

برآورد تابع هداییک قیمت خودرو در ایران

اسمعیل ابونوری^۱

سیدعلی رضوانی^۲

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۲/۰۳/۱۲

تاریخ دریافت: ۱۳۹۱/۶/۱۰

چکیده

خودروها از دیدگاه فنی، امنیتی و فیزیکی با یکدیگر تفاوت دارند. در مدل قیمتی هداییک، قیمت خودرو به صورت مجموعه‌ای از قیمت‌های ضمنی و پژگی‌های متفاوت، تعیین می‌شود. در این مقاله با استفاده از داده‌های مقطعی سال ۱۳۸۸ قیمت‌های ضمنی و پژگی‌های مختلف به تفکیک برای خودروهای کوچک (حجم موتور ۲۰۰۰ سی‌سی و کمتر) و خودروهای بزرگ (حجم موتور بیشتر از ۲۰۰۰ سی‌سی) از تابع نیمه‌لگاریتمی با روش حداقل مربعات معمولی برآورد شده‌است: در ایران خودروهای با حجم موتور ۲۰۰۰ سی‌سی و کمتر دارای کارت سوخت بوده و از یارانه و پژوه بهره‌مند هستند، در حالی که این امتیاز برای خودروهای با حجم موتور بالاتر برقرار نیست. نتایج حاکی از آن است که عواملی مانند ترمزهای ضد قفل و کمکی، عرض خودرو، کیسه هوا، میزان مصرف سوخت و حجم موتور برای خودروهای کوچک و متغیرهای کیسه هوا، ترمزهای ضد قفل و کمکی و ارتفاع برای خودروهای بزرگ از نظر خریداران پراهمیت تلقی شده، اثر معنی‌داری بر قیمت خودروها دارند.

واژگان کلیدی: بازار خودرو، قیمت، تابع هداییک، پژگی‌های خودرو، ایران.

JEL: L62, D11.

۱. مقدمه

افزایش جمعیت شهری، فعالیت‌های شهری و صنعتی و تشکیل خانواده‌های جدید، سبب افزایش تقاضای روزافزو خودرو شده‌است. بنابراین، خودروسازان ایرانی برای اینکه بتوانند به این تقاضای رو به رشد پاسخ داده و آمادگی لازم برای ورود به بازارهای جهانی را به دست آورند، نیازمند طراحی تولیدات خود بر پایه ترجیحات متقاضیان هستند. در این تحقیق سعی شد از الگوی قیمتی هداییک برای تعیین الوبت تمایل به

۱. استاد اقتصاد دانشگاه سمنان (نویسنده مسئول)، Email: esmaiel.abounoori@gmail.com

۲. مریم اقتصاد موسسه آموزش عالی فضیلت سمنان، Email: rezvani.ali66@gmail.com

پرداخت خانوارها برای هر یک از ویژگی‌های خودرو استفاده شود. این ویژگی‌ها را می‌توان در سه گروه مختلف دسته‌بندی کرد:

دسته اول معرف ویژگی‌های فنی خودرو نظیر حجم موتور، قدرت موتور، حداکثر سرعت، شتاب صفر تا صد، مصرف سوخت و نوع گیربکس است؛ دسته دوم مربوط به ویژگی‌های امنیتی خودرو شامل کیسه‌های هوای سیستم ترمز خودرو است و در نهایت دسته سوم مربوط به ویژگی‌های فیزیکی خودرو مانند طول، عرض و ارتفاع می‌باشد.

خودروسازان ایرانی برای کسب آمادگی لازم برای رقابت با خودروهای خارجی وارداتی، نیازمند این هستند که از ترجیحات خانواده‌های ایرانی در مورد خودروهای مورد استفاده آگاهی داشته باشند. نکته مهم در ارتباط با ترجیحات خانواده‌ها آن است که استفاده کنندگان چگونه ویژگی‌های مختلف یک خودرو را رتبه‌بندی می‌کنند. با داشتن چنین اطلاعاتی می‌توان خودروهایی متناسب و سازگار را با ترجیحات خانواده‌های ایرانی طراحی نمود. در این صورت می‌توان شرایطی را ایجاد کرد که خانواده‌های ایرانی خود اساسی‌ترین نقش را در انتخاب خودرو داشته باشند. با توسعه و اجرای این روش می‌توان انتظار داشت که خودروهای ساخت داخل مورد استقبال عموم قرار گیرند و توان رقابت با خودروهای خارجی را به تدریج و به صورت پایدار به دست آورند.

۲. مرور ادبیات تحقیق

واژه هداینیک^۱ دارای ریشه‌ای یونانی هداینیکوس^۲ به معنی کام‌جویی است. در ادبیات اقتصاد رفاه، هداینیک به معنی مطلوبیت مصرف کننده از مصرف کالاهای خدمتی است. در الگوی هداینیک، خودرو یک کالای چندبعدی است، یعنی یک دستگاه خودرو مانند یک کالای مرکب شامل سبدی از ویژگی‌های گوناگون می‌باشد که این ویژگی‌ها برای هر یک از مصرف کنندگان، مطلوبیت‌های متفاوتی را دارد.

۲.۱. مروری بر ادبیات نظری تحقیق

در میان نظریه‌هایی که در مورد ناهمگنی تقاضا تدوین گشته است، نظریه لنسکستر (Linskster)^۳ یکی از مهمترین و پرکاربردترین آنهاست. بر اساس این نظریه، تقاضا در نهایت به خصوصیات مهم کالا برای

1. Hedonic
2. Hedonikos
3. Lancaster

صرف کننده و نه خود کالا بستگی دارد. به عبارت دیگر، مصرف کننده به کالا به عنوان مجموعه‌ای از ویژگی‌ها نگاه می‌کند و آنها را با ارزش می‌داند و این موضوع در انتخاب کالا موثر می‌باشد. لنکستر در مقاله خود تحت عنوان رهیافت جدید رفتار مصرف کننده فرض می‌کند که کالاها به عنوان نهاده و مجموعه ویژگی‌های آنها به عنوان ستانده است. مطلوبیتی که مصرف کننده از مجموعه ویژگی‌های کالاها به دست می‌آورد، در رتبه‌بندی کالاها به کار می‌رود؛ برای مثال، یک وعده غذایی به عنوان یک کالا دارای ویژگی تغذیه و لذت چشیدن است و هر وعده غذایی مختلف دارای ویژگی‌های مختلفی است، اما یک مهمانی شام ترکیبی از ویژگی‌های تغذیه، لذت چشایی و مناسبت‌های اجتماعی است. لنکستر فرض می‌کند ویژگی‌های یک کالا برای همه مصرف کنندگان از نظر تعداد یکسان است، بنابراین عامل اصلی در انتخاب کالا، انتخاب از میان ویژگی‌های مختلف آن است. نظریه لنکستر را می‌توان به صورت زیر خلاصه کرد:

۱) کالا به خودی خود مطلوبیت ایجاد نمی‌کند، چون هر کالا دارای ویژگی‌های خاص خود می‌باشد و این ویژگی‌ها سبب افزایش مطلوبیت مصرف کننده می‌گردد؛

۲) به طور کلی، هر کالا بیش از یک ویژگی دارد؛

۳) کالا به صورت ترکیبی می‌تواند دارای ویژگی‌های متفاوت با حالات غیر ترکیبی باشد.
روزن (۱۹۷۴)^۱ با استفاده از نظریه لنکستر به تحلیل تقاضا با روش هداییک پرداخته است و استفاده از آن قیمت هداییک یا ضمنی^۲ هر ویژگی را برآورد نمود. روزن در الگوی هداییک یک کالا را به عنوان مجموعه‌ای از ویژگی‌ها معرفی نمود. بر اساس الگوی هداییک روزن، قیمت هر کالا تابعی از قیمت‌های ویژگی‌های آن می‌باشد:

$$P(Z) = P(z_1, z_2, \dots, z_n) \quad (1)$$

$P(Z)$: قیمت بازاری کالا

که در آن (Z) ، معرف مجموعه‌ای از ویژگی‌های z_1, z_2, \dots, z_n است.

