

کارکردهای تعرفه‌های گمرکی بر متغیرهای کلان اقتصادی

محمد رضا حمیدی زاده^{۱*}، محمدامین عبدی^۲، منیژه قره‌چه^۳، گلزار رضوانی^۴

تاریخ پذیرش ۱۴۰۰/۰۷/۲۸

تاریخ دریافت: ۱۴۰۰/۰۷/۰۱

چکیده

هدف پژوهش حاضر، تعیین کارکردهای تعرفه‌های گمرکی و ارزیابی آثار آن بر متغیرهای کلان اقتصادی است. از این رو، سه متغیر نسبت تمرکز، درصد تغییر در واردات و میانگین ساده سالانه تعرفه‌ها، از طریق مصاحبه با ۲۵ نفر خبره، از میان ۱۱ متغیر اولیه استخراج شده از مبانی نظری و پیشینه تحقیق، به عنوان عوامل تعیین کننده تعرفه نهایی شدند. اثر این سه متغیر بر متغیرهای کلان اقتصادی با دو رویکرد متفاوت ارزیابی شد. در رویکرد اول نظرات ۱۰۸ مدیر و کارشناس شرکت‌های خودروسازی، از طریق پرسشنامه جمع‌آوری و با استفاده از آزمون نیکوی برازش تحلیل شد. نتایج حاکی از تأثیر معنادار تعرفه گمرکی خودروهایی سواری بر نرخ تورم، نرخ بیکاری، شاخص قیمت واردات و تراز تجاری است. در رویکرد دوم داده‌های ثبتی متغیرهای پژوهش طی ۲۴ سال (۱۳۷۳-۱۳۹۶) با روش معادلات ساختاری و تکنیک تحلیل مسیر آزمون شد. نتایج، تأثیر معنادار تعرفه گمرکی خودروهایی سواری بر تولید ناخالص داخلی، شاخص قیمت واردات و تراز تجاری را تأیید می‌کند. با توجه به نتایج هر دو رویکرد، تعرفه‌های گمرکی خودروهایی سواری تأثیر معناداری بر متغیرهای کلان اقتصادی دارند.

کلمات کلیدی: تعرفه گمرکی، متغیرهای کلان اقتصادی، تولید ناخالص داخلی، شاخص

قیمت واردات، تراز تجاری

^۱ استاد گروه مدیریت بازرگانی، دانشگاه شهید بهشتی، اوین، تهران، ایران

^۲ دانشجوی دکتری مدیریت بازرگانی، دانشگاه علامه طباطبایی، تهران، ایران

^۳ دانشیار گروه مدیریت بازرگانی، دانشگاه شهید بهشتی، تهران، ایران

^۴ کارشناس ارشد مدیریت بازرگانی، دانشگاه شهید بهشتی، تهران، ایران

۱- مقدمه

با گسترش مبادلات بین‌المللی میان کشورهای مختلف، اصطلاح حمایت از صنایع و تولیدات داخلی، در تعدادی از جوامع، خصوصاً جوامع در حال توسعه، مطرح شد. این موضوع باهدف اولیه حمایت از صنایع داخلی آغاز شد اما با گذر زمان، دلایل سیاسی و اقتصادی دیگری نیز مطرح شدند (رازینی، ۱۳۸۱). از جمله دلایل اقتصادی آن بهبود تراز پرداخت‌ها، حمایت از صنایع داخلی به‌ویژه صنایع نوپا، بهبود رابطه مبادله، حمایت از تولیدکنندگان داخلی در مقابل سیاست دامپینگ کشورهای دیگر و بالا بردن سطح تولید و اشتغال است. به علاوه دلایل غیراقتصادی نظیر تأمین امنیت ملی، دستیابی به خودکفایی و قطع وابستگی کشورهای در حال توسعه به کشورهای توسعه‌یافته به علت نامطلوب بودن رابطه مبادله نیز سبب اعمال سیاست‌های حمایتی می‌شود (بهکیش، ۱۳۸۱).

با در نظر گرفتن این موضوع که اتخاذ سیاست‌های حمایتی نظیر تعرفه‌های گمرکی وارداتی، آثار فراوانی را بر بسیاری از متغیرهای کلان اقتصادی به همراه دارد و نیز، با توجه به میزان و سهم واردات خودروهای سواری و آثار بسزای آن‌ها در اقتصاد کشور، ارزیابی اثر تعرفه‌ها بر متغیرهای کلان اقتصادی برای کشور بسیار اهمیت دارد. از جمله این آثار می‌توان به نقش آن‌ها در اشتغال و نرخ بیکاری، تولید ناخالص داخلی، نرخ تورم، شاخص نسبی قیمت واردات و خالص تراز تجاری اشاره کرد.

یک بعد مسئله‌ی پژوهش حاضر، تعیین عوامل تعرفه‌های گمرکی کشور در صنعت خودرو و به‌طور خاص در خصوص خودروهای سواری است، زیرا تعیین حقوق ورودی نامشخص است. با توجه به موارد مطرح‌شده در خصوص متغیرهای کلان اقتصادی کشور، بعد دیگر مسئله، نامعلوم بودن وضعیت اثرگذاری محدودیت‌های تجاری تعرفه‌ای بر متغیرهای کلان اقتصادی است.

با توجه به کارکرد بسیار مهم میزان تعرفه گمرکی خودروهای سواری، نه‌تنها بر حجم واردات بلکه بر میزان فروش خودروهای سواری در کشور و به دلیل آنکه میزان تعرفه‌های گمرکی و به‌طور خاص سود بازرگانی به‌طور سالانه در کشور تغییر می‌یابد و ضرورت وجود یک برنامه منسجم طولانی‌مدت در خصوص میزان تعرفه‌ها، شناسایی عواملی جهت تعیین تعرفه‌های گمرکی خودروهای سواری در کشور اهمیت ویژه‌ای دارد.

به علاوه، به دلیل اهمیت انکارناپذیر متغیرهای اقتصادی کلان کشور در صنعت خودرو و در رشد و رفاه اقتصادی کشور، ارزیابی اثر عوامل مختلف، از جمله تعرفه‌های گمرکی خودرو که اثرشان در اقتصاد مشهود است، بر این متغیرها، دغدغه بزرگ و مهمی برای اقتصاددانان، در تمامی بخش‌های کشور از جمله صنعت خودرو، به حساب می‌آید. زیرا آگاهی از این اثرات آمادگی لازم برای پیش‌بینی و مقابله با مسائل و مشکلات اقتصادی ناشی از آن‌ها را داشته باشند تا رشد و رفاه اقتصادی کشور حاصل شود.

۲- مبانی نظری و پیشینه

نقش دولت در بازرگانی خارجی. دولت باید بتواند زمینه‌های گسترش فعالیت‌های آزاد اقتصادی در جامعه به وجود آورد. اسمیت معتقد بود که عملکرد اقتصادی دولت نمی‌تواند بالا باشد، بازدهی فعالیت‌های اقتصادی دولت نه‌تنها پایین است بلکه مستمر یا مداوم هم نیست. از نظر اسمیت نقش دولت تنها به سه زمینه برمی‌گردد، ایجاد چارچوب قانونی برای بازارهای مختلف فعالیت‌های اقتصادی، دفاع ملی و انجام کارهای عمومی که بخش خصوصی قادر به انجام آن نیست. نظیر ادارات پست، ساخت پل، جاده، بندرگاه و نظیر این‌ها. مساله اصلی دخالت دولت بیشتر متوجه بخش تجارت بین‌الملل است، اسمیت معتقد بود اگر اشخاص بتوانند از فعالیت‌های تجاری سود ببرند آنگاه دولت نیز خواهد توانست بر اثر فعالیت‌های اقتصادی آن‌ها سود ببرد. اسمیت معتقد به اعمال تعرفه برای حمایت از صنایع کوچک و نیز به صورت عملی متقابل جهت پیشگیری از اعمال تعرفه توسط دیگر دول بود (حمیدی‌زاده، ۱۳۹۷).

