

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ



دانشگاه اصفهان

دانشکده علوم اداری و اقتصاد

گروه اقتصاد

پایان نامه‌ی دکتری رشته‌ی اقتصاد گرایش اقتصاد شهری - منطقه‌ای

تحلیل مخارج ثابت و متغیر کالاهای مصرفی بادوام

موضوع مطالعه: خودرو

استادان راهنما:

دکتر نعمت الله اکبری

دکتر هوشنگ شجری

استادان مشاور:

دکتر محسن رنانی

دکتر مجید صامتی

پژوهشگر:

رسول بیدرام

اسفند ماه ۱۳۸۶

کتابخانه دانشگاه اصفهان
کتابخانه مرکزی

۱۳۸۷ / ۱۶ / ۱۱۱۵

۱۰۱۳۶۹

کلیدی حقوق مادی مرتبط بر نتایج مطالعات، ابتکارات
و نوآوری های ناشی از تحقیق موضوع این پایان نامه
متعلق به دانشگاه اصفهان است.



دانشگاه اصفهان

دانشکده علوم اداری و اقتصاد

گروه اقتصاد

پایان نامه دکترای رشته اقتصاد گرایش اقتصاد شهری و منطقه‌ای

رسول بیدرام

تحت عنوان: تحلیل مخارج ثابت و متغیر کالاهای مصرفی بادوام

موضوع مطالعه: خودرو

در تاریخ ۱۳۸۶/۱۲/۱۴ توسط هیأت داوران زیر بررسی و با درجه عالی به تصویب نهایی رسید.

امضا

۱- استاد/استادان راهنمای پایان نامه دکتر نعمت الله اکبری با مرتبه علمی دانشیار

امضا

۲- استاد/استادان راهنمای پایان نامه دکتر هوشنگ شجری با مرتبه علمی دانشیار

امضا

۳- استاد/استادان مشاور پایان نامه دکتر محسن رنانی با مرتبه علمی استادیار

امضا

۴- استاد/استادان مشاور پایان نامه دکتر مجید صامتی با مرتبه علمی دانشیار

امضا

۵- استاد/استادان داور داخل گروه دکتر رحمان خوش اخلاق با مرتبه علمی دانشیار

امضا

۶- استاد/استادان داور داخل گروه دکتر کریم آذربایجانی با مرتبه علمی دانشیار

امضا

۷- استاد/استادان داور خارج از گروه دکتر حسین عباسی نژاد با مرتبه علمی دانشیار

امضا

۸- استاد/استادان داور خارج از گروه دکتر محمد خوش چهره با مرتبه علمی دانشیار

امضای مدیر گروه

سپاسگزاری:

الهی تا آموزش را آموختم، آموخته را سوختم، اندوخته را بر انداختم و انداخته را بیندوختم،

نیست را بفروختم تا هست بیفروختم.

خدا را شکر می کنم که این تحقیق را به پایان رساندم و سپاسگزاری از استادان

گرامی ام که راهنمایم بودند به ویژه استادان گرانقدری همچون:

دکتر نعمت الله اکبری

دکتر هوشنگ شجری

دکتر محسن رنانی

دکتر مجید صامتی

دکتر رحمان خوش اخلاق

دکتر کریم آذربایجانی

تقدیم به:

پدر و مادرم

که برایم آیه های رحمت و برکت بوده اند

و همسر

که با صبر و شکیبایی خود مرا یاری نمود

و نیز به امیر حسینم.

چکیده:

مصرف‌کنندگان برای خرید کالاها یا خدمات مصرفی (از جمله خودرو) دو نوع مخارج متحمل می‌شوند. یکی مخارج ثابت و دیگری مخارج متغیر، به عنوان مثال مخارج خرید یک دستگاه اتومبیل جزو مخارج ثابت و مخارج مربوط به خرید بنزین، تعمیرات، پرداخت حق بیمه جزو مخارج متغیر می‌باشد. این رساله به آزمون سه فرضیه می‌پردازد:

فرضیه اول آن است که نسبت مخارج متغیر و ثابت بهینه نیست که برای آزمون آن از سه روش، اول روش CVM^۱، دوم روش شاخص نشستی حمایت‌های دولت و در روش سوم از طریق میانگین جهانی این نسبت استفاده شد. از طریق روش CVM به دنبال اندازه‌گیری تمایل مصرف‌کنندگان در خصوص کاهش مخارج ثابت (کاهش قیمت خودرو) و افزایش مخارج متغیر (افزایش قیمت بنزین) بوده‌ایم. روش CVM برای تخمین زدن حداکثر تمایل مردم به پرداخت برای بنزین استفاده شده است که به این منظور، پرسش‌نامه‌ای طراحی گردید و ۱۱۰۰ نفر از مردم که یا خودرو داشتند و یا در آینده‌ای نزدیک قصد خرید داشتند در هشت کلان شهر تهران، اصفهان، شیراز، کرج، مشهد، تبریز، قم و اهواز به صورت تصادفی مورد سؤال قرار گرفتند. نتایج به دست آمده نشان می‌دهد که مردم حاضرند در صورتی که قیمت خودرو (به عنوان مخارج ثابت) ۳۰ درصد کاهش یابد مبلغ ۲۱۴ تومان برای هر لیتر بنزین پرداخت کنند. از طرفی، متوسط موزون یک خودروی سواری در ایران ۹۲،۸۰۰،۰۰۰ ریال در سال ۱۳۸۵ به دست آمد. بنابراین در این حالت سهم مخارج ثابت از کل مخارج ۵۶ درصد و سهم مخارج متغیر از کل مخارج ۴۴ درصد به دست آمد.

روش دوم برآورد میزان نشستی (اضافه رفاه از دست رفته) حمایت‌های دولت می‌باشد که در این حالت متوسط کارایی انتقال یافته (ATE^۲) مورد برآورد قرار گرفت و با محاسبه این شاخص که بعد از انجام شش مرحله صورت گرفت در نهایت این نتیجه به دست آمد که به ازای هر ۱۰۰ ریال یارانه بر بنزین ۵۴ ریال نشت پیدا می‌کند و به هیچ گروه تولید کننده، مصرف کننده و دولت نمی‌رسد. در این حالت با حذف یارانه و محاسبه قیمت واقعی بنزین سهم مخارج ثابت از کل مخارج ۵۴ درصد و سهم مخارج متغیر از کل مخارج ۴۶ درصد به دست آمد.

سرانجام نسبت بهینه مخارج ثابت و متغیر با استفاده از روش میانگین جهانی به این صورت بود که مخارج ثابت از دو روش به دست آمد؛ یکی قیمت پژو ۲۰۶ در چند کشور به عنوان مخارج ثابت قلمداد شد که در ایران قیمت پژو ۲۰۶، در سال ۸۵ مبلغ ۱۱۵،۰۰۰،۰۰۰ ریال می‌باشد و با توجه به قیمت بنزین هر لیتر ۸۰۰ ریال سهم مخارج ثابت از کل مخارج ۸۹ درصد و سهم مخارج متغیر از کل مخارج ۱۱ درصد به دست آمد در صورتی که در این حالت متوسط قیمت پژو ۲۰۶ در ۲۰ کشور مختلف عدد ۷۵،۰۰۰،۰۰۰ ریال به دست آمد و متوسط یک لیتر بنزین نیز عدد یک دلار به دست آمد. بنابراین در این حالت سهم مخارج ثابت از کل مخارج ۳۰ درصد و سهم مخارج متغیر از کل مخارج ۷۰ درصد به دست آمد؛ و دیگر از میانگین موزون قیمت یک خودروی سواری استفاده شد که در این حالت نیز سهم مخارج ثابت از کل مخارج ۸۳ درصد و سهم مخارج

^۱ Contingent Valuation Method

^۲ Average Transfer Efficiency

متغیر از کل مخارج ۱۷ درصد به دست آمد و با استفاده از میانگین جهانی سهم مخارج ثابت از کل مخارج ۲۸ درصد و سهم مخارج متغیر از کل مخارج ۷۲ درصد به دست آمد. لازم است یادآوری گردد که نسبت مزبور در ایران در هر دو حالت نسبت به کشورهای منتخب کمترین مقدار را دارا بود.

در جدول زیر خلاصه نتایج فرضیه اول مشخص شده است.

نسبت بهینه		نسبت غیر بهینه		روش استفاده شده	نسبت بهینه مخارج
سهم مخارج متغیر	سهم مخارج ثابت	سهم مخارج متغیر	سهم مخارج ثابت		
۴۴	۵۶	۱۷	۸۳	CVM روش	میانگین جهانی
۴۶	۵۴	۱۷	۸۳	نشتی	
۷۰	۳۰	۱۱	۸۹	استفاده از خودروی پژو ۲۰۶	
۷۲	۲۸	۱۷	۸۳	استفاده از میانگین موزون یک خودروی سواری	

بنابراین این فرضیه تایید گردید.