تابع مطلوبیت خریدار کالا را می‌توان به صورت زیر نوشت:

$$U(X, Z) \quad (2)$$

که در آن (X) ، مقدار مصرف کالاها دیگر است.

1. Rosen
2. Implicit price

اگر برای سادگی تحلیل، قیمت هر کالا واحد و درامد خانوار (Y) فرض شود، محدودیت بودجه خانوار را می‌توان به صورت زیر نوشت:

$$Y = X + P(Z) \quad (3)$$

بنابراین، برای حداکثر نمودن مطلوبیت مصرف کننده خواهیم داشت:

$$\text{Max } U : U(X, z_1, z_2, \dots, z_n) \quad (4)$$

$$\text{S.t} : Y = X + P(Z)$$

$$L = U(X, z_1, z_2, \dots, z_n) + \lambda(Y - X - P(Z)) \quad (5)$$

در نتیجه، شرایط اولیه برای بیشینه‌سازی مطلوبیت عبارتند از:

$$\begin{aligned} \frac{\partial L}{\partial X} &= 0 & \frac{\partial U}{\partial X} - \lambda &= 0 \\ \frac{\partial L}{\partial Z_i} &= 0 & \frac{\partial U}{\partial Z_i} - \lambda P_{Z_i} &= 0 & \frac{U_{Z_i}}{U_X} = \frac{\partial P(Z)}{\partial Z_i} = P_{Z_i} \\ \frac{\partial L}{\partial \lambda} &= 0 & Y - X - P(Z) &= 0 \end{aligned} \quad (6)$$

انتظار می‌رود که انتخاب مصرف کننده به ویژگی‌های کالا بستگی دارد. این مسئله بسیار شبیه به مسئله بیشینه‌سازی اقتصاد سنتی است. با توجه به اینکه قیمت سایر کالاهای (X) برابر با واحد است. در نهایت، شرایط اولیه بیشینه‌سازی مطلوبیت برابر است با:

$$\frac{U_{Z_i}}{U_X} = P_{Z_i} \quad (7)$$

بنابراین، P_{Z_i} نشان‌دهنده قیمت ضمنی (هدانیکی) هر یک از ویژگی‌های است. به عبارتی، قیمت ضمنی محاسبه شده، نشان می‌دهد که در سطح (مقدار) ویژگی مورد نظر، تمایل به پرداخت مصرف کننده برای یک واحد اضافی از آن ویژگی چه مقدار است (برای مطالعه بیشتر در مورد شرایط ثانویه بیشینه‌سازی مطلوبیت به روزن (۱۹۷۴) مراجعه شود).

۲.۲. مرواری بر ادبیات تجربی تحقیق

اولین بار کورت(۱۹۳۹)^۱ از الگوی هداییک برای بررسی رابطه تغییر قیمت و کیفیت خودروهای آمریکایی در سال‌های ۱۹۲۵-۱۹۳۵ استفاده کرد. وی برای بررسی رابطه این دو متغیر از دو رگرسیون استفاده نمود. در رگرسیون اول قیمت را بر روی ویژگی‌هایی مانند وزن خودرو، اندازه چرخ‌ها، قدرت موتور و عرض صندلی خودروهای سال ۱۹۲۵ برازش نمود و سپس همین عمل را برای سال ۱۹۳۵ تکرار کرد. نتایج تحقیق وی حاکی از آن بود که وزن خودرو دارای کمترین قیمت ضمنی است. بررسی وی نشان داد که ارزش این متغیر در طول این ۱۰ سال دارای ۴۵٪ کاهش یافت. در مورد متغیر اندازه چرخ‌ها، نشان داد که ارزش این متغیر در طی این ۱۰ سال دارای بیشترین کاهش بوده است. ارزش متغیر قدرت موتور و عرض صندلی راننده در طی آن سال‌ها افزایش یافت.

تریپلت(۱۹۶۹)^۲ از الگوی هداییک برای بررسی رابطه بین قیمت و کیفیت بر پایه اطلاعات ۱۹۶ خودروی سواری آمریکا برای سال‌های ۱۹۶۰-۱۹۶۵ استفاده کرد. به عقیده وی ویژگی‌های متغیرهای اقتصادی همگنی هستند که یک کالای خاص را تشکیل می‌دهند. ویژگی‌ها اجزای ترکیب شده‌ای هستند که کالاهای مختلف را قابل تشخیص می‌سازند؛ مانند حجم موتور، قدرت موتور، امنیت، اندازه چرخ‌ها و مقدار مصرف بنزین موجب ایجاد انواع مختلفی از خودروها با قیمت‌های مختلف می‌شود. از طرفی، کالاهای ویژگی‌های بسیار زیادی دارند که وارد کردن تمام آنها در یک مدل نه اقتصادی است و نه ممکن. وی با برازش مشخصات فوق بر قیمت بازاری خودرو، قیمت ضمنی ویژگی‌های خودرو را برآورد و تعیین نمود که بیشتر افزایش قیمت در طی این دوره ناشی از بهبود ویژگی خودروهای استفاده شده در این تحقیق نبوده است.

گریلیچز(۱۹۷۱)^۳ با استفاده از همان روش تریپلت بر پایه داده‌های سال‌های ۱۹۵۴-۱۹۶۰ برای خودروی چهار درب تولیدی در آمریکا، به این نتیجه رسید که نتیجه گیری تریپلت در مورد ارتباط نداشتن کیفیت و قیمت خودرو طی ۱۹۶۵-۱۹۶۰، نمی‌تواند برای دوره‌های دیگر ادامه یابد. وی در ابتدا اغلب ویژگی‌های موثر در انتخاب مصرف کننده(سی و پنج متغیر) را وارد مدل نمود؛ ولی با انجام آزمون فارار و گلابر^۴ برای

1. Court
2. Triplet
3. Griliches
4. Farrar and Glauber

بررسی مشکل هم خطی میان متغیرها، تعداد متغیرهای ویژگی خودرو به پائزده مورد کاهش یافت. این متغیرها شامل حجم موتور، قدرت خودرو، متغیر مجازی برای ترمزهای خودرو، شتاب، مصرف سوخت، نوع چراغهای جلو، نوع فرمان، مجهز بودن خودرو به شیشه بالابر، طول، عرض، حجم صندوق عقب، باک و فضای داخلی خودرو. در این مقاله گریلیچز متغیر سال را به صورت متغیر مجازی برای هر یک از سال‌ها (۵ متغیر مجازی برای ۶ سال) وارد معادله کرد و ضرایب هر یک از این متغیرهای مجازی را، افزایش در قیمت خودرو بدون تغییر در کیفیت خودرو تفسیر نمود. وی با به کارگیری روش حداقل مربعات وزنی به این نتیجه رسید که رابطه معنی‌داری بین تغییر در کیفیت و قیمت خودروها وجود دارد و هرگونه افزایش قیمت از افزایش در کیفیت خودروها ناشی می‌شود. نتایج پژوهش وی نشان داد که عرض خودرو از بیشترین قیمت ضمنی برخوردار است. گریلیچز در انتها پیشنهاد نمود که وضع مالیات بر محصولات از طریق تابع قیمت هداییک و بر اساس تمایل به پرداخت برای ویژگی‌های مختلف، معیار مناسبی است.

هوگارتی^۱ (۱۹۷۵) از اطلاعات خودروهای تولیدی آمریکا در سال‌های ۱۹۵۷-۱۹۷۱ استفاده کرد. او اعلام نمود که خریدار خودرو به عواملی مانند راحتی، اقتصادی، قابلیت مانور، سطح کارایی و امنیت توجه می‌کند. او هر یک از ویژگی‌های خودرو را در این شاخص‌ها قرار داد، مثلاً شاخص راحتی را تابعی از زیر سری صندلی‌های خودرو، پهنانی صندلی و جایگاه استراحت پا فرض نمود. تحقیقات او نشان داد که قسمت بزرگی از افزایش قیمت خودرو از طریق تغییرات یا بهبود کیفیت توضیح داده می‌شود. متغیرهای امنیتی خودرو بیشترین سهم را در افزایش قیمت خودرو داشته‌اند.