تعرفه. محدودیت‌های تجاری به‌طور کلی شامل محدودیت‌های تعرفه‌ای و غیرتعرفه‌ای است. مهم‌ترین نوع محدودیت تجاری از نظر تاریخی تعرفه است (سالواتوره، ۲۰۰۷). موانع تعرفه‌ای (همان حقوق ورودی) شامل حقوق گمرکی (تعرفه)، سود بازرگانی، هزینه‌ها و عوارض گمرکی است (بنایی، ۱۳۸۴). تعرفه (حقوق گمرکی) عبارت است از مالیات و عوارضی که دولت به دلایل حمایتی و مالی، یا ترکیبی از این‌ها در هنگام عبور کالاهای خارجی از مرزهای کشور اخذ می‌کند. تعرفه‌های گمرکی شکل و حجم تجارت یک کشور را با سایر کشورها تحت تأثیر قرار می‌دهد (پورمقیم، ۱۳۹۳). تعرفه‌ها را می‌توان به سه نوع تعرفه بر ارزش کالا، تعرفه ویژه (تعرفه بر واحد کالا) و تعرفه ترکیبی تقسیم کرد

فصلنامه کنکاش مدیریت و حسابداری، جلد ۱، شماره ۳، زمستان ۱۴۰۰ —————

(سالواتوره، ۲۰۰۷). علاوه بر موانع تعرفه‌ای دولت موانع دیگری همچون سهمیه‌بندی، سوبسید، قوانین ضد دامپینگ، پیمان ارزی و کنترل‌های گمرکی (روند اداری)، مقررات بهداشتی، استانداردهای مربوط به محیط‌زیست، مقررات مربوط به برچسب‌زنی و بسته‌بندی و ... را نیز مورد استفاده قرار می‌دهد که تحت عنوان موانع غیرتعاملی‌ای شناخته می‌شوند و از تنوع بالایی برخوردارند (محترم و همکاران، ۱۳۹۴).

متغیرهای تعیین‌کننده تعرفه گمرکی. متغیرهای تعیین‌کننده تعرفه‌های گمرکی از نظر ری (۱۹۸۱) شامل موارد ارائه‌شده به شرح جدول ۱ است.

جدول ۱: متغیرهای تعیین‌کننده تعرفه گمرکی (ری، ۱۹۸۱)

متغیرهای مستقل	نماد	تعریف
شاخص نسبت تمرکز	CONR4L	مقیاس محصول کل تولیدشده در ۴ شرکت بزرگ صنعت، (سهم بازار کل این ۴ شرکت بزرگ در صنعت یا میزان کنترل بازار توسط آنها) که انحصار نیمه‌کامل صنعت نسبت به قیمت‌های بازار و میزان کنترل بازار را توسط این ۴ شرکت در صنعت نشان می‌دهد.
شاخص مهارت	SKILLD	درصد کارکنان حرفه‌ای و همانند آنها، به‌اضافه مدیران و مدیران اجرایی، به‌اضافه متخصصان و کارکنان همانند آنها، به‌عنوان درصدی از کل اشتغال.
شاخص درصد دانشمندان و مهندسان بخش تحقیق و توسعه	SEINRD	بر اساس تعداد دانشمندان و مهندسان بخش تحقیق و توسعه
شاخص اقتصاد مقیاس	ESCAL	مربوط به هزینه‌های شرکت و کسب مزیت هزینه‌ای از طریق مقیاس و اندازه عملیات شرکت است که با بالا بردن مقیاس و تولیداتشان، هزینه هر واحد محصول بنگاه کاهش می‌یابد.
شاخص شدت کار تولید	LABINT	حقوق و دستمزد کارکنان تقسیم‌بر ارزش‌افزوده شرکت
شاخص نسبت سرمایه نیروی کار	KLRA	غالباً جهت برآورد میزان حجم سرمایه شرکت به کار می‌رود که برابر با حجم سرمایه کل در یک سال مشخص تقسیم‌بر تعداد نیروی کار استخدام‌شده در همان سال است.
درصد تغییر در واردات	Δ IMP	تغییر درصد در واردات طی چند سال
درصد تغییر در مصرف آشکار کشور	Δ CON	مصرف آشکار کشور که به‌صورت ارزش کالاهای تولیدی به‌اضافه واردات منهای صادرات، برآورد می‌شود.
تمرکز جغرافیایی تولید	GEOG	توزیع تولید یک صنعت در مناطق مختلف نسبت به توزیع جمعیت

در همان مناطق به چه صورت است. جهت تعیین اینکه تعرفه‌ها به سمت کدام صنایع متمایل‌اند.		
میانگین وزنی سالانه تعرفه‌ها	IRWTF	میانگین وزنی تعرفه‌ها
میانگین ساده سالانه تعرفه‌ها	IRSMPTAR	میانگین ساده تعرفه‌ها

در مقابل تئوری حمایت تعدادی از پیامدهای اقتصادی را به حمایت مرتبط می‌کند. اکثر مشاهدات نشان می‌دهد که تعرفه بالا باعث می‌شود که قیمت کالاهای مشمول عوارض گمرکی افزایش یابد و بدین لحاظ مصرف‌کنندگان، کالاهای داخلی را به دلیل قیمت کمتر جانشین آن‌ها می‌کنند. از طرف دیگر به دلیل هزینه‌های زیاد حمایت و اثر حمایت بر تخصیص منابع (جابجایی منابع از بخش صادراتی به بخش جانشین واردات) این احتمال وجود دارد که رشد اقتصادی کاهش و میزان بیکاری افزایش یابد. از این نتیجه می‌شود که میان متغیرهای کلان اقتصادی و میزان حمایت، رابطه علت و معلولی وجود دارد. میزان حمایت ممکن است منجر به پیامدهای اقتصادی خاص شود. از طرف دیگر، شرایط اقتصادی ممکن است باعث تغییر میزان حمایت شوند (پاسبان و نجارزاده، ۱۳۷۸).

در این پژوهش به بررسی تأثیر تعرفه‌ها بر متغیرهای کلان اقتصادی از جمله تولید ناخالص داخلی، نرخ تورم، نرخ بیکاری، شاخص قیمت نسبی واردات و خالص تراز تجاری پرداخته شده است.

۳- پیشینه تحقیق

نونزاد و همکاران (۱۳۹۳) با مطالعه بررسی تأثیر متغیرهای کلان اقتصادی بر تعرفه در ایران دریافته‌اند که متغیرهای تولید ناخالص داخلی و قیمت نسبی واردات رابطه منفی و معناداری هم در کوتاه‌مدت و هم در بلندمدت با میانگین تعرفه داشته‌اند. نرخ بیکاری و تورم تنها در بلندمدت و در سطح ۱۰٪ معنادار بوده‌اند که به ترتیب ارتباط مثبت و منفی با میانگین تعرفه داشته‌اند. از این رو، میانگین تعرفه با تراز تجاری در کوتاه‌مدت و نیز بلندمدت ارتباط معنادار نداشته‌اند.

رضایی و همکاران (۱۳۹۱) به ارزیابی آثار کاهش تعرفه بر تولید ناخالص ملی و واردات برای بخش خودرو و سایر بخش‌های اقتصادی پرداختند. نتایج این پژوهش حاکی از آن است که کاهش تعرفه بخش خودرو، واردات در بخش خودرو و سایر بخش‌ها را افزایش داده و تولید ناخالص ملی و رفاه نیز افزایش می‌یابد؛ اما به دلیل کاهش تقاضا برای

فصلنامه کنکاش مدیریت و حسابداری، جلد ۱، شماره ۳، زمستان ۱۴۰۰

خودروهای داخلی، سطح فعالیت بخش خودرو کاهش یافته و تولید داخلی نیز در کوتاه مدت کاهش می‌یابد. به علاوه کاهش تعرفه سایر بخش‌ها باعث کاهش تقاضای خودروهای وارداتی و کاهش واردات بخش خودرو و افزایش واردات سایر بخش‌ها شده است.

