

Evaluating the Decomposed Productivity Growth Rate in the Iranian Automotive Industry with Emphasis on Technical Efficiency and Scale: A Frontier Approach

Nadia Mirzababazadeh^{*}, Samaneh Norani Azad^{}**

Farhad Khodadad Kashi^{*}**

Abstract

The rate of productivity growth and the optimal level of efficiency are key determinants of firms' market share sustainability in the economy, particularly in international trade. The Iranian automobile industry, however, has suffered from low productivity growth and weak efficiency performance over the past decades, largely due to state ownership and government-led management. This study evaluates productivity growth in the Iranian automobile industry, with a focus on technological progress and scale efficiency. To achieve this, we employ decomposable frontier production functions using the Kumbhakar and Lovell model, applied to four-digit ISIC data from 2002–2020. The findings reveal that technological progress, with a value of 0.017, accounted for the largest contribution to total factor productivity growth, while scale efficiency, with a value of -0.042, exerted a negative effect. Moreover, the negligible contribution of technical efficiency (0.006) suggests that although production structures have partially relied on technological advancement, managerial efficiency and scale optimization remain significant challenges. In addition, government-imposed pricing policies have reduced firms' incentives to improve efficiency and productivity growth. Accordingly, the study recommends

^{*} Assistant professor of Department of Economics, Payame Noor University, Tehran, Iran, nmirzababazadeh@pnu.ac.ir

^{**} Assistant professor of Department of Economics, Payame Noor University, Tehran, Iran (Corresponding Author), noraniazad@pnu.ac.ir

^{***} professor of Department of Economics, Payame Noor University, Tehran, Iran, khodadad@pnu.ac.ir

Date received: 21/02/2025, Date of acceptance: 01/07/2025



reforming the pricing system and establishing a transparent, competitive framework to strengthen firms' motivation for productivity enhancement.

Keywords: Decomposed Productivity Growth Rate, Technical efficiency, Technological progress, Scale efficiency.

JEL Classification: O33 ,O47 ,L50 ,K23.

ارزیابی نرخ رشد بهره‌وری تفکیک‌پذیر در صنعت خودرو ایران با تأکید بر کارایی فنی و مقیاس: رویکرد مرزی

نادیا میرزابابازاده*

سمانه نورانی آزاد**، فرهاد خداداد کاشی***

چکیده

نرخ رشد بهره‌وری و سطح بهینه کارایی یکی از دلایل ماندگاری سهم بازار شرکت‌ها در اقتصاد و بویژه در تجارت بین‌الملل است. صنعت خودرو ایران بدلائل مختلف به‌ویژه مالکیت یا مدیریت دولتی در چند دهه اخیر از نرخ رشد بهره‌وری و مولفه‌های کارایی مطلوب برخوردار نبوده است. در این مقاله تلاش گردید تا ارزیابی از نرخ رشد بهره‌وری به همراه میزان پیشرفت فنی و کارایی مقیاس در صنعت خودروی ایران ارائه شود. برای تحقق این هدف ضمن استفاده از داده‌های کدهای چهاررقمی (ISIC) صنعت خودروی ایران در دوره زمانی ۱۳۸۱-۱۳۹۹، تابع تولید مرزی تجزیه‌پذیر کامبوکار و لاول برآزش می‌شود. یافته‌های پژوهش بیانگر آن است که در صنعت خودروسازی ایران پیشرفت فنی با مقدار ۰/۰۱۷ بیشترین سهم را در نرخ رشد بهره‌وری عوامل تولید داشته، درحالی‌که کارایی مقیاس با مقدار ۰/۰۴۲- از نرخ رشد بهره‌وری کاسته است؛ همچنین باستاند سهم ناچیز کارایی فنی با مقدار برابر ۰/۰۰۶ می‌توان اظهار داشت که اگرچه ساختار تولید تا حدی متکی بر تحول فناورانه بوده اما از لحاظ کارایی مدیریتی و مقیاس تولید با چالش‌هایی مواجه است. علاوه براین، اجرای سیاست‌های قیمت‌گذاری در این صنعت انگیزه خودروسازان را برای ارتقای کارایی و رشد بهره‌وری کاهش داده است؛ بنابراین پیشنهاد

* استادیار گروه اقتصاد، دانشگاه پیام نور، تهران، ایران، nmirzababazadeh@pnu.ac.ir

** استادیار گروه اقتصاد، دانشگاه پیام نور، تهران، ایران (نویسنده مسئول)، noraniazad@pnu.ac.ir

*** استاد گروه اقتصاد، دانشگاه پیام نور، تهران، ایران، khodadad@pnu.ac.ir

تاریخ دریافت: ۱۴۰۳/۱۲/۰۳، تاریخ پذیرش: ۱۴۰۴/۰۴/۱۰



می‌شود که با اصلاح نظام قیمت‌گذاری و ایجاد سازوکاری شفاف و رقابتی، انگیزه‌های ارتقاء بهره‌وری در بنگاه‌ها تقویت شود.

کلیدواژه‌ها: نرخ رشد بهره‌وری تفکیک‌پذیر، کارایی فنی، پیشرفت فنی، کارایی مقیاس.

طبقه بندی JEL: O33, O47, O50, L23.

۱. مقدمه

در دنیای امروز، بخش صنعت در مقایسه با سایر بخش‌های اقتصادی به عنوان نیروی پیشران رشد و توسعه اقتصادی شناخته می‌شود. در این میان، صنعت خودروسازی ایران با سهم قابل توجهی از تولید صنعتی، اشتغال‌زایی گسترده و ارزش افزوده بالا، پس از صنایع نفت و گاز یکی از مهم‌ترین صنایع کشور محسوب می‌شود (یونیدو United Nations Industrial Development Organization, 2019: 159). با این حال، این صنعت با چالش‌های متعددی از جمله بازار انحصاری، موانع ورود، ممنوعیت واردات و نبود رقابت مؤثر مواجه است که یکی از نتایج آن، پایین بودن سطح بهره‌وری در مقایسه با استانداردهای جهانی است. اگرچه وجود یک بازار گسترده همراه با سطح بالای تقاضا، به‌طور منطقی می‌بایست انگیزه‌ای برای افزایش عرضه ایجاد کند، اما در عمل، عوامل مختلفی از جمله تحریم‌های اقتصادی، محدودیت‌های ناشی از ممنوعیت واردات خودرو و مشکلات ساختاری در تولید، مانع تحقق این افزایش عرضه شده‌اند. در نتیجه، تولید در سطحی کمتر از میزان بهینه باقی مانده است. این وضعیت موجب می‌شود که خودروسازان نتوانند از صرفه‌های مقیاس بهره‌مند شوند که این امر باعث افزایش هزینه‌های تولید و قیمت نهایی خودرو می‌شود. از آنجا که در این بازار رقابت مؤثری وجود ندارد، هزینه‌های ناشی از این ناکارآمدی‌ها در نهایت به مصرف‌کنندگان منتقل می‌شود. این وضعیت، که عمده‌تأ ناشی از ناکارایی فنی و ضعف در ساختارهای مدیریتی و فناورانه است، نشان‌دهنده اهمیت ارتقای نرخ رشد بهره‌وری عوامل تولید به عنوان عاملی کلیدی برای بقا، رقابت‌پذیری و توسعه پایدار صنعت خودرو است. در چنین بستری، ارزیابی بهره‌وری کل عوامل تولید در این صنعت می‌تواند نتایج گمراه‌کننده‌ای را در پی داشته باشد. از این‌رو مفهوم بهره‌وری تفکیک‌پذیر اهمیت خاصی می‌یابد؛ زیرا با تفکیک نرخ رشد بهره‌وری به مؤلفه‌هایی چون کارایی فنی، کارایی مقیاس و پیشرفت فنی، امکان شناسایی دقیق منشأ ناکارایی و تجویز سیاستی متناسب با آن فراهم می‌شود. به‌گونه‌ای که اگر سهم پایین بهره‌وری ناشی از فناوری‌های فرسوده باشد،

سیاست‌گذار باید منابع را به‌سوی نوسازی تکنولوژیک سوق دهد و اگر مشکل در ناکارایی مدیریتی و سازمانی نهفته باشد، تمرکز بر آموزش و اصلاح ساختار بنگاه‌ها راهگشا خواهد بود. از این رو بهره‌وری تجزیه‌پذیر نه فقط ابزار تحلیلی، بلکه ابزار سیاستی مهمی برای بازطراحی مداخلات دولت در صنایع کلیدی تلقی می‌شود.

از طرفی، آمارهای منتشرشده از سوی سازمان بین‌المللی تولیدکنندگان وسایل نقلیه موتوری (OICA Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles) نیز گویای آن است که کشورهای چین، آمریکا و ژاپن در سال ۲۰۲۲ رده‌های اول تا سوم تولید در صنعت خودرو را به‌خود اختصاص داده‌اند؛ همچنین، کشورهای موفق چون کره جنوبی که هم‌زمان با ایران فعالیت خود را آغاز کرده‌اند، به‌دلیل بهره‌مندی از رقابت، نوآوری و بهره‌وری هدفمند رشد چشمگیری را تجربه کرده‌اند. در این میان، درحالی‌که شرکت جنرال موتورز آمریکا و چانگان چین به ترتیب شاخص بهره‌وری ۴۲ و ۴۰ را نشان می‌دهند در ایران شاخص بهره‌وری ۱۷/۵ بوده است. این بدان معناست که به ازای هر یک نفر پرسنل در بدنه اصلی خودروسازی کشور تنها ۱۷/۵ دستگاه خودرو تولید می‌شود که در مقایسه با استاندارد جهانی به‌دلیل وجود نیروی مازاد و تولید کمتر از ظرفیت تفاوت فاحشی را با دیگر کشورهای جهان نشان می‌دهد؛ که این شکاف عملکردی، تحلیل دقیق ساختار بهره‌وری و مولفه‌های کارایی موثر بر آن را در این صنعت می‌طلبد (Focus2Move, 2024; EFTM, 2024). از سوی دیگر، با آغاز فرآیند تنظیم‌گری در صنعت خودرو از اوایل دهه ۱۳۹۰ و نقش‌آفرینی نهادهایی نظیر شورای رقابت، بررسی تأثیر سیاست‌های تنظیم‌گرانه بر عملکرد بهره‌وری اهمیت دوچندانی یافته‌است. شواهد بین‌المللی دلالت بر آن دارد که مقررات‌زدایی و ایجاد فضای رقابتی می‌تواند موجب بهبود سریع در نرخ رشد بهره‌وری شود (بروگل و هان، 2020 Broughel & Hahn: 5). در این راستا، هدف اصلی پژوهش حاضر، تحلیل نرخ رشد بهره‌وری تفکیک‌پذیر در صنعت خودروی ایران با تأکید بر مؤلفه‌های پیشرفت فنی، کارایی مقیاس و تغییرات کارایی فنی در دوره ۱۳۸۱ تا ۱۳۹۹ و در سطح کدهای چهاررقمی ISIC (International Standard Industrial Classification) است. در حقیقت این مقاله بدنبال پاسخ به این سوال است که میزان نرخ رشد بهره‌وری، کارایی فنی و مقیاس در این صنعت چگونه است؟ و اینکه این نرخ در شرایط تنظیم‌گری بازار چگونه تغییر می‌کند؟ نوآوری این مطالعه در آن است که نه تنها بهره‌وری را به تفکیک مؤلفه‌های تشکیل‌دهنده آن تحلیل می‌کند، بلکه آثار سیاست‌های تنظیم‌گرانه را در دوره‌های پیش و

پس از مداخله نهادهای تنظیم‌گر نیز ارزیابی می‌نماید. همچنین، استفاده از داده‌های بنگاه‌های صنایع کارخانه‌ای ایران در سطح کدهای چهار رقمی ISIC جدید دقت تحلیل را افزایش داده است.

مطالب این مقاله بصورت زیر ساماندهی شده است: در بخش دوم ادبیات نظری تحقیق، در بخش سوم پیشینه تحقیق و در بخش چهارم روش‌شناسی ارائه می‌شود. بخش پنجم نیز به برآورد مدل و تفسیر نتایج اختصاص یافته و نهایتاً، بحث و نتیجه‌گیری تحقیق در بخش ششم ارائه خواهد شد.