اگاروال و راتچفورد^۲ (۱۹۸۰) با استفاده از مدل روزن و با توجه به ویژگی‌های خودرو به بررسی تقاضای خودرو پرداختند. آنها از اطلاعات نقل و انتقالات ۲۲۵ خریدار خودرو از ۲۸ نوع خودرو در پاییز ۱۹۷۶ نیویورک استفاده کردند. آنها با استفاده از روش حداقل مربعات معمولی ضرایب تابع قیمتی هداییک و تابع تقاضای ویژگی‌های خودرو را به دست آورdenد. ضریب تعیین برای تابع قیمتی هداییک ۰/۶۸ به دست آمد. آنها دریافتند که تقاضا برای ویژگی‌های خودرو نسبت به قیمت هر کدام از ویژگی‌ها حساس است. قیمت ضمنی هر یک از ویژگی‌ها دارای رابطه عکس با تقاضای هر یک از ویژگی‌ها دارد. کسانی که از خودروها برای سفرهای طولانی استفاده می‌کنند، تمایل به پرداخت بیشتری برای ویژگی اندازه خودرو

1. Hogarty

2. Agarwal and Ratchford

دارند. نتایج آنها در ارتباط با سطح سواد نشان داد که تمایل پرداخت برای ویژگی اندازه خودرو با سطح سواد افراد رابطه عکس دارد، همچنین افراد با سطح درامد بالاتر دارای تقاضای بیشتری برای خودروهای بزرگتر با مصرف سوخت بیشتر هستند.

گودمن^۱ بر اساس نظریه روزن از الگوی هدایتیک برای برآورد قیمت‌های ضمنی مصرف سوخت اتومبیل‌های دو سال کار کرده آمریکا استفاده کرد. او با استفاده از اطلاعات خودروهای سال ۱۹۷۷ و ۱۹۷۹ چهار فرضیه زیر را آزمون نمود:

فرضیه اول: ضریب متغیر مصرف سوخت برای سالهای ۱۹۷۷ و ۱۹۷۹ برابر نمی‌باشد؛

فرضیه دوم: برای برآورد شاخص‌های الگو،تابع نیمه لگاریتمی بهترین است؛

فرضیه سوم: مقدار مصرف سوخت بر قیمت خودرو تأثیر دارد؛

فرضیه چهارم: مصرف کنندگان تمایل دارند تا از خودروهایی استفاده کنند که مصرف کمتری دارند. ویژگی مصرف سوخت در سال ۱۹۷۷ دارای کشش مثبت بود، ولی در سال ۱۹۷۹ به سرعت کاهش یافت. او به این نتیجه رسید که مصرف سوخت خودرو در هر ۱۰۰ مایل برای خودروهای دو سال کار کرده، در سال ۱۹۷۷ اثر زیادی بر قیمت خودرو داشت، ولی این اثر در خودروهای دو سال کار کرده ۱۹۷۹ کاهش یافت. در مورد آزمون فرضیه دوم، وی به این نتیجه رسید که تابع لگاریتمی به دلیل کاهش هم خطی و معناداری متغیرهای بیشتر، بهترین الگو برای برآورد ضرایب نسبت به توابع خطی و نیمه لگاریتمی است. برآورد ضرایب تابع قیمتی هدایتیک نشان داد که مقدار ضریب برآورده شده ویژگی مصرف سوخت برای خودروهای دو سال کار کرده در سال ۱۹۷۷ برابر -0.37 است. یعنی قیمت خودرو در سال ۱۹۷۷ با افزایش ۱ درصد به مصرف سوخت خودروهای دو سال کار کرده به اندازه 0.37 درصد کاهش یافت.

مقدار این ضریب برای سال ۱۹۷۹ به -0.16 رسید.

فین استرا^۲ (۱۹۸۷) ارتباط تغییرات قیمت با تغییرات ویژگی‌های خودروهای آمریکایی و زبانی در سال های ۱۹۷۹-۱۹۸۵ را بررسی نمود. در این تحقیق ویژگی‌هایی مانند طول، عرض، قدرت موتور، نوع گیربکس، نوع فرمان و سیستم تهویه خودرو بررسی شد. عرض خودرو مهمترین متغیر در خودروهای

1. Goodman
2. Feenstra

سواری در سال‌های ۱۹۷۹-۱۹۸۵ بود. قدرت توضیح دهنگی الگو برای خودروهای ژاپنی ۶۶٪ و برای خودروهای آمریکایی به ۳۳٪ می‌رسد.

کوتون، گاردس و تپانت^{۱)} با استفاده از روش هداییک ارتباط موجود میان قیمت و ویژگی‌های امنیتی خودرو در بازار خودرو فرانسه را مطالعه نمودند. آنها از ویژگی‌هایی مانند انواع کیسه‌هوا، انواع ترمز و کمربندهای پیش‌کشندۀ استفاده نمودند و سپس این ویژگی‌ها را بر قیمت بازاری خودرو برآش دادند. در این تحقیق از سه دوره زمانی ۷ ساله (۱۹۷۳-۱۹۸۰، ۱۹۸۰-۱۹۸۷ و ۱۹۸۷-۱۹۹۴) و ۸۰ مدل استفاده شد. نتایج نشان داد که در هر سه دوره بین قیمت خودروها و این ویژگی رابطه مثبت وجود داشت. در هر سه دوره کیسه‌هوا ییشترين تاثیر را بر قیمت خودروهای فرانسوی داشت و با گذشت سال‌ها اثر این ویژگی بر قیمت خودروها افزایش یافت.

بهومیک^{۲)} با استفاده از مدل قیمتی هداییک ارتباط تغییرات قیمت با تعییرات کیفیت برای خودروهای ژاپنی و آمریکایی را در سال‌های ۱۹۸۸-۱۹۸۹ بررسی کرد. در این مسیر، از ویژگی‌هایی مانند طول، عرض، قدرت موتور، نوع گیربکس، نوع فرمان، سیستم تهویه، ترمز ضد قفل، کیسه‌هوا و حجم صندوق عقب استفاده شد. وی در این پژوهش از اطلاعات ۹۲ خودروی ژاپنی و ۲۹۷ خودروی آمریکایی و از روش‌های حداقل مربعات معمولی و حداقل مربعات وزنی برای ویژگی‌های خودروهای ژاپنی و آمریکایی استفاده کرد. نتایج تحقیق وی نشان داد که اثر متغیرهایی مانند عرض خودرو، ترمز ضد قفل، فرمان هیدرولیک، حجم موتور و حجم باک بنزین بر قیمت خودروهای آمریکایی از نظر آماری معنادار بودند. ضریب تعیین برای این روش برابر با ۷۷٪ بود. نتایج برای خودروهای ژاپنی نیز مشابه با خودروهای آمریکایی به دست آمد، با این تفاوت که ضریب تعیین برای خودروهای ژاپنی برابر با ۷۹٪ است. در روش حداقل مربعات وزنی، معناداری متغیرها نسبت به روش حداقل مربعات معمولی تفاوتی نداشت، ولی ضرایب تعیین برای رگرسیون خودروهای آمریکایی برابر با ۸۸٪ و برای خودروهای آمریکایی برابر با ۹۱٪ بود. نتایج تحقیق بهومیک (مانند فین استرا) نشان داد که عرض خودرو نسبت به سایر متغیرها از قیمت ضمنی بالاتری برخوردار است.

1. Couton, Gardes, Thepant
2. Bhowmick

ریس و ستوس سیلو (۲۰۰۶)^۱ به بررسی رابطه قیمت و کیفیت خودروهای پر تغالی با استفاده از مدل هداییک در طی سال‌های ۱۹۹۷-۲۰۰۱ پرداختند. آنها با استفاده از اطلاعات ۱۵۰۰ خودرو مختلف سواری در پر تغال و با روش حداقل مربعات وزنی رابطه قیمت و کیفیت خودروها را در طی این دوره برآورد نمودند. نتایج تحقیق آنها حاکی از آن بود که ۴/۸ درصد افزایش سالانه قیمت خودروها ناشی از افزایش در کیفیت خودروهای فروخته شده است. بنابراین آنها به این نتیجه رسیدند که در محاسبه شاخص قیمت مصرف کننده باید به افزایش (کاهش) کیفیت کالاها توجه شود. در غیر این صورت، شاخص قیمت مصرف کننده بیش از حد (کمتر) برآورد خواهد شد.