برقی اسکویی و همکاران (۱۳۸۶) به بررسی تأثیر کاهش نرخ تعرفه کالاهای وارداتی بر سطح اشتغال و توزیع درآمد بین خانوارهای شهری و روستایی پرداختند. بر اساس نتایج، کاهش عمومی نرخ تعرفه کالاهای وارداتی، سطح اشتغال کل و نیز سطح اشتغال نیروی کار غیر ماهر را افزایش داده و منجر به بهبود توزیع درآمد به نفع خانوارهای روستایی می‌شود. نتایج آثار کاهش نرخ تعرفه کالاهای مربوط به صنایع غذایی، پوشاک و نساجی نیز نشان می‌دهد که این کاهش سطح اشتغال کل و نیز سطح اشتغال نیروی کار غیرمهرانه را افزایش داده و منجر به بهبود توزیع درآمد به نفع خانوارهای روستایی می‌شود. همچنین با کاهش نرخ تعرفه کالاهای کشاورزی، سطح اشتغال کل و سطح اشتغال نیروی کار غیر ماهر کاهش می‌یابد و توزیع درآمد به نفع خانوارهای شهری تغییر می‌کند.

پاسبان و نجارزاده (۱۳۷۸) در بررسی اثر تعرفه بر متغیرهای کلان اقتصادی، نتیجه‌گیری کردند که بین تعرفه‌ها و متغیرهای کلان اقتصادی رابطه‌ای متقابل وجود دارد. به علاوه، این رابطه بین تعرفه‌ها با تورم، تولید ناخالص واقعی و تراز بازرگانی خارجی واقعی منفی و با نرخ بیکاری مثبت است.

شرمن (۲۰۰۲) به رابطه قیمت واردات و متغیرهای کلان اقتصادی (تولید ناخالص حقیقی، تراز تجاری، نرخ بیکاری و تورم) با تعرفه در کشورهای آلمان، ژاپن و ایالات متحده، پس از جنگ در طی سال‌های ۱۹۵۴ تا ۱۹۹۴ پرداخته است. نتایج حاکی از آن است که در هر سه کشور ضرایب قیمت واردات معنادار بوده و بر تعرفه اثر منفی داشته است؛ اما ضرایب مربوط به سایر متغیرها چندان معنادار نبوده‌اند که این امر، با تئوری‌های رایج درون‌زایی تعرفه و اثرگذاری متغیرهای کلان اقتصادی بر سیاست‌های حمایتی، سازگاری چندانی ندارد.

تریپل و تورنتون (۲۰۰۰) با بررسی درون‌زایی تعرفه در ایتالیا به این نتیجه رسیدند که در بلندمدت، شاخص حمایت‌های تعرفه‌ای رابطه مستقیم با شاخص بهای مصرف‌کننده و رابطه مبادله داشته، اما وضعیت تراز تجاری و میزان تولیدات صنعتی، اثری معکوس بر شاخص حمایت‌های تعرفه‌ای بر جای گذاشته است.

آشور (۱۹۸۷) به بررسی آثار اقتصاد کلان حاصل از سیاست‌های تعرفه‌ای پرداخت. نتایج تحقیقات وی نشان می‌دهد که با اعمال تعرفه‌ها، تولید داخلی و صادرات ناخالص کاهش یافته، اما نرخ بیکاری افزایش می‌یابد و جریان سرمایه ثابت می‌ماند. ری (۱۹۸۱) در مطالعه خود به آزمون و توسعه مدل ساده عوامل تعیین‌کننده موانع تجاری تعرفه‌ای و غیر تعرفه‌ای در آمریکا پرداخت. نتایج تحقیق وی نشان داد که موانع غیرتعرفه‌ای مکمل حمایت‌های تعرفه‌ای در ایالات متحده هستند. او نیز دریافت که موانع تجاری تعرفه‌ای و غیرتعرفه‌ای به سمت صنایعی متمایل‌اند که ایالات متحده در آن‌ها در تجارت جهانی فاقد مزیت نسبی است. به علاوه، هر دو موانع تعرفه‌ای و غیرتعرفه‌ای در صنایعی غالب هستند که دارای خصوصیات بازار بسیار متفاوتی هستند.

۴- روش‌شناسی تحقیق

هدف اصلی این پژوهش شناسایی و تعیین عوامل تعیین‌کننده تعرفه گمرکی وارداتی خودروهای سواری در ایران و ارزیابی کارکردهای تعرفه‌های گمرکی خودروهای سواری بر متغیرهای کلان اقتصادی است. در این پژوهش به سؤالات زیر پاسخ داده می‌شود:

۱- عوامل تعیین‌کننده تعرفه گمرکی خودروهای سواری چه عواملی هستند؟

۲- تعرفه‌های گمرکی خودروی سواری چه تأثیری بر متغیرهای کلان اقتصادی دارند؟
براین اساس فرضیه اصلی (H_1) این پژوهش به شرح زیر است:

تعرفه‌های گمرکی خودروی سواری تأثیر معناداری بر متغیرهای کلان اقتصادی دارند.
که این فرضیه شامل پنج فرضیه فرعی زیر است:

فرضیه فرعی ۱ (H_{11}): تعرفه‌های گمرکی خودروی سواری تأثیر معناداری بر تولید ناخالص داخلی دارند.

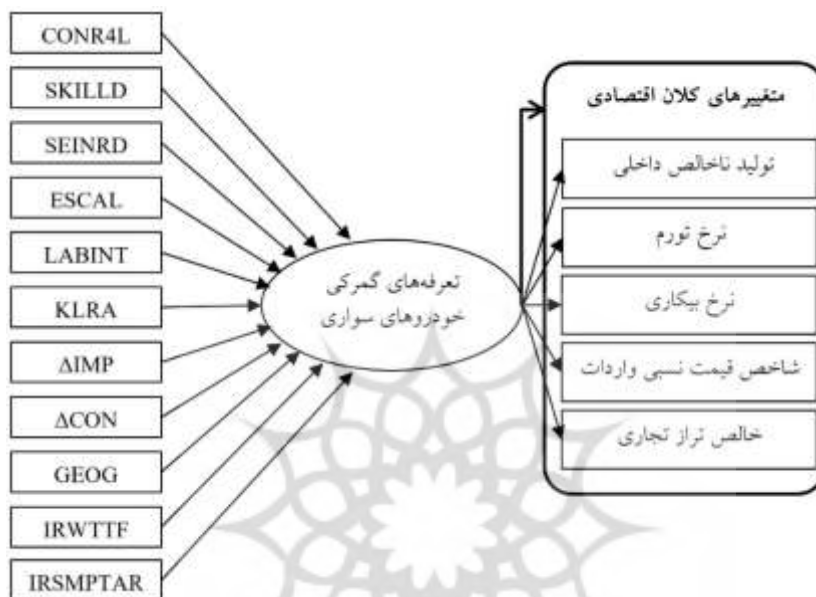
فرضیه فرعی ۲ (H_{12}): تعرفه‌های گمرکی خودروی سواری تأثیر معناداری بر نرخ تورم دارند.

فرضیه فرعی ۳ (H_{13}): تعرفه‌های گمرکی خودروی سواری تأثیر معناداری بر نرخ بیکاری دارند.

فرضیه فرعی ۴ (H_{14}): تعرفه‌های گمرکی خودروی سواری تأثیر معناداری بر شاخص قیمت نسبی واردات دارند.

فرضیه فرعی ۵ (H_{15}): تعرفه‌های گمرکی خودروی سواری تأثیر معناداری بر خالص تراز تجاری دارند.

با توجه به فرضیه‌های اصلی و فرعی ارائه‌شده، مدل عملیاتی تحقیق مطابق شکل ۱ تشکیل شد.