فرضیه دوم آن است که عوامل اقتصادی و غیر اقتصادی بر مخارج متغیر و ثابت تاثیر دارد که برای بررسی این

فرضیه، دو مدل طراحی گردید:

- مدل نرخ تنزیل مصرفی (در این بخش نرخ تنزیل یکی از عوامل اقتصادی موثر شناخته شد و هر چه مخارج متغیر افزایش یابد نرخ تنزیل کاهش می یابد به گونه ای که با قیمت هر لیتر بنزین ۸۰۰ ریال نرخ تنزیل عدد ۲۱/۲۴ درصد و با قیمت هر لیتر بنزین ۲۱۴۰ ریال عدد ۱۵/۴۶ درصد به دست آمد).
- مدل دموکراسی (با ارایه مدل دموکراسی نتیجه گیری شد که تنها عوامل اقتصادی بر قیمت بنزین موثر نیست و عوامل سیاسی نیز می تواند بر پایین بودن قیمت بنزین موثر باشد و رابطه ای U شکل میان میزان دموکراسی و قیمت بنزین دیده می شود. به عبارت دیگر، کشورهای با دموکراسی کامل و اقتدار گرا دارای قیمت بنزین بالا و کشورهای با دموکراسی ناقص (نابالغ) دارای قیمت بنزین پایین می باشند).

بنابراین این فرضیه نیز تایید گردید.

سرانجام فرضیه سومی که در این رساله مطرح گردید آن بود که دخالت دولت در اقتصاد که با ابزارهای مختلفی همراه است اثرات اقتصادی را به دنبال دارد که برای این منظور به طراحی سه مدل پرداخته شد:

- مدل از رده خارج کردن خودروهای فرسوده (نتایج نشان داد یک درصد افزایش مخارج ثابت (قیمت خودرو) احتمال از رده خارج کردن خودرو را پنج درصد کاهش می یابد).
- مدل تقاضای خودرو (قیمت خودرو به عنوان اساسی ترین متغیر شناسایی شد که نتایج نشان داد یک درصد تغییر در قیمت خودرو تغییر ۳/۰۶ درصدی تقاضا برای خودرو را به همراه دارد).

- مدل تقاضای بنزین (متغیرهایی که بر تقاضای بنزین مؤثر بودند، همچون قیمت بنزین، تولید ناخالص داخلی، تعداد وسایل نقلیه، عمر متوسط خودروها و جمعیت در نظر گرفته شد و با برآورد مدل تقاضای بنزین به ازای یک درصد تغییر در قیمت بنزین، تقاضای بنزین ۲/۴۴ درصد تغییر می یابد).
بنابراین این فرضیه نیز تایید گردید.
کلید واژه ها: بنزین، خودرو، CVM، تمایل به پرداخت، مخارج ثابت و متغیر، کالاهای مصرفی بادوام

فهرست مطالب

صفحه	عنوان
ز	پیشگفتار.....
	فصل اول: طرح تحقیق
۱-۱	بیان مسأله.....
۲	۱-۱-۱
۳	۲-۱ اهمیت و ارزش تحقیق.....
۳	۲-۱-۱
۴	۳-۱ اهداف تحقیق.....
۴	۳-۱-۱
۵	۴-۱ چارچوب نظری تحقیق.....
۵	۴-۱-۱
۶	۵-۱ فرضیه های تحقیق.....
۶	۵-۱-۱
۷	۶-۱ روش تحقیق.....
۷	۶-۱-۱
۹	۷-۱ قلمرو مکانی و زمانی تحقیق.....
۹	۷-۱-۱
۹	۸-۱ روش نمونه گیری و تعیین حجم نمونه.....
۹	۸-۱-۱
۹	۹-۱ ابزار گردآوری داده ها (اطلاعات).....
۹	۹-۱-۱
۱۰	۱۰-۱ روش تجزیه و تحلیل داده ها.....
۱۰	۱۰-۱-۱
۱۰	۱۱-۱ محدودیت های تحقیق.....
۱۰	۱۱-۱-۱
۱۱	۱۲-۱ واژه های کلیدی و اصطلاحات به کار رفته در تحقیق.....
۱۱	۱۲-۱-۱
	فصل دوم: پیشینه تحقیق
۱۵	۱-۲ مطالعات خارجی.....
۱۵	۱-۲-۱
۱۵	۱-۱-۲ مطالعات خارجی در خصوص کالای بادوام.....
۱۵	۱-۱-۲-۱
۱۹	۲-۱-۲ مطالعات خارجی در خصوص روش CVM.....
۱۹	۲-۱-۲-۱
۲۳	۲-۲ مطالعات داخلی.....
۲۳	۲-۲-۱
	فصل سوم: مبانی نظری تحقیق
۳۱	۱-۳ تعریف ارزش.....
۳۱	۱-۳-۱
۳۲	۲-۳ قیمت و مقایسه آن با ارزش.....
۳۲	۲-۳-۱
۳۳	۳-۳ نقش قیمت - ارزش در مکاتب مختلف اقتصادی.....
۳۳	۳-۳-۱