میتس و رایموند (۲۰۰۶)^۲ از تابع قیمتی هداییک به صورت نیمه لگاریتمی برای مطالعه بازار خودرو اسپانیا در سال‌های ۱۹۸۱-۲۰۰۵ استفاده نمودند.

هادی نژاد و شبگرد (۲۰۱۱) با استفاده از تابع قیمتی هداییک شش گروه از ویژگی‌های خودروهای ایرانی را مطالعه نمودند. آنها دریافتند که ویژگی‌هایی مانند اندازه خودرو، مصرف سوخت، امنیت، راحتی در رانندگی و بازدهی خودرو از عوامل و ویژگی‌های اثرگذار بر قیمت خودرو می‌باشند.

هادی نژاد و شبگرد (۲۰۱۲) تمایل به پرداخت برای ویژگی خودرو در ایران را با کاربرد مدل قیمتی هداییک در سه دوره زمانی (سال‌های ۱۳۸۵، ۱۳۸۷ و ۱۳۸۹) ارزیابی نمودند و به این نتیجه رسیدند که خریداران بیشترین تمایل به پرداخت را برای ویژگی ارتفاع خودرو دارند و سپس عواملی مانند مصرف سوخت، نوع ترمز (ترمزهای مجهز به توزیع الکترونیکی نیرو) و حداقل سرعت تاثیر معناداری روی تمایل به پرداخت مصرف کنندگان دارد.

تازه‌ترین پژوهش در بازار خودرو و با توجه به مدل قیمتی هداییک در ایران را می‌توان در ابونوری و رضوانی (۲۰۱۲) مشاهده نمود. آنها با برآورد مدل قیمتی هداییک در بازار ایران، حدود ۴۷٪ از افزایش قیمت خودرو در بازار ایران در دوره ۲۰۰۵-۲۰۱۰ را ناشی از افزایش کیفیت یافته‌اند. گرچه بازار خودرو در ایران از دیدگاه فناوری و اشتغال‌زایی از اهمیت ویژه‌ای برخوردار می‌باشد، در زمینه برآورد تابع قیمتی هداییک خودرو برای بازار ایران پژوهش دیگری انجام نگرفته است. مقالات و پژوهش‌هایی با استفاده از این الگو در بازار مسکن (یک کالای چند بعدی مانند خوردو) ایران انجام شده است.

1. Reis and Santos Silva
2. Matas and Raymend

ابونوری و رمضانی و کیل کنده (۱۳۸۱) با استفاده از مدل قیمتی هدایتیک تابع تقاضا، ویژگی‌های واحدهای مسکونی را برای شهرستان ساری براورد نمودند. داده‌های این پژوهش از طریق تکمیل پرسشنامه از خانوارهای ساری و مشاورین املاک این شهرستان جمع‌آوری گردید. در این پژوهش از مدل لگاریتمی برای برآورد قیمت‌های ضمنی و تابع تقاضا ویژگی‌های فیزیکی، محیطی و مکانی واحدهای مسکونی استفاده شد.

ابونوری، تقی‌نژاد و صیامی (۱۳۸۷) تابع قیمت هدایتیک اجاره‌بها برای شهرهای تبریز و اردبیل را براورد نمودند. در این تحقیق برای برآورد آثار ویژگی‌های مختلف مسکن بر اجاره‌بها از الگوی هدایتیک و داده‌های مقطعی در شهر تبریز و اردبیل استفاده شد. تابع استفاده شده در این مقاله از نوع لگاریتمی بوده و با استفاده از روش حداقل مربعات وزن برآورد گشته است.

۳. روش تحقیق

جامعه آماری در این پژوهش شامل خودروهای سواری (تولید داخل و وارداتی) موجود در بازار ایران است. در این مقاله از داده‌های جمع‌آوری شده به روش کتابخانه‌ای، شامل ویژگی‌ها و قیمت خودروهای موجود در بازار ایران در سال ۱۳۸۸ استفاده گردید. ویژگی‌های خودروهای مختلف از استاد مکتب خودروسازان استخراج و قیمت خودروها به صورت مقطعی مربوط به سال ۱۳۸۸ است. شرکت‌های خودروسازی و واردکننده فعال در ایران عبارتند از ایران‌خودرو، سایپا، پارس خودرو، گروه بهمن، زاگرس‌خودرو، کرمان‌موتور، اطلس‌خودرو، آسان‌موتور، ستاره ایران و پرشیا. فهرست خودروها و نام شرکت‌های تولیدکننده مورد توجه در این پژوهش (۶۸ خودرو) در جدول شماره ۱ قابل مشاهده است.

جدول ۱. خودروهای تولیدی یا وارداتی در ایران(۱۳۸۸)

خودرو	خودرو	خودرو	خودرو	خودرو	خودرو
سبا	سایپا	سایپا	سایپا	سایپا	توبوتا
نیسم	سایپا	سایپا	پژو روا آ	ایران خودرو	لندکروزر
ریو	سایپا	پژو ۴۰۷	ایران خودرو	ایران خودرو	هیوندا
زانیا	سایپا	سوزوکی دنده‌ای	ایران خودرو	توکسان	هیوندا
کاروان	سایپا	سوزوکی اتومات	ایران خودرو	سوناتا	هیوندا
سیتروئن C5	سایپا	سمند	ایران خودرو	جنسیس	هیوندا
تندرتیپ ۲	پارس خودرو	جن ۲ دنده‌ای	زاگرس خودرو	آزارا	هیوندا
تندرتیپ ۱	پارس خودرو	جن ۲ اتومات	زاگرس خودرو	BMV320	ب.ام.و.
تندرتیپ ۰	پارس خودرو	گل	فولکس واگن	BMV330	ب.ام.و.
مگان ۲۰۰۰	پارس خودرو	۳۱۲	گروه بهمن	BMV530	ب.ام.و.
مگان ۱۶۰۰	پارس خودرو	سراتو	کیا	BMV630	ب.ام.و.
نیسان ماسکیما دنده‌ای	پارس خودرو	مورانو	کیا	BMV740	ب.ام.و.
نیسان ماسکیما اتومات	پارس خودرو	موهافی	کیا	BMW X3	ب.ام.و.
رونیز	پارس خودرو	کارتیوال	کیا	C200	بنز
پژو ۲۰۶ تیپ ۲	ایران خودرو	پروس	کیا	C280	بنز
پژو ۲۰۶ تیپ ۵	ایران خودرو	اپتیما	کیا	C350	بنز
پژو ۲۰۶ تیپ ۶	ایران خودرو	سورنتو	کیا	E280	بنز
پژو ۲۰۶ تیپ ۷	ایران خودرو	اسپورتیج	کیا	S350	بنز
پژو ۲۰۶ تیپ ۸	ایران خودرو	یاریس	توبوتا	CLS350	بنز
پژو ۲۰۶ تیپ ۹	ایران خودرو	کرولا	توبوتا	E350	بنز
پژو ۲۰۶ تیپ ۱۰	ایران خودرو	اوریون	توبوتا	S500	بنز
سمند LX	ایران خودرو	کمری	توبوتا	SLK280	بنز
پژو ۴۰۵	ایران خودرو	پرادو GX	توبوتا		

منبع: استاد مکتوب خودروسازان.

برای انتخاب نوع مناسب تابع قیمتی هداییک می‌توان از آزمون مک‌کینون، وایت و دیویدسون^۱ (MWD) استفاده نمود. در آزمون MWD فرض صفر نیمه‌لگاریتمی بودن مدل است. گودمن (۱۹۸۳) به این نتیجه رسید که تابع نیمه‌لگاریتمی به دلیل کاهش هم خطی، کاهش ناهمسانی واریانس (کاهش تأثیر مشاهدات پرت) و معناداری اکثر متغیرهای موجود در مدل، بهترین الگو برای برآورد ضرایب در مقایسه با توابع خطی و لگاریتمی است.