شکل ۱: مدل عملیاتی تحقیق (ری، ۱۹۸۱؛ پاسبان و نجارزاده، ۱۳۷۸؛ نونزاد و همکاران، ۱۳۹۳)
 از آنجاکه هدف این تحقیق، به‌کارگیری نتایج آن در حل مسائل صنعت خودروی کشور است، در زمره تحقیقات کاربردی قرار می‌گیرد. این پژوهش از بعد نحوه گردآوری داده‌ها از گونه تحقیقات توصیفی مدل‌سازی (معادلات ساختاری) و از نوع علی و پیمایشی است. ابتدا جهت تعیین عوامل تعیین‌کننده تعرفه گمرکی خودروهای سواری در ایران، در چارچوب فن دلفی با ۲۵ نفر خبره در حوزه موردبررسی از وزارت صنعت، معدن و تجارت، اداره مقررات صادرات و واردات و سازمان توسعه تجارت مصاحبه شد. نمونه‌گیری در این بخش بر اساس اشباع نظری انجام گرفت. به‌گونه‌ای که هر فرد انتخاب‌شده، فرد دیگری را جهت پاسخ به سؤالات معرفی کرد و این روند تا جایی که دیگر فرد جدیدی معرفی نشد، ادامه داشت.

پرسشنامه اول در قالب ۱۱ پرسش پنج‌گزینه‌ای، به ۱۱ شاخص تعیین‌کننده تعرفه‌های گمرکی پرداخته است. سپس میانگین هندسی و ضریب تغییرات پاسخ‌ها محاسبه و مقایسه

شد. شاخص‌هایی که ضریب تغییراتی برابر یا کمتر از میانگین هندسی داشتند یعنی نسبت تمرکز (CONR4L)، درصد تغییر در واردات (ΔIMP) و میانگین ساده سالانه تعرفه‌ها (IRSMPAR)، به‌عنوان عوامل تعیین‌کننده تعرفه گمرکی خودروهای سواری شناسایی شدند. در ادامه برای ارزیابی اثر این سه متغیر شناسایی شده بر متغیرهای کلان اقتصادی در مدل پژوهش، از دو رویکرد استفاده شد.

در رویکرد اول نظرات کارشناسان صنعت بررسی شد. از این رو، پرسشنامه دوم شامل ۱۵ سؤال پنج گزینه‌ای به‌منظور بررسی رابطه هر یک از سه متغیر تعیین‌کننده تعرفه‌های گمرکی با پنج متغیر کلان اقتصادی، میان ۱۰۸ نفر از ۱۵۰ مدیر و کارشناس ارشد شش شرکت خودروسازی استان تهران که در واحدهای برنامه‌ریزی استراتژیک و بازرگانی داخلی و خارجی شرکت‌ها مشغول به کار و قادر به پاسخگویی به سؤالات پرسشنامه بودند، توزیع شد.

جدول ۲: جامعه آماری و حجم نمونه پرسشنامه دوم

شرکت	جامعه آماری	حجم جامعه	حجم نمونه
ایران خودرو	۱۵ مدیر و ۱۰ کارشناس ارشد در واحد برنامه‌ریزی استراتژیک، ۲۰ مدیر و سرپرست در واحدهای خرید و فروش، ۱۰ مدیر و سرپرست در واحد اقتصادی و واحد صادرات.	۵۵ نفر	۴۰ نفر
سایپا	۲ مدیر و ۱۹ مسئول در واحد برنامه‌ریزی استراتژیک، ۱ معاون، ۳ مدیر، ۱۶ رئیس و ۱۰۰ کارشناس در واحد خرید، ۴ مدیر و ۱ معاون در واحد صادرات.	۴۶ نفر	۳۳ نفر
پارس خودرو	۱ مدیر و ۱۰ سرپرست و مسئول در واحد خرید.	۱۱ نفر	۸ نفر
کرمان خودرو	۱۶ مدیر، مسئول و سرپرست در واحدهای بازرگانی و برنامه‌ریزی.	۱۶ نفر	۱۱ نفر
مدیران خودرو	۱۴ مدیر و سرپرست در واحدهای بازرگانی و برنامه‌ریزی.	۱۴ نفر	۱۰ نفر
بهمن خودرو	۸ مدیر و سرپرست در واحدهای بازرگانی و برنامه‌ریزی.	۸ نفر	۶ نفر

حجم نمونه (۱۰۸ نفر) بر اساس فرمول کوکران محاسبه شد و به دلیل نابرابری جامعه آماری پژوهش در این شرکت‌ها، پرسشنامه‌ها بر اساس روش طبقه‌بندی شده تصادفی

فصلنامه کنکاش مدیریت و حسابداری، جلد ۱، شماره ۳، زمستان ۱۴۰۰ —————
 نامتناسب با توجه به اندازه جامعه در آن شرکت و حجم کل نمونه به شرح جدول ۲ توزیع شدند.

با استفاده از آزمون کولموگروف - اسمیرنوف، داده‌های حاصل از این پرسشنامه غیر نرمال تشخیص داده شد. بنابراین از آزمون نیکویی برازش (کای دو تک متغیره) با نرم‌افزار SPSS جهت تحلیل داده‌ها استفاده شد.

در رویکرد دوم مدل پژوهش با داده‌های ثبتي متغیرهای پژوهش طی ۲۴ سال (۱۳۹۶-۱۳۷۳) مورد بررسی قرار گرفت. این داده‌ها از سازمان‌های گمرک، بانک مرکزی، مرکز آمار ایران و وزارت صنعت، معدن و تجارت جمع‌آوری شدند. نتایج آزمون کولموگروف - اسمیرنوف، نشان از نرمال بودن داده‌های ثبتي داشت، بنابراین برای تحلیل این داده‌ها از روش معادلات ساختاری و تکنیک تحلیل مسیر با نرم‌افزار Smart PLS استفاده شد. روایی منطقی (ظاهری و محتوایی) پرسشنامه‌ها توسط خبرگان و استادان دانشگاه تأیید شد. برای بررسی پایایی پرسشنامه (جدول ۳) و داده‌های ثبتي (جدول ۴) ضریب آلفای کرونباخ محاسبه شد که پایایی قابل قبول تا خوبی را نشان می‌دهد.

جدول ۳: ضریب آلفای کرونباخ برای داده‌های پرسشنامه

شاخص	ضریب آلفای کرونباخ
عوامل تعیین‌کننده تعرفه‌های گمرکی وارداتی	۰/۸۱۳
متغیرهای کلان اقتصادی	۰/۷۵۳

جدول ۴: ضریب آلفای کرونباخ برای داده‌های ثبتي

شاخص	ضریب آلفای کرونباخ
خالص تراز تجاری	۰/۹۹۰
تولید ناخالص داخلی	۰/۹۸۲
شاخص قیمت نسبی واردات	۰/۹۸۲
نرخ تورم	۰/۹۸۷
نرخ بیکاری	۰/۹۸۶
تعرفه‌های گمرکی	۰/۹۹۱

۵- تحلیل داده‌ها و آزمون فرضیه‌ها

توصیف آماری داده‌های جمعیت شناختی. مشخصات جمعیت شناختی نمونه آماری پرسشنامه اول که میان ۲۵ نفر خبره صنعت توزیع شده بود، در جدول ۵ و نمونه آماری پرسشنامه دوم که میان ۱۰۸ مدیر و کارشناس شش شرکت خودروساز توزیع شده بود در جدول ۶ قابل مشاهده است.