۲. مبانی نظری تحقیق

امروزه رقابت در عرصه تجارت جهانی به واسطه کمرنگ‌شدن مرزهای اقتصادی، ابعاد دیگری یافته و تلاش در جهت بهبود و ارتقای بهره‌وری، پایه اصلی این رقابت را تشکیل می‌دهد (لارین و استامپنر 2017: 25). به منظور ارزیابی سیاست‌های برنامه‌ریزان و تصمیم‌گیرندگان و دولت‌ها شاخص‌های مختلفی ارایه شده است. یکی از مهم‌ترین این شاخص‌ها بهره‌وری کل عوامل تولید است که در آن میزان تمام محصولات به میزان تمام نهاده‌ها سنجیده می‌شود. اگر در این شاخص رشد وجود داشته باشد، به معنی آن است که سیاست‌های مدیران در استفاده از نهاده‌ها مؤثر بوده است. رشد بهره‌وری، موجب کاهش هزینه‌های تولید و افزایش قدرت رقابت تولیدکننده‌ها در بازار شده و به سودآوری هرچه بیشتر محصولات تولیدی کمک شایانی می‌کند (آدوسی و آلوکو، Adeusi & Aluko 2015: 124). در تئوری‌های رشد نیز، رشد بهره‌وری بخش صنعت یکی از پیش شرط‌های اساسی ارتقای سطح رقابت‌پذیری این بخش و موفقیت آن در شرایط رقابت فزاینده جهانی به شمار می‌رود (عطرکار روشن و همکاران، ۱۳۹۴: ۱۰۱).

بهره‌وری را می‌توان معیار عملکرد یا قدرت تولید کالا و خدمات یا به دست آوردن نتیجه کمی و کیفی مطلوب از نهاده‌ها در راستای اهداف جامعه و سازمان دانست، از این‌رو گفتنی است که برای رسیدن به بهره‌وری بایستی به‌طور کارا و مؤثر عمل کرد (مهرگان و همکاران، ۱۳۹۸: ۳۱۱). بهره‌وری از لحاظ مفهومی، به معنای استفاده مؤثر و کارآمد از منابع در فرایند تولید است. همچنین، در مبحث بهره‌وری این دیدگاه وجود دارد که هر روز می‌توان کارها را بهتر از روز قبل انجام داد و در نتیجه، امکان افزایش مستمر بهره‌وری همواره می‌تواند وجود داشته باشد. از دیدگاه سولو (Solow)، جزء باقی مانده رشد تولید،

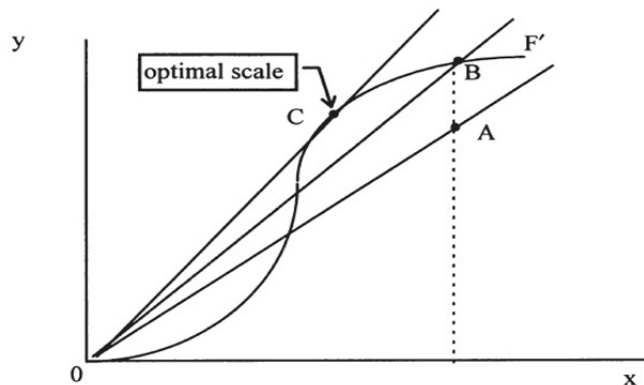
همان بهره‌وری کل عوامل تولید است، یعنی بخشی از رشد تولید که به نیروی کار، سرمایه فیزیکی و نهاده‌های واسطه مربوط نیست. به بیان دیگر، بهره‌وری عبارت از ایجاد حداکثر سود ممکن، با به کارگیری مؤثر از نیروی کار، توان، استعداد، مهارت، تخصص، زمین، ماشین، پول، تجهیزات، زمان، مکان و غیره در راستای افزایش رفاه جامعه است (نپان، 2013: 222)

از سوی دیگر، کارایی نیز مفهومی نسبی برای مقایسه بین عملکرد واقعی و ایده‌آل هر بنگاه است. در واقع، کارایی به بهترین عملکرد بنگاه یا بیش‌ترین مقدار ستاده به دست آمده از ترکیب مقدار مشخص نهاده و فناوری تولید اشاره دارد (یو، 2016: 40). در مباحث نظری اقتصاد تولید، کارایی به انواع مختلف فنی (Technical Efficiency)، تخصیصی (Allocative Efficiency)، اقتصادی (Economic Efficiency) و مقیاس (Scale Efficiency) طبقه‌بندی می‌شود. به‌طوری‌که در کارایی فنی بنگاه، بحث توانایی بنگاه برای بیشینه‌سازی میزان تولید با توجه به منابع و عوامل تولید مطرح است و با ساختار فناوری ارتباط دارد. در این دیدگاه، بنگاهی دارای کارایی فنی بالاتر است که بتواند با مجموعه نهاده‌های مفروض و ثابت، محصول بیش‌تری نسبت به سایر بنگاه‌ها تولید کند. از طرف دیگر، کارایی تخصیصی بیانگر تخصیص بهینه عوامل تولید از پی کمینه کردن هزینه تولید و بیشینه کردن سود بنگاه با توجه به قیمت نسبی عوامل تولید است. بنابراین، کارایی تخصیصی مستلزم انتخاب آن مجموعه از عوامل تولید با قیمت مشخص است که سطح معینی از محصول را در کمترین هزینه تولید کند. به‌همین دلیل، کارایی تخصیصی را کارایی قیمت می‌نامند، در حالی که کارایی اقتصادی یا کارایی هزینه، که ترکیبی از کارایی فنی و تخصیصی است، نشان‌دهنده توانایی واحد تولید در به دست آوردن بیشترین سود ممکن با توجه به قیمت‌ها و سطح نهاده است. کارایی مقیاس یکی دیگر از شاخص‌های سنجش کارایی یک واحد تولیدی است و بیانگر نسبت کارایی مشاهده شده آن واحد به کارایی در مقیاس بهینه است. در این دیدگاه، اندازه بنگاه در تشخیص کارایی نسبی مد نظر قرار دارد (بادوننکو et al.، 2016).

بسیاری از متون اقتصادی کارایی و بهره‌وری را به صورت یکسان یا به جای یکدیگر بکار می‌برند، اما این دو اصطلاح به طور دقیق مشابه هم نیستند، زیرا هر نقطه روی مرز تولید بیانگر بیشترین میزان کارایی فنی است؛ اما این به معنای بیشینه بودن بهره‌وری نیست. در واقع، نقاط مختلف مرز تولید نسبت به هم از لحاظ بهره‌وری متفاوت هستند، زیرا بنگاه

های تولیدی ممکن است که به لحاظ فنی از کارایی کامل بهره‌مند باشند، ولی به خاطر عوامل دیگری مانند صرفه‌های مقیاس یا بهینه نبودن اندازه بنگاه، از بیشینه بهره‌وری برخوردار نباشند. برای درک این موضوع در نمودار (۱) فرض بر آن است که ستانده (Y) با استفاده از یک عامل تولید (X) تولید می‌شود. منحنی OF یک تابع مرزی است که روی آن، میزان تولید دسترس پذیر برحسب یک فناوری موجود مشخص می‌شود و بیانگر بیش‌ترین کارایی فنی است. در این نمودار، خطوطی که با شیب (Y/X) بر نقاط روی منحنی OF رسم می‌شوند، معیاری برای اندازه‌گیری بهره‌وری هستند.

اگر بنگاه تولیدی در نقطه‌ای مانند (A) (زیر منحنی تابع مرزی) عمل نماید، ضمن اینکه با نبود کارایی فنی روبه‌روست، می‌تواند از بهره‌وری برخوردار باشد، اما این نقطه بیانگر بیشینه بهره‌وری نیست. با جا به جایی از نقطه A به B کارایی فنی و بهره‌وری افزایش می‌یابد. اگرچه نقطه B در مقایسه با نقطه A و نقاط مشابهی که زیر مرز تولید هستند، از کارایی فنی برخوردار است، اما بیشینه بهره‌وری نخواهد داشت. بیشینه بهره‌وری در نقطه C حاصل می‌شود که در آن شیب خط رسم شده از مبدأ مختصات (Y/X) برابر با شیب منحنی تابع مرزی است و در مقایسه با سایر نقاط زیر و روی منحنی، از مقدار بیشینه بهره‌وری برخوردار است. بنابراین، بنگاه تولیدی ممکن است به لحاظ فنی از کارایی کامل بهره‌مند باشد؛ اما به خاطر عوامل دیگری مانند مقیاس یا بهینه نبودن اندازه بنگاه، از بیشینه بهره‌وری برخوردار نباشد. به بیان دیگر، موقعیتی که در آن بیشینه بهره‌وری برقرار است، مسلماً متضمن کارایی نیز است، اما عکس این مطلب لزوماً صادق نیست.



شکل ۱. مقایسه تفاوت دو مفهوم کارایی و بهره‌وری

(Coelli et al., 2005, P: 5)

در فناوری موجود، بنگاه در نقطه C، از بیشینه بهره‌وری و کارایی فنی همزمان برخوردار است. این تحلیل در شرایط ایستا و در یک مقطع زمانی است، اما در شرایط پویا عاملی با عنوان تغییرهای فناورانه مطرح می‌شود که باعث انتقال تابع مرزی می‌شود و افزایش بهره‌وری را به همراه دارد (کولی و همکاران، ۲۰۰۵: ۴-۵)

به طور کلی، امکان سنجش و اندازه‌گیری کارایی و نرخ رشد بهره‌وری با استفاده از دو روش پارامتریک و غیرپارامتریک فراهم است. در روش پارامتریک یا تحلیل مرز تصادفی، ناکارایی نسبت به تابع مرزی با استفاده از داده‌های آماری تخمین زده می‌شود؛ این امر مستلزم استفاده از توابع تولید و هزینه است. در این روش به ازای نهاده‌های هر بنگاه، تابع مرزی و میزان تولید مرزی محاسبه می‌شود و تفاوت تولید واقعی و تولید مرزی ناکارایی محسوب می‌شود که این ناکارایی می‌تواند ناشی از ناکارایی فنی و عامل تصادفی باشد. به‌طوری‌که اگر عملکرد بنگاهی از تولید مرزی کم‌تر باشد، بخشی از ناکارایی به دلیل ناکارایی فنی و بخشی به دلیل وجود عوامل تصادفی است. اگر بنگاهی بالاتر از تابع مرزی عمل کند، ناکارایی تنها به دلیل وجود عوامل تصادفی خواهد بود و در حالتی خاص که مقدار تولید واقعی بنگاه با تولید مرزی بنگاه فرضی برابر است، بنگاه از لحاظ فنی کارا به شمار می‌رود (باتیس و کولی، ۱۹۹۵: ۱۵۷). در رویکرد ناپارامتریک یا تحلیل پوششی داده‌ها، انواع کارایی و نرخ رشد بهره‌وری با استفاده از روش برنامه‌ریزی خطی و اطلاعات داده و ستاده‌ها مورد سنجش و ارزیابی قرار می‌گیرد. در این روش، واحدها با سطح استاندارد از قبل تعیین شده یا تابعی معلوم و مشخص مقایسه نمی‌شوند؛ بلکه ملاک ارزیابی، عملکرد واحدهای تصمیم‌گیرنده‌ای است که در شرایط یکسان فعالیت‌های مشابه انجام می‌دهند. در روش تحلیل پوشش داده‌ها، کارایی بنگاه‌ها در شرایط بازدهی ثابت و متغیر نسبت به مقیاس و براساس رویکرد نهاده‌مدار و ستاده‌مدار اندازه‌گیری می‌شود. در حالی که در رویکرد پارامتریک، نرخ رشد بهره‌وری کل عوامل تولید و انواع مولفه‌های کارایی موثر بر آن با استفاده از مرز تصادفی ارائه شده توسط باتیس و کولی (۱۹۹۵) سنجیده می‌شود که شامل اثرهای ناکارایی تصادفی است.