1. Mackinnon, White and Davidson Test.

فین استرا (۱۹۸۷) در پژوهشی مربوط به براورد تابع قیمتی هدایتک برای خودروهای ژاپنی و آمریکایی از سه نوع تابع به صورت زیر استفاده کرد:

$$P_i = \beta_0 + \sum_{i=1}^n \beta_i z_i + \varepsilon_i$$

$$Ln(P_i) = \beta_0 + \sum_{i=1}^n \beta_i z_i + \varepsilon_i$$

$$Ln(P_i) = \beta_0 + \sum_{i=1}^n \beta_i Ln(z_i) + \varepsilon_i$$

سپس توابع فوق از نظر شاخص‌های آماری مقایسه و در نهایت تابع نیمه‌لگاریتمی انتخاب شد.

بنابراین بر اساس شاخص‌های آماری اشاره شده و مرور ادبیات، تابع نیمه‌لگاریتمی به عنوان بهترین نوع

تابع برای براورد الگوی قیمت هدایتک انتخاب شده است:

$$\text{Log}(P) = \beta_0 + \sum_{i=1}^n \beta_i (z_i) \quad (8)$$

با گرفتن مشتق جزئی از تابع فوق، قیمت‌های هدایتکی برای هر یک از ویژگی‌ها به دست خواهد آمد:

$$P_{z_i} = \frac{\partial P}{\partial Z_i} = \beta_i \cdot P \quad (9)$$

که در آن P قیمت متوسط بازاری برای هر دستگاه خودرو در سال ۱۳۸۸ به تومان است.

در واقع قیمت ضمنی هر ویژگی، براوردی از میل نهایی به پرداخت خانوارها برای مشخصه‌های خودرو مورد تقاضاست. پس از مشخص شدن میل نهایی به پرداخت، اولویت‌های خانوارها در رتبه‌بندی ویژگی خودروها تعیین می‌شود.

برای براورد تابع قیمتی هدایتک از متغیرهای معکوس کننده ویژگی‌های خودرو به صورت زیر استفاده شده است:

الف. متغیر وابسته: تابع قیمتی هدایتک (P):

این متغیر قیمت بازاری یا ارزش خودروهای مورد بررسی در پژوهش است که با واحد تومان بیان می‌گردد؛

ب. متغیرهای مستقل تابع قیمتی هدایتک، که خود در سه گروه خلاصه می‌شود:

- متغیرهای معرف ویژگی‌های فنی خودرو؛ که شامل حجم موتور به سی سی(ENG)، حداکثر قدرت به اسپ بخار(HP)، حداکثر سرعت به کیلومتر بر ساعت(SPE)، شتاب صفر تا صد به ثانیه(ACC)، مصرف سوخت ترکیبی به لیتر در هر صد کیلومتر(FUEL) و متغیر مجازی نوع گیربکس اتومات با دستی(TRA) می‌شود.

- متغیرهای معرف ویژگی‌های امنیتی خودرو؛ که شامل موارد زیر است:

نوع ترمز: این متغیر در خودروهای موجود در ایران دارای چهار حالت است که با متغیرهای مجازی زیر مشخص شده‌است: ترمزهای معمولی، ترمزهای مجهز به سیستم ضد قفل(ABS)، و DBRA، ترمزهای مجهز به سیستم ضد قفل و سیستم توزیع الکترونیکی نیرو(ABS+EBD)، و DBRAE، ترمزهایی که مجهز به انواع مختلف ترمزهای کمکی و کنترلی هستند (....DBRF,(ABS+EBD+BAS+EBS+EBA+....).

حالاتی مختلف متغیر مجازی برای انواع ترمز را می‌توان در جدول ۲ خلاصه نمود:

جدول ۲. حالت‌های مختلف متغیر مجازی برای نوع ترمز

DBRF	DBRAE	DBRA	متغیر مجازی	نوع ترمز
.	.	.		ترمזהای معمولی
.	.	۱		ترمזהای مجهز به سیستم ضد قفل
.	۱	.		ترمזהای مجهز به سیستم ضد قفل و سیستم توزیع الکترونیکی نیرو
۱	.	.		ترمזהایی که مجهز به انواع مختلف ترمزهای کمکی و کنترلی می‌باشد.

منبع: یافته تحقیق.

کیسه‌هوا: این متغیر نیز در خودروهای موجود در ایران دارای سه حالت است که به صورت متغیرهای مجازی معرفی شده‌است: خودروهای بدون کیسه‌هوا، خودروهای دارای کیسه‌هوا راننده و سرنشین (DABRS)، و خودروهایی که علاوه بر کیسه‌هوا راننده و سرنشین جلو دارای کیسه‌هوا جانبی و پرده‌ای نیز می‌باشند(DABF). حالاتی مختلف متغیر مجازی برای نوع کیسه‌هوا را می‌توان در جدول زیر خلاصه نمود:

جدول ۳. حالت‌های مختلف متغیر مجازی برای نوع کیسه‌هوا

DABF	DABRS	متغیر مجازی	نوع کیسه‌هوا
.	.		بدون کیسه‌هوا
.	۱		کیسه‌هوا راننده و سرنشین
۱	.		کیسه‌هوا کامل

منبع: یافته تحقیق.

• متغیرهای معرف ویژگی‌های فیزیکی خودرو؛
که شامل طول خودرو بر حسب ۱۰ سانتیمتر (LEN)، عرض خودرو بر حسب ۱۰ سانتیمتر (WID) و ارتفاع خودرو بر حسب ۱۰ سانتیمتر (HIG) می‌شود.
بنابراین، تابع قیمت هدایتیک در این مقاله را می‌توان به صورت زیر نوشت:

$$\begin{aligned} \text{Log}(P) = & \beta_0 + \beta_1 \text{Eng} + \beta_2 \text{Hp} + \beta_3 \text{Acc} + \beta_4 \text{Spe} + \beta_5 \text{Fuel} + \\ & \beta_6 \text{Tra} + \beta_7 \text{Dbra} + \beta_8 \text{Dbrae} + \beta_9 \text{Dbrf} + \beta_{10} \text{Dabr} + \\ & \beta_{11} \text{Dabrs} + \beta_{12} \text{Dabf} + \beta_{13} \text{Wid} + \beta_{14} \text{Len} + \beta_{15} \text{Hig} \end{aligned} \quad (10)$$

پس از برآورد تابع فوق، با مشتق‌گیری‌های جزئی و ضرب آنها در قیمت خودرو، قیمت‌های هدایتیک برای هر یک از ویژگی‌ها به دست آمده است. در واقع، قیمت‌های ضمنی برآورد میل نهایی به پرداخت خانوارها برای مشخصه‌های خودرو می‌باشد. الویت خانوارها با مشخص شدن میل نهایی به پرداخت، تعیین شده است؛ بنابراین، در پروژه‌های طراحی خودرو می‌توان به عناصری توجه نمود که بیشترین تمایل به پرداخت برای کسب آن وجود دارد.

۴. برآورد تابع قیمتی هدایتیک بازار خودرو در ایران

در این پژوهش به دلیل تعلق نداشتن سوخت یارانه‌ای به خودروها با حجم موتور بالاتر از ۲۰۰۰ سی سی (خودروهای بزرگ) نمونه خودروهای مورد توجه به دو گروه خودروهای بزرگ (با حجم موتور بیشتر از ۲۰۰۰ سی سی) و خودروهای کوچک (با حجم موتور ۲۰۰۰ و کمتر) تقسیم بندی شده است.

تابع قیمت هدایتیک بر حسب ویژگی‌های فنی (حجم موتور، حداکثر قدرت، حداکثر سرعت، شتاب، مصرف سوخت، نوع گیربکس)، امنیتی (نوع ترمز و تعداد کیسه هوا) و فیزیکی (طول و عرض، ارتفاع) با توجه به قیمت و ویژگی‌های دو گروه خودرو برآورد شده است. با توجه به تعداد زیاد متغیرهای توضیحی و احتمال وجود هم خطی از آزمون فارار و گلابر برای تشخیص هم خطی استفاده شده است. ماتریس ضرایب همبستگی بین متغیرهای توضیحی به تفکیک برای خودروهای کوچک و بزرگ در جدول‌های ۴ و ۵ نشان داده شده است.