جدول ۵: توصیف آماری داده‌های جمعیت شناختی (نمونه اول)

مجموع	زمینه کاری (سازمان)			جنسیت	سطح تحصیلات
	اداره مقررات و صادرات و واردات	سازمان توسعه تجارت	وزارت صنعت، معدن و تجارت		
۴	۱	۰	۳	مرد	کارشناسی ارشد
۴	۱	۱	۲	زن	
۱۶	۴	۶	۶	مرد	دکتر
۱	۰	۰	۱	زن	
۲۰	۵	۶	۹	مرد	مجموع
۵	۱	۱	۳	زن	

جدول ۶: توصیف آماری داده‌های جمعیت شناختی (نمونه دوم)

مجموع	زمینه کاری				جنسیت	سطح تحصیلات
	تحلیل بازار	برنامه‌ریزی	استراتژی	بازرگانی		
۳۱	۰	۰	۸	۲۳	مرد	کارشناسی
۰	۰	۰	۰	۰	زن	
۵۵	۰	۸	۳۱	۱۶	مرد	کارشناسی ارشد
۱۵	۷	۰	۸	۰	زن	
۰	۰	۰	۰	۰	مرد	دکتر
۷	۰	۰	۷	۰	زن	
۸۶	۰	۸	۳۹	۳۹	مرد	مجموع
۲۲	۷	۰	۱۵	۰	زن	

فصلنامه کنکاش مدیریت و حسابداری، جلد ۱، شماره ۳، زمستان ۱۴۰۰

توصیف آماری متغیرهای اصلی. توصیف آماری متغیرهای اصلی تحقیق با نمایش میانگین، انحراف معیار، ضریب چولگی و ضریب کشیدگی برای داده‌های پرسشنامه (رویکرد اول) مطابق جدول ۷ و برای داده‌های ثبتي (رویکرد دوم) مطابق جدول ۸ هست. همچنین داده‌های ثبتي جمع‌آوری شده از بانک مرکزی، مرکز آمار، گمرک و وزارت صنعت، معدن و تجارت به شرح جدول ۹ است.

جدول ۷: توصیف آماری متغیرهای اصلی تحقیق برای داده‌های پرسشنامه

متغیرهای اصلی تحقیق	میانگین	انحراف معیار	ضریب چولگی	ضریب کشیدگی
تولید ناخالص داخلی	۳/۴۱۷	۰/۴۹۵	۰/۳۴۳	-۰/۹۱۸
نرخ تورم	۲,۶۳۹	۰/۶۰۳	۰/۳۵۸	-۰/۶۴۸
نرخ بیکاری	۳,۲۰۴	۰/۶۸۰	-۰/۲۷۷	-۰/۸۲۶
شاخص قیمت نسبی واردات	۳,۳۶۱	۰/۶۰۳	-۰/۳۵۸	-۰/۶۴۸
خالص تراز تجاری	۳,۳۵۱	۰/۸۲۴	۰/۰۷۹	-۰/۵۱۴

جدول ۸: توصیف آماری متغیرهای اصلی تحقیق برای داده‌های ثبتي

متغیرهای اصلی تحقیق	میانگین	انحراف معیار	ضریب چولگی	ضریب کشیدگی	کمترین	بیشترین
تولید ناخالص داخلی (میلیارد ریال)	۴,۵۴۳,۲۳۷	۵,۲۱۶,۳۴۲	-۱/۰۷	-۰/۳۳	۱۳۱,۷۷۱	۱۶,۹۶۲,۸۴۱
نرخ تورم (درصد)	۱۹	۹/۷	۱/۵۲	۱/۹۲	۹	۴۹/۴
نرخ بیکاری (درصد)	۱۱/۷۳	۱/۳۹	۰/۱۰	-۰/۸۳	۹/۱	۱۴/۳
شاخص قیمت نسبی واردات	۲۱۳/۸۹	۱۳۵/۰۹	۱/۲۰	۰/۲۲	۴۲/۲	۵۱۳/۸
خالص تراز تجاری (میلیون دلار)	۱۷,۸۴۳	۱۵,۵۵۳	۱/۳۴	۲/۰۱	-۱,۹۱۰	۶۷,۷۷۹
نسبت تمرکز (درصد)	۹۸/۴۸	۱/۵۷	-۱/۰۴	-۰/۳۹	۹۴/۹۳	۹۹/۹۹
درصد تغییر در واردات (درصد)	۴۵/۱۰	۷۷/۲۲	۱/۰۱	۰/۸۴	-۶۵/۶۹	۲۶۳/۰۸
میانگین ساده تعرفه‌ها	۱۰۱/۸۸	۲۸/۵۹	۰/۶۷	۱/۱۰	۵۴	۱۷۸

کارکردهای تعرفه‌های گمرکی بر متغیرهای کلان اقتصادی...

						(درصد)
--	--	--	--	--	--	--------

جدول ۹: داده‌های ثبتی جمع‌آوری شده از بانک مرکزی، مرکز آمار، گمرک و وزارت صنعت، معدن و

تجارت

سال	تولید ناخالص داخلی (میلیارد ریال)	نرخ تورم (درصد)	نرخ بیکاری (درصد)	شاخص قیمت نسبی واردات	خالص تراز تجاری (میلیون دلار)	نسبت تمرکز	درصد تغییر در واردات	میانگین ساده تعرفه‌ها
۱۳۷۳	۱۳۱,۷۷۱	۳۵٪/۲	۱۰٪/۳	۴۲/۲	۶,۸۱۷	۹۹٪/۹۹	۲۱٪/۱۸	۱۱۵٪
۱۳۷۴	۱۸۸,۱۸۴	۴۹٪/۴	۹٪/۶	۷۲/۵	۵,۵۸۶	۹۹٪/۹۹	۱۷٪/۸۸	۱۱۵٪
۱۳۷۵	۲۴۸,۹۷۲	۲۳٪/۲	۹٪/۱	۹۳/۶	۷,۴۰۲	۹۹٪/۹۷	۲۶٪/۱	۱۱۵٪
۱۳۷۶	۲۹۱,۷۶۹	۱۷٪/۳	۱۳٪/۱	۱۰۰/۰	۳,۹۸۱	۹۹٪/۹۷	۳۸٪/۱۷	۱۱۵٪
۱۳۷۷	۳۳۸,۵۲۲	۱۸٪/۱	۱۲٪/۵	۱۱۰/۰	-۱,۹۱۰	۹۹٪/۹۵	-۴۶٪/۴۳	۱۱۵٪
۱۳۷۸	۴۳۴,۳۸۵	۲۰٪/۱	۱۳٪/۵	۱۳۴/۲	۷,۴۴۱	۹۹٪/۴۲	۸۷٪/۶۲	۱۱۵٪
۱۳۷۹	۵۷۶,۴۹۳	۱۲٪/۶	۱۴٪/۳	۱۵۲/۱	۱۲,۶۱۵	۹۹٪/۶۱	-۶۵٪/۶۹	۱۲۰٪
۱۳۸۰	۶۶۴,۶۲۰	۱۱٪/۴	۱۴٪/۲	۱۵۳/۳	۵,۰۱۹	۹۹٪/۲۹	۷۲٪/۹۵	۱۲۰٪
۱۳۸۱	۹۱۳,۸۳۵	۱۵٪/۸	۱۲٪/۸	۱۵۹/۷	۵,۵۳۳	۹۹٪/۴۱	۱۱۱٪/۶۵	۱۰۰٪
۱۳۸۲	۱,۱۲۴,۰۷۳	۱۵٪/۶	۱۱٪/۸	۱۶۷/۳	۳,۸۵۰	۹۹٪/۳۱	-۲۸٪/۷۰	۱۷۸٪
۱۳۸۳	۱,۴۵۵,۶۹۰	۱۵٪/۲	۱۰٪/۳	۱۹۱/۵	۵,۰۷۳	۹۸٪/۸۲	-۳۰٪/۰۷	۱۶۵٪
۱۳۸۴	۱,۸۵۴,۷۱۱	۱۰٪/۴	۱۱٪/۵	۲۰۴/۲	۲۱,۱۴۳	۹۸٪/۵۱	۱۴۷٪/۲۳	۱۰۰٪
۱۳۸۵	۲,۲۶۰,۵۲۹	۱۱٪/۹	۱۱٪/۳	۲۲۴/۸	۲۶,۲۰۴	۹۸٪/۸۷	۱۹۴٪/۹۴	۹۰٪
۱۳۸۶	۲,۸۶۱,۹۷۴	۱۸٪/۴	۱۰٪/۵	۲۵۳/۸	۳۹,۴۲۷	۹۹٪/۱۶	۲۶۳٪/۰۸	۹۰٪
۱۳۸۷	۳,۳۷۸,۷۲۴	۲۵٪/۴	۱۰٪/۴	۲۱۳/۱	۳۱,۱۱۴	۹۹٪/۱۹	۱۰٪/۶۹	۹۰٪
۱۳۸۸	۳,۵۶۲,۲۸۹	۱۰٪/۸	۱۱٪/۹	۱۵۱/۷	۱۹,۰۸۰	۹۸٪/۹۷	۹۹٪/۶۹	۹۰٪
۱۳۸۹	۴,۳۰۴,۲۶۴	۱۲٪/۴	۱۳٪/۵	۱۳۸/۶	۳۷,۳۳۰	۹۸٪/۸۲	۲٪/۰۲	۹۰٪
۱۳۹۰	۶,۸۶۹,۷۳۴	۲۱٪/۵	۱۲٪/۳	۱۴۶/۲	۶۷,۷۷۹	۹۵٪/۹۹	-۱٪/۲۸	۹۰٪
۱۳۹۱	۹,۱۱۴,۹۴۲	۳۰٪/۵	۱۲٪/۲	۱۶۵/۷	۲۸,۵۶۳	۹۸٪/۷۷	۶۵٪/۲۶	۹۰٪
۱۳۹۲	۱۲,۲۱۹,۷۳۷	۳۴٪/۷	۱۰٪/۴	۳۰۲/۵	۲۹,۳۲۶	۹۶٪/۷۹	۴۷٪/۶۳	۵۴٪
۱۳۹۳	۱۲,۸۷۲,۹۱۷	۱۵٪/۶	۱۰٪/۶	۴۵۶/۶	۱۸,۰۶۰	۹۴٪/۹۳	۳۲٪/۷۰	۵۴٪
۱۳۹۴	۱۲,۳۱۴,۲۲۰	۱۱٪/۹	۱۱٪	۵۱۳/۸	۵,۳۵۴	۹۵٪/۴۵	-۴۲٪/۰۱	۵۴٪
۱۳۹۵	۱۴,۱۰۲,۵۱۱	۹٪/۰	۱۲٪/۴	۴۹۹/۳	۲۰,۸۴۳	۹۶٪/۱۹	۸۰٪/۶۶	۹۰٪