عنوان	صفحه
۳-۴. ارزش -- قیمت کالاها و خدمات	۳۵
۳-۵. ارزش گذاری کالاها و خدمات غیر بازاری	۳۶
۳-۵-۱. روش های غیر متکی به منحنی تقاضا	۳۶
۳-۵-۲. روش های متکی به منحنی تقاضا	۳۸
۳-۶. مقایسه روش CVM با سایر روش ها	۴۱
۳-۷. روش CVM	۴۳
۳-۷-۱. صورت کلی روش CVM	۴۳
۳-۷-۲. اهداف روش CVM	۴۵
۳-۷-۳. پیدایش روش CVM	۴۶
۳-۷-۴. مراحل انجام CVM	۴۶
۳-۷-۵. روش های سؤال CVM	۴۷
۳-۷-۶. روش های جمع آوری داده ها	۵۰
۳-۷-۷. مزایای روش ارزشیابی مشروط	۵۱
۳-۷-۸. مسایل و محدودیت های روش CVM	۵۲
۳-۷-۹. نکات مهم در استفاده از CVM	۵۴
۳-۷-۱۰. ارزیابی اعتبار روش CVM	۵۶
۳-۷-۱۱. انواع تورش در CVM	۵۸
۳-۷-۱۲. روش های مورد استفاده برای کاهش تورش	۶۰
۳-۸. استفاده از روش CVM برای برآورد نسبت بهینه مخارج متغیر و ثابت	۶۱

فصل چهارم: مبانی نظری الگوی تحقیق

۴-۱. قیمت گذاری کالاها و خدمات بازاری	۶۵
۴-۲. دخالت دولت در بازار	۶۸
۴-۳. نسبت بهینه از طریق شاخص نشستی حمایت های دولت	۶۷
۴-۴. بررسی متغیر های مؤثر بر نسبت مخارج ثابت و متغیر	۷۶
۴-۴-۱. مدل نرخ تنزیل مصرفی	۷۷

۸۴.....	۲-۱-۴. مدل دموکراسی.....
۹۱.....	۵-۴. بررسی اثرات اقتصادی به هم خوردن نسبت مخارج متغیر و ثابت.....
۹۱.....	۱-۵-۴. مدل از رده خارج کردن خودروهای فرسوده.....
۹۶.....	۲-۵-۴. مدل تقاضای خودرو.....
۱۰۲.....	۳-۵-۴. مدل تقاضای بنزین.....

فصل پنجم: برآوردهای تحقیق و تجزیه و تحلیل داده ها

۱۱۳.....	۱-۵. نسبت بهینه مخارج متغیر و ثابت.....
۱۱۳.....	۱-۱-۵. نسبت بهینه مخارج متغیر و ثابت با استفاده از میانگین جهانی.....
۱۱۸.....	۲-۱-۵. نسبت بهینه مخارج متغیر و ثابت با استفاده از روش CVM.....
۱۲۵.....	۳-۱-۵. نسبت بهینه مخارج متغیر و ثابت با استفاده از شاخص نشتی.....
۱۲۷.....	۲-۵. متغیرهای موثر بر نسبت مخارج متغیر و ثابت.....
۱۲۷.....	۱-۲-۵. مدل نرخ تنزیل مصرفی.....
۱۳۲.....	۲-۲-۵. مدل دموکراسی.....
۱۳۳.....	۳-۵. اثرات اقتصادی دخالت دولت بر نسبت مخارج متغیر و ثابت.....
۱۳۴.....	۱-۳-۵. مدل از رده خارج کردن خودروهای فرسوده.....
۱۳۵.....	۲-۳-۵. مدل تقاضای خودرو.....
۱۳۷.....	۳-۳-۵. مدل تقاضای بنزین.....

