطمینان از کیفیت مواد خام و اجزای سازنده یکپارچه شوند که می‌تواند بر کیفیت کلی محصول نهایی تأثیر بگذارد. همچنین چتر نوآوری یکی از انگیزه‌های اصلی ادغام چه از دید متقاضی ادغام و چه از دید دولت است. ادغام عمودی از این جهت می‌تواند همکاری و توسعه سریع‌تر فناوری‌ها یا ویژگی‌های جدید را تسهیل کند. ادغام