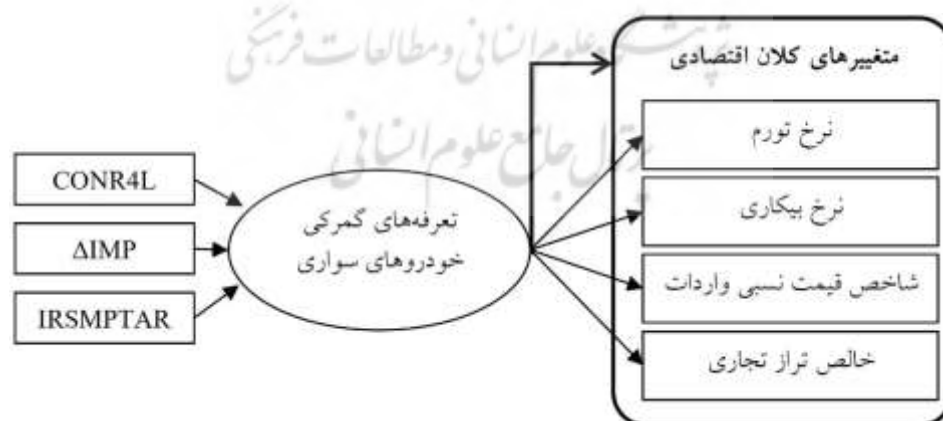
۱۳۹۶	۱۶,۹۶۲,۸۴۱	۹٪/۶	۱۱٪/۹	۴۸۶/۷	۲۲,۵۹۶	۹۶٪/۱۰	-۲۲٪/۹۷	۹۰٪
------	------------	------	-------	-------	--------	--------	---------	-----

آزمون فرضیه‌ها. ابتدا با رویکرد اول به آزمون فرضیه‌های تحقیق با بررسی داده‌های پرسشنامه دوم که در سطح مدیران و کارشناسان شرکت‌های خودروسازی توزیع شده بود، پرداخته شد. با توجه به نرمال نبودن توزیع داده‌ها و نیز ماهیت سؤالات پرسشنامه از آزمون نیکویی برازش (کای دو) برای آزمون فرضیات استفاده شده است. نتایج این آزمون در جدول ۱۰ گزارش شده است.

جدول ۱۰: نتایج آزمون فرضیه‌های فرعی بر مبنای داده‌های پرسشنامه

فرضیه	متغیر وابسته	کای دو	درجه آزادی	سطح معناداری	نتیجه آزمون
فرضیه فرعی ۱	تولید ناخالص داخلی	۳/۰۰۰	۱	۰/۰۸۳	عدم تأیید
فرضیه فرعی ۲	نرخ تورم	۳۶/۱۶۷	۲	۰/۰۰۰	تأیید
فرضیه فرعی ۳	نرخ بیکاری	۲۰/۲۲۲	۲	۰/۰۰۰	تأیید
فرضیه فرعی ۴	شاخص قیمت نسبی واردات	۳۶/۱۶۷	۲	۰/۰۰۰	تأیید
فرضیه فرعی ۵	خالص تراز تجاری	۳۵/۷۰۴	۳	۰/۰۰۰	تأیید

مطابق نتایج جدول ۱۰، تعرفه‌های گمرکی خودروهای سواری بر چهار متغیر کلان اقتصادی یعنی نرخ تورم، نرخ بیکاری، شاخص قیمت واردات و خالص تراز تجاری تأثیر معنادار دارد. مدل نهایی پژوهش مطابق رویکرد اول در شکل ۲ قابل مشاهده است.



شکل ۲: مدل نهایی تحقیق با رویکرد تحلیل داده‌های پرسشنامه

در رویکرد دوم با بررسی داده‌های ثبتي به آزمون فرضیه‌های تحقیق پرداخته شد. در این بخش به دلیل کم بودن حجم نمونه به منظور آزمون فرضیه‌های تحقیق با روش معادلات ساختاری تکنیک تحلیل مسیر از نرم‌افزار Smart PLS استفاده شد. طبق ساختار مدل‌سازی مسیری PLS (حداقل مربعات جزئی)، لازم است هر قسمت از مدل بهینه شود به همین دلیل در مدل‌سازی مسیری PLS از سه شاخص اشتراک، افزونگی و نیکویی برازش (GOF) استفاده می‌شود. نتایج حاصل برای این شاخص‌ها در جدول ۱۱ گزارش شده است. بر اساس مقادیر حاصل می‌توان نتیجه گرفت که مدل به صورت مناسبی برآورد شده است. همچنین نتایج برآورد مربوط به آزمون فرضیه‌های تحقیق در جدول ۱۲ گزارش شده است.