فصل ششم: نتایج و پیشنهادها

۱۴۷.....	۱-۶. نتایج.....
۱۴۷.....	۱-۱-۶. نسبت بهینه مخارج ثابت و متغیر.....
۱۴۹.....	۲-۱-۶. متغیرهای موثر بر نسبت بهینه مخارج ثابت و متغیر.....
۱۵۰.....	۳-۱-۶. اثرات اقتصادی دخالت دولت.....
۱۵۱.....	۲-۶. پیشنهادها.....
۱۵۸.....	پیوست.....
۱۶۳.....	منابع و مأخذ.....

فهرست شکل ها

صفحه	عنوان
۶.....	شکل (۱-۱) نقطه بهینه و تابع مطلوبیت مصرف کننده.....
۳۱.....	شکل (۱-۳) انواع ارزش.....
۳۳.....	شکل (۲-۳) مقایسه ارزش و قیمت.....
۴۲.....	شکل (۳-۳) بررسی ادامه مطالب در بخش انواع ارزش گذاری.....
۴۴.....	شکل (۴-۳) فرم کلی روش CVM.....
۴۵.....	شکل (۵-۳) مفهوم تمایل به پرداخت.....
۷۲.....	شکل (۱-۴) بررسی میزان نشتی حمایت های دولت.....
۸۰.....	شکل (۲-۴) مخارج ثابت برخی از انواع خودرو در جهان در سال ۲۰۰۵.....
۸۷.....	شکل (۳-۴) رابطه دموکراسی و قیمت بنزین.....
۹۴.....	شکل (۴-۳) میانگین عمر یک خودرو سوار در کشورهای مختلف.....
۱۰۱.....	شکل (۵-۴) سرانه خودرو در برخی کشورهای مختلف جهان در سال ۲۰۰۵.....

فهرست جدول ها

عنوان	صفحه
جدول (۱-۲) تفکیک پژوهشگران در قالب دو حوزه مطالعه بر کالاهای بادوام و روش CVM.....	۱۴
جدول (۲-۲) مقایسه انواع روش های قیمت گذاری کالاهای غیر بازاری.....	۲۲
جدول (۱-۳) بررسی نظریه های ارزش در قالب برخی مکاتب اقتصادی.....	۳۴
جدول (۲-۳) خلاصه ای از روش های اندازه گیری تمایل به پرداخت.....	۴۰
جدول (۱-۴) طرح کامل طبقه بندی اشکال بازارها.....	۶۶
جدول (۲-۴) بودجه عمرانی استانی استانهای کشور در سال ۱۳۸۵.....	۶۸
جدول (۳-۴) برخی محققان مطالعه کرده در حوزه انواع کارایی مالیات و یارانه.....	۷۰
جدول (۴-۴) برخی محققان مطالعه کرده در حوزه انواع نرخ های بهره و تنزیل.....	۷۸
جدول (۵-۴) مخارج ثابت برخی از انواع مدل های معروف خودرو در سال ۲۰۰۲.....	۸۶
جدول (۶-۴) قیمت بنزین در کشورهای منتخب در سال ۲۰۰۵.....	۹۱
جدول (۷-۴) کشورهای OECD و کشورهای اقتدار گرا و قیمت بنزین.....	۸۸
جدول (۸-۴) کشورهای اقتدار گرا و قیمت بنزین.....	۸۹
جدول (۹-۴) برخی محققان مطالعه کرده در حوزه خودروهای اسقاطی.....	۹۱
جدول (۱۰-۴): عمر متوسط خودروی سواری در کشورهای مختلف.....	۹۳
جدول (۱۱-۴) برخی محققان مطالعه کرده در حوزه تقاضای خودرو.....	۱۰۰
جدول (۱۲-۴) برخی محققان مطالعه کرده در حوزه تقاضای خودرو.....	۱۰۱
جدول (۱۳-۴) برخی محققان مطالعه کرده در حوزه تقاضای بنزین.....	۱۰۳
جدول (۱-۵) انواع مخارج متغیر و ثابت خودرو.....	۱۱۳
جدول (۲-۵) نسبت مخارج متغیر و ثابت خودروی پژو ۲۰۶ در کشورهای مختلف جهان.....	۱۱۵
جدول (۳-۵) میزان تولید و سهم شرکت های خودروسازی ایران در سال ۱۳۸۵.....	۱۱۶
جدول (۴-۵) نسبت مخارج متغیر و ثابت خودرو در کشورهای مختلف جهان در سال ۲۰۰۵.....	۱۱۷
جدول (۵-۵) تعداد نمونه در مطالعات CVM.....	۱۲۲
جدول (۶-۵) اطلاعات توصیفی تمایل به پرداخت و برخی متغیرهای توصیفی.....	۱۲۳
جدول (۷-۵) میزان سود/هزینه و هزینه/هزینه برای بنزین با فرض توزیع نرمال مقادیر پارامتر.....	۱۲۶