در واقع، در این مدل امکان تخمین تغییرهای فنی در مرز تصادفی و ناکارایی فنی متغیر در طول زمان فراهم است. این الگو به شرح رابطه (۱) است:

$$\begin{aligned} Y_{it} &= \beta X_{it} + (V_{it} - U_{it}) \\ U_{it} &= \{U \exp(-\eta(t - T))\} \\ V_{it} &\sim iidN(0, \sigma_v^2) \\ U_{it} &\sim iid|N(m_{it}, \sigma_u^2)|, U_{it} \geq 0 \end{aligned} \quad (1)$$

$$m_{it} = \delta Z_{it}$$

در الگوی رابطه (۱)، Y_{it} بیانگر محصول بنگاه i ام در دوره زمانی t ، X_{it} بردار نهاده‌ها، η, β بردار پارامتر، U_{it} اثرهای ناکارایی تولید و V_{it} جزء اخلاط است. علاوه بر این، جزء U_{it} بیانگر ناکارایی فنی در تابع تولید در طول زمان است که توزیع نرمال منقطع (Truncated Normal Distribution) در نقطه صفر با میانگین برابر μ_{it} دارد. همچنین، Z_{it} بردار $1 \times P$ از متغیرهای توضیحی مؤثر بر ناکارایی فنی بنگاه و δ بردار $1 \times P$ از پارامترهای تخمینی است. حال اگر در این مدل از بین متغیرهای توضیحی مؤثر بر ناکارایی فنی بنگاه ($\mu_{it} = \delta Z_{it}$)، تنها یک متغیر توضیحی معنادار باشد، این الگو مشابه مدل استیونس (1980 Stevenson) باتیس و کولی (۱۹۸۸؛ ۱۹۹۲) خواهد بود. در شرایطی که تمامی متغیرهای توضیحی مؤثر بر ناکارایی معنادار نباشند، اثر ناکارایی فنی ارتباطی با متغیرهای توضیحی ندارد و توزیع نیمه‌نرمال ارائه‌شده توسط ایگنر و همکاران (1977 Aigner et al.) حاصل می‌شود. در واقع، ساده‌ترین این مدل‌ها نخستین بار توسط ایگنر و چاو (1968 Aigner & Chu)، و ایگنر و همکاران (۱۹۷۶) معرفی شدند؛ سپس توسط استیونس (۱۹۸۰)، فرساند و همکاران (1980 Forsund et al)، اشمیت (1985 Schmidt)، هوانگ و لیو (1994 Huang & Liu) و باتیس و کولی (۱۹۹۵)، در پژوهش‌های با تغییرهای کارایی در طول زمان تکمیل گردید. لازم به ذکر است که برآورد مدل مرز تصادفی مستلزم استفاده از روش بیشینه راست‌نمایی (MLE Maximum Likelihood Estimation) است و در این مدل‌ها دو پارامتر $\sigma_u^2 + \sigma_v^2$ و $\sigma_u^2 = \sigma_v^2 + \sigma_u^2$ و $\gamma = \frac{\sigma_u^2}{\sigma_v^2 + \sigma_u^2}$ بسیار مهم هستند. پارامتر γ در واقع معنادار بودن جزء ناکارایی و اثر آن را در مدل ارزیابی می‌کند. این پارامتر در فرایند بیشینه‌سازی برآورد می‌شود و مقداری بین صفر و یک اختیار می‌کند به‌طوری‌که اگر $\sigma_u^2 = 0$ باشد، $\gamma = 0$ خواهد بود و جزء ناکارایی از مدل حذف می‌شود و مدل مرز تصادفی به مدل رگرسیون معمولی تبدیل می‌گردد. در این راستا کیم و هان (2001 Kim & Han) برای تجزیه نرخ رشد بهره‌وری از تابع تولید مرز تصادفی به صورت زیر استفاده نمودند:

$$Y_{it} = f(x_{it}, T) \exp(v_{it} - u_{it}) \quad (2)$$

به‌طوری‌که Y_{it} بیانگر ستاده صنعت i ام در زمان t ، x_{it} برداری از نهاده‌های تولیدی، T ضریب فناوری $f(\cdot)$ مرز تولید، v_{it} جمله اخلاط و $u_{it} \geq 0$ ناکارایی ستاده‌محور است که در طول زمان تغییر می‌کند.

ارزیابی نرخ رشد بهره‌وری تفکیک‌پذیر در صنعت خودرو ایران ... (نادیا میرزابازاده و دیگران) ۲۸۳

آن‌ها با دیفرانسیل‌گیری از مرز تولید $f(\cdot)$ در رابطه (۲) نسبت به زمان، به رابطه زیر دست یافتند:

$$\frac{d\ln f(x,t)}{dt} = \frac{\partial \ln f(x,t)}{\partial t} + \sum_j \frac{\partial \ln f(x,t)}{\partial x_j} \frac{dx_j}{dt} \quad (۳)$$

دو جمله سمت راست معادله بالا، بر تغییر مرز تولید بر اثر پیشرفت فنی و تغییر در نهاده‌های تولیدی دلالت دارد. از آنجایی که کشش ستاده نسبت به نهاده برابر $\varepsilon_j = \frac{\partial \ln f}{\partial \ln x_j}$ است، جمله دوم سمت راست رابطه (۳) را می‌توان به صورت $\sum_j \varepsilon_j \dot{x}_j$ در نظر گرفت که با جایگذاری در رابطه (۳) خواهیم داشت:

$$\frac{d\ln f(x,t)}{dt} = TP + \sum_j \varepsilon_j \dot{x}_j \quad (۴)$$

با توجه به اینکه تولید در طی زمان تحت تاثیر تغییر در مقدار نهاده‌ها و تغییر در ناکارایی فنی (U) و تغییر در جزء اختلال (V) تغییر می‌کند؛ بنابراین تغییر در تولید طی زمان با دیفرانسیل‌گیری از فرم لگاریتمی تابع مرز تصادفی به صورت زیر نوشته می‌شود:

$$\dot{Y}_{it} = \frac{d\ln f(x_{it},t)}{dt} - \frac{du_{it}}{dt} + \frac{dv_{it}}{dt} \quad (۵)$$

اکنون با قرار دادن رابطه (۴) در رابطه (۵) روابط زیر استخراج می‌شود:

$$\dot{Y}_{it} = \frac{\partial \ln f(x_{it},t)}{\partial t} + \sum_j \frac{\partial \ln f(x_{it},t)}{\partial x_j} \frac{dx_j}{dt} - \frac{du_{it}}{dt} \quad (۶)$$

$$\dot{Y}_{it} = TP_{it} + \sum_j \varepsilon_j \frac{dx_j}{dt} - \frac{du_{it}}{dt}$$

در رابطه (۶)، TP_{it} بیانگر نرخ پیشرفت فنی، $\frac{dx_j}{dt}$ رشد نهاده زام است که به آن وزنه‌ای معادل کشش ستاده نسبت به آن نهاده داده می‌شود و $\frac{du_{it}}{dt}$ تغییر در ناکارایی فنی است. براساس رابطه فوق، تغییر بهره‌وری کل متأثر از پیشرفت فنی، تغییر نهاده‌ها و تغییر در ناکارایی فنی است. در این رابطه، پیشرفت فنی مثبت (منفی)، بیانگر انتقال مرز تولید به بالا (پایین) است. همچنین، در شرایطی که $\frac{du}{dt}$ منفی یا مثبت باشد به ترتیب دلالت بر بهبود و کاهش کارایی فنی دارد از آنجایی که نرخ رشد بهره‌وری عوامل تولید شامل آن بخش از رشد ستاده است که توسط عوامل تولید توضیح داده نمی‌شود؛ بنابراین خواهیم داشت:

$$TFP_{it} = \dot{Y}_{it} - \sum_j \varepsilon_j \frac{dx_j}{dt} \quad (۷)$$

در رابطه (۷)، S_j سهم هزینه‌ای نهاده زام است که با کشش ستاده به صورت زیر مرتبط است:

$$S_j = \frac{\varepsilon_j}{\varepsilon}, \text{ RTS} = \sum_j \varepsilon_j = \varepsilon \quad j = 1, 2, \dots, n \quad (۸)$$

در ادامه، با جایگذاری رابطه (۶) و (۸) در رابطه (۷)، نرخ رشد بهره‌وری کل عوامل تولید به صورت زیر خواهد بود:

$$TFP = TP_{it} + \sum_j (\varepsilon_j - S_j) \dot{x}_j - \frac{du_{it}}{dt} = TP_{it} + \Delta TE_{it} + (\varepsilon - 1) \sum_j \lambda_j \dot{x}_j + \sum_j (\lambda_j - S_j) \dot{x}_j \quad (۹)$$

به‌طوری که $\Delta TE_{it} = -\frac{du_{it}}{dt}$ بیانگر تغییرهای کارایی فنی (Technical Efficiency Change)، $RTS = \sum_j \varepsilon_j = \varepsilon$ بازدهی مقیاس، و $\lambda_j = \varepsilon_j / RTS$ آخرین مولفه در رابطه (۸)، عدم کارایی تخصیصی است. در واقع، رابطه بالا بیان می‌کند که رشد بهره‌وری عوامل تولید متأثر از نرخ پیشرفت فناوریانه TP_{it} ، تغییرهای کارایی فنی ΔTE ، بازدهی نسبت به مقیاس تولید $\sum_j \lambda_j \dot{x}_j$ ، و تغییرهای کارایی تخصیصی $\sum_j (\lambda_j - S_j) \dot{x}_j$ است. البته کامبوکار و لاول (2003 Kumbhakar & Lovell)، نشان می‌دهند که در شرایط دسترس نبودن قیمت نهاده‌ها، امکان محاسبه کارایی تخصیصی وجود ندارد. بنابراین، با توجه به $S_j = \varepsilon_j / \varepsilon$ می‌توان رابطه (۹) را به صورت زیر بیان نمود:

$$TFP = TP_{it} - \Delta TE_{it} + (\varepsilon - 1) \sum_j \frac{\varepsilon_j}{\varepsilon} \dot{x}_j \quad (۱۰)$$

در واقع رابطه (۱۱)، بیانگر آن است که نرخ رشد بهره‌وری عوامل از سه مولفه اساسی پیشرفت فناوری، تغییرهای کارایی فنی و کارایی مقیاس تشکیل می‌شود و در محاسبه آن‌ها تنها دسترسی به مقادیر نهاده‌ها و ستاده کفایت می‌کند و به قیمت نهاده‌ها و ستاده نیازی نیست. در این رابطه نرخ رشد فناوری به انتقال تابع تولید، تغییرات کارایی فنی به میزان جابه‌جایی روی مرز کارایی تولید و کارایی مقیاس به بازدهی نسبت به مقیاس تولید اشاره دارد (شارما و همکاران Sharma et al، 2007: 218-220).

۳. پیشینه تجربی

با مرور اجمالی بر مطالعات پیشین در این حوزه موضوعی ملاحظه می‌شود که مطالعات بهره‌وری در دهه‌های اخیر از رویکرد سنجش بهره‌وری کل عوامل به سمت تحلیل و ارزیابی نرخ رشد بهره‌وری و مؤلفه‌های کارایی موثر بر آن، به‌ویژه پیشرفت فنی، کارایی فنی و کارایی مقیاس حرکت کرده‌اند. این تحول عمدتاً با بهره‌گیری از رویکردهای مبتنی بر تابع تولید مرزی (Stochastic Frontier Analysis) محقق شده است. در این راستا، مطالعات

متعددی بر روند کلی بهره‌وری در صنایع مختلف و تأثیر عوامل نهادی و ساختاری مانند مقررات بازار محصول، رقابت و سیاست‌های اصلاحی تمرکز داشته‌اند. آرنولد و همکاران (2011 Stochastic Frontier Analysis)، در مطالعه‌ای به بررسی اثر مقررات ضد رقابتی روی بهره‌وری عوامل می‌پردازد. در این بررسی مقررات می‌تواند به‌طور مستقیم یا با کند کردن نرخ دسترسی بر رشد بهره‌وری تأثیر بگذارد. آنها در مطالعه خود دریافتند که اعمال مقررات در بازار محصولی که فشارهای رقابتی را محدود می‌کند، عملکرد بهره‌وری بنگاه‌ها را کاهش می‌دهد. اگرت (2016 Egert) در پژوهشی وسیع، بهره‌وری کل عوامل را تابعی از شدت نوآوری، باز بودن تجاری و تعدیل اندازه کشورها و میزان مقررات بازار محصول معرفی می‌کند نتایج مطالعه وی نشان داد که بهره‌وری عوامل از ظرفیت خلق، انتقال و جذب دانش تأثیر می‌پذیرد. به‌طور مشابه، اندرسون و همکاران (2019 Anderson et. al) با تحلیل داده‌های کشورهای اتحادیه اروپا طی ۲۰۰۰ تا ۲۰۱۴ نشان دادند که بهره‌وری را می‌توان با اصلاحات در بازار محصول، از جمله افزایش رقابت و تسهیل ورود و خروج بنگاه‌ها، ارتقا داد. آنها در مطالعه خود تأکید نمودند که مقررات سخت‌گیرانه می‌تواند از طریق کاهش پویایی بازار، بهره‌وری را به‌طور غیرمستقیم تضعیف کند. در همین زمینه، آرنولد و همکاران نیز نشان دادند که مقررات ضد رقابتی عملکرد بهره‌وری شرکت‌ها را با محدود کردن دسترسی به بازار کاهش می‌دهد. نجوکی و همکاران (2019 Njuki et al) با استفاده از رویکرد مرز تصادفی با پارامترهای تصادفی به ارزیابی بهره‌وری در بخش کشاورزی آمریکا می‌پردازند آنها در مطالعه خود عوامل زیست‌محیطی به عنوان عوامل مؤثر در ناکارایی در نظر گرفتند. نتایج مطالعه آنها نشان داد که اختلاف زیادی بین بهره‌وری در مدل مرز تصادفی با شیب تصادفی نسبت به مدل مرسوم با شیب ثابت وجود دارد. پل و شانکار (2022 Paul & Shankar) با استفاده از مدل مرز تصادفی، نشان دادند که تنظیم‌گری اقتصادی در صنعت برق کشورهای OECD طی سال‌های ۲۰۱۳-۱۹۸۰، تأثیر مثبت معناداری بر رشد بهره‌وری از طریق بهبود کارایی فنی داشته است. یافته‌های آنها نشان داد که متوسط نرخ رشد بهره‌وری سالانه ۰/۲۷ درصد و نرخ رشد دوره‌ای ۹/۶۹ درصد می‌باشد.