جدول ۴. ماتریس ضرایب همبستگی متغیرهای توضیحی(خودروهای کوچک)

	ENG	HP	SPE	ACC	FUEL	TRA	DABRS	DABF	DBRAE	DBRF	HIG	WID	LEN
ENG	۱	-۰/۷۸	-۰/۳۱	-۰/۴۵	-۰/۳	-۰/۲۴	-۰/۰۴	-۰/۲۳	-۰/۱۸	-۰/۳	-۰/۱۲	-۰/۰۶	-۰/۴۶
HP	-۰/۷۸	۱	-۰/۶۴	-۰/۷۲	-۰/۱۴	-۰/۳۸	-۰/۰۸	-۰/۲۷	-۰/۰۲	-۰/۴۱	-۰/۱۲	-۰/۰۳	-۰/۴۳
SPE	-۰/۳۱	-۰/۶۴	۱	-۰/۷۱	-۰/۲۴	-۰/۳۱	-۰/۲۴	-۰/۱۸	-۰/۰۶	-۰/۳	-۰/۱۴	-۰/۰۷۵	-۰/۱۳
ACC	-۰/۴۵	-۰/۷۲	-۰/۷۱	۱	-۰/۱	-۰/۶۴	-۰/۰۴	-۰/۰۵	-۰/۰۳	-۰/۰۶	-۰/۱۷	-۰/۰۶	-۰/۱۵
FUEL	-۰/۳	-۰/۱۴	-۰/۰۲۴	-۰/۱	۱	-۰/۰۳	-۰/۱۱	-۰/۰۳	-۰/۰۷	-۰/۱	-۰/۰۳۱	-۰/۱۹	-۰/۰۰
TRA	-۰/۲۴	-۰/۳۸	-۰/۳۱	-۰/۰۶۴	-۰/۰۳	۱	-۰/۰۶	-۰/۰۸	-۰/۰۳	-۰/۰۲	-۰/۰۵	-۰/۰۱۵	-۰/۰۵
DABRS	-۰/۰۴	-۰/۰۸	-۰/۰۴	-۰/۰۴	-۰/۱۱	-۰/۰۲۶	۱	-۰/۰۸	-۰/۰۹	-۰/۰۳۹	-۰/۰۳۴	-۰/۰۴	-۰/۰۲۱
DABF	-۰/۰۲۲	-۰/۰۷	-۰/۰۱۸	-۰/۰۵	-۰/۰۳	-۰/۰۸	-۰/۰۸	۱	-۰/۰۷	-۰/۰۵	-۰/۰۶	-۰/۰۰۶	-۰/۰۱
DBRAE	-۰/۱۸	-۰/۰۲۰	-۰/۰۱۶	-۰/۰۳	-۰/۰۱۷	-۰/۰۳	-۰/۰۹	-۰/۰۱۷	۱	-۰/۰۸	-۰/۰۱۱	-۰/۰۱	-۰/۰۱
DBRF	-۰/۰۳	-۰/۰۴۱	-۰/۰۳	-۰/۰۶۳	-۰/۰۱	-۰/۰۴۲	-۰/۰۳۶	-۰/۰۵	-۰/۰۸	۱	-۰/۰۱۲	-۰/۰۳۴	-۰/۰۰۵
HIG	-۰/۰۲	-۰/۰۱۲	-۰/۰۱۴	-۰/۰۱۷	-۰/۰۳۱	-۰/۰۰۵	-۰/۰۰۴	-۰/۰۶	-۰/۰۱	-۰/۰۱۲	۱	-۰/۰۱۲	-۰/۰۰۵
WID	-۰/۰۶	-۰/۰۳	-۰/۰۷۵	-۰/۰۶	-۰/۰۳۹	-۰/۰۱۵	-۰/۰۲۱	-۰/۰۰۶	-۰/۰۲۱	-۰/۰۳۴	-۰/۰۱۲	۱	-۰/۰۱
LEN	-۰/۰۶	-۰/۰۴۳	-۰/۰۱۳	-۰/۰۱۵	-۰/۰۰	-۰/۰۵	-۰/۰۱۵	-۰/۰۰۱	-۰/۰۱	-۰/۰۰۵	-۰/۰۰۵	-۰/۰۱	۱

منبع: بر اساس اطلاعات کتاب راهنمای خودروها و با استفاده از نرم افزار اویوز ۷ برآورد شده است.

جدول ۵. ماتریس ضرایب همبستگی متغیرهای توضیحی(خودروهای بزرگ)

	ENG	HP	ACC	SPE	FUEL	TRA	DABRS	DABF	DBRA	DBRAEDBFR	HIG	WID	LEN	
ENG	۱	-۰/۸۵	-۰/۳	-۰/۶۱	-۰/۵۸	-۰/۲۶	-۰/۰۲	-۰/۰۳	-۰/۰۴	-۰/۲۳	-۰/۱۸	-۰/۱۹	-۰/۰۷۲	-۰/۱۲
HP	-۰/۸۵	۱	-۰/۰	-۰/۷۷	-۰/۱۳	-۰/۰۵۳	-۰/۰۴	-۰/۰۵	-۰/۰۴	-۰/۰۲	-۰/۰۴	-۰/۰۳۲	-۰/۰۷۵	-۰/۰۱
ACC	-۰/۳	-۰/۰	۱	-۰/۰۷۴	-۰/۳	-۰/۰۱۴	-۰/۰۰۴	-۰/۰۳۵	-۰/۰۱۷	-۰/۰۰۴	-۰/۰۲۶	-۰/۰۱۱	-۰/۰۷۲	-۰/۰۱
SPE	-۰/۶۱	-۰/۷۷	-۰/۰۷۴	۱	-۰/۰۰۶	-۰/۴	-۰/۰۶	-۰/۰۸	-۰/۰۰۴	-۰/۰۲۲	-۰/۰۳۴	-۰/۰۲۶	-۰/۰۴۳	-۰/۰۲۱
FUEL	-۰/۰۵۸	-۰/۱۳	-۰/۰۲	-۰/۰۰۶	۱	-۰/۰۰۴	-۰/۰۲۶	-۰/۰۷	-۰/۰۷	-۰/۰۱۸	-۰/۰۱۲	-۰/۰۰۸	-۰/۰۳۹	-۰/۰۲۱
TRA	-۰/۰۳۶	-۰/۰۵۳	-۰/۰۱۴	-۰/۴	-۰/۰۰۴	۱	-۰/۰۱۹	-۰/۰۱	-۰/۰۱۳	-۰/۰۲۳	-۰/۰۲۵	-۰/۰۴۹	-۰/۰۱۲	-۰/۰۲۶
DABRS	-۰/۰۲	-۰/۰۲۴	-۰/۰۰۴	-۰/۰۶	-۰/۰۱۶	-۰/۰۱۹	۱	-۰/۰۴	-۰/۱	-۰/۰۶	-۰/۰۱۶	-۰/۰۲۸	-۰/۰۱۲	-۰/۰۱۷
DABF	-۰/۰۲۳	-۰/۰۵۱	-۰/۰۳۵	-۰/۰۵۸	-۰/۰۷	-۰/۰۱	-۰/۰۴	۱	-۰/۰۱۳	-۰/۰۱۵	-۰/۰۶	-۰/۰۰۸	-۰/۰۴۳	-۰/۰۱۵
DBRA	-۰/۰۴	-۰/۰۴	-۰/۰۱۷	-۰/۰۰۴	-۰/۰۰۷	-۰/۰۲۳	-۰/۰۱	-۰/۰۱۳	۱	-۰/۰۲۴	-۰/۰۱۵	-۰/۰۱۸	-۰/۰۱	-۰/۰۰۵
DBRAE	-۰/۰۲۳	-۰/۰۴	-۰/۰۰۴	-۰/۰۲۲	-۰/۰۱۸	-۰/۰۲۵	-۰/۰۶	-۰/۰۱۵	-۰/۰۲۴	۱	-۰/۰۲	-۰/۰۱۶	-۰/۰۰۷	-۰/۰۱۴
DBRF	-۰/۰۱۸	-۰/۰۲۸	-۰/۰۲۶	-۰/۰۳۴	-۰/۰۰۲	-۰/۰۴۹	-۰/۰۱۶	-۰/۰۶	-۰/۰۱۵	-۰/۰۳	۱	-۰/۰۰	-۰/۰۳۹	-۰/۰۳
HIG	-۰/۰۱۹	-۰/۰۲۷	-۰/۰۱	-۰/۰۱۶	-۰/۰۰۸	-۰/۰۱۲	-۰/۰۲۸	-۰/۰۱۸	-۰/۰۱۶	-۰/۰۰۰	۱	-۰/۰۰۴	-۰/۰۱	-۰/۰۱
WID	-۰/۰۲۲	-۰/۰۷۵	-۰/۰۲۷	-۰/۰۳۴	-۰/۰۳	-۰/۰۰۹	-۰/۰۰۴	-۰/۰۰۳	-۰/۰۰۵	-۰/۰۳۹	-۰/۰۰۴	۱	-۰/۰۰۱	-۰/۰۰۱
LEN	-۰/۰۲	-۰/۰۱	-۰/۰۱	-۰/۰۰	-۰/۰۲۱	-۰/۰۲۱	-۰/۰۱۷	-۰/۰۰۵	-۰/۰۱۴	-۰/۰۳	-۰/۰۱	-۰/۰۰۱	-۰/۰۰۱	۱