عنوان

صفحه

- جدول (۵-۸) نتایج برآورد غیر خطی معادله نرخ تنزیل ۱۳۱
- جدول (۵-۹) نتایج برآورد مدل دموکراسی ۱۳۲
- جدول (۵-۱۰) نتایج برآورد مدل از رده خارج کردن خودرو ۱۳۴
- جدول (۵-۱۱) تعریف برخی متغیرهای مدل از رده خارج کردن خودرو ۱۳۵
- جدول (۵-۱۲) سرانه خودرو در کشورهای منتخب (واحد: هر ۱۰۰۰ نفر جمعیت) ۱۳۶
- جدول (۵-۱۳) نتایج برآورد مدل تقاضای خودرو ۱۳۷
- جدول (۵-۱۴) نتایج برآورد مدل تقاضای بنزین ۱۴۰
- جدول (۵-۱۵) کشش های قیمتی و درآمدی تقاضای بنزین ۱۴۱
- جدول (۵-۱۶) تعریف متغیرهای مدل های کارایی سوخت ۱۴۲
- جدول (۵-۱۷) نتایج برآورد مدل های کارایی سوخت و هزینه ۱۴۳
- جدول (۵-۱۸) نتایج برآورد کشش های قیمتی تقاضا ۱۴۴

پیشگفتار:

بیش از چهار دهه از عمر صنعت خودروسازی ایران می گذرد. این صنعت از بدو پیدایش خود در قبل و پس از انقلاب با چالش ها و تنگناهای جدی مواجه بوده است، به گونه ای که هنوز با انواع مختلف حمایت ها، چالش ها و مشکلات عدیده ای گریباگیر این صنعت بزرگ است.

مسایل موجود در صنعت خودروسازی ایران مجموعه به هم تنیده ای از مسایل مدیریتی، استراتژی توسعه صنعتی، برخورد تعاملی با اقتصاد جهانی، رقابت، کیفیت، قیمت، انتظارات عمومی، مصرف سوخت، آلاینده ها، خدمات پس از فروش، رضایت مصرف کننده است که باید در یک فضای منطقی مورد توجه و بررسی قرار گیرد. البته این مسایل می تواند دارای ضرب اهمیت کم و زیاد باشد که قیمت می تواند از اهمیت ویژه ای برخوردار باشد.

خودرو و مسکن جزو کالاهای بادوامی هستند که برای خرید و مصرف آنها دو نوع مخارج ثابت و متغیر بر فرد تحمیل می شود و برای قیمت گذاری آن از رویکردهای قیمتی متفاوتی می توان استفاده کرد. این که هنگام خرید مبلغ زیادی از قیمت پرداخته شود و در طول سالهای مصرف مخارج کمی بر فرد تحمیل شود، مخارج ثابت بالا و مخارج متغیر پایین (نمونه ایران)، یا بر عکس هنگام خرید مبلغ کمتری پرداخته شود و در طول سالهای مصرف مخارج بیشتری پرداخته شود، مخارج ثابت بالا و مخارج متغیر پایین (نمونه کشورهای توسعه یافته).

این رساله سعی دارد نسبت بهینه این دو مخارج را ارایه نماید و عوامل موثر بر این دو نوع مخارج شناسایی گردد که برای این منظور شش فصل طراحی گردید.

در فصل اول به مسأله شناسی پرداخته می شود. فصل دوم پیشینه موضوع تحقیق است که این فصل دو قسمت را مورد بررسی قرار می دهد یکی مطالعاتی بر کالای بادوام و دیگری درباره روش CVM.

در فصل سوم به انواع روش های ارزش گذاری کالاها و خدمات غیر بازاری و به طور مفصل به مبانی نظری روش CVM می پردازد و در فصل چهارم که یکی از فصول اساسی این رساله می باشد به مبانی نظری الگوی تحقیق پرداخته می شود که در این فصل یک شاخص و پنج مدل مورد طراحی قرار می گیرد.