مطالعاتی که از مدل‌های مرزی تفکیک‌پذیر برای تحلیل نرخ رشد بهره‌وری استفاده نمودند؛ شهیکی تاش و شیوایی (۱۳۹۱) با استفاده از رویکرد مرز تصادفی در ۱۴۰ صنعت، نشان دادند که پیشرفت فنی بیشترین سهم را در رشد بهره‌وری داشته و پس از آن کارایی فنی قرار دارد. این نتایج همسو با مطالعات بین‌المللی هستند که تأکید دارند برتری

تکنولوژیک (یا پیشرفت فنی) پیش‌برنده‌ی اصلی رشد بهره‌وری است. علاوه بر این، بیشترین رشد پیشرفت فنی مربوط به صنایع تولید مواد پلاستیکی به شکل اولیه و ساخت لاستیک مصنوعی، صنایع تولید وسایل نقلیه موتوری و صنایع تولید محصولات اولیه آهن و فولاد است. پمپی (2013 Pompei) تأثیر اصلاحات بر رشد بهره‌وری کل عوامل تولید برق ۱۹ کشور اتحادیه اروپا طی دوره ۲۰۰۷-۱۹۹۴ بررسی و شاخص نرخ رشد بهره‌وری را به مؤلفه‌های کارایی مقیاس و فنی تفکیک نمود. وی در مطالعه خود دریافت که یکپارچه‌سازی عمودی تأثیر منفی و قابل توجهی بر کارایی دارد، مقررات ورود به طور قابل توجهی تغییرات فنی را کاهش می‌دهد و مالکیت عمومی در دستیابی به مقیاس بهینه تولید کمک می‌کند. در سطح ملی، عطرکار روشن و همکاران (۱۳۹۴) با استفاده از حسابداری رشد در بخش صنعت استان کردستان، بهره‌وری عوامل را به تفکیک برای کدهای ISIC دورقمی محاسبه نمودند. آنها در مطالعه خود دریافتند که رشد سالانه بهره‌وری کل با مقدار ۳ درصد از میانگین کشوری ۲/۰۶ درصد بالاتر بوده است، در این مطالعه هرچند به تفکیک اجزای بهره‌وری پرداخته‌اند؛ اما دقت آن به‌میزان مدل‌های مرزی تفکیک‌پذیر نبوده است. روی و داس (2018 Roy & Dus)، با استفاده از مدل مرزی و رویکرد حسابداری رشد، تغییرات بهره‌وری در صنایع ایالت بنگال غربی را در دو بازه پیش (۱۹۸۱-۱۹۸۲) و پس (۲۰۱۱-۲۰۱۰) از اصلاحات اقتصادی تحلیل کردند. آنها در مطالعه خود دریافتند که در دوره پس از اصلاحات، کاهش رشد بهره‌وری عمدتاً به کاهش پیشرفت فنی مربوط بوده، اگرچه کارایی مقیاس نیز نقش کاهنده‌ای داشته است. راعی و همکاران (۱۳۹۹)، در پژوهشی با استفاده از مدل مرز تصادفی فضایی در تحلیل رشد بهره‌وری محصول گندم در استان فارس دریافتند که در نرخ رشد بهره‌وری عوامل کارایی مقیاس نقش پررنگ‌تری نسبت به تغییر تکنولوژی داشته است؛ به عبارت دیگر میانگین رشد بهره‌وری کل عوامل با مقدار ۰/۰۲۹ از سهم ۰/۰۳۱ کارایی مقیاس و سهم ناچیز ۰/۰۰۲- تغییرات تکنولوژی نشأت گرفته است.

بررسی ادبیات نشان می‌دهد که اگرچه پژوهش‌های متعددی بهره‌وری صنایع را تحلیل نموده‌اند، اما بررسی نرخ رشد بهره‌وری و مؤلفه‌های پیشرفت فنی، کارایی فنی، و کارایی مقیاس در صنعت خودرو با استفاده از تابع تولید مرزی تفکیک‌پذیر کمتر مورد توجه قرار گرفته است. همچنین، بررسی اثر سیاست‌های تنظیم‌گری اقتصادی (نظیر دخالت شورای

ارزیابی نرخ رشد بهره‌وری تفکیک‌پذیر در صنعت خودرو ایران ... (نادیا میرزابازاده و دیگران) ۲۸۷

رقابت در قیمت‌گذاری خودرو) بر روند بهره‌وری صنعت خودرو در ادبیات پیشین مغفول مانده است.

۴. روش‌شناسی پژوهش

با توجه به اینکه پژوهش حاضر درصدد ارزیابی نرخ رشد بهره‌وری کل عوامل تولید به تفکیک مولفه‌های پیشرفت فنی، تغییرات کارایی فنی و کارایی مقیاس درصنعت خودرو ایران است؛ بنابراین جامعه آماری مشتمل بر زیربخش‌های تولیدی وسایل نقلیه موتوری (۲۹۱۰)، تولید بدنه (اتاق) وسایل نقلیه موتوری و ساخت تریلر و نیم‌تریلر (۲۹۲۰) و تولید قطعات و لوازم الحاقی وسایل نقلیه موتوری (۲۹۳۰) است؛ آمار و اطلاعات این صنعت طی سال‌های ۱۳۸۱-۱۳۹۹ از نتایج آمارگیری کارگاه‌های صنعتی ۱۰ نفر کارکن و بیشتر مرکز آمار ایران استخراج شده تا بتوان نسبت به برآورد ضرایب در تابع تولید با فرم تبعی ترانسلوگ (Transdental Logarithmic Production Function) و کمی نمودن مولفه‌های کارایی اقدام نمود.

۱.۴ معرفی مدل تجربی

این پژوهش در صدد است ضمن استفاده از تابع تولید مرز تصادفی رابطه (۲) به تجزیه نرخ رشد بهره‌وری و مولفه‌های کارایی موثر بر آن بپردازد. بدین‌منظور با الهام از مبانی نظری تابع تولید ترانسلوگ شامل ارزش تولیدات صنعتی به‌عنوان ستاده و سه نهاده تولیدی (نیروی کار، موجودی سرمایه، باز بودن تجاری) طی سال‌های ۱۳۸۱-۱۳۹۹ استفاده شد تا بتوان نسبت به برآورد ضرایب مدل و کمی نمودن نرخ رشد بهره‌وری و مولفه کارایی اقدام گردد؛ فرم تبعی این تابع تولید به‌صورت رابطه (۱۱) خواهد بود:

$$\begin{aligned}
 lQ_{it} = & \beta_0 + \beta_1 lk_{it} + \beta_2 ll_{it} + \beta_3 lop_{it} + \beta_4 T + \frac{1}{2} [\beta_5 (lk_{it})^2 + \\
 & \beta_6 (ll_{it})^2 + \beta_7 (lop_{it})^2 + \beta_8 T^2] + \beta_9 lk_{it} ll_{it} + \beta_{10} lk_{it} lop_{it} + \beta_{11} lk_{it} T + \\
 & \beta_{12} ll_{it} lop_{it} + \beta_{13} ll_{it} T + \beta_{14} lop_{it} T + (v_{it} - u_{it}) \\
 U_{it} = & \{U_i \exp(-\eta(t - T))\}, \quad U_{it} \sim iid(N^+(\mu, \sigma_u^2)), U_{it} \geq 0
 \end{aligned} \quad (11)$$

در رابطه (۱۱)، lQ_{it} بیانگر لگاریتم ارزش تولیدات، lk_{it} لگاریتم موجودی سرمایه، ll_{it} لگاریتم تعداد نیروی کار، lop_{it} باز بودن تجاری، T عامل فناوری در طول زمان و $(v_{it} - u_{it})$ جزء استوکاستیک تابع تولید است. در ادامه میزان پیشرفت فناورانه (TP_{it}) و بازدهی نسبت

به مقیاس ($Scal_{it}$) به عنوان مولفه‌های موثر بر بهره‌وری با استفاده از روابط زیر استخراج می‌شوند.

$$TP_{it} = \frac{\partial Q_{it}}{\partial T} = \beta_4 + \beta_8 T + \beta_{11} lk_{it} + \beta_{13} ll_{it} + \beta_{14} lop_{it} \quad (12)$$

$$e_{it}^k = \beta_1 + \beta_5 lk_{it} + \beta_9 ll_{it} + \beta_{10} lop_{it} + \beta_{11} T \quad (13)$$

$$e_{it}^l = \beta_2 + \beta_6 ll_{it} + \beta_9 lk_{it} + \beta_{12} lop_{it} + \beta_{13} T \quad (14)$$

$$e_{it}^{lop} = \beta_3 + \beta_7 lop_{it} + \beta_{10} lk_{it} + \beta_{12} ll_{it} + \beta_{14} T \quad (15)$$

$$RTS = e_{it}^l + e_{it}^k + e_{it}^{lop} \quad (16)$$

پس از استخراج روابط بالا، برای برآورد مدل و تجزیه و تحلیل داده‌ها با استفاده از رویکرد مرز تصادفی و روش حداکثر راستنمایی لازم است که فرضیه‌های مربوط به انتخاب بهترین مدل با استفاده از آماره لگاریتم راستنمایی (LR) آزمون شود؛ این آماره مقدار تابع حداکثر راستنمایی در حالت مقید را در مقابل مدل غیرمقید نشان می‌دهد. در محاسبه این آماره، فرضیه صفر بیانگر مقدار لگاریتم راستنمایی تابع مقید و فرضیه مقابل مقدار لگاریتم راستنمایی تابع غیرمقید است که به شکل زیر بیان می‌شود.

$$LR = -2[L(H_0) - L(H_1)] \quad (17)$$

که در آن $L(H_1), L(H_0)$ به ترتیب مقادیر لگاریتم راستنمایی تحت فرض صفر و فرض مقابل هستند. آماره فوق دارای توزیع χ^2_{df} با درجه آزادی برابر با تعداد قیود در مدل تحت فرضیه صفر می‌باشد. از این رو برای انتخاب بهترین مدل برآوردی لازم است آزمون فرضیه‌های زیر با توجه به رابطه (۱۱) انجام شود. اولین فرضیه‌ای که مورد آزمون قرار می‌گیرد مربوط به انتخاب شکل تابع مرزی است در این حالت رد فرضیه صفر $\beta_5 = \beta_6 = \dots = \beta_{13} = \beta_{14} = 0$ بیانگر مناسب بودن فرم ترانسلوگ تابع مرزی نسبت به مدل کاب‌داگلاسی است. فرضیه دوم به بررسی تاثیر تغییرات تکنولوژیکی در مدل می‌پردازد و فرضیه صفر $\beta_4 = \beta_8 = \beta_{11} = \beta_{13} = \beta_{14} = 0$ عدم تاثیر تغییرات تکنولوژیکی را مورد آزمون قرار می‌دهد. همچنین فرضیه سوم $\beta_{11} = \beta_{13} = \beta_{14} = 0$ بیانگر خنثی بودن یا نبودن نوع تغییرات تکنولوژی بوده و فرضیه چهارم $\eta = 0$ مؤید آن است که توزیع u به صورت نیمه نرمال است و کارایی در طی زمان تغییر نمی‌کند.

ارزیابی نرخ رشد بهره‌وری تفکیک‌پذیر در صنعت خودرو ایران ... (نادیا میرزابازاده و دیگران) ۲۸۹

در ادامه لازم است تا با ارائه تعریف عملیاتی متغیرهای پژوهش، نسبت به برآورد مدل و انجام محاسبه‌های کمی اقدام نمود.

۲.۴ تعریف عملیاتی متغیرها

ارزش تولیدات صنعتی: از حاصل جمع ارزش محصولات و ضایعات قابل فروش بدست می‌آید (نتایج آمارگیری کارگاه‌های ۱۰ نفر کارکن و بیشتر، ۱۳۹۹).

باز بودن تجاری: از نسبت حاصل جمع صادرات و واردات بر ارزش تولیدات صنعتی زیر بخش خودروسازی بدست آمده است (نتایج آمارگیری کارگاه‌های ۱۰ نفر کارکن و بیشتر، ۱۳۹۹).