منبع: بر اساس اطلاعات کتاب راهنمای خودروها و با استفاده از نرم افزار اویوز ۷ برآورد شده است.

نتایج حاصل از اجرای آزمون فارار و گلابر میین وجود هم خطی معناداری بین دو متغیر حداکثر قدرت (HP) و حداکثر سرعت(SPE) در میان خودروهای کوچک بوده است. این پدیده به دلیل هم خطی آنها با متغیر حجم موتور رخ داده است. متغیرهای ترمز ضد قفل، کیسه هوای راننده و سرنشیین از گروه خودروهای بزرگ حذف شده است. زیرا تمام این خودروها دارای ویژگی های مذکور بودند، همچنین دو متغیر DBRAE و DBRAF به دلیل معنادار نبودن، از مدل حذف گردید. نتایج نهایی حاصل از برآورد تابع قیمت هداییک با استفاده از روش حداقل مربعات معمولی در جدول ۶ خلاصه شده است.

جدول ۶. برآورد تابع قیمت هدایتک برای خودروهای کوچک و بزرگ

ضرایب متغیرها در خودروهای کوچک		ضرایب متغیرها در خودروهای بزرگ		نام متغیر
Prob.	ضریب	Prob.	ضریب	
۰/۰۰۰	*۱۸/۹۳ (۱۲/۳۳)	۰/۰۰۰	*۱۱/۲۳ (۴۲)	C
۰/۴۱	-۰/۰۰۷ (-۰/۸۶)	۰/۱۹	۰/۰۶ (۱/۲۴)	ACC
۰/۳۹	۰/۰۰۴ (۰/۰۸۳)	۰/۰۱	*۰/۰۰۱ (۲/۶۷)	ENG
۰/۱۹	۰/۰۶ (۱/۲۵)	۰/۰۷	-۰/۱۳ (۱/۹)	FUEL
۰/۰۲	*۰/۴۳ (۲/۵۸)	۰/۰۷	*۰/۴۲ (۱/۹۹)	DBRF
-	-	۰/۰۸	*۰/۲۱ (۱/۸۳)	DABRS
۰/۰۹	*۰/۴۷ (۱/۷۳)	۰/۰۵	۰/۱۲ (۰/۶۱)	DABF
۰/۵۲	-۰/۰۵۳ (-۰/۶۵)	۰/۰۳	۰/۰۹ (۱)	TRA
۰/۲۳	۰/۰۷ (۱/۳۸)	۰/۰۵	۰/۰۰۱ (۰/۶۱)	LEN
۰/۴۷	۰/۰۰۲ (۰/۹۸)	۰/۰۰۰	*۰/۰۲۳ (۳/۳۶)	WID
۰/۰۶	*-۰/۰۰۸ (۲/۰۳)	۰/۰۱	-۰/۰۷ (-۱/۰۷)	HIG
۰/۸۱		۰/۰۹۴		R ²
۰/۷۱		۰/۰۹۰		تعدیل شده R ²
۱۳/۲۸		۲۴/۳۶		F

* مقدارهای داخل پرانتز آماره‌تی.

منبع: بر اساس اطلاعات کتاب راهنمای خودروها و با استفاده از نرم‌افزار اویوز ۷ برآورد شده است.

مهمترین متغیری که قیمت خودروهای کوچک را در ایران تحت تاثیر خود قرار می‌دهد، نوع ترمز است. این ضریب برای گروه خودروهای کوچک (Prob.=۰/۰۷) و برای گروه خودروهای بزرگ (Prob.=۰/۰۲) و معنادار بوده‌اند.

متغیر کیسه هوا نیز مانند سیستم ترمزها اثر معناداری بر ارزش خودرو دارد. این متغیر با چهار حالت بررسی شده است: برای خودروهای کوچک حالت مجهز بودن خودرو به کیسه هوا برای راننده و سرنشین جلو بر قیمت این نوع خودروها تاثیرگذار است؛ اما این متغیر برای خودروهای بزرگ تنها در حالت مجهز

بودن آنها به کیسه‌های هوا راننده، سرنشین جلو، جانبی و پرده‌ای معنی‌دار است و سبب افزایش قیمت این نوع از خودروها می‌گردد.

متغیر عرض خودرو، قیمت خودروهای کوچک را تحت تاثیر قرار می‌دهد. ضریب این متغیر کمتر از واحد بوده و معادل با $0.23/0$ می‌باشد؛ یعنی اگر 10 سانتی‌متر به عرض خودرو اضافه شود؛ 23 درصد به قیمت آن افزوده خواهد شد. آگاهی از مشخصه فوق می‌تواند خودروسازان را در امر طراحی خودروهایی با عرض بیشتر (به علت اینکه خودروها با عرض بیشتر دارای امنیت بالاتری در سیستم تعليق هستند) یاری دهد. این متغیر در گروه خودروهای بزرگ معنی‌دار نیست و خریداران خودروهای بزرگ (حجم موتور بالاتر از 2000 سی‌سی) به این مشخصه توجهی نداشته‌اند.

متغیر مصرف سوخت از متغیرهای مهم اثربخش بر قیمت خودروهای کوچک است؛ ضریب ارزش قیمت خودرو نسبت به این متغیر برابر با $-0.13/0$ است. مقدار ضریب برآورد شده نشان می‌دهد که با افزایش 1 لیتر سوخت در سطح مصرف خودرو قیمت خودرو 13 درصد کاهش خواهد یافت. این متغیر با قیمت خودروهای بزرگ رابطه معنی‌دار ندارد. میانگین قیمت خودروهای کوچک برابر با $22/900,000$ تومان و میانگین قیمت خودروهای بزرگ معادل با $94/000,000$ تومان می‌باشد. مصرف سوخت با توجه به قدرت پرداخت پایین‌تر خریداران خودروهای کوچک یک ویژگی معنادار است، ولی برای خریداران خودروهای بزرگ معنادار نیست. با توجه به پایین بودن قیمت حامل‌های انرژی در ایران این متغیر اهمیت چندانی برای مالکان خودروهای بزرگ نداشته‌است.

متغیر حجم موتور یکی دیگر از عوامل توضیحی اثربخش بر قیمت خودرو است. ضریب ارزش خودرو نسبت به این متغیر معادل $0.001/0$ بوده و یانگ آن است که اگر یک سی‌سی به حجم موتور اضافه شود، به قیمت خودرو $0.1/0$ درصد اضافه خواهد شد؛ اما همین متغیر بر قیمت خودروهای بزرگ تأثیر معنی‌داری ندارد.

متغیر طول خودرو به دلیل اینکه خودروهای موجود در بازار ایران از نظر طولی همگی در یک محدوده هستند، برای هیچ گروه از خودروها معنی‌دار نیست.

