



cfoleadership

۰۸ سپتامبر ۲۰۲۵

جنگ تعرفه‌ها در تجارت بین‌المللی

فرهاد ثابتان

۱. مقدمه

بانک جهانی در جدیدترین گزارش نیم‌سالانه‌ی خود، با عنوان «چشم‌اندازهای اقتصادی جهان»، در ژوئن ۲۰۲۵، [۱] پیش‌بینی رشد اقتصادی جهانی را کاهش داده و این کاهش را ناشی از «افزایش چشمگیر موانع تجاری و پیامدهای فراگیر محیط نامطمئن سیاست‌گذاری جهانی» دانسته است. به‌طور مشخص، بانک جهانی تخمین می‌زند که رشد اقتصادی در سال ۲۰۲۵ به «۲/۳ درصد کاهش خواهد یافت، که نسبت به سال گذشته در اغلب اقتصادها روندی کاهشی

دارد؛ رقمی که «کندترین نرخ رشد جهانی از سال ۲۰۰۸» توصیف شده است. به همین ترتیب، **صندوق بین‌المللی پول** هشدار داده است که اگر «موج اعلام تعرفه‌ها از سوی ایالات متحده - که از کشورهایی همچون کانادا، چین، مکزیک و بخش‌های خطیر اقتصادی آغاز شد و در دوم آوریل با اعمال تعرفه‌های تقریباً فراگیر به اوج رسید - ادامه یابد، رشد اقتصادی جهانی به شدت کاهش خواهد یافت.» نهادهای معتبر بین‌المللی دیگری مثل سازمان همکاری و توسعه اقتصادی (OECD) و سازمان جهانی تجارت (WTO) (نیز هشدارهای مشابهی در مورد تضعیف رشد جهانی به علت بی‌ثباتی ناشی از سیاست‌های تجاری کنونی صادر کرده‌اند.

همان‌گونه که در گزارش‌های نهادهای مهم بین‌المللی خوانده‌ایم، در عصری که سیاست‌های حمایت از تولید اقتصادی و ناسیونالیسم تجاری بار دیگر رواج یافته است، بازگشت تعرفه‌ها به عنوان ابزاری سیاسی، نگرانی‌های گسترده‌ای را در سطح جهان برانگیخته است. این ارزیابی‌های هشداردهنده، نیاز فوری به بازاندیشی در پرسش‌های بنیادین را برجسته می‌سازد: تعرفه چیست؟ چه تأثیری بر کشور اعمال‌کننده و شرکای تجاری آن دارد؟ آیا تعرفه می‌تواند روند نزولی صنایع تولیدی و کارآفرینی را معکوس کند؟ در این مقاله می‌کوشیم با بررسی منطق اقتصادی تعرفه‌ها، پیامدهای بازتوزیعی آن، و همچنین خطرات ژئوپلیتیک و ساختاری‌شان به این پرسش‌ها پاسخ دهیم.

۲. انگیزه‌های تجارت بین‌الملل

قرن‌هاست که کشورها نه تنها برای دسترسی به کالاهای ارزان‌تر خارجی، بلکه برای برخورداری از منافع متقابل ناشی از تجارت، در فعالیت‌های تجاری بین‌المللی مشارکت داشته‌اند. این انگیزه‌ی بنیادین برای تجارت، که بر اصل «منافع دوجانبه» استوار است، به افزایش کارایی و رفاه کلی اقتصادی برای هر دو کشور می‌انجامد. البته کشورها می‌توانند به دلائل سیاسی، با تکیه به خودکفایی، سیاست انزوای اقتصادی را دنبال کنند - آنچه در اقتصاد «اُتارکی» (Autarky) یا انزواگرایی نام دارد - که در این صورت از مزایای تجارت بین‌المللی بی‌بهره می‌مانند.

**در صورت وضع تعرفه‌های سنگین بر واردات خودرو،
تولیدکنندگان سود می‌برند اما مصرف‌کنندگان متضرر
می‌شوند. با این حال، زیان مصرف‌کنندگان بیش از سود**

تولیدکنندگان است، امری که به معنای زیان خالص کل اقتصاد است.