نیروی کار: از جمع کل شاغلین فعال در زیر بخش‌های صنعتی تولید خودرو استفاده شده است (نتایج آمارگیری کارگاه‌های ۱۰ نفر کارکن و بیشتر، ۱۳۹۹).

موجودی سرمایه: از آنجایی که داده موجودی سرمایه در بخش صنعت در دسترس نمی‌باشد؛ بنابراین جهت برآورد موجودی سرمایه فیزیکی از روش موجودی دائمی (Perpetual Inventory Method) که روشی متداول برای سنجش موجودی سرمایه فیزیکی است، استفاده می‌شود. در این روش موجودی سرمایه حاصل انباشت جریان سرمایه‌گذاری‌های گذشته به صورت زیر خواهد بود.

$$K_t = I_t + (1 - \delta)K_0 \quad (18)$$

به طوری که K_t بیانگر موجودی سرمایه فیزیکی در زمان t ، δ نرخ استهلاک موجودی سرمایه، K_0 موجودی سرمایه فیزیکی اول دوره و I_t سرمایه‌گذاری در دوره t می‌باشند. ضمناً برای محاسبه موجودی اولیه سرمایه فیزیکی از روش پارک (Park 1995) به صورت زیر استفاده می‌شود.

$$K_0 = \frac{I_0(1 + g)}{\delta + g} \quad (19)$$

به طوری که g میانگین نرخ رشد سرمایه‌گذاری و δ استهلاک سرمایه است (اودر Oduor، 2010). (در این پژوهش میزان استهلاک سرمایه فیزیکی در بخش صنعت $\delta = 0.045$ در نظر گرفته شده است)

عامل فناوری: از آنجایی که نوآوری در طی زمان متغیر و با گذر زمان افزایش می‌یابد بنابراین از روند زمانی به عنوان متغیر جانشین استفاده شده است. شاخص قیمت تولیدکننده: این متغیر شامل اطلاعات قیمت تولید کننده بخش صنعت در سال‌های مختلف که به صورت درصد تغییرات شاخص قیمت تولیدات صنعتی سال‌های مختلف است که برای هر یک از زیر بخش‌های صنعتی محاسبه و به قیمت ثابت سال ۱۳۹۵ منتشر شده است؛ از این رو در این پژوهش جهت واقعی کردن، کلیه متغیرهای تحقیق به شاخص قیمت تولیدات صنعتی به قیمت ثابت سال پایه ۱۳۹۵ تقسیم شده است.

۳.۴ تجزیه و تحلیل داده‌ها

قبل از برآورد الگوی تجربی برای اطمینان از کاذب نبودن رگرسیون، باید مانایی متغیرها بررسی شود. بدین منظور از آزمون ایستایی نسل اول ایم، پسران و شین (Im, Pesaran & Shin) استفاده شد؛ آنگاه آزمون‌های وابستگی مقطعی با فرضیه صفر مبنی عدم وابستگی مقاطع مورد بررسی قرار گرفت؛ زیرا در شرایط وجود وابستگی مقاطع، آزمون‌های ایستایی نسل اول اعتبار و صحت لازم را ندارد از این رو برای اطمینان از عدم وجود رگرسیون ساختگی بایستی آزمون ایستایی نسل دوم دیکی فولر تعمیم یافته پسران (CADF Cross-sectionally Augmented Dicky-Fuller test of Pesaran) با فرضیه صفر مبنی بر عدم ایستایی متغیرها انجام شود؛ که نتایج این آزمون‌ها در جدول (۱) ارائه شده است.

جدول ۱. آزمون وابستگی مقطعی و ایستایی پسران

درجه انباشتگی	آماره وابستگی مقطعی (CD) پسران	آزمون دیکی فولر تعمیم یافته پسران (CIPS)		آزمون ایستایی ایم، پسران و شین (IPS)		نتیجه
		تفاضل مرتبه اول	در سطح	تفاضل مرتبه اول	در سطح	
I(1)	۲/۶۲**	-۳/۹۲**	-۲/۳۲	-۹/۸۷**	۰/۴۱	LQ
I(1)	۱/۴۴	-۲/۸۴**	-۱/۰۷	-۳/۹۴**	۰/۹۹	LL
I(1)	۴/۸۸**	-۴/۴۱**	-۱/۷۸	-۳/۲۷**	-۱/۵۹	Lk
I(1)	۰/۸۴	-۳/۶۰**	-۰/۸۲	-۴/۱۱**	-۰/۲۵	Lop
I(1)	۷/۵۵**	-۲/۶۱**	۱/۰۱	-	-	T

علامت ** بیانگر معناداری ضرایب در سطح احتمال ۵٪ است

مأخذ: محاسبات پژوهش

براساس نتایج جدول (۱) وابستگی بین مقاطع برای برخی از متغیرها در سطح احتمال ۵٪ پذیرفته شد. همچنین آزمون ایستایی نسل اول و دوم پسران دلالت بر عدم ایستایی متغیرها در سطح دارد اما با یکبار تفاضل‌گیری ایستا می‌شوند؛ به عبارت دیگر متغیرها انباشته از مرتبه یک هستند. بنابراین برای جلوگیری از وجود رگرسیون ساختگی آزمون هم‌انباشتگی انجام شد که نتایج مربوط در جدول (۲) ارائه شده است. از آنجایی که نتایج آزمون هم‌انباشتگی وجود رابطه بلندمدت بین متغیرها را تأیید می‌کنند می‌توان نتیجه گرفت برآورد مدل مشکل رگرسیون ساختگی را نخواهد داشت.

جدول ۲. آزمون هم‌انباشتگی بین متغیرها

نوع آماره آزمون	مقدار آماره	سطح احتمال
آماره t تعدیل شده دیکی فولر	-۵/۱۴۹	(۰/۰۰۰)
آماره t دیکی فولر	-۴/۷۰۴	(۰/۰۰۰)
آماره t دیکی فولر تعمیم‌یافته	-۳/۳۷۷	(۰/۰۰۰)
آماره t دیکی فولر تعدیل شده اصلاح نشده	-۵/۷۱۸	(۰/۰۰۰)
آماره t دیکی فولر اصلاح نشده	-۴/۷۷۹	(۰/۰۰۰)

مأخذ: محاسبات پژوهش

همانطوری که قبلاً نیز بیان گردید برای برآورد مدل و تجزیه و تحلیل داده‌ها می‌توان با استفاده از رویکرد مرز تصادفی و روش حداکثر راستنمایی نسبت به تخمین ضرایب اقدام نمود؛ از این رو در ادامه جهت دستیابی به این مهم از نرم افزار Stata 17.0 استفاده شده است. البته قبل از برآورد ضرایب باید فرضیه‌های مربوط به انتخاب بهترین مدل، با استفاده از آماره لگاریتم راستنمایی (LR) آزمون شود. این آماره مقدار تابع حداکثر راستنمایی در حالت مقید را در مقابل مقدار حداکثر راستنمایی در حالت غیرمقید نشان می‌دهد. لازم به ذکر است که درجه آزادی در هر آزمون با توجه به قیود اعمال شده بر مدل پایه‌ای تابع ترانسلوگ تعیین می‌شود. در ادامه آزمون فرضیه‌های مربوط به انتخاب بهترین مدل انجام و نتایج آن در جداول (۳) ارائه شده است.

جدول ۳. آزمون آماری فروض مدل تابع تولید مرزی و انتخاب نوع مدل مورد برازش

انواع آزمون فرضیه	فرضیه H_0	LR	χ^2_{df}	رد یا قبول فرضیه H_0
تابع تولید از نوع کابداگلاس است	$\beta_5 = \beta_6 = \beta_7 = \dots = \beta_{13} = \beta_{14} = 0$	۴۷/۳۵	۲۴/۹۹	رد فرضیه صفر
تاثیر تغییرات تکنولوژیکی در مدل	$\beta_4 = \beta_8 = \beta_{11} = \beta_{13} = \beta_{14} = 0$	۶۵/۷۷	۱۱/۰۸	رد فرضیه صفر
پیشرفت فنی از نوع هیکس	$\beta_{11} = \beta_{13} = \beta_{14} = 0$	۵۲/۰۶	۷/۸۱	رد فرضیه صفر
عدم تغییر پذیری کارایی در طول زمان	$\eta = 0$	۲۴/۰۴	۳/۸۴	رد فرضیه صفر

مأخذ: محاسبات پژوهش

با توجه به نتایج آزمون فرضیه‌های فوق ملاحظه می‌شود که تابع تولید ترانسلوگ مناسبتر از تابع کابداگلاسی بوده و تغییرات تکنولوژیکی نیز در مدل موثر است. همچنین ناکارایی فنی دارای توزیع نرمال بوده و کارایی طی زمان تغییر می‌کند. بنابراین در ادامه بایستی تابع مرز تصادفی را برآورد و تحلیل نمود. از آنجایی که نتایج جدول (۳) ضرایب تابع تولید ترانسلوگ همراه با تغییرات تکنولوژیکی را به‌عنوان مناسب‌ترین مدل معرفی نمود باید به روش بیشینه راستنمایی (MLE Maximum Likelihood Estimation) برآورد شود. که نتایج آن در جدول (۴) ارائه شده است. (مدل مرز تصادفی با فرض بر اینکه جزء ناکارایی دارای توزیع نرمال قطع شده در صفر است، جهت برآورد ضرایب استفاده شده است).

جدول ۴. برآورد تابع مرز تصادفی ترانسلوگ به روش MLE

متغیرها	ضرایب
جمله ثابت	۲/۰۲۶
لگاریتم موجودی سرمایه LK	۱/۰۰۴*
لگاریتم نیروی کار شاغل LL	۰/۲۱۶*
لگاریتم درجه بازبودن اقتصاد Lop	۰/۳۲۶
ضریب فناوری T	۰/۰۰۰۱

ارزیابی نرخ رشد بهره‌وری تفکیک‌پذیر در صنعت خودرو ایران ... (نادیا میرزابازاده و دیگران) ۲۹۳

متغیرها	ضرایب
توان دوم لگاریتم موجودی سرمایه $۲(LK)$	$-۰/۳۲۳^{**}$
توان دوم لگاریتم تعداد شاغلین $۲(LL)$	$-۰/۰۲۳$
توان دوم لگاریتم درجه باز بودن اقتصاد $۲(Lop)$	$۰/۰۵۴^{**}$
توان دوم فناوری $T۲$	$-۰/۰۰۱$
لگاریتم نیروی کار در سرمایه $(LL)(LK)$	$۰/۲۶۹^{**}$
لگاریتم نیروی کار در باز بودن اقتصاد $(LL)(Lop)$	$-۰/۰۱۱$
لگاریتم نیروی کار در فناوری $(LL)T$	$۰/۰۰۶^*$
لگاریتم سرمایه در باز بودن اقتصاد $(LK)(Lop)$	$۰/۱۰۱$
لگاریتم سرمایه در فناوری $(LK)T$	$-۰/۰۱۱$
لگاریتم باز بودن اقتصاد در فناوری $(Lop)T$	$۰/۰۰۳$
آماره‌های تشخیصی مناسب بودن مدل به روش بیشینه راستنمایی	
σ^2	$۸/۲۴۱ (۰/۲۵۶)$
σ_u^2	$۸/۲۳۷ (۰/۲۵۶)$
σ_v^2	$۰/۰۰۳ (۰/۰۰۱)$
γ	$۰/۹۹۹ (۰/۰۰۰)$
Wald χ^2	$۲۳۰/۷۸^{**}$
Log Likelihood	$۷۵/۱۷۵$

علامت ** و * به ترتیب معناداری ضرایب در سطح احتمال ۵٪ و ۱۰٪ است.

اعداد داخل پرانتز انحراف معیار را نشان می‌دهد.

مأخذ: محاسبات پژوهش

در جدول فوق تخمین مدل به روش حداکثر راستنمایی انجام شده است و با توجه به اینکه نسبت راستنمایی از نسبت حداکثر راستنمایی در دو حالت مقید و غیر مقید بدست آمده نتیجه گرفته می شود که مدل فوق قادر به توضیح تغییرات نرخ بهره‌وری در بخش صنعت ایران طی سال‌های ۱۳۸۱-۱۳۹۹ می‌باشد. با توجه به اهمیت دو پارامتر $\sigma^2 = \sigma_v^2 + \sigma_u^2$ و $\gamma = \frac{\sigma_u^2}{\sigma_v^2 + \sigma_u^2}$ در قسمت انتهایی جدول، مقدار این دو آماره درج شده است. نتایج واریانس عدم کارایی در تشریح واریانس کل ستاده که با نسبت γ نشان داده می‌شود با مقدار نزدیک به یک و احتمال خطای بسیار کوچک نزدیک به صفر دلالت بر آن دارد که

تغییرات پسماندها تا اندازه زیادی ناشی از عدم کارایی U است و سهم خطای تصادفی، یعنی V بسیار کوچک می‌باشد؛ به عبارت دیگر واریانس ناکارایی با مقدار $\sigma_u^2 \neq 0$ و سطح معناداری آن فرضیه صفر مبنی بر وجود مؤلفه ناکارایی در مدل را تأیید می‌کند؛ از این‌رو مدل نهایی، یک مدل نرمال منقطع در صفر خواهد بود و جهت برآورد آن الگوی مرز تصادفی بر روش حداقل مربعات معمولی ارجحیت دارد. در ادامه مباحث فوق لازم است به محاسبه بهره‌وری و مؤلفه‌های مؤثر بر آن در زیر بخش‌های صنعت خودروسازی پرداخته شود که نتایج مربوط به این محاسبات در جدول (۵) آورده شده است.