در خصوص متغیرهای طول و ارتفاع، نتایج حاکی از آن است که متغیر طول خودرو به دلیل اینکه خودروهای موجود در بازار ایران از نظر طولی همگی در یک محدوده هستند، برای هیچ گروه از خودروها معنی‌دار نیست. متغیر ارتفاع اثر منفی بر قیمت داشته‌است، ولی با توجه به کوچک بودن ضریب برآورد

شده (حدود سه هزارم)، اثر آن ناچیز است؛ بنابراین، ویژگی‌های برتر خودروها بر حسب اهمیت آنها در جدول ۷ رتبه‌بندی شده است.

جدول ۷. رتبه‌بندی ویژگی خودروها از دیدگاه خریداران

ردیف	خودروهای کوچک	خودروهای بزرگ
۱	ترمزهای ضد قفل و انواع ترمز کمکی (DBRF)	کیسه هوا راننده، سرنشین، پرده‌ای و جانی (DABF)
۲	عرض خودرو (WID)	ترمزهای ضد قفل و انواع ترمز کمکی (DBRF)
۳	کیسه هوا راننده و سرنشین (DABRS)	ارتفاع خودرو (HIG)
۴	مقدار مصرف سوخت (FUEL)	
۵	حجم موتور (ENG)	

منبع: یافته‌های تحقیق.

نتایج حاصل از پژوهش حاضر و رتبه‌بندی ویژگی‌های خودرو در جدول ۷، با نتایج حاصل از مطالعات پیشین در این زمینه مانند هوگارتی (۱۹۷۵)، فین استرا (۱۹۸۷) و بهومیک (۲۰۰۱) تا حدودی مطابقت دارد، در مطالعه حاضر امنیت خودرو همانند هوگارتی (۱۹۷۵) در رتبه اول اهمیت قرار داشته است، و عرض خودرو در مطالعه حاضر در رتبه دوم قرار گرفته؛ در حالی که مهمترین متغیر اثرگذار در فین استرا (۱۹۸۷) و بهومیک (۲۰۰۱) تلقی شده است.

۵. نتیجه‌گیری و پیشنهادها

قیمت بازاری خودرو، مجموعه‌ای است از ارزش‌های ضمنی ویژگی‌های خودرو در جامعه؛ بنابراین چگونگی ارزشیابی متقاضیان خودرو از ویژگی‌های آن، پر اهمیت است. ویژگی‌های موثر بر قیمت خودرو را می‌توان در سه گروه مختلف جای داد: گروه اول، ویژگی‌های امنیتی خودرو شامل کیسه هوا و نوع ترمز خودرو است؛ گروه دوم، ویژگی‌های فنی خودرو را مانند حجم موتور، مصرف سوخت، شتاب، حداکثر قدرت، سرعت خودرو شامل می‌شود و در نهایت، گروه سوم به ویژگی‌های فیزیکی خودرو نظیر طول و عرض خودرو مربوط است.

مدل‌های هدایتیک تصريح و برآورد شده در این مقاله حدود ۹۴٪ از تغییرات قیمت خودروهای کوچک (حجم موتور تا ۲۰۰۰ سی‌سی) و حدود ۸۱٪ از تغییرات خودروهای بزرگ (حجم موتور بیشتر از ۲۰۰۰ سی‌سی) در بازار ایران را توضیح می‌دهد، به عبارت دیگر، ویژگی‌های مورد بررسی خودرو در این تحقیق توائنسه به ترتیب حدود ۹۴٪ و ۸۱٪ از تغییرات قیمت خودروهای کوچک و بزرگ را توضیح دهد. در این

سیر، ارزش هدایتیک نوع ترمز خودرو برای خودروهای کوچک معادل ۴۲/۰ درصد ارزش خودرو برآورد شده است. با توجه به برآورد انجام گرفته در این تحقیق، عرض خودرو را می‌توان به عنوان یکی از مهمترین متغیرهای اثرگذار بر قیمت خودروهای کوچک تلقی نمود؛ درحالی که، نوع کیسه‌های هوا به عنوان مهمترین متغیر اثرگذار بر قیمت خودروهای بزرگ به حساب آمده است. با توجه به اینکه تصادفات جاده‌ای دومین عامل مرگ و میر در ایران است، خودروسازان می‌توانند با تجهیز خودروهای خود به سیستم‌های امنیتی (ترمزهای ضد قفل و کیسه‌های هوا) فروش خود را افزایش دهند و بدین وسیله از میزان مرگ و میر ناشی از تصادفات جاده‌ای نیز کاسته خواهد شد.

این تحقیق نشان می‌دهد که خریداران خودروهای بزرگ توجه زیادی به نوع خودرو (سدان یا اس‌یووی) دارند. با توجه به برآورد انجام گرفته در این تحقیق، تمایل به خرید خودروهای شاسی بلند کمتر می‌باشد.

منابع و مأخذ

ابونوری، اسمعیل و رسول رمضانی و کیل کندي (۱۳۸۱)، "برآورد تابع تقاضای مسکن با استفاده از مدل هدایتیک (مطالعه موردى شهرستان ساری)"، پژوهشنامه علوم انسانی و اجتماعی دانشگاه مازندران، شماره ۴، صص ۳۴-۳۳.

ابونوری، اسمعیل، وحید تقی نژاد عمران و علی صیامی (۱۳۸۶)، "برآورد تابع قیمت هدایتیک اجاره بها؛ مطالعه موردى شهرهای اردبیل و تبریز"، پژوهشنامه علوم انسانی و اجتماعی دانشگاه مازندران، شماره ۳، صص ۵۲-۶۱.

Abounoori, E. and Rezvani, A.(2012), "Using Hedonic Price to Estimate Quality Changes concerning Iranian Automobile Market", *Iranian Journal of Economic Studies*, No. 1(1), pp. 1-12.

Agarwal, M. K. and Ratchford, B. T.(1980), "Estimating Demand Function for Product Characteristics, the Case for Automobiles", *Journal of Consumer Research*, December, pp. 249-262.

Bhowmick, B.(2001), "Using Hedonic Prices To Estimate Quality Changes In American And Japanese Cars", Dissertation For The Degree Of Doctor Of Philosophy In The Department Of Economics At Fordham University.

Court, Andrew T.(1939), "Hedonic Price Indexes with Automotive Examples, the Dynamics of Automotive Demand", the General Motors Corporation, New York.

Couton, C., Gardes, F. and Thepant, Y.(1990), "Hedonic Prices for Environmental and Safety Characteristics and the Akerlof Effect in the French Car Market", *Applied Economic Letter*, No. 13, pp.435-440.

Feenstra, Robert.(1987), "Automobile Prices And Protection: The Threat To United States – Japan Trade Restraint", *The New Protectionist Threat To World Welfare*, Edited By Dominick Salvatore, North Holland, New York, pp. 420-432.

Goodman, A. C.(1983), "Willingness to Pay for Car Efficiency; A Hedonic Price Approach", *Journal of Transport Economics and Policy*, 17(3), pp. 247-266.

Griliches, Zvi.(1971), "Hedonic Price Indexes for Automobiles: An Econometric Analysis for Quality Change", Edited by Zvi Griliches, Harvard University Press.

Hadinejad, Manijeh and Shabgard, Bita (2011) "Hedonic Price For Car in Iran" *Sosyal Bilimler Dergisi*, No 2, pp. 118-127.

Hadinejad, Manijeh and Shabgard, Bita(2012), "Willingness to Pay For Features of Car in Iran" *Journal of Basic and Applied Scientific Research*,No 2, pp.8091-8095.

Hogarty, T. F.(1975), "Price–Quality Relationships for Automobile; A New Approach", *Applied Economics*, No7, pp.41-51.

Lancaster K.J(1969), "A New Approach to the Consumer Theory", *Political Economics*, No17, pp. 132-157.

Matas, A. and Raymond, J.(2006) , "Hedonic Price For Cars; an Application to Spanish Car Market" Universitat Autònoma de Barcelona.

Reis, H. And Santos Silva, C(2006), "Hedonic Prices Indexes For New Passenger Cars in Portugal", *Economic Modeling*,No 23,pp.890-908.

Rosen, S.(1974), "Hedonic prices and Implicit Markets; Product Differentiation in Pure Competition", *Journal of Political Economy*, No 82,pp.34-55.

Triplett, Jack. E.(1969), "Automobiles and Hedonic Quality Measurement", *Journal of Political Economy*, No 77, pp.41-51.