فصل پنجم به سه قسمت اساسی تقسیم می شود: قسمت اول به برآورد نسبت بهینه مخارج متغیر و ثابت، قسمت دوم به برآورد مدل های موثر بر مخارج متغیر و ثابت و قسمت سوم به بررسی اثرات اقتصادی به هم خوردن نسبت مخارج متغیر و ثابت اختصاص دارد و سرانجام در فصل ششم نتایج و پیشنهادها ارایه می شود.

فصل اول: طرح تحقیق

قیمت و نقش آن در اقتصاد همواره دارای آن چنان اهمیتی بوده است که از آن به عنوان مهمترین شاخص برای تخصیص منابع یاد می‌کنند. این رساله سعی دارد با تعریف دو واژه مخارج متغیر و ثابت برای مصرف، به بررسی قیمت گذاری کالاها و خدمات بازاری و غیر بازاری پردازد و برای این منظور در این فصل به بیان مسأله، اهمیت و ارزش، اهداف، چارچوب نظری، مدل تحلیلی، فرضیه‌ها و روش تحقیق پرداخته می‌شود.

۱-۱. بیان مسأله:

تمام فعالیت‌ها در بازار کالا و خدمات توسط این عاملان اقتصادی شکل می‌گیرد:

الف) خانوار (مصرف کننده)، ب) بنگاه (تولید کننده)

ج) دولت د) خارجیان

هر کدام از عاملان فوق در بازار کالا و خدمات تقاضایی دارند که در این میان، خانوار (مصرف کننده) کل تقاضای خود را از بازار کالا و خدمات به دو دسته کالای بادوام و بی‌دوام^۱ تقسیم می‌کند. مصرف کننده هنگام مصرف کالاهای بادوام، دو نوع مخارج متحمل می‌شود که عبارتند از:

- مخارج ثابت^۲: مخارجی است که ارتباطی با مصرف فرد ندارد و در هر حال، چه مصرف صورت پذیرد یا خیر، این مخارج بر مصرف کننده تحمیل خواهد شد. به عنوان مثال مخارج خرید یک دستگاه خودرو جزو مخارج ثابت است.

- مخارج متغیر^۳: مخارجی است که با مصرف فرد ارتباط داشته و با افزایش سطح مصرف این مخارج نیز افزایش می‌یابد. به عنوان مثال مخارج مربوط به خرید بنزین، تعمیرات، پرداخت حق بیمه جزو مخارج متغیر است.

مصرف کنندگان برای خرید و مصرف کالاهای بادوام همواره نسبتی از مخارج ثابت و متغیر را به عنوان شاخص و معیار مصرف قرار می‌دهند که محاسبه نسبت بهینه این دو مخارج اولین مسأله اساسی این تحقیق است. البته هر چند هر کالای بادوام مصرفی می‌تواند یک نسبت بهینه از مخارج ثابت و متغیر را به خود اختصاص دهد لیکن به دلیل گستردگی کالاها، این نسبت برای گروهی از کالاها مورد بررسی قرار گرفته است که در این تحقیق کل کالاهای مصرفی بادوام به صورت زیر به سه گروه طبقه بندی می‌شود و سپس نسبت بهینه برای گروه کالای حمل و نقل و از این گروه خودروی سواری مورد محاسبه قرار می‌گیرد:

الف) گروه حمل و نقل ب) گروه مسکن ج) گروه ارتباطات

^۱ Non-Durable Goods

^۲ Fixed Expenditure

^۳ Variable Expenditure

از طرف دیگر دولت به دلیل جایگاه و وظایفی که بر عهده دارد سعی می‌کند از طریق ابزارهایی در بازار کالا و خدمات وارد شود که از مهمترین ابزارهای دخالتی می‌توان به مواردی همچون قیمت گذاری، سهمیه بندی، گرفتن مالیات و یا پرداخت یارانه اشاره کرد. بنابراین ورود دولت به این بازار به هم زدن نسبت بهینه مخارج ثابت و متغیر را به دنبال دارد. این که دخالت دولت و به هم خوردن نسبت بهینه مخارج ثابت و متغیر چه اثرات اقتصادی را به وجود می‌آورد دومین مسأله اساسی این تحقیق است و سعی خواهد شد به بررسی اثرات اقتصادی به هم خوردن نسبت بهینه مخارج ثابت و متغیر پرداخته شود.