جدول ۵. محاسبه متوسط نرخ رشد بهره‌وری و مؤلفه‌های مؤثر بر آن در زیر بخش‌های صنعت خودروسازی

کد ISIC	صنعت	نرخ رشد پیشرفت فنی TP_{it}	تغییرات کارایی فنی ΔTE_{it}	کارایی مقیاس $Scal_{it}$	نرخ رشد بهره‌وری TFP_{it}
۲۹۱۰	تولید وسایل نقلیه موتوری	۰/۰۱۸	۰/۰۰۱	-۰/۰۵۱	-۰/۰۳۲
۲۹۲۰	تولید بدنه (اتاق) وسایل نقلیه موتوری و ساخت تریلر و نیم تریلر	۰/۰۱۲	۰/۰۰۲	-۰/۰۳۹	-۰/۰۲۶
۲۹۳۰	تولید قطعات و لوازم الحاقی وسایل نقلیه موتوری	۰/۰۲۱	۰/۰۱۶	-۰/۰۳۴	۰/۰۰۳
میانگین	صنعت خودروسازی	۰/۰۱۷	۰/۰۰۶	-۰/۰۴۲	-۰/۰۲۰

مأخذ: محاسبات پژوهش

نتایج جدول (۵)، گویای این واقعیت است که در کل دوره مطالعه متوسط نرخ رشد بهره‌وری عوامل تولید در صنعت خودرو ایران مقدار منفی دو درصدی را تجربه می‌کند که این نرخ رشد بهره‌وری از کانال افزایش پیشرفت فنی با سهم $1/7$ درصد، تغییرات کارایی فنی با سهم $0/6$ درصد و کاهش $4/2$ درصدی کارایی مقیاس نشأت گرفته است؛ یعنی در بین عوامل مؤثر بر نرخ رشد بهره‌وری عوامل تولید عدم برخورداری از کارایی مقیاس بیشترین سهم را داشته است. شایان ذکر است که نرخ رشد بهره‌وری منفی دو درصدی این صنعت گرچه با متوسط پیشرفت فنی و تغییر کارایی فنی مثبتی همراه بوده است، اما این دو مؤلفه انحراف از عملکرد بهینه خیلی بالایی دارند و برای رسیدن به سطح مطلوب لازم است که پیشرفت فنی به میزان $93/8$ و تغییر کارایی فنی به میزان $99/4$ درصد افزایش یابند.

ارزیابی نرخ رشد بهره‌وری تفکیک‌پذیر در صنعت خودرو ایران ... (نادیا میرزابازاده و دیگران) ۲۹۵

علاوه بر این، محاسبه مجموع کَشش نهاده‌های تولیدی که بیانگر بازدهی نسبت به مقیاس است با مقدار متوسط $\frac{3}{3}$ دلالت بر بازدهی فزاینده به مقیاس دارد؛ یعنی در این صنعت اصلاً از صرفه‌های مقیاس بهره‌برداری نشده و انحراف از سطح بهینه بالایی دارند. نکته قابل تأمل دیگر آنکه از ابتدای دهه ۹۰ مقوله تنظیم بازار خودروهای ایرانی توسط شورای رقابت مورد توجه قرار گرفت. شورای رقابت به موجب مواد ۵۸ و ۵۹ قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴ با استفاده از رویکرد سقف قیمت نسبت به تنظیم قیمت صنایع خودروسازی ایران اقدام کرد. با توجه به اینکه در روش سقف قیمت هدف بهبود بهره‌وری است؛ بنابراین شورای رقابت یک نرخ بهره‌وری هدف با علامت منفی را در فرمول سقف قیمت در نظر گرفت تا خودروسازان برای جبران این عامل منفی در مدل قیمت، در جهت بهبود بهره‌وری تلاش کنند؛ علاوه بر این در رویکرد سقف قیمت، شورای رقابت عامل کیفیت را نیز در نظر گرفت به‌ترتیبی که هر چه کیفیت خودرو نسبت به حداقل استاندارد پائین‌تر بود، عامل کیفیت با مقدار منفی بیشتری در مدل قرار می‌گرفت و با نزدیکی کیفیت خودرو به استاندارد از مقدار منفی آن کاسته می‌شد. البته ورود عامل کیفیت در مدل سقف قیمت، ممکن است اثرات متفاوتی را در بر داشته باشد که در مقوله بحث نمی‌گنجد. با عنایت بر اینکه صنعت خودروی ایران بعد از سال ۹۰ تحت تنظیم قیمتی قرار گرفت و از آنجایی که نحوه تنظیم قیمت برای تمام خودروها به‌طور یکسان اعمال نشد؛ بنابراین برای ارزیابی تأثیر تنظیم قیمتی صنعت خودرو معرفی یک متغیر که بیانگر تنظیم بازار باشد میسر نبود لذا تصمیم بر این شد که مدل اصلی برای دو دوره متفاوت قبل و بعد از تعیین دستورالعمل قیمت توسط شورای رقابت، تخمین زده شود که نتایج آن در جدول (۶) ارائه شده است.

نتایج جدول (۶) براساس آماره والد و معناداری آن مناسب بودن مدل مرز تصادفی با روش بیشینه راسنمایی در دوره قبل و بعد تنظیم بازار را نشان می‌دهد. علاوه بر این، نتایج نسبت واریانس عدم کارایی σ_{II}^2 در تشریح واریانس کل ستاده با علامت γ و مقدار نزدیک به یک بیانگر آن است که تغییرات پسماندها تا اندازه زیادی به عدم کارایی مرتبط است.

جدول ۶. برآورد تابع مرز تصادفی ترانسلوگ به روش MLE

متغیرها	دوره قبل تنظیم بازار	دوره بعد تنظیم بازار
جمله ثابت	۰/۵۲۱	۵/۰۷۴
لگاریتم موجودی سرمایه LK	-۰/۱۷۲	-۱/۴۴۵

متغیرها	دوره قبل تنظیم بازار	دوره بعد تنظیم بازار
لگاریتم نیروی کار شاغل LL	۰/۶۰۹**	۰/۰۷۵*
لگاریتم درجه بازبودن اقتصاد Lop	-۱/۰۸۸**	۰/۱۸۳
ضریب فناوری T	-۰/۱۹۸**	-۰/۱۷۲
توان دوم لگاریتم موجودی سرمایه ۲(LK)	-۰/۴۲۱**	-۰/۲۰۰
توان دوم لگاریتم تعداد شاغلین ۲(LL)	-۰/۱۷۸**	-۰/۰۳۱**
توان دوم لگاریتم درجه باز بودن اقتصاد ۲(Lop)	-۰/۱۶۹**	-۰/۱۳۱**
توان دوم فناوری T۲	۰/۰۱۲**	۰/۰۰۸
لگاریتم نیروی کار در سرمایه (LL)(LK)	۰/۴۶۹**	۰/۲۷۴**
لگاریتم نیروی کار در باز بودن اقتصاد (LL)(Lop)	-۰/۰۳۱	-۰/۱۲۹**
لگاریتم نیروی کار در فناوری (LL)T	-۰/۰۱۰	-۰/۰۲۷
لگاریتم سرمایه در بازبودن اقتصاد (LK)(Lop)	۰/۳۱۶	۰/۴۴۸**
لگاریتم سرمایه در فناوری (LK)T	۰/۰۹۷**	۰/۱۳۰**
لگاریتم باز بودن اقتصاد در فناوری (Lop)T	۰/۰۱۱	-۰/۰۱۲
آماره‌های تشخیصی مناسب بودن مدل به روش بیشینه راستنمایی		
σ^2	۰/۰۲۴ (۰/۰۰۶)	۴/۰۶۶ (۰/۱۲۶)
σ_u^2	۰/۰۲۲ (۰/۰۰۵)	۴/۰۶۵ (۰/۱۲۶)
σ_v^2	۰/۰۰۲ (۰/۰۰۰)	۰/۰۰۱ (۰/۰۰۰)
γ	۰/۹۳۲ (۰/۱۷۳)	۰/۹۹۹ (۰/۰۰۰)
Wald χ^2	۴۷۱/۶۳**	۲۰۹۰/۳۸**
Log Likelihood	۵۱/۳۱۱	۴۵/۴۰۵

علامت ** و * به ترتیب بیانگر معناداری ضرایب در سطح احتمال ۵٪ و ۱۰٪ است.

اعداد داخل پرانتز انحراف معیار را نشان می‌دهد.

مأخذ: محاسبات پژوهش

در قسمت دوم جدول (۶) با توجه به اینکه مقدار عدم کارایی و متغیر γ در دوره بعد از تنظیم بازار افزایش یافته است می‌توان با احتیاط اظهار داشت که افزایش عدم کارایی می‌تواند ناشی از عامل بهره‌وری هدف با مقدار منفی در مدل سقف قیمت بازار باشد؛ زیرا با ورود بهره‌وری هدف با مقدار منفی در مدل سقف قیمتی شورای رقابت این انتظار

ارزیابی نرخ رشد بهره‌وری تفکیک‌پذیر در صنعت خودرو ایران ... (نادیا میرزابابازاده و دیگران) ۲۹۷

می‌رود که اثر انگیزشی در جهت افزایش بهره‌وری نزد خودروسازان افزایش یابد تا تأثیر این عامل منفی را بر قیمت خنثی کند؛ بنابراین جهت اطمینان بیشتر از اینکه آیا عملاً تنظیم قیمت انگیزه و تکاپوی لازم در جهت افزایش بهره‌وری برای خودروسازان ایجاد کرده لازم است نسبت به محاسبه نرخ رشد بهره‌وری و مؤلفه‌های کارایی مؤثر بر آن در دوره قبل و بعد از تنظیم بازار اقدام نمود که نتایج آن در جدول (۷) آورده شده است.

جدول ۷. محاسبه متوسط نرخ رشد بهره‌وری و مؤلفه‌های مؤثر بر آن
در زیر بخش‌های صنعت خودروسازی در دوره قبل و بعد از تنظیم بازار

کد ISIC	صنعت	نرخ رشد پیشرفت فنی TP_{it}	تغییرات کارایی فنی ΔTE_{it}	کارایی مقیاس $Scal_{it}$	نرخ رشد بهره‌وری TFP_{it}
دوره قبل از تنظیم بازار					
۲۹۱۰	تولید وسایل نقلیه موتوری	۰/۰۹۰	۰/۰۰۲	-۰/۰۰۴	۰/۰۸۹
۲۹۲۰	تولید بدنه (اتاق) وسایل نقلیه موتوری و ساخت تریلر و نیم	۰/۰۲۷	۰/۰۲۱	-۰/۰۳۰	۰/۰۱۸
۲۹۳۰	تولید قطعات و لوازم الحاقی وسایل نقلیه موتوری	۰/۰۶۶	۰/۰۱۹	۰/۰۰۵	۰/۰۹۰
میانگین	صنعت خودروسازی	۰/۰۶۱	۰/۰۱۴	-۰/۰۱۰	۰/۰۶۵
دوره بعد از تنظیم بازار					
۲۹۱۰	تولید وسایل نقلیه موتوری	۰/۰۱۵	۰/۰۰۱	-۰/۰۶۰	-۰/۰۴۳
۲۹۲۰	تولید بدنه (اتاق) وسایل نقلیه موتوری و ساخت تریلر و نیم	-۰/۰۰۶	۰/۰۰۱	-۰/۰۳۷	-۰/۰۴۲
۲۹۳۰	تولید قطعات و لوازم الحاقی وسایل نقلیه موتوری	۰/۰۱۰	۰/۰۰۷	-۰/۰۴۸	-۰/۰۳۱
میانگین	صنعت خودروسازی	۰/۰۰۶	۰/۰۰۳	-۰/۰۴۸	-۰/۰۳۹

مأخذ: محاسبات پژوهش

نتایج جدول (۷)، گویای این واقعیت است که در دوره قبل از تنظیم بازار، متوسط ۶/۵ درصدی نرخ رشد بهره‌وری این صنعت ماحصل افزایش پیشرفت فنی با سهم ۶/۱ درصد، تغییرات کارایی فنی با سهم ۱/۴ درصد و کاهش یک درصدی کارایی مقیاس بوده است. از طرفی متوسط پیشرفت فنی و تغییرات کارایی فنی انحراف از عملکرد بهینه بالایی دارند و

لازم است به میزان ۹۳/۹ و ۹۷/۶ درصد افزایش یابند تا به سطح مطلوب برسند؛ یعنی مدیران در این صنعت به دلیل ضعف مدیریتی علاوه بر اینکه نتوانسته‌اند تغییرات چشمگیری در کارایی فنی ایجاد کنند در استفاده از فناوری‌های موجود نیز بسیار ضعیف عمل نموده‌اند. همچنین مجموع کسش نهاده‌های تولیدی یا بازدهی نسبت به مقیاس با مقدار متوسط ۳/۶۷ دلالت بر بازدهی فزاینده به مقیاس در صنعت خودروسازی ایران دارد. از آنجایی که در این صنعت از صرفه‌های مقیاس بهره‌برداری نشده متوسط کارایی مقیاس نیز به مقدار قابل توجهی کاهش یافته است.