بر اساس نظریه‌های رایج اقتصادی، انگیزه‌ی تجارت بین‌المللی مبتنی بر مزیت مطلق (**Absolute Advantage**) یا مزیت نسبی (**Comparative Advantage**) در تولید است که نشان می‌دهد هر دو کشور، در صورت مشارکت در بازار جهانی باز و غیرمتمرکز، از مزایای متقابل تجارت بهره‌مند خواهند شد. در شرایطی که هزینه‌ی تولید در یک کشور از کشور دیگری کمتر باشد، این دو کشور می‌توانند برای کالای تجارتی مورد نظر قیمتی بین هزینه‌های داخلی دو کشور، یعنی قیمتی بین هزینه‌ی بالا و پائین، تعیین کنند. این قیمت بالطبع کمتر از قیمت کالا در کشور پرهزینه، و بیشتر از قیمت کالا در کشور کم‌هزینه خواهد بود، و به این ترتیب، هر دو کشور منتفع می‌شوند. این قیمت بین‌المللی کالا در بازارهای آزاد تجاری به نحوی تعیین می‌شود که مازاد صادراتی کشور کم‌هزینه دقیقاً با میزان تقاضای وارداتی کشور پرهزینه برابر شود و تعادلی به وجود آید که ضامن دادوستد متوازن کالا میان دو اقتصاد است. این سازوکار قیمت‌گذاری، کشور کم‌هزینه را تشویق می‌کند که منابع فراوان اقتصادی خود را به تولید کالای صادراتی تخصیص دهد، و تولید آن را گسترش دهد و از صادرات آن کالا با قیمتی بیشتر از هزینه‌ی داخلی سود کسب کند. در مقابل، کشور پرهزینه نیز تولید داخلی این کالا را کاهش می‌دهد، زیرا اکنون می‌تواند آن را از طریق واردات از کشور ارزان‌تر تهیه کند. به این ترتیب، نه تنها هر دو کشور از تجارت بین‌الملل سود می‌برند، بلکه یکی از اصلی‌ترین دلایل گرایش کشورها به تجارت این است که در نتیجه‌ی آن، وضع هر یک نسبت به حالت اُتارکی یا فقدان تجارت بهتر می‌شود. تمرکز بر مزیت‌های تولیدی به کشورها امکان می‌دهد که برای استفاده‌ی بهینه از منابع اقتصادی دامنه‌ی گسترده‌تری از آن منابع را به تولید کالاهای صادراتی تخصیص دهند و با واردات کالاهای کم‌هزینه هم آنها را با قیمت مناسب‌تری در اختیار مصرف‌کنندگان قرار دهند و هم در استفاده از منابع پرهزینه برای تولید داخلی کالاهای وارداتی صرف‌جویی کنند. این نوعی بازی «برد-برد» است و به رشد اقتصادی کمک می‌کند و می‌تواند به بهبود شرایط و افزایش رفاه اقتصادی برای مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان بینجامد.

یکی از نمونه‌های مهم در این زمینه، صنعت نفت ایران است. در دهه‌ی ۱۳۵۰ و پیش از انقلاب ۱۳۵۷، ایران یکی از بزرگ‌ترین تولیدکنندگان نفت در جهان بود و در سال ۱۳۵۳ (۱۹۷۴ میلادی)، با تولید بیش از ۶ میلیون بشکه در روز، بیش از ۱۰ درصد از تولید جهانی را به خود اختصاص داده بود (نمودار زیر و گزارش EIA آمریکا، ۲۰۲۳). این موقعیت مسلط، عمدتاً ناشی از ذخایر

عظیم نفتی و شرایط مناسب استخراج بود که برای ایران نوعی «مزیت مطلق» در تولید نفت فراهم کرده بود.

در دهه‌های ۱۳۴۰ و ۱۳۵۰، ایران منابع اقتصادی خود را بیشتر به صادرات نفت تخصیص داد و در مقابل، ماشین‌آلات، خودرو، و کالاهای مصرفی را از اروپا و ژاپن وارد کرد. هرچند ایران کشوری در حال توسعه با درآمد متوسط بود اما با تخصیص منابع و درآمدهای نفتی می‌توانست کالاهای فناوری را، که تولیدشان در داخل کشور ناکارآمد بود، از خارج خریداری و با قیمت نازل به مصرف‌کنندگان داخلی عرضه کند.

این تقسیم کار نمونه‌ای از مزیت نسبی است: ایران کالایی را صادر می‌کرد که هزینه‌ی فرصت تولید آن برایش پایین بود (به دلیل منابع غنی نفتی)، و در مقابل، کالاهایی را وارد می‌کرد که تولید داخلی آنها مستلزم سرمایه، دانش فنی یا زیرساخت گسترده‌تری بود.



مأخذ: Iran Open Data

۳. منافع نابرابر از تجارت: برندگان و بازندگان

با توجه به نظریه‌های معتبری که تقریباً همه‌ی اقتصاددانان درباره‌ی آنها اتفاق نظر دارند، این پرسش مطرح می‌شود که اگر تجارت بین‌المللی به این صورت سودمند است، پس چرا کشورها تلاش می‌کنند با ایجاد موانعی همچون تعرفه، سهمیه‌بندی، ممنوعیت واردات و تحریم، خود را از این منافع محروم کنند و رشد اقتصادی را محدود سازند؟

پاسخ ساده این است که گرچه تجارت بین‌الملل «کیک» اقتصادی را بزرگ‌تر می‌کند اما آن را به صورت برابر بین همگان تقسیم نمی‌کند. در واقع، تجارت بین‌الملل رفاه کل کشور را افزایش می‌دهد، اما در این میان برخی از بخش‌های اقتصادی بازنده و برخی دیگر برنده

هستند. به عبارت دیگر، منفعت خالص ناشی از تجارت به ندرت به طور یکسان در میان تمام بخش‌های جامعه توزیع می‌شود. مثال زیر این مفهوم را روشن می‌سازد.