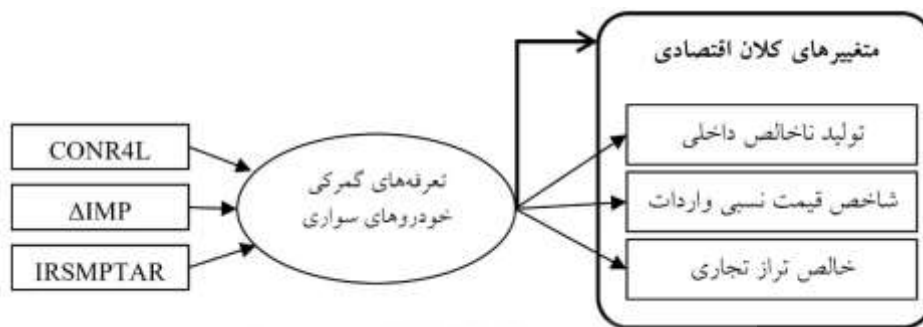
جدول ۱۱: مقادیر شاخص‌های برازش مدل

ضریب تعیین	GOF	اعتبار اشتراک	شاخص افزونگی	شاخص اشتراک	شاخص
۰/۸۸۱۱۰۹	۰/۸۸۳۰۶۷	۰/۹۴۳۳۲۶	۰/۹۱۸۸۹۸	۰/۹۱۸۸۹۸	خالص تراز تجاری
		۰/۸۹۱۸۷۷	۰/۸۴۷۰۶۹	۰/۸۴۷۰۶۹	تولید ناخالص داخلی
		۰/۹۱۹۱۹۳	۰/۸۷۸۰۶۸	۰/۸۷۸۰۶۸	شاخص قیمت نسبی واردات
		۰/۹۴۹۳۱۰	۰/۹۰۶۲۲۹	۰/۹۰۶۲۲۹	نرخ تورم
		۰/۹۴۸۵۷۹	۰/۹۰۵۳۵۶	۰/۹۰۵۳۵۶	نرخ بیکاری
		۰/۸۹۴۸۴۸	۰/۸۴۵۶۴۸	۰/۸۴۵۶۴۸	تعرفه‌های گمرکی

جدول ۱۲: نتایج آزمون فرضیه‌های فرعی با بررسی داده‌های ثبتي

نتیجه آزمون	مقدار t بحرانی	مقدار t محاسبه شده	ضریب مسیر (متغیر)	متغیر وابسته	فرضیه
تائید	۱/۹۶	۳۲/۷۵۰	-۰/۸۸۶	تولید ناخالص داخلی	فرضیه فرعی ۱
عدم تائید	۱/۹۶	۰/۳۷۷	-۰/۰۴۱	نرخ تورم	فرضیه فرعی ۲
عدم تائید	۱/۹۶	۱/۸۲۰	۰/۱۵۴	نرخ بیکاری	فرضیه فرعی ۳
تائید	۱/۹۶	۱۳/۰۲۰	-۰/۷۳۹	شاخص قیمت نسبی واردات	فرضیه فرعی ۴
تائید	۱/۹۶	۱۶/۹۹۷	-۰/۶۷۲	خالص تراز تجاری	فرضیه فرعی ۵

مطابق نتایج جدول ۱۲، تعرفه‌های گمرکی خودروهای سواری بر سه متغیر کلان اقتصادی یعنی تولید ناخالص داخلی، شاخص قیمت واردات و خالص تراز تجاری تأثیر منفی معناداری دارد. مدل نهایی پژوهش مطابق رویکرد دوم در شکل ۳ قابل مشاهده است.



شکل ۳: مدل نهایی تحقیق با رویکرد تحلیل داده‌های ثبتي

با توجه به نتایج رویکرد اول (تائید اثر معنادار تعرفه‌های گمرکی بر ۴ متغیر کلان اقتصادی) و همچنین رویکرد دوم (اثر معنادار تعرفه‌های گمرکی بر ۳ متغیر کلان اقتصادی)، فرض اصلی پژوهش نیز تائید و پذیرفته می‌شود. به عبارتی دیگر تعرفه‌های گمرکی خودروهای سواری تأثیر معناداری بر متغیرهای کلان اقتصادی دارند.

تحلیل یافته‌ها. نتایج حاصل از آزمون فرضیه‌ها برای داده‌های پرسشنامه تأثیر معنادار تعرفه گمرکی خودروهای سواری بر چهار متغیر کلان اقتصادی، یعنی نرخ تورم، نرخ بیکاری، شاخص قیمت واردات و خالص تراز تجاری را تائید می‌کنند. از این رو، این نتایج فرضیه‌های فرعی ۲، ۳، ۴ و ۵ پژوهش را تائید می‌کنند. همچنین نتایج آزمون فرضیه‌ها برای داده‌های ثبتي تأثیر معنادار تعرفه گمرکی خودروهای سواری بر سه متغیر کلان اقتصادی، یعنی تولید ناخالص داخلی، شاخص قیمت واردات و خالص تراز تجاری را تائید می‌کنند. از این رو، این نتایج فرضیه‌های ۱، ۴ و ۵ پژوهش را تائید می‌کنند. تمامی فرضیه‌های پژوهش در سطح اطمینان ۹۵ درصد مورد بررسی قرار گرفتند. خلاصه نتایج تحلیل فرضیه‌ها با استفاده از دو رویکرد متفاوت در جدول ۱۳ ارائه شده است.

دلیل تفاوت در نتایج تحلیل این دو رویکرد این است که این دو منبع از دو زاویه و دیدگاه متفاوت به این موضوع و این اثرات نگاه کرده‌اند و از این رو نتایج متفاوت بودند. این تفاوت نشان‌دهنده این است که داده‌های حاصل از دیدگاه‌ها و نظرسنجی کارشناسان

حوزه صنعت خودرو از دید تجربی و شواهد مشهود در اقتصاد کشور به این موضوع نگاه کرده و به پرسش‌ها پاسخ دادند و اثرات را مشخص کردند. درحالی‌که داده‌های ثبتي، از دیدگاهی دیگر و از اعداد و ارقام واقعی که حاصل از سیاست‌ها و عملکرد برنامه‌ای و اقدامات واقعی دولت نسبت به اقتصاد کشور است، این اثرات را مشخص کردند.

جدول ۱۳: مقایسه نتایج آزمون فرضیه‌های فرعی با دو رویکرد تحقیق

فرضیه	متغیر وابسته	بر اساس داده‌های پرسشنامه	بر اساس داده‌های ثبتي	تحقیقات همسو با تائید فرضیه
فرضیه فرعی ۱	تولید ناخالص داخلی	عدم تائید	تائید	پاسبان و نجارزاده (۱۳۷۸)، آشور (۱۹۸۷)
فرضیه فرعی ۲	نرخ تورم	تائید	عدم تائید	پاسبان و نجارزاده (۱۳۷۸)
فرضیه فرعی ۳	نرخ بیکاری	تائید	عدم تائید	پاسبان و نجارزاده (۱۳۷۸)، برقی و همکاران (۱۳۸۶)، آشور (۱۹۸۷)
فرضیه فرعی ۴	شاخص قیمت نسبی واردات	تائید	تائید	شرمن (۲۰۰۲)
فرضیه فرعی ۵	خالص تراز تجاری	تائید	تائید	پاسبان و نجارزاده (۱۳۷۸)، تربیل و تورنتون (۲۰۰۰)

یافته‌های تحقیق بر اساس تحلیل پرسشنامه، اثر منفی تعرفه گمرکی خودرو سواری بر نرخ تورم را تائید می‌کند که همسو با یافته‌های پاسبان و نجارزاده (۱۳۷۸) است. همچنین اثر مثبت تعرفه گمرکی خودرو سواری را بر نرخ بیکاری تائید می‌کند که مطابق با یافته‌های پاسبان و نجارزاده (۱۳۷۸)، برقی و همکاران (۱۳۸۶) و آشور (۱۹۸۷) است.

یافته‌های تحقیق بر اساس تحلیل داده‌های ثبتي، اثر منفی تعرفه گمرکی خودرو سواری بر تولید ناخالص داخلی را تائید می‌کند، که همسو با یافته‌های پاسبان و نجارزاده (۱۳۷۸) و آشور (۱۹۸۷) است. همچنین اثر منفی تعرفه گمرکی خودرو سواری بر شاخص قیمت نسبی واردات را تائید می‌کند که مطابق با یافته‌های شرمن (۲۰۰۲) است.