نتایج حاصل از بررسی رشد بهره‌وری عوامل تولید در دوره پس از اجرای سیاست تنظیم بازار حاکی از آن است که متوسط نرخ رشد بهره‌وری عوامل تولید به سطح ۳/۹- درصد رسیده است. این کاهش هم‌زمان با افت قابل توجه در مؤلفه کارایی مقیاس (با سهم ۴/۸- درصد)، تغییرات کارایی فنی (۳/۰ درصد)، و نرخ نسبتاً پایین پیشرفت فنی (۶/۰ درصد) مشاهده شده است.

در حقیقت، با ورود شورای رقابت در قیمت‌گذاری خودرو کماکان نرخ رشد بهره‌وری صنعت خودروسازی منفی بوده است و انتظاری جز این نیست چرا که دخالت‌های دستوری نمی‌توانند الزاماً منجر به بهبود بهره‌وری شوند و اساساً با وجود مولفه‌های انگیزشی در فرمول سقف قیمت انتظار این است که تاثیر این مولفه‌ها در بازه بلندمدت محقق شود.

در واقع، نتایج بیانگر آن است که تحولات بهره‌وری در صنعت خودرو در سال‌های اخیر با دوره مداخلات سیاستی هم‌زمان بوده است. با این حال، باید تأکید کرد که تحلیل حاضر صرفاً یک مقایسه توصیفی قبل و بعد از تنظیم‌گری را در برمی‌گیرد و به دلیل محدودیت‌های شناسایی، امکان نسبت‌دادن قطعی تغییرات بهره‌وری به سیاست‌های تنظیم‌گرا نه وجود ندارد. به بیان دیگر، کاهش رشد بهره‌وری نمی‌تواند صرفاً محدود به سیاست تنظیم سقف قیمتی شورای رقابت باشد؛ زیرا عوامل متعدد دیگری نظیر سوء مدیریت، عدم‌مزیت رقابتی صنعت خودرو ایران در مقابل رقبای خارجی، نوسانات نرخ ارز، موانع وارداتی قطعات خودرو، مواد و نهاده‌های اولیه و واسطه‌ای، افزایش هزینه ورود قطعات در اثر تحریم‌ها، پیامدهای ناشی از رکود و بحران کرونا نیز به طور هم‌زمان بر عملکرد صنایع اثرگذار بوده‌اند که نمی‌توان نقش آن‌ها را به طور کامل از نتایج تفکیک نمود.

از طرفی، بررسی‌های دقیق‌تر مولفه‌های کارایی و بهره‌وری در زیربخش‌های صنعت خودرو نشان می‌دهد که در دوره قبل از تنظیم بازار، زیر بخش‌های «تولید وسایل نقلیه موتوری» و «تولید قطعات و لوازم الحاقی وسایل نقلیه موتوری» به دلیل نرخ بالاتر پیشرفت فنی و کارایی مقیاس، سطح رشد بهره‌وری بالاتری نسبت به میانگین صنعت خودروسازی داشته‌اند. در حالی که، زیر بخش «تولید بدنه وسایل نقلیه موتوری و ساخت تریلر و نیم‌تریلر» با وجود افزایش نسبی در کارایی فنی، به دلیل ضعف در دو مؤلفه کارایی مقیاس و پیشرفت فنی، رشد بهره‌وری پایین‌تری را در مقایسه با متوسط بهره‌وری عوامل تولید در صنعت خودروسازی تجربه می‌کند.

در دوره بعد از تنظیم بازار نیز مؤلفه کارایی مقیاس نسبت به سایر مؤلفه‌ها بیشترین سهم را در کاهش بهره‌وری داشته است؛ در حالی که تأثیر پیشرفت فنی و تغییرات کارایی فنی نسبتاً محدود بوده است. این نتایج نشان می‌دهند که اگرچه هدف سیاست تنظیم بازار، ایجاد فضای رقابتی و تکاپوی خودروسازان برای ارتقای بهره‌وری بوده، اما به نظر می‌رسد که تحقق این هدف با چالش‌های جدی مواجه شده است. از جمله این چالش‌ها می‌توان به محدودیت‌های خارجی یا ساختاری، نبود مزیت رقابتی پایدار به دلیل ضعف در زیرساخت‌های صنعت خودرو، کمبود سرمایه‌گذاری در نوآوری و فناوری در مقایسه با رقبای جهانی، نحوه فروش، نوع مالکیت، راهبردهای حمایت دولتی و نیز وجود رانت اقتصادی برای گروه‌های خاص ناشی از تفاوت قیمت بازار و کارخانه اشاره کرد. در مجموع، رشد منفی بهره‌وری در دوره پس از تنظیم بازار علاوه بر سیاست قیمت‌گذاری شورای رقابت با مجموعه‌ای از عوامل ساختاری، نهادی، اقتصادی، اثرات متقابل سیاست‌ها و شرایط محیطی همراه بوده و نمی‌توان نقش هیچ‌کدام را به تنهایی تعیین کرد.

۵. نتیجه‌گیری

هدف محوری این پژوهش ارزیابی رشد بهره‌وری کل عوامل تولید و مولفه‌های کارایی مؤثر بر آن در بازار خودرو ایران بوده است؛ بنابراین با کمک رویکرد کامبوکار و لاو (۲۰۰۳) که رشد بهره‌وری عوامل تولید را متأثر از نرخ رشد پیشرفت فنی و مولفه‌های کارایی می‌داند طی سال‌های ۱۳۸۱-۱۳۹۹ به این مهم پرداخته شد. یافته‌های پژوهش بیانگر آن است که در میان عوامل مؤثر بر رشد بهره‌وری تنها پیشرفت فنی و کارایی مقیاس بیشترین سهم بر تغییرات این نرخ داشته و به علت اندک تأثیر جزء ناکارایی می‌توان بیان

کرد که تغییرات کارایی فنی نقش قابل ملاحظه‌ای بر رشد بهره‌وری عوامل تولید نداشته است که دلیل آن را می‌توان به ناکارایی مدیریتی به علت برخورداری این صنایع از مدیریت یا مالکیت دولتی یا شبه دولتی، تأمین خوراک ارزان قیمت و نیازهای ارزی با نرخ مبادلاتی برای صاحبان این صنایع، تسلط تعداد اندک بازیگران بر بازار، وجود نیروی کار مازاد غیرماهر و کمبود آموزش‌های فنی در جهت بهبود سطح آموزش کارگران نسبت داد. نتایج این بخش پژوهش با یافته‌های پمپی (۲۰۱۳) که دلالت بر سهم بالاتر کارایی فنی نسبت به کارایی مقیاس در رشد بهره‌وری دارد همسو است. نرخ پیشرفت فنی دیگر عامل مؤثر بر رشد بهره‌وری عوامل تولید است که در صنعت خودروسازی ایران به دلیل کمبود ورود سرمایه‌گذاری‌های خارجی، نبود زیرساخت‌های نوآورانه یا تکنولوژی‌های تبلور یافته در نهاده‌های تولیدی به شکل سرمایه‌گذاری در تجهیزات با فناوری برتر و افزایش تخصص، مهارت و دانش نهادینه شده در نیروی کار و باز بودن تجاری باعث تحقق رشد بهره‌وری عوامل تولید نشده است. واقعیت‌های مشهود در این صنعت نیز نشان داده است که متوسط نرخ رشد پیشرفت فنی و به تبع آن رشد بهره‌وری عوامل تولید پایین بوده و این امر هم‌زمان با تعرفه بالای واردات خودرو و قطعات آن، کمبود یا فقدان سرمایه‌گذاری در مخارج تحقیق و توسعه، وابستگی شدید این صنعت به واردات مواد اولیه و کالاهای واسطه سرمایه‌ای و تشدید تحریم‌ها مشاهده شده است.

عامل سوم مؤثر در رشد بهره‌وری کارایی مقیاس است؛ نتایج این بخش مطالعه گویای آن است که در صنعت خودروسازی ایران بازدهی فزاینده به مقیاس تولید حاکم است و انتظار می‌رود با افزایش مقیاس و ظرفیت تولیدی هزینه هر واحد تولید افزایش یابد که ماحصل این امر کارایی منفی مقیاس بوده است. این نتیجه‌گیری با شواهد موجود در صنعت خودروسازی کشور سازگار است؛ زیرا خودروسازان به دلیل عدم مزیت رقابتی، سوء مدیریت، موانع وارداتی برای ورود قطعات خودرو، مواد و نهاده‌های اولیه و واسطه‌ای، تحریم‌ها سطح تولید پائینی دارند و به شدت بابت مقیاس اندک هزینه‌های بالایی را متحمل می‌شوند؛ این نتیجه با مطالعه پل و شانکار (۲۰۲۲) که اصلاحات نهادی و مقررات‌گذاری را عامل افزایش کارایی فنی و کاهش کارایی مقیاس می‌داند همخوانی دارد. علاوه بر این مقایسه نتایج برآورد تابع تولید مرز تصادفی در دو دوره قبل و بعد از تنظیم بازار مؤید آن است که ضمن آنکه مقدار عدم کارایی و متغیر γ در دوره بعد از تنظیم بازار افزایش یافته است متوسط نرخ رشد بهره‌وری عوامل تولید نیز از مقدار $6/5$ درصد به مقدار $3/9$ درصد

ارزیابی نرخ رشد بهره‌وری تفکیک‌پذیر در صنعت خودرو ایران ... (نادیا میرزابازاده و دیگران) ۳۰۱

در دوره بعد از تنظیم بازار رسیده است. از این‌رو می‌توان با احتیاط اظهار داشت این افزایش عدم‌کارایی می‌تواند ناشی از ورود عامل بهره‌وری با علامت منفی در مدل سقف قیمت باشد که البته این سیاست در صنعت خودروی ایران نتوانسته انگیزش لازم در خودروسازان را در جهت افزایش بهره‌وری ایجاد و تا حدی اثر ناکارایی را خنثی کند. این نتایج می‌توانند تاییدی بر افزایش عدم‌کارایی در رویکرد سقف قیمت باشد؛ نتایج این بخش پژوهش با مطالعات روی و داس (۲۰۱۸) که علیرغم انجام برخی اصلاحات، رشد بهره‌وری همچنان پایین است، سازگار می‌باشد. در یک جمع‌بندی کلی می‌توان بیان نمود که سیاست شورای رقابت برای تنظیم قیمت خودروهای داخلی هر چند بهره‌وری عوامل تولید مؤثر بوده است؛ اما به علت تفاوت کیفیت خودرو در کلاس‌های مختلف، کمبود سرمایه‌گذاری در بخش تحقیق و توسعه، نوع مالکیت و مدیریت دولتی یا شبه دولتی، عدم‌برخورداری از کارایی و صرفه‌جویی مقیاس نتوانسته تکاپوی لازم در خودروسازان را در جهت افزایش نرخ رشد بهره‌وری عوامل ایجاد کند؛ بنابراین سطح بهره‌وری به مقدار قابل ملاحظه‌ای پایین‌تر از سطح بهینه است. از این‌رو با توجه به نتایج بدست آمده پژوهش حاضر و واقعیت‌های مشهود پیشنهادات زیر ارائه می‌شود:

با توجه به نتایج پژوهش که نشان می‌دهد بهبود بهره‌وری در صنعت خودرو ایران بیشتر از مسیر تغییرات تکنولوژیک حاصل شده است به دولت و نهاد پایش‌گر توصیه می‌شود که برنامه‌های آموزش و ارتقاء مهارت‌های مدیریتی را برای مدیران صنعتی، به‌ویژه در حوزه‌های بهره‌برداری بهینه از منابع، کنترل هزینه و برنامه‌ریزی تولید هدفمند طراحی و اجرا کنند.

از طرفی، نتایج پژوهش مؤید سهم ناچیز تغییرات کارایی فنی در رشد بهره‌وری است که احتمالاً به دلیل ناکارایی مدیریتی ناشی از مالکیت دولتی یا شبه‌دولتی بوده است؛ بنابراین، پیشنهاد می‌شود سیاست‌گذاران با بازنگری در نظام حاکمیت شرکتی، تقویت نقش هیأت‌مدیره‌های تخصص‌محور و کاهش وابستگی به بودجه عمومی زمینه افزایش بهره‌وری را فراهم آورند.

با توجه به سهم بالای عدم کارایی مقیاس، پیشنهاد می‌شود برنامه‌ریزان صنعتی گزینه‌هایی مانند تجمیع خطوط تولید یا ادغام واحدهای کم‌تیراژ و انتقال فناوری از طریق قراردادهای مشترک را بررسی کنند تا امکان دستیابی به مقیاس بهینه و بهره‌برداری از صرفه‌های مقیاس فراهم شود.

از آنجاییکه این صنعت با نرخ رشد پایین و مثبت پیشرفت فنی (۰/۶ درصدی) مواجه است توصیه می‌شود که فعالان و سرمایه‌گذاران با حمایت هدفمند از فعالیت‌های تحقیق و توسعه (R&D) با ارائه مشوق‌های مالیاتی، اعتبار پژوهشی هدفمند، الزام به رعایت استانداردهای جهانی مانند ISO/TS 16949 (ویژه صنعت خودرو) زمینه برای ارتقاء کیفی خودرو و ایمنی مسافر را فراهم کنند.

باستناد این نتیجه که در دوره پس از اعمال سیاست‌های قیمت‌گذاری شورای رقابت، کاهش انگیزه بنگاه‌ها و تکاپوی خودروسازان برای بهبود کارایی مشاهده شده است؛ به سیاستگذاران صنعتی پیشنهاد می‌شود که با اصلاح نظام قیمت‌گذاری و ایجاد سازوکاری شفاف و رقابتی انگیزه‌های ارتقاء بهره‌وری در بنگاه‌ها را تقویت کنند.

کتاب‌نامه

- حسین زاده بحرینی، محمد حسین (۱۳۹۱). تأثیر مقررات کسب‌وکار بر رشد اقتصادی (در منتخبی از کشورهای توسعه یافته و در حال توسعه اقتصاد و توسعه منطقه ای)، (۴) ۱۹.
- راعی، سیده سمانه؛ مرادی، ابراهیم؛ اکبری، احمد (۱۳۹۹)، تجزیه رشد بهره‌وری کل عوامل تولید گندم در استان فارس با استفاده از مدل مرزی - تصادفی فضایی، اقتصاد کشاورزی، ۱۴(۴)، ۵۷-۸۶.
- زراءنژاد، منصور، یوسفی حاجی آباد، رضا (۱۳۸۹). ارزیابی کارایی اقتصادی شرکت‌های توزیع برق ایران، پژوهش‌نامه اقتصاد کلان، ۶(۱۱)، ۸۱-۱۰۶.
- سلیمیان، عباس؛ خادم، فاضله (۱۳۸۶). بررسی تأثیر واردات خودرو بر بهره‌وری (مطالعه موردی: شرکت ایران خودرو). پژوهشنامه اقتصادی، ۷(۲۷)، ۳۳۳-۳۶۳.
- شهیکی تاش، محمدنبی؛ شیوایی، الهام (۱۳۹۱) سنجش رشد بهره‌وری عوامل تولید و اثر مقیاس بر مبنای تابع تجزیه پذیر (مطالعه موردی صنایع ایران). دوفصلنامه سیاستگذاری اقتصادی، ۴(۷)، ۱۴۶-۱۲۶.
- عطرکار روشن، صدیقه؛ موسوی، میرحسین؛ رسولی، فاطمه (۱۳۹۴). تجزیه تحلیل رشد بهره‌وری، و ارزیابی عملکرد صنعت و زیر بخشهای آن (استان کردستان سیاست‌های راهبردی و کلان، (۳) ۹، ۹۷-۱۲۱.
- منتظری، جلال؛ زاهد غروی، مهدی (۱۳۹۸). تنظیم‌گری و تمرکز در صنعت خودروسازی ایران. فصلنامه علمی پژوهش‌های اقتصاد صنعتی، ۳(۱۰)، ۸۷-۱۰۳.
- مهرگان، محمدرضا؛ حسین زاده، مهناز؛ ربیعی سروندی، نیما (۱۳۹۸). طراحی مدل آشفستگی - پویایی توسعه بهره‌وری منابع انسانی صنعت نفت ایران، فصلنامه مدیریت دولتی. دوره ۱۱، شماره ۲. صص ۳۰۹-۳

ارزیابی نرخ رشد بهره‌وری تفکیک‌پذیر در صنعت خودرو ایران ... (نادیا میرزابازاده و دیگران) ۳۰۳

ولی زاده، عبدالله (۱۳۹۵). بررسی اثرات تقاطعی سرمایه فکری و تورم بر عملکرد بخش صنعت در ایران. پایان نامه کارشناسی ارشد گروه اقتصاد، تبریز: دانشگاه آزاد اسلامی.

- Abbott III, T. A., & Vernon, J. (2005). The cost of US pharmaceutical price reductions: a financial simulation model of R&D decisions. working paper.
- Adeusi, S. O., & Aluko, O. A. (2015). «Relevance of Financial Sector Development on Real Sector Productivity: 21st Century Evidence from Nigerian Industrial Sector». *International Journal of Academic Research in Business and Social Sciences*, 5 (6): 118-132.
- Aigner, D. J., & Chu, S.-F. (1968). On Estimating the Industry Production Function. *The American Economic Review*, 58(4), 826-839.
- Aigner, D. J., Amemiya, T., & Poirier, D. J. (1976). On the Estimation of Production Frontiers: Maximum Likelihood Estimation of the Parameters of a Discontinuous Density Function. *International Economic Review*, 17(2), 377-396.
- Aigner, D., Lovell, C. K., & Schmidt, P. (1977). Formulation and Estimation of Stochastic Frontier Production Function Models. *Journal of Econometrics*, 6(1), 21-37.
- Ajayi, V., Anaya, K., & Pollitt, M. (2022). Incentive regulation, productivity growth and environmental effects: the case of electricity networks in Great Britain. *Energy Economics*, 115, 106354.
- Arnold, J. M., Nicoletti, G., & Scarpetta, S. (2011). Does anti-competitive regulation matter for productivity? Evidence from European firms.
- Badunenko, O., Fritsch, M., & Stephan, A. (2006). What Determines the Technical Efficiency of a Firm? The Importance of Industry, Location, and Size Arbeits- und Diskussionspapiere der Wirtschaftswissenschaftlichen Fakultät der Friedrich-Schiller-Universität Jena: ISSN 1611-1311
- Battese, G. E., & Coelli, T. J. (1988). Prediction of Firm Level Technical Inefficiencies with a Generalized Frontier Production Function. *Journal of Econometrics*, 38(1), 387-399.
- Battese, G. E., & Coelli, T. J. (1992). Frontier Production Functions, Technical Efficiency and Panel Data: With Application to Paddy Farmers in India. *Journal of Productivity Analysis*, 3(1-2), 153-169.
- Battese, G. E., & Coelli, T. J. (1995). A Model for Technical Inefficiency Effects in a Stochastic Frontier Production Function for Panel Data. *Empirical Economics*, 20(2), 325-332.
- Broughel, James and Hahn, Robert W., The Impact of Economic Regulation on Growth: Survey and Synthesis (August 2020). Mercatus Working Paper, Available at SSRN: <https://ssrn.com/abstract=3684759>.
- Coelli, T. J., Rao, D. S. P., O'Donnell, C. J., & Battese, G. E. (2005). *An Introduction to Efficiency and Productivity Analysis*. Boston, MA: Springer US, Business Media, LLC
- Dufour, C., Lanoie, P., & Patry, M. (1998). Regulation and productivity. *Journal of Productivity Analysis*, 9(3), 233-247.

- Davies, A. (2014). Regulation and productivity. *Mercatus Center at George Mason University*.
- Economics, C. (2013). Regulation and productivity in the private service sectors. *Background report prepared for the Danish Productivity Commission*.
- Egert, B. (2016). Regulation, institutions, and productivity: new macroeconomic evidence from OECD countries. *American Economic Review*, 106(5), 109-113.
- EFTM. (2024). World's top 40 car brands in 2023. Retrieved from <https://eftm.com/2024/04/worlds-top-40-car-brands-in-2023-244605>
- Focus2Move. (2024). World car group ranking 2023. Retrieved from <https://www.focus2move.com/world-car-group-ranking-2023>
- Gray, W. B. (1987). "The Cost of Regulation: OSHA, EPA and the Productivity Slowdown." *American Economic Review* December, 998-1006.
- Godfrey N. (2008). Why is Competition Important for Growth and Poverty Reduction? Organization for Economic Cooperation and Development (OECD) Investment Division. Department of International Development: London, 4.
- Joskow, P. L., & Noll, R. G. (1981). Regulation in theory and practice: An overview. *Studies in public regulation*, 1-78.
- Jones, Laura (2021), The Drag on Productivity from Excessive Regulation, chapter 4.
- Kim, S., & Han, G. (2001). A Decomposition of Total Factor Productivity Growth in Korean Manufacturing Industries: A Stochastic Frontier Approach. *Journal of Productivity Analysis*, 16(3), 269-281.
- Kumbhakar, S. C., & Lovell, C. K. (2003). *Stochastic Frontier Analysis*: Cambridge University Press.
- Kumbhakar, S. C., Amundsveen, R., Kvile, H. M., & Lien, G. (2015). Scale Economies, Technical Change and Efficiency in Norwegian Electricity Distribution, 1998-2010. *Journal of Productivity Analysis*, 43(3), 295-305.
- Larrain, M. & Stumpner, S. (2017). «Capital Account Liberalization and Aggregate Productivity: The Role of Firm Capital Allocation». *The Journal of Finance*, 72 (4): 1-34.
- Neupane, E. (2013). Efficiency and Productivity of Commercial Banks in Nepal: A Malmquist Index Approach. *Asian Journal of Finance & Accounting*, 5(2), 220-24.
- Njuki, E., Bravo-Ureta, B. E., & O'Donnell, C. J. (2019). Decomposing Agricultural Productivity Growth Using a Random-Parameters Stochastic Production Frontier. *Empirical Economics*, 57(3), 839-860.
- Oduor, J. (2010). Are prior restrictions on factor shares appropriate in growth accounting estimations? *Economic modeling*, 27(2), 595-604.
- Park, J. (2004). International and intersectoral R&D spillovers in the OECD and East Asian economies. *Economic inquiry*, 42(4), 739-757.
- Paul, S., & Shankar, S. (2022). Regulatory reforms and the efficiency and productivity growth in electricity generation in OECD countries. *Energy Economics*, 108, 105888.

- Pompei, F., 2013. Heterogeneous effects of regulation on the efficiency of the electricity industry across European Union countries. *Energy Econ.* 40, 569–585.
- Roy, P. K., & Das, P. S. (2018). Productivity Growth Decomposition in the Manufacturing Industries of Food, Beverages, and Tobacco Products in India: A Stochastic Frontier Approach. *Arthashastra Indian Journal of Economics & Research*, 7(1), 37-57.
- Solow, R. (1956). A contribution to the theory of economic growth. *Quarterly Journal of Economics*, 70(1): 65-94.
- Schmidt, P. (1985). Frontier Production Functions. *Econometric Reviews*, 4(2), 289-328.
- Sharma, S. C., Sylwester, K., & Margono, H. (2007). Decomposition of Total Factor Productivity Growth in US States. *The Quarterly Review of Economics and Finance*, 47(2), 215-241.
- Sjoholm, Fredrik. "Exports, Imports and Productivity: Results from Indonesian Establishment Data"., *World Development*, Vol. 27, No. 4, (1999).
- Stevenson, R. E. (1980). Likelihood Functions for Generalized Stochastic Frontier Estimation. *Journal of Econometrics*, 13(1), 57-66.
- United Nations Industrial Development Organization. (2019). Annual report 2019. UNIDO
- Yu, C. (2016). Airline Productivity and Efficiency: Concept, Measurement, and Applications. *In Airline Efficiency* (11-53): Emerald Group Publishing Limited.