برای پاسخ به این مسایل از یک نمونه کاربردی همچون خودروی سواری^۱ استفاده خواهد شد و سعی می‌شود اثر دخالت دولت، که موجب به هم خوردن نسبت بهینه مخارج ثابت و متغیر خودرو می‌شود مورد بررسی قرار گیرد (البته از گروه مسکن می‌توان به فروش تراکم و فروش انشعاب آب و برق و از گروه ارتباطات، تلفن همراه را انتخاب کرد).

بنابراین دو مسأله اساسی این تحقیق عبارتند از:

- مصرف کنندگان هنگام خرید و مصرف کالاهای بادوام خودرو چه نسبتی از مخارج ثابت و متغیر را به عنوان نسبت بهینه در نظر می‌گیرند؟
- به هم خوردن نسبت بهینه مخارج ثابت و متغیر کالای بادوام خودرو که با دخالت دولت به وجود آمده است چه اثرات اقتصادی را به دنبال دارد؟

۱-۲. اهمیت و ارزش تحقیق:

همان گونه که در بیان مسأله اشاره شد دو مسأله اساسی در این تحقیق بررسی می‌شود که پاسخ به این مسایل می‌تواند دولت و سیاست گذاران را در راستای اهداف خویش یاری رساند. این تحقیق در نظر دارد دو الگو را طراحی کند:

- الگویی در راستای تبیین نسبت بهینه مخارج ثابت و متغیر کالای بادوام خودرو
- الگویی در راستای تبیین اثرات به هم خوردن نسبت مخارج ثابت و متغیر برای کالاهای مصرفی بادوام گروه

حمل و نقل

۱- در این رساله هر کجا خودرو به کار برده می‌شود، منظور خودروی سواری است.

با طراحی الگوی اول مصرف کننده یک معیار اساسی و مناسب جهت خرید کالاهای مصرفی بادوام در اختیار دارد. به عبارت دیگر با تعیین بهینه نسبت مخارج ثابت و متغیر برای سه گروه کالا، معیار اساسی برای خرید هر مصرف کننده به دست خواهد آمد. البته از طرف دیگر هم، هر تولید کننده در جهت فروش کالای خود می تواند با در نظر گرفتن این نسبت اقدام به فروش کالای خود کند. به عنوان مثال مصرف کننده هنگام خرید مسکن (به عنوان یک کالای شاخص از گروه مسکن) مبلغی به عنوان مخارج ثابت و متغیر پرداخت می کند که به نظر می رسد نسبت این مخارج بهینه نیست و می توان با تغییر این نسبت به راحتی هم منافع مصرف کننده و هم تولید کننده را افزایش داد.

سرانجام الگوی دوم در این تحقیق سعی می کند اثرات به هم خوردن نسبت مابین دو مخارج ثابت و متغیر در اثر سیاست های دولت را بررسی کند به گونه ای که دولت و سیاست گذاران با شناخت این اثرات می توانند در راستای اهداف خویش حرکت کنند. دولت با ابزارهای مختلفی می تواند سبب به هم خوردن این نسبت شود که در این رساله تنها به یارانه به عنوان مهمترین ابزار دخالتی اشاره می گردد و برای طراحی این الگو شاخص نشی حمایت های دولت مورد محاسبه قرار می گیرد. با محاسبه این شاخص دولت می تواند از آن به عنوان معیار پرداخت یارانه بر هر نوع کالا یا خدمتی استفاده کند.

به هم خوردن نسبت بهینه با دخالت دولت اثرات مختلفی را به وجود می آورد که از آن جمله می توان به اثرات اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی، زیست محیطی و سیاسی اشاره کرد و شناخت این اثرات به دولت نشان خواهد داد که دخالت آنها چه هزینه و منافی را به دنبال داشته است.

۱-۳. اهداف تحقیق:

۱-۳-۱. تدوین الگویی جهت تبیین نسبت بهینه مخارج ثابت و متغیر برای کالای بادوام خودرو در بازار کالا و خدمات

۱-۳-۲. بررسی اثرات اقتصادی به هم خوردن نسبت مخارج ثابت و متغیر خودرو

۱- به دلیل تفاوت های فراوانی که کالاهای بادوام دارند؛ در این رساله نسبت بهینه تنها برای خودرو که به عنوان شاخص گروه حمل و نقل است مورد محاسبه قرار می گیرد.