در اوایل دهه‌ی ۱۳۸۰ و بخش عمده‌ای از دهه‌ی ۱۳۹۰، میزان تقاضای مصرف‌کنندگان ایرانی برای خودروهای وارداتی، به‌ویژه از کره‌ی جنوبی، چین و ژاپن، زیاد بود. این خودروهای خارجی از نظر کیفیت، مصرف سوخت، ایمنی و طراحی نسبت به خودروهای تولیدشده در ایران، که عمدتاً محصول شرکت‌های دولتی ایران خودرو و سایپا بودند، برتری داشتند. [۲]

به‌رغم تقاضای چشمگیر مصرف‌کنندگان برای خودروهای وارداتی، دولت ایران برای حمایت از تولیدکنندگان داخلی، تعرفه‌های سنگین وارداتی وضع کرد که در مواردی بیش از ۱۰۰ درصد بود؛ به‌طوری که قیمت نهایی خودروهای خارجی برای مصرف‌کنندگان تقریباً دو برابر می‌شد [۳]. افزون بر این، دولت در بازه‌ی زمانی ۲۰۱۸ تا ۲۰۲۲، به دلیل کمبود ارز ناشی از تحریم‌های ایالات متحده، واردات خودرو را به‌طور کامل ممنوع کرد. [۴] پیامد این سیاست اقتصادی محدود کردن و تا حدی بستن بازار خودرو بود که در آن مصرف‌کنندگان به خودروهای مدرن، ایمن، و کم‌مصرف وارداتی دسترسی اندکی داشتند. قیمت خودروهای وارداتی و داخلی به‌شدت افزایش یافت، و در نتیجه حباب قیمت در بازار خودرو شکل گرفت، به‌طوری که خودروهای قدیمی و نامرغوب با قیمت‌های بالا خرید و فروش می‌شد. افزایش شدید قیمت‌ها رفاه اقتصادی مصرف‌کنندگان را کاهش داد زیرا آنها برای انتخاب خودروهای دلخواه با گزینه‌های کمتری مواجه بودند. [۵]

در غیاب رقابت‌های بین‌المللی، تولیدکنندگان داخلی خودرو در ایران سهم بازار خود را حفظ کردند و لزومی به نوآوری و بازسازی ساختارهای جدید تولید نمی‌دیدند. البته در این میان میزان اشتغال در صنعت خودروسازی در ایران آسیب ندید، در صورتی که افزایش واردات و کاهش تولید داخلی به افزایش بیکاری در این صنعت می‌انجامید. با این حال، سود اقتصادی تولیدکنندگان داخلی که از رقابت خارجی مصون ماندند، به مراتب کمتر از زیانی بود که به مصرف‌کنندگان تحمیل شد، زیرا بی‌انگیزگی برای ارتقای کیفیت در تولید با نارضایتی مصرف‌کنندگان، ناکارآمدی و قیمت‌های بالاتر همراه بود [۶]. این سیاست‌های حمایت‌گرایانه از صنعت خودروسازی در ایران، در نهایت به اقتصاد کلان ایران آسیب رساند زیرا مانع از جذب سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در صنعت خودرو شد، دسترسی به فناوری را به تعویق انداخت، و به آلودگی شهری ناشی از خودروهای فرسوده دامن زد. [۷]

این مثال نشان می‌دهد که محدودیت‌های تجاری چطور می‌تواند سیگنال‌های بازار را مختل، پیشرفت فناوری را محدود، و ناکارآمدی را نهادینه کند. در صورت وضع تعرفه‌های سنگین بر واردات خودرو، تولیدکنندگان سود می‌برند اما مصرف‌کنندگان متضرر می‌شوند. با این حال، زیان مصرف‌کنندگان بیش از سود تولیدکنندگان است، امری که به معنای زیان خالص کل اقتصاد است. اگر این تعرفه‌ها حذف می‌شد، ایران می‌توانست از منفعت خالص مثبتی

برخوردار شود: سود مصرف‌کنندگان از خرید خودروهای ارزان‌تر، از زیان ناشی از کاهش فعالیت تولیدکنندگان داخلی و از دست رفتن برخی مشاغل بیشتر می‌بود.

این سو و زیان را می‌توان به‌طور فنی در بخش‌های مختلف اقتصاد برآورد کرد. برای نمونه، فرج‌زاده و همکاران [۸] با استفاده از یک مدل تعادل عمومی قابل‌محاسبه (CGE)، آثار بالقوه‌ی رفاهی و زیست‌محیطی اصلاحات تجاری ایران را بررسی کرده و نشان داده‌اند که حذف موانع تجاری نه‌تنها به افزایش رفاه و تولید ناخالص داخلی، و همچنین کاهش قیمت‌ها از طریق افزایش بهره‌وری می‌انجامد، بلکه انتشار گازهای گلخانه‌ای (مانند دی‌اکسید کربن) را نیز کاهش می‌دهد. به‌طور خاص، حذف کامل موانع وارداتی (آزادسازی کامل تجارت) می‌تواند تولید ناخالص داخلی ایران را تا ۸/۹ درصد افزایش و انتشار گازهای گلخانه‌ای را ۳ درصد کاهش دهد.

حذف کامل موانع وارداتی (آزادسازی کامل تجارت) می‌تواند تولید ناخالص داخلی ایران را تا ۸/۹ درصد افزایش و انتشار گازهای گلخانه‌ای را ۳ درصد کاهش دهد.

۴. انگیزه‌های اقتصادی برای اعمال محدودیت‌های تجاری

همان‌طور که در مثال پیشین دیدیم، بعضی از اقتصاددانان وضع تعرفه و دیگر موانع تجاری را بر مبنای حمایت و حفاظت از صنایع نوپا توجیه می‌کنند. این دیدگاه که به «استدلال معطوف به صنایع نوپا» (Infant Industry Argument) شهرت دارد، بر این فرض استوار است که صنایع تازه‌تأسیس در کشورهای در حال توسعه – نظیر صنعت خودروسازی در ایران – در مقایسه با صنایع تثبیت‌شده در کشورهای توسعه‌یافته‌ای مثل ژاپن، آلمان یا ایالات متحده، به دلیل عواملی مثل «صرفه به مقیاس» (economies of scale)، دسترسی به فناوری، و «زنجیره‌ی تأمین» (supply chain)، توان رقابت ندارند. از این‌رو، این صنایع نوپا نیازمند حمایت و مصونیت موقت از رقابت بین‌المللی هستند تا بتوانند رشد کنند، به بهره‌وری برسند، مقیاس تولید خود را افزایش دهند، و در نهایت در سطح جهانی رقابت‌پذیر شوند.

در چنین مواردی، بعضی از اقتصاددانان استدلال می‌کنند که گرچه صنایع نوپا در کوتاه‌مدت از رقابت خارجی محافظت می‌شوند، اما در بلندمدت به لطف کسب تجربه، ارتقای بهره‌وری، و توسعه‌ی زیرساخت‌های تولیدی، قادر به رقابت در بازارهای بین‌المللی خواهند بود. [۹] معمولاً از کشورهایی مانند کره‌ی جنوبی، تایوان و چین به‌عنوان نمونه‌های موفق یاد می‌کنند که در فرایند صنعتی‌شدن، از طریق مداخلات گزینشی دولت – از جمله حمایت‌های موقت، تعرفه، و

یارانه - توانستند صنایع راهبردی ای مثل الکترونیک، خودروسازی و کشتی‌سازی را توسعه دهند. بالام و دیلمن^[۱۰] این استراتژی‌ها را در چارچوب اقتصاد سیاسی بین‌الملل مورد بحث قرار داده‌اند.

با این حال، استدلال به نفع حمایت از صنایع نوپا با انتقادهای قابل‌توجهی روبه‌رو شده است. نخست آن که دولت‌ها اغلب نمی‌توانند تشخیص دهند که کدام صنایع واقعاً ظرفیت دارند که به صنایع رقابت‌پذیر جهانی تبدیل شوند. در بسیاری از موارد، علت اصلی حمایت از صنایع ناکارآمد ملاحظات سیاسی است، نه منطق اقتصادی. همان‌طور که کروگمن و همکاران^[۱۱] اشاره می‌کنند، برای دولت‌ها بسیار دشوار است که تشخیص دهند دقیقاً باید از کدام صنایع حمایت کنند، و احتمال دارد که صنایع نوپا هرگز به بلوغ نرسند.

دوم آن که، حمایت ممکن است به ناکارآمدی بینجامد. زمانی که یک صنعت از رقابت خارجی مصون می‌ماند، انگیزه‌ای برای نوآوری، کاهش هزینه‌ها یا بهینه‌سازی کیفیت نخواهد داشت.^[۱۲]

سوم آن که، حمایت‌های موقت اغلب به حمایت‌های دائمی تبدیل می‌شوند. صنایع محافظت‌شده از طریق لابی‌گری و فشار سیاسی، مانع حذف تعرفه‌ها و باز شدن بازار می‌شوند. این امر به اختلالات بلندمدت در ساختار اقتصاد می‌انجامد و هزینه‌های بیشتری را به مصرف‌کنندگان و دیگر صنایع داخلی، که از کالاهای حفاظت‌شده برای تولید کالاهای دیگر استفاده می‌کنند، تحمیل می‌کند.

در نهایت، گرچه نمونه‌های موفقی از حمایت از صنایع نوپا وجود دارد اما منتقدان به شکست‌های متعدد، به‌ویژه در آمریکای لاتین و آفریقا اشاره می‌کنند، جایی که سیاست‌های صنعتی‌سازی از طریق جایگزینی واردات^[۱۳] و حمایت از صنایع نوپا اغلب به ایجاد صنایعی ناکارآمد، غیررقابتی، و رکود اقتصادی منتهی است.^[۱۴]

۵. انگیزه‌های سیاسی برای تعرفه‌ها و محدودیت‌های تجاری

حتی اگر حمایت از «صنایع نوپا» در برخی موارد موفق باشد، این موفقیت به‌سختی قابل‌تعمیم به اقدامات اخیر آمریکا مبنی بر وضع تعرفه علیه اقتصادهای پیشرفته‌ای مثل اتحادیه‌ی اروپا، کانادا، مکزیک و چین است که هیچ‌یک در زمره‌ی اقتصادهای در حال توسعه قرار نمی‌گیرند.

هیچ یک از ۴۳ اقتصاددان نامدار شرکت کننده در نظرسنجی دانشگاه شیکاگو در مارس ۲۰۱۸، عقیده نداشتند که وضع تعرفه بر فولاد و آلومینیوم موجب افزایش رفاه اقتصادی در آمریکا خواهد شد

استدلال معطوف به حمایت از صنایع نوپا، مبتنی بر وجود نارسایی‌های بازار و نیاز به حمایت از بخش‌های نوظهوری است که از نظر مقیاس تولید، فناوری یا شبکه‌های لازم نمی‌توانند با رقبای با سابقه‌ی خارجی رقابت کنند. این موضوع عموماً در مورد کشورهای صادر است که می‌کوشند پایه‌های صنعتی خود را بنا کنند یا از طریق ایجاد صنایع جدید، اقتصاد خود را متنوع سازند. اما صنایعی که هدف تعرفه‌های سنگین آمریکا قرار گرفته‌اند - نظیر فولاد، آلومینیوم، خودرو، و طیف وسیعی از کالاهای ساخت چین - در زمره‌ی صنایعی کاملاً بالغ، بین‌المللی، و ادغام‌شده با زنجیره‌های جهانی قرار دارند. ایالات متحده، اتحادیه‌ی اروپا، کانادا و مکزیک، همگی اقتصادهایی صنعتی و پیشرفته‌اند؛ صنایعی تثبیت‌شده با دسترسی به بازارهای مالی توسعه‌یافته و پیشرفته‌ترین فناوری‌ها. بنابراین، نمی‌توان آنها را صنایعی «نوپا» دانست که برای جبران ناتوانی در رقابت‌های بین‌المللی، محتاج به حمایت موقت‌اند.

در مقابل، توجیهاتی که برای وضع این تعرفه‌ها ارائه شد، عمدتاً در حوزه‌ی مناقشات سیاسی قرار می‌گیرند که در ادامه به آنها می‌پردازیم.

یکی از شگفت‌انگیزترین توجیهاتی که دولت آمریکا برای وضع تعرفه‌های سنگین مطرح کرد، ارتباط میان سیاست تجاری بین‌المللی و مبارزه با فنتانیل (fentanyl) بود - ماده‌ای مخدر و مصنوعی که سالانه موجب مرگ ده‌ها هزار نفر در ایالات متحده می‌شود. دولت مدعی بود که با وضع تعرفه‌های گسترده بر کالاهای وارداتی از کشورهایمانند چین و مکزیک می‌تواند این کشورها را مجبور کند که در محدودسازی تولید و صادرات فنتانیل و مواد اولیه‌اش بیش از پیش با آمریکا همکاری کنند.

استفاده از تعرفه برای مقابله با بحران سلامت عمومی، نظیر اعتیاد به مواد مخدر، عجیب است. تعرفه‌ها در اصل برای تأثیرگذاری بر جریان تجارت قانونی از طریق افزایش قیمت‌ها و تغییر انگیزه‌های تولیدکننده و مصرف‌کننده در بازار طراحی می‌شوند. اما فنتانیل معمولاً از طریق شبکه‌های غیرقانونی‌ای منتقل می‌شود که از موانع رسمی تجاری چندان تأثیر نمی‌پذیرند. افزون بر این، وضع تعرفه بر طیف گسترده‌ای از کالاهای نامرتبط - مانند لوازم

الکترونیکی، فولاد یا محصولات کشاورزی - تأثیر مستقیمی بر تولید یا قاچاق فنتانیل نخواهد داشت. برعکس، چنین اقداماتی ممکن است به واکنش‌های تلافی‌جویانه یا تنش‌های دیپلماتیک با شرکای تجاری کلیدی بینجامد، بی‌آنکه کاهش محسوسی در ورود مواد مخدر غیرقانونی در پی داشته باشد.

توجیه دیگر برای وضع تعرفه‌های سنگین - به‌ویژه در ایالات متحده - احیای صنایع تولیدی داخلی است، که در قالب شعارهایی همچون «بازگرداندن صنعت به آمریکا»، [۱۵] «درونی‌سازی تولید در خاک آمریکا»، [۱۶] «آمریکا را دوباره عظمت ببخشیم»، [۱۷] و «اول آمریکا» [۱۸] مطرح می‌شود.

ایجاد موانع تجاری میان کشورهای با اقتصادهای صنعتی و توسعه‌یافته، به زیان خالص هر دو کشور می‌انجامد، به‌ویژه برای مصرف‌کنندگانی که به کالاهای وارداتی وابسته‌اند.

این گفتمان برای ساکنان مناطق «کمربند زنگ‌زده» [۱۹] جذاب است، یعنی مناطقی که در اثر جهانی‌شدن، تغییرات اساسی در فناوری و دگرگونی در الگوی تقاضای مصرف‌کنندگان، شاهد کاهش شدید اشتغال در کارخانه‌ها بوده‌اند. سیاست‌گذاران حامی تعرفه ادعا می‌کنند که رقابت خارجی تأثیر چشمگیری بر اشتغال صنعتی داشته است. برای مثال، آتور و همکاران [۲۰] گزارش می‌دهند که «صنایعی که در معرض تجارت با چین قرار داشته‌اند، شاهد میزان بالاتری از توقف واحدهای تولیدی، کاهش اشتغال و کاهش درآمدهای کارگران آسیب‌دیده بوده‌اند.»

با این حال، اجماع گسترده‌ای در میان اقتصاددانان برجسته وجود دارد که تعرفه‌ها - به‌ویژه در صورتی که به‌طور گسترده وضع شوند - به‌تنهایی سیاستی مؤثر برای احیای پایدار تولیدات صنعتی در آمریکا نیستند. برای مثال، هیچ‌یک از ۴۳ اقتصاددان نامدار شرکت‌کننده در نظرسنجی دانشگاه شیکاگو در مارس ۲۰۱۸، عقیده نداشتند که وضع تعرفه بر فولاد و آلومینیوم موجب افزایش رفاه اقتصادی در آمریکا خواهد شد. [۲۱]

پژوهش‌های دیگر نشان می‌دهد که این تعرفه‌ها نه‌تنها به حفظ شغل‌های صنعتی نینجامیده بلکه هزینه‌های سنگینی را بر سایر بخش‌های اقتصادی تحمیل کرده‌اند. بر اساس تحقیق دفتر ملی پژوهش‌های اقتصادی ایالات متحده (NBER)، تعرفه‌های وضع‌شده در جریان منازعات تجاری ۲۰۱۸-۲۰۱۹ سبب افزایش هزینه برای واردکنندگان و مصرف‌کنندگان شد، بی‌آنکه اشتغال در صنایع تولیدی داخلی به‌طور معناداری افزایش یابد. [۲۲] در واقع، پژوهش‌های معتبر نشان

داده است که به‌ازای هر شغلی که بر اثر وضع تعرفه در صنایع داخلی ایجاد شده، چندین شغل در بخش‌های پایین‌دستی یا غیرمرتبط از بین رفته است. [۲۳] کمیسیون تجارت بین‌المللی ایالات متحده [۲۴] این یافته‌ها را تأیید و برآورد می‌کند که تعرفه‌های فولاد و آلومینیوم موجب کاهش میزان خالص اشتغال در صنایع زیردست شده است زیرا این صنایع به‌علت افزایش قیمت این کالاها و نقش حیاتی‌شان در فرایند تولید کالاهای زیردست، مجبور به کاهش تولید و در نتیجه کاهش اشتغال شده‌اند. همچنین، بانک مرکزی ایالات متحده گزارش داده است که بی‌ثباتی در سیاست‌های تعرفه‌ای، سرمایه‌گذاری‌های تجاری را کاهش داده و چشم‌انداز سرمایه‌گذاری را با ابهام مواجه کرده است. [۲۵]

مبانی نظری این نتیجه‌گیری‌ها روشن است: اگر هدف تجارت آزاد، واردات کالا از کشورهای با هزینه‌ی تولیدی کمتر از تولیدات داخلی است، وضع تعرفه به کاهش واردات کالاهای ارزان‌تر و افزایش هزینه‌ی تولیدات داخلی خواهد انجامید. آثار عینی این واقعیت در دوران افزایش تعرفه‌های ایالات متحده بین سال‌های ۲۰۱۸ تا ۲۰۲۰ مشهود بود و ناکارآمدی‌های پیش‌بینی‌شده در نظریه‌های اقتصادی را آشکار کرد. در حالی که سیاست‌های حمایت‌گرایانه با هدف تحریک تولید داخلی و کاهش وابستگی به واردات شکل گرفت، ارزیابی‌های تجربی نشان می‌دهد که مزایای آن محدود و هزینه‌هایش چشمگیر بوده است. این پدیده، نه فقط به‌تنهایی، بلکه با دامن‌زدن به جنگ تعرفه‌ها، هزینه‌ی اقتصادی را به‌مراتب افزایش داده است.

پژوهش‌های اخیر [۲۶] نشان می‌دهد که تعرفه‌های وضع‌شده در جریان جنگ تجاری آمریکا و چین، دست‌آورد اندکی در اشتغال صنایع تحت حمایت داشته، در حالی که تعرفه‌های تلافی‌جویانه‌ی شرکای تجاری – به‌ویژه در بخش کشاورزی – به زیان‌هایی چشمگیر در اشتغال‌زایی و کاهش درآمد در بخش‌های اقتصادی صادرات‌محور انجامیده است. کوالو و همکاران [۲۷] به این نتیجه رسیده‌اند که تقریباً کل هزینه‌ی تعرفه‌ها توسط مصرف‌کنندگان آمریکایی از طریق افزایش قیمت خرده‌فروشی پرداخت شده است، امری که ادعای جذب هزینه‌ها توسط تولیدکنندگان خارجی را به چالش می‌کشد. از نظر کمی، بنیاد مالیاتی ایالات متحده (Tax Foundation) برآورد کرده که تعرفه‌ها، از طریق افزایش هزینه‌های تجاری و واکنش‌های تلافی‌جویانه، به کاهش خالص حدود ۲۴۵ هزار شغل در کل اقتصاد آمریکا انجامیده است. صنایعی همچون کشاورزی، خودروسازی، و تولید ماشین‌آلات از جمله آسیب‌پذیرترین بخش‌ها بوده‌اند. حتی تعرفه‌های وضع‌شده بر فولاد و آلومینیوم – که از آنها به‌عنوان نماد مداخلات دولت در موفقیت تعرفه‌ها یاد می‌شد – منجر به افزایش قیمت‌هایی شدند که تولید در بخش‌های مصرف‌کننده‌ی فولاد را کاهش دادند، بخش‌هایی که در مجموع به نیروی کاری بسیار بیشتر از صنایع تولید فلزات اولیه نیاز دارند. [۲۸]

افزون بر این، بی‌ثباتی ناشی از سیاست‌های تعرفه‌ای غیرقابل پیش‌بینی، سرمایه‌گذاری در بخش خصوصی را نیز کاهش می‌دهد. نظرسنجی‌های شعبه‌ی نیویورک بانک مرکزی ایالات متحده [۲۹] نشان داده است که در دوران بی‌ثباتی سیاست‌های تجاری، بسیاری از شرکت‌ها از سرمایه‌گذاری ثابت یا توسعه‌ی نیروی انسانی خودداری کرده‌اند. این یافته‌ها نشان می‌دهد که گرچه تعرفه‌ها را می‌توان نماد نوعی سیاست صنعتی جلوه داد اما پیامدهای واقعی اقتصادی تعرفه‌ها اغلب منفی و پراکنده است.

آنچه در این نوشته به آن پرداختیم، تنها بخشی از پیامدهای اقتصادی تعرفه‌ها است و به تأثیرات کلان اقتصادی، سیاست‌های مالی و پولی، تأثیر تعرفه‌ها بر ارز کشور یا پیامدهای سیاسی تعرفه‌ها نپرداختیم. هدف در اینجا بیشتر تمرکز بر این نکته بود که ایجاد موانع تجاری میان کشورهایی با اقتصادهای صنعتی و توسعه‌یافته، به زیان خالص هر دو کشور می‌انجامد، به‌ویژه برای مصرف‌کنندگانی که به کالاهای وارداتی وابسته‌اند. برای مقابله با چالش‌هایی مثل کاهش اشتغال صنعتی، کاهش تولید داخلی و نیاز به نوسازی صنعتی، راهکارهای مناسب‌تری وجود دارد که بحثی مستوفی می‌طلبد.

منابع

- Adinnu, C. (2023, December 8). How protectionism undermines economic growth. *Institute for Agriculture and Trade Policy*. Retrieved from <https://theiatp.org/2023/12/08/how-protectionism-undermines-economic-growth/>
- Amiti, M., Redding, S. J., & Weinstein, D. E. (2019). The impact of the 2018 tariffs on prices and welfare. *Journal of Economic Perspectives*, 33 (4), 187–210.
- Amuzegar, J. (2008). *Iran's economy under the Islamic Republic*. I.B. Tauris.
- Asia Times. (2022, May 30). *Auto autarky crashes and burns in Iran*. <https://asiatimes.com/2022/05/auto-autarky-crashes-and-burns-in-iran/>
- Autor, D., Dorn, D., Hanson, G. H., & Majlesi, K. (2023). Importing Political Polarization? The Electoral Consequences of Rising Trade Exposure. *American Economic Review*, 113 (1), 197–241.

Balaam, D. N., & Dillman, D. C. (2015). *Introduction to international political economy*. Routledge.

Caliendo, L., & Parro, F. (2015). Estimates of the trade and welfare effects of NAFTA. *Review of Economic Studies*, 82 (1), 1–44.

Cavallo, A., Gopinath, G., Neiman, B., & Tang, J. (2019). Tariff pass-through at the border and at the store: Evidence from US trade policy. *American Economic Review: Insights*, 1 (1), 19–34.

Congressional Research Service (CRS). (2021). *Illicit Fentanyl and Related Substances: Federal Law and Responses*. <https://crsreports.congress.gov/product/pdf/R/R45790>

Farajzadeh, Z., Zhu, X. Bakhshoodeh, M. (2017). Trade reform in Iran for accession to the World Trade Organization: Analysis of welfare and environmental impacts. *Economic Modelling*, Volume 63, Pages 75-85, <https://doi.org/10.1016/j.econmod.2017.02.006>.

Fajgelbaum, P. D., Goldberg, P. K., Kennedy, P. J., & Khandelwal, A. K. (2020). The return to protectionism. *Quarterly Journal of Economics*, 135 (1), 1–55.

Federal Reserve Bank of New York. (2020). *Survey of Business Leaders: Tariff Impacts on Investment*. Retrieved from <https://www.newyorkfed.org>

Girishankar, N., & Luck, P. (2025, February 3). *Tariffs using emergency economic powers risk undermining U.S. economic security*. Center for Strategic and International Studies. Retrieved from <https://www.csis.org/analysis/tariffs-using-emergency-economic-powers-risk-undermining-us-economic-security/>

IGM Forum. (2018). Tariffs on steel and aluminum. University of Chicago Booth School of Business. Retrieved from <https://www.igmchicago.org>

International Monetary Fund (IMF). (2023). *Islamic Republic of Iran: 2023 Article IV Consultation—Press Release; Staff Report*. <https://www.imf.org/en/Publications/CR/Issues/2023/04/13/Islamic->

Krugman, P. R., Obstfeld, M., & Melitz, M. J. (2018). *International economics: Theory and policy*. Pearson.

Peterson Institute for International Economics (PIIE). (2023). *Trade Policy Watch*. Retrieved from <https://www.piie.com>

Suranovic, S. M. (2010). *Policy and Theory of International Trade* [Pdf]. Flat World Knowledge. Retrieved from <https://2012books.lardbucket.org/books/policy-and-theory-of-international-trade/index.html>

Tehran Times. (2022, June 27). *Iran's car import ban lifted after four years*. <https://www.tehrantimes.com/news/473972/Iran-s-car-import-ban-lifted-after-four-years>

United States International Trade Commission. (2023, March). *Economic impact of Section 232 and 301 tariffs on U.S. industries* (Investigation No. 332-591, Publication No. 5405). <https://www.usitc.gov/sites/default/files/publications/332/pub5405.pdf>

World Bank. (2020). *Iran Economic Monitor: Weathering Economic Challenges*. <https://documents.worldbank.org/en/publication/documents-reports/documentdetail/657261604234053553/iran-economic-monitor-weathering-economic-challenges>

World Bank. (2025). *Global economic prospects, June 2025: Conference edition* (Flagship Report). International Bank for Reconstruction and Development / The World Bank. <https://doi.org/10.1596/978-1-4648-2193-6>

- [1] World Bank (2025)
- [2] Amuzegar (2008)
- [3] Asia Times (2022)
- [4] Tehran Times (2022)
- [5] IMF (2023)
- [6] Asia Times (2022)
- [7] World Bank (2020)
- [8] Farajzadeh, et al. (2017)
- [9] Suranovic (2010, p. 529)
- [10] Balaam and Dillman (2015)
- [11] Krugman, et al. (2018)
- [12] Adinnu (2023)
- [13] Import Substitution Industrialization (ISI)
- [14] Krugman, et al. (2018)
- [15] Reindustrialize America
- [16] Re-shore American Manufacturing
- [17] Make America Great Again
- [18] America First
- [19] Rust Belt
- [20] Autor, et al. (2013, p. 3140)
- [21] IGM Forum (2018)
- [22] Fajgelbaum et al. (2020)
- [23] Caliendo & Parro (2015)
- [24] U.S. International Trade Commission (2023)
- [25] Amiti, et al. (2019)
- [26] Autor et al. (2023)
- [27] Cavallo et al. (2019)
- [28] Peterson Institute for International Economics (2023)
- [29] Federal Reserve Bank of New York (2020)