اثر منفی تعرفه گمرکی خودرو سواری بر خالص تراز تجاری، هم بر اساس تحلیل داده‌های پرسشنامه و هم بر اساس تحلیل داده‌های ثبتی، مورد تأیید قرار گرفت که همسو با یافته‌های پاسبان و نجارزاده (۱۳۷۸) و تریبیل و تورنتون (۲۰۰۰) است. همچنین این نتیجه با یافته‌های نونزاد و همکاران (۱۳۹۳) ناسازگار است.

با توجه به مطالب بیان‌شده، یافته‌های تحقیق، اثرگذاری تعرفه گمرکی خودرو سواری را بر متغیرهای کلان اقتصادی بر اساس تحلیل پرسشنامه و داده‌های ثبتی تأیید می‌کند، که مطابق با یافته‌های پژوهش پاسبان و نجارزاده (۱۳۷۸) است.

۶- نتیجه‌گیری و پیشنهاد

برای حمایت بیشتر از تولیدکنندگان داخلی خودرو سواری می‌توان میزان تعرفه‌ها را افزایش داد که در اثر آن میزان واردات کاهش خواهد یافت. در این صورت با توجه به اثر معنادار تعرفه‌های گمرکی خودروهای سواری بر تولید ناخالص داخلی (بر اساس تحلیل داده‌های ثبتی)، این شاخص افزایش یافته که سبب رشد و بهبود وضعیت اقتصادی کشور خواهد شد. با عنایت به اثر معنادار تعرفه‌های گمرکی خودروهای سواری بر شاخص قیمت واردات (بر اساس نتایج هر دو رویکرد)، چنین حمایتی تقاضا برای خودروهای داخلی را افزایش داده یا به عبارت دیگر خودروهای داخلی جایگزین خودروهای وارداتی می‌شوند و واردات خودرو سواری کاهش می‌یابد. به علاوه از آنجایی که تعرفه‌های گمرکی خودروهای سواری بر تراز تجاری تأثیر معناداری دارد (بر اساس نتایج هر دو رویکرد)، حمایت تعرفه‌ای با کاهش واردات سبب تأثیر مثبت بر تراز تجاری شده که منجر به بهبود کسری تجاری و افزایش ارزش پول ملی در برابر سایر ارزها می‌شود.

اثر معنادار تعرفه‌های گمرکی خودروهای سواری بر نرخ تورم و بیکاری (بر اساس نظر کارشناسان صنعت) احتمالاً با این توجیه به دست آمده که با افزایش نرخ تورم، میزان حمایت (تعرفه) کاهش و واردات افزایش یافته و در نتیجه نرخ بیکاری تا حدی بالا می‌رود. از سوی دیگر اعمال تعرفه و حمایت از این صنعت موجب عدم تخصیص بهینه منابع به بخش‌های صادراتی می‌شود که نهایتاً منجر به افزایش نرخ بیکاری خواهد شد؛ اما نکته قابل تأمل این است که در شرایط افزایش نرخ بیکاری، همین صنایع درخواست حمایت‌های بیشتری را جهت ایجاد اشتغال از دولت دارند.

برخلاف تصور رایج که کاهش تعرفه‌های گمرکی رقابت بین صنایع داخلی و واردکنندگان بالابرده و موجب افزایش کیفیت تولید می‌شود، رقابت امری درون‌زا بوده و به کیفیت برنامه‌ریزی و نیروی انسانی بستگی دارد. از این رو، با بالا بردن کیفیت برنامه‌ریزی و نیروی انسانی می‌توان به بهبود کیفیت تولید و مزیت رقابتی دست‌یافت.

با توجه به تأثیر معنادار تعرفه‌های گمرکی بر متغیرهای کلان اقتصادی، اتخاذ سیاست مناسب در خصوص میزان تعرفه‌هایی که متناسب با هدف‌های دولت باشند، بسیار حائز اهمیت است. به‌عنوان نمونه، با عنایت به اثر منفی تعرفه‌ها بر شاخص قیمت واردات و نرخ تورم، در صورتی که کاهش نرخ تورم از هدف‌های دولت باشد، سیاست حمایتی و افزایش میزان تعرفه‌ها باید اتخاذ شود.

اعمال تعرفه خودروهای سواری، باید با مدنظر قرار دادن متغیرهای تعیین‌کننده تعرفه و نیز متناسب با ساختار تولید و بازار خودروهای سواری و میزان واردات آن و متناسب با ارتقای مؤثر و کارای سیاست‌گذاری در جهت حمایت منطقی از تولید و تولیدکنندگان داخلی خودرو و نیز تعدیل فشارهای وارده از طرف گروه‌های ذینفع باشد تا مفید و مؤثر واقع شود.

۷- منابع

برقی اسکویی، محمدمهدی؛ صادقی، حسین و بهبودی، داود (۱۳۸۶). تأثیر کاهش نرخ تعرفه کالاهای وارداتی بر سطح اشتغال و توزیع درآمد بین خانوارهای شهری و روستایی. پژوهشنامه اقتصادی، شماره ۳۵، ص ۸۹-۱۱۱.

بنایی، رضا (۱۳۸۴). آشنایی با مقررات گمرکی و ترخیص کالا، تهران. موسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی.

بهکیش، محمدمهدی (۱۳۸۱). اقتصاد ایران در بستر جهانی شدن تهران: نشر نی.

پاسبان، فاطمه و نجارزاده، رضا (۱۳۷۸). بررسی تأثیر تعرفه بر متغیرهای کلان اقتصادی.

مدرس علوم انسانی، شماره ۱۰، ص ۱-۲۲.

پورمقیم، سیدجواد (۱۳۹۳). تجارت بین‌الملل نظریه‌ها و سیاست‌های بازرگانی. تهران: نشر نی.

حمیدی‌زاده، محمدرضا (۱۳۹۷). اندیشه‌ها و نظریه‌های اقتصادی. تهران: انتشارات ترمه.

رازینی، ابراهیم علی (۱۳۸۱). سیاست‌های حمایتی و پیامدهای آن در ایران. تهران، موسسه

مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی.

- فصلنامه کنکاش مدیریت و حسابداری، جلد ۱، شماره ۳، زمستان ۱۴۰۰
- رضایی، معصومه؛ خوش اخلاق، رحمان و واعظ، محمد (۱۳۹۱). اندازه‌گیری تاثیر کاهش نرخ‌های تعرفه بخش خودرو بر روی واردات و تولید ناخالص ملی برای ایران، تحلیل در چارچوب تعادل عمومی. اقتصاد توسعه و برنامه‌ریزی، شماره ۲، ص ۷۹-۱۰۰.
- سالواتوره، دومینیک (۲۰۰۷). تجارت بین‌الملل. ارباب، حمیدرضا. تهران: نشر نی، ۱۳۸۸.
- محترم، رحیم؛ رضایی، پیمان و قلی‌زاده، زهرا (۱۳۹۶). امور گمرکی و فرایند ترخیص کالا. تهران: انتشارات آترا.
- نوژاد، مسعود؛ اژدری، سرور، حسین زاده و یوسف آباد، مجتبی (۱۳۹۳). تاثیر متغیرهای کلان اقتصادی بر تعرفه در ایران، اقتصاد مالی، شماره ۲۸، ص ۱۳۷-۱۵۳.
- Aschauer, D. A. (1987). Some macroeconomic effects of tariff policy. *Economic Perspectives*, 11(۶), 10-18.
- Ray, E. J. (1981). The determinants of tariff and nontariff trade restrictions in the United States. *Journal of Political Economy*, 89(1), 105-121.
- Sherman, R. (2002). Import prices and the political economy of tariffs: evidence from Germany, Japan, and the United States, 1954-1994. *Economics Letters*, 76(1), 11-17.
- Terribile, F. & Torenton, John. (2000). The endogeneity of tariffs in Italy. *applied journal of economics letters*, 7, 517-520.

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی