

بررسی وضعیت تجارت درون صنعتی در بخش‌های حمل و نقل، مسافرت و خدمات مالی (مقایسه تطبیقی کشورهای منتخب در حال توسعه و توسعه‌یافته)

محمد راستی

(پژوهشگر موسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی)

mrasti20@yahoo.com

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
رتال جامع علوم انسانی

در حال توسعه و توسعه یافته (با تاکید بر اقتصاد ایران) می‌پردازد.

تجارت خدمات / تجارت درون صنعتی / تجارت درون صنعتی

نهایی / حمل و نقل / مسافرت / خدمات مالی

مقدمه

تجارت درون صنعتی [۱] (IIT) یک پدیده تجربی است که در سال‌های اخیر شناخته شده است. این تجارت زمانی رخ می‌دهد که یک کشور به‌طور همزمان هم واردات و هم صادرات کالا یا خدمات تولید شده در یک بخش خاص را انجام دهد. این نوع از تجارت متفاوت با تجارت بین صنعتی است که یک کشور متخصص در تولید بخشی از کالاها یا خدمات است و تنها این

چکیده

این مقاله بنا به اهمیت رو به رشد تجارت خدمات و در راستای افزایش همگرایی‌های جهانی و منطقه‌ای و با استفاده از شاخص‌های تجارت درون صنعتی و نیز تجارت درون صنعتی نهایی به بررسی تطبیقی وضعیت تجارت درون صنعتی در سه بخش حمل و نقل، مسافرت و خدمات مالی کشورهای منتخب

کالاها و خدمات را صادر می‌کند و در مقابل کالاها و خدماتی که در آنها مزیت نسبی ندارند را وارد می‌نمایند. تفاوت در کیفیت، قیمت، هزینه‌های حمل و نقل کالاها و سلیق مصرف‌کنندگان از دلایل این امر می‌باشند. در واقع مقدار تجارت درون صنعتی به عنوان معیاری از تنوع بخشی، انعطاف پذیری، تخصص گرایی، رقابت پذیری و همگرایی تجاری محسوب می‌گردد.

از طرف دیگر تجارت خدمات نقش کلیدی در تغییرات ساختاری اقتصادی جهان در سال‌های اخیر داشته است و هم‌اکنون سهم بالایی در کل تجارت جهانی را شامل می‌گردد. بر اساس آمار منتشره صادرات خدمات در جهان از ۳۸۸ میلیارد دلار در سال ۱۹۸۰ به ۳۳۳۷ میلیارد دلار در سال ۲۰۰۷ افزایش یافته است. نه تنها صادرات طی دوره مذکور به حدود ۹ برابر افزایش یافته بلکه سهم آن نیز در کل صادرات جهان از ۱۶/۲ درصد به بیش از ۲۰ درصد افزایش یافته است (UNCTAD). از آنجایی که محدودیت‌ها بر تجارت خدمات اثر منفی بر کارایی این بخش دارد، هدف تجارت خدمات کاهش یا حتی برطرف کردن تمام موانع تجاری بخش خدمات از طریق اجازه ورود بنگاه‌های خارجی در بخش بخش‌های خدماتی مربوطه به منظور کمک به کارایی بیشتر این بخش است. آزادسازی تجاری بخش خدمات نیز عموماً از طرق متفاوت مانند گاتس یا WTO و موافقت‌نامه‌های تجاری منطقه‌ای صورت می‌پذیرد. در این خصوص هر چند که گاتس حرکت در جهت آزادسازی تجاری در بخش خدمات را شروع کرد، اما دور جدید مذاکرات تجاری در مورد خدمات، توسط سازمان جهانی تجارت در سال ۲۰۰۰ آغاز شد و در شکل وسیع‌تر آن در دور دوحه ادامه یافت. لازم به ذکر است که برای الحاق به سازمان جهانی تجارت ۸۰ درصد از اعضای ملحق شده به این سازمان و تمامی اعضای ملحق شده از سال ۲۰۰۴ به بعد (به جز مورد کشور کوچک کیپ ورد با تعهد در ده بخش) متعهد به پذیرش آزادسازی هر یازده بخش خدمات موجود در فهرست طبقه‌بندی بخشی سازمان جهانی تجارت گشته‌اند. بنابراین در این مقاله ضمن بررسی وضعیت تجارت درون صنعتی در سه زیربخش خدمات (حمل و نقل، مسافرت و خدمات مالی) کشورهای منتخب در حال توسعه و توسعه یافته، با توجه به عضویت ناظر ایران در سازمان جهانی تجارت و از آنجا که تجارت درون صنعتی به عنوان معیاری از تنوع بخشی،

انعطاف پذیری، تخصص گرایی، رقابت پذیری و همگرایی تجاری محسوب می‌گردد به بررسی تطبیقی وضعیت این شاخص در سه بخش حمل و نقل، مسافرت و خدمات مالی اقتصاد ایران خواهیم پرداخت. دلیل انتخاب این سه بخش این امر است که تقریباً دو سوم صادرات خدمات کشورهای در حال توسعه به بخش‌های حمل و نقل و مسافرت تعلق دارد و بخش خدمات مالی نیز روی دوم سکه هر اقتصاد است و نقش موثری بر عملکردهای اقتصادی و از جمله رشد اقتصادی ایفا می‌نماید.

۱. تجارت درون صنعتی در بخش خدمات

نظریه تجارت درون صنعتی که الهام گرفته از نظریه هکچر - اهلین [۲] است، به عنوان قسمتی از نظریه‌های جدید تجاری به رسمیت شناخته شده‌اند به نوعی که رقابت انحصاری با صرفه‌های ناشی از مقیاس و مختلف بودن تولیدات به عنوان مجموع عواملی که در مقدار IIT نقش دارند معرفی شده‌اند. در گذشته برخی از محققین مانند گروبل و لویس (۱۹۷۵) [۳] و کروگمن (۱۹۸۱) [۴] سعی کردند که سازگاری نظریه IIT را با نظریه سنتی هکچر - اهلین به فرض اینکه بازدهی ثابت نسبت به مقیاس وجود دارد را در مطالعات خود ثابت نمایند. با وجود این دیویس (۱۹۹۵) [۵] ثابت کرد که ضرورتی وجود ندارد که حتماً فرض بازدهی ثابت نسبت به مقیاس یا رقابت کامل به منظور سازگاری بین نظریه IIT و هکچر - اهلین وجود داشته باشد.

بنابراین مبانی نظریه IIT به وسیله رها کردن چند فرض نظریه هکچر - اهلین توسعه پیدا کرد. در واقع نظریه‌های جدید تجارت رقابت انحصاری بازدهی افزایشی نسبت به مقیاس را به جای رقابت کامل و بازدهی ثابت نسبت به مقیاس در بر می‌گیرد. از این رو نظریه IIT بر اساس نظریه‌های جدید تجارت توسعه پیدا کرد و تعدادی از پژوهشگران به توسعه ابعاد نظریه‌های جدید تجارت که از عوامل تشکیل دهنده تجارت هستند کمک کردند. در واقع پدیده IIT نمی‌تواند به وسیله مدل استاندارد مزیت نسبی هکچر - اهلین توضیح داده شود و باید به وسیله عواملی مانند صرفه‌های ناشی از مقیاس، سلیقه مصرف‌کنندگان برای تنوع و اختلاف تولیدات که در مدل هکچر - اهلین در نظر گرفته نشده‌اند توضیح داده شوند. در حالی که مطالعات مربوط به IIT در کالاهای صنعتی بسیار است، کمبود آمار و اطلاعات در مورد

بخش خدمات تحقیق کافی در مورد پدیده IIT در این بخش را محدود کرده است.

لازم به ذکر است که چهار شیوه تجارت خدمات به شرح زیر وجود دارد:

۱. تجارت بین مرزی: در این شیوه هر دو عرضه کننده (صادرکننده) و مصرف کننده (واردکننده) در کشور خود باقی می ماندند و تنها خدمات عرضه شده به وسیله عبور از مرز انتقال می یابد: مانند اعطای خدمات مشاوره، خدمات بیمه و بانکی و خدمات کامپیوتری از طریق تلفن و اینترنت.

۲. مصرف در خارج: در این روش مصرف کننده با عبور از مرز به محل عرضه خدمات می رود و در کشور عرضه کننده (صادرکننده خدمات) به مصرف آن خدمت می پردازد: مانند رفتن به کشور دیگر جهت بازدید از آثار باستانی، تحصیل در مدارس و دانشگاه ها و مراجعه به مطب پزشکان و بیمارستان های آن کشور.

۳. حضور تجاری: در این شیوه عرضه کننده (صادرکننده) خدمات با تاسیس نمایندگی در کشور مصرف کننده (واردکننده) خدمات به عرضه و تولید خدمات می پردازد: مانند شعب نمایندگی بانک ها و شرکت های بیمه در کشور مصرف کننده خدمات.

۴. جابجایی اشخاص حقیقی: در این شیوه عرضه کننده (صادرکننده) خدمات با عبور از مرز به کشور مصرف کننده (واردکننده) خدمات می رود و به تولید و عرضه خدمات می پردازد: مانند حضور پزشکان و مهندسان خارجی در کشور مصرف کننده خدمات.

۲. روش شناسی تحقیق

۲-۱. الگوی تجارت درون صنعتی در بخش خدمات

از زمانی که گروبل و لیود (۱۹۷۵) شاخص IIT را معرفی کردند تعدادی از پژوهشگران نظریه های IIT شامل روش های مربوط به اندازه گیری شاخص و مسائل سیاست گذاری را تحلیل و بررسی کردند. در میان این پژوهشگران آکینو و تاراکان (۱۹۸۳) [۶] جنبه های تجربی و روش شناسی مربوط به

شاخص گروبل و لیود به عنوان دقیق ترین و متداول ترین شاخص اندازه گیری IIT را بررسی کردند. علاوه بر این مطالعات اخیر به وسیله ونا و کوپر (۱۹۹۳) [۷] اعتبار شاخص گروبل و لیود در دو دهه اخیر را تصدیق کردند. بنابراین در این بررسی با استفاده از شاخص گروبل و لیود (۱۹۷۵) حجم تجارت درونی در بخش های حمل و نقل، مسافرت و خدمات مالی را برای کشورهای منتخب اندازه گیری می نماییم. این شاخص برای هر کشور به شکل زیر تعریف شده است:

$$\beta_I = 1 - \frac{|XI - MI|}{XI - MI} \quad (1)$$

به طوری که X_i و M_i به ترتیب صادرات و واردات صنعت i هستند که در این تحقیق i بخش های حمل و نقل، مسافرت و خدمات مالی در نظر گرفته شده است. هنگامی که درجه تجارت درون صنعتی افزایش پیدا می کند این شاخص به سمت یک میل می کند. همچنین هنگامی که سهم واردات نسبت به صادرات و یا سهم صادرات نسبت به واردات در تجارت بسیار بالا و عمده باشد، این شاخص به سمت صفر میل می نماید. بنابراین در این تحقیق از معادله (۱) برای اندازه گیری حجم تجارت درون صنعتی در بخش های حمل و نقل، مسافرت و خدمات مالی کشورهای D8 استفاده می شود.

۲-۲. الگوی تجارت درون صنعتی نهایی در بخش خدمات

علاوه بر شاخص گروبل و لیود (۱۹۷۵)، هامیلتن و کینست (۱۹۹۱) [۸] یک شاخص دیگر به نام شاخص تجارت درون صنعتی نهایی (MIIT) - که سهم افزایش در صادرات یا واردات یک صنعت خاص در افزایش در واردات یا صادرات همان صنعت را اندازه گیری می کرد- تعریف کردند. این شاخص تاکید بر جریان های جدید تجاری در بخش های مختلف اقتصادی دارد.

در واقع یک مشکل مفهومی در مورد شاخص گروبل و لیود - در حالی که برای اندازه گیری در مورد دوره های مختلف زمانی استفاده می شود- وجود دارد. بدین معنی که افزایش در جریان تجارت بین صنعتی، وقتی که موجب کاهش عدم تراز تجاری در بخش یا صنعتی که اندازه گیری شده گردد منجر به افزایش در

شاخص IIT می‌شود.

بنابراین به منظور برطرف کردن این مشکل و همچنین مشخص شدن اثر تغییرات ساختاری، در این پژوهش از شاخص MIIT نیز استفاده می‌گردد. این شاخص سهم افزایش در واردات / صادرات یک صنعت خاص را به افزایش در صادرات / واردات همان صنعت اندازه‌گیری می‌نماید و برای هر صنعت به شکل زیر تعریف می‌گردد:

$$MIIT = \begin{cases} \frac{X_t - X_{t-n}}{M_t - M_{t-n}} & \text{For } M_t - M_{t-n} > X_t - X_{t-n} > 0 \\ \frac{M_t - M_{t-n}}{X_t - X_{t-n}} & \text{For } X_t - X_{t-n} > M_t - M_{t-n} > 0 \\ \text{Undefined} & \text{For } X_t < X_{t-n} \text{ or } M_t < M_{t-n} \end{cases}$$

به طوری که X_t و X_{t-n} به ترتیب صادرات در سال‌های t و $t-n$ هستند و همچنین M_t و M_{t-n} به ترتیب واردات در سال‌های t و $t-n$ هستند. بنابراین n به بیان ساده تعداد سال‌های وقفه بین دو سال استفاده شده در محاسبه شاخص هستند. در واقع شاخص MIIT سهم تجارت جدید -

تجارت ایجاد شده در سال‌های اخیر - را در مقادیر تجارت درون صنعتی نشان می‌دهد. به مانند شاخص گروپل و لیود (۱۹۷۵)، شاخص MIIT برابر با یک است وقتی که مقدار تجارت جدید کاملاً از نوع درون صنعتی باشد و برابر صفر یا غیر قابل تعریف است وقتی که تجارت جدید کاملاً از نوع بین صنعتی است.

۳. تحلیل نتایج اندازه‌گیری حجم تجارت

درون صنعتی در بخش حمل و نقل،

مسافرت و خدمات مالی کشورهای منتخب

نتایج اندازه‌گیری شاخص IIT و MIIT در بخش‌های خدمات مالی، مسافرت و حمل و نقل برای کشورهای منتخب در حال توسعه و توسعه یافته در جدول شماره (۱) و (۲) آمده است. براساس مقایسه دو شاخص فوق ملاحظه می‌گردد که نه تنها میانگین شاخص MIIT در هر دو حالت کشورهای توسعه یافته و در حال توسعه برای هر سه بخش خدمات مالی، مسافرت و حمل و نقل از شاخص IIT بالاتر است بلکه به جز مورد خدمات مالی در کشورهای در حال توسعه، این تفاوت بالا است.

جدول ۱-

کشور	سال		خدمات مالی		مسافرت		حمل و نقل	
	MIIT	IIT	MIIT	IIT	MIIT	IIT	MIIT	IIT
مصر	۲۰۰۲-۶	۲۰۰۶	۱۳	۳۰	۱۴	۳۸	۹۸	۹۰
مالزی	۲۰۰۲-۶	۲۰۰۶	۷۹	۶۶	۴۲	۵۶	۳۷	۶۱
پاکستان	۲۰۰۲-۶	۲۰۰۶	۳۸	۵۰	۱۲	۲۸	۲۰	۵۴
ترکیه	۲۰۰۲-۶	۲۰۰۶	۶۷	۵۴	۱۰	۲۸	۶۰	۹۹
میانگین	۲۰۰۲-۶	۲۰۰۶	۴۹	۵۰	۲۰	۳۸	۵۴	۷۶

ماخذ: World Development Indicators(WDI) & UNCTAD Statistics

نهایی در کشورهای توسعه یافته بالاتر از کشورهای در حال توسعه است و این شاخص در بخش مسافرت و حمل و نقل برای کشورهای در حال توسعه به ترتیب برابر ۲۰ و ۵۴ درصد و برای کشورهای توسعه یافته به ترتیب برابر ۴۶ و ۶۹ درصد است. با توجه به جدول شماره (۳) ملاحظه می‌گردد که مقدار

همچنین مقایسه میانگین شاخص MIIT کشورهای در حال توسعه با توسعه یافته دلالت بر یکسان بودن حجم تجارت درون صنعتی نهایی در بخش خدمات مالی هر دو گروه کشورها دارد و این شاخص برای هر دو آن‌ها به میزان ۴۹ درصد است. این در حالی است که در دو بخش دیگر حجم تجارت درون صنعتی

شاخص MIIT در هر سه بخش خدمات مالی، مسافرت و حمل و نقل ایران در مقایسه با میانگین‌های کشورهای در حال توسعه و توسعه یافته پایین‌تر است هر چند که در مورد بخش مسافرت

این تفاوت بسیار پایین و تنها یک درصد است. لازم به ذکر است که با توجه به محدودیت‌های آماری دوره مورد بررسی برای ایران با سایر کشورها متفاوت است.

جدول ۲-

کشور	سال		خدمات مالی		مسافرت		حمل و نقل	
	MIIT	IIT	MIIT	IIT	MIIT	IIT	MIIT	IIT
کانادا	۲۰۰۶	۲۰۰۲-۶	۸۲	۶۳	۸۳	۴۵	۷۷	۴۷
آلمان	۲۰۰۶	۲۰۰۲-۶	۸۰	۱۳	۶۱	۶۴	۹۰	۸۲
ژاپن	۲۰۰۶	۲۰۰۲-۶	۹۹	۵۴	۴۸	۴	۹۴	۸۳
آمریکا	۲۰۰۶	۲۰۰۲-۶	۹۵	۶۶	۸۴	۶۹	۸۵	۶۵
میانگین	۲۰۰۶	۲۰۰۲-۶	۸۹	۴۹	۶۹	۴۶	۸۷	۶۹

World Development Indicators(WDI) & UNCTAD Statistics:ماخذ

جدول ۳-

بخش	سال		ایران MIIT	ایران IIT
	MIIT	IIT		
خدمات مالی	۲۰۰۰	۱۹۹۹-۲۰۰۰	۴۱	۸۱
مسافرت	۲۰۰۴	۲۰۰۳-۲۰۰۴	۱۹	۴۲
حمل و نقل	۲۰۰۴	۲۰۰۳-۲۰۰۴	۴۱	۳۱

World Development Indicators(WDI) & UNCTAD Statistics:ماخذ

جمع‌بندی و ملاحظات

این مقاله به برآورد میزان تجارت درون صنعتی در بخش‌های حمل و نقل، مسافرت و خدمات مالی کشورهای منتخب در حال توسعه و توسعه یافته پرداخته است. بر اساس یافته‌های این تحقیق ملاحظه می‌گردد که تفاوت‌های قابل ملاحظه‌ای در میان شاخص تجارت درون صنعتی IIT و شاخص تجارت درون صنعتی نهایی MIIT وجود دارد که در واقع دلالت بر این مهم دارد که در تشخیص حجم تجارت درون صنعتی با استفاده از شاخص سنتی IIT بایستی با احتیاط عمل کرد و بهتر است که از شاخص‌های جدیدتر مانند MIIT استفاده نمود. همچنین با توجه به یافته‌های این تحقیق ملاحظه می‌گردد

که از سه بخش خدماتی مورد بررسی، حجم تجارت درون صنعتی در کشورهای توسعه یافته نسبت به کشورهای در حال توسعه در دو بخش حمل و نقل و مسافرت بالاتر است که می‌تواند در حالت کلی به منزله بهتر بودن وضعیت کشورهای توسعه یافته از نظر تنوع و انعطاف‌پذیری در این بخشها نسبت به کشورهای در حال توسعه تلقی گردد، هر چند که این تحلیل (با وجود یکسان بودن وضعیت تجارت درون صنعتی آنها در بخش خدمات مالی) را نمی‌توان عمومیت داد.

علاوه بر این با توجه به وضعیت نامناسب ایران در حجم تجارت درون صنعتی نسبت به هر دو مورد کشورهای توسعه یافته و در حال توسعه مورد بررسی، این مهم استنباط می‌گردد

- 5 . Davis(1995).
- 6 . Aquino (1978) Tharakan (1983).
- 7 . Vona (1991) and Cooper et al. (1993).
- 8 . Hamilton and Kniest (1991).

منابع

موسسه مطالعات و پژوهشهای بازرگانی، بررسی عوامل موثر بر تجارت درون صنعت کشورهای عضو سازمان کنفرانس اسلامی، اسفندماه ۱۳۸۳.

نفری، اکبر و سعید راسخی " برآورد میزان تجارت درون صنعت در ایران"، پژوهشنامه بازرگانی، شماره ۲۵، زمستان ۱۳۸۱.

Grubel, H.G., Lloyd, P.J., Intra - industry Trade: The Theory and Measurement of International Trade in Differential Products. Wiley, New York, 1975.

Hamilton, C., Kniest, P., "Trade liberalisation, structural adjustment and intra-industry trade". *Weltwirtschaftliches Archiv* 127 (2), pp.356-367. 1991.

Moshirian, F., "Japan's non-interest rates related international financial services". *Japan and the World Economy* 10(1), pp.33-47, 1998.

Moshirian, F. and Donghui Li, Ah-Boon Sim, 2005. "Intra-industry trade in financial services" *Journal of International Money and Finance* 24, pp.1090-1107, 2005.

World Development Indicators, World Bank, 2008.

UNCTAD Secretariat, "Trade in Services and Development Implication", Trade And Development Board, Commission on Trade in Goods and Services, and Commodities, Eighth Session Geneva, 9-13 February 2004.

UNCTAD Statistics 2006.

که بخش‌های خدماتی ایران از تنوع و انعطاف‌پذیری برخوردار نبوده و توانایی سازگاری و همگرایی با محیط رقابتی و تجارت با کشورهای دیگر را ندارد. بنابراین از آنجا که تجربه کشورهای ملحق شده به این سازمان در سالهای اخیر دلالت بر این مهم دارد که برای عضویت دائم بایستی کشور ملحق شده متعهد به بازگشایی تمامی زیربخشهای بخش خدمات گردند و با توجه به عضویت ایران به عنوان عضو ناظر در سازمان جهانی تجارت و نیز تاکید مذاکرات دور دوحه بر توسعه آزادسازی تجارت خدمات، لزوم اصلاحات لازم به منظور آمادگی و زمینه مناسب برای آزادسازی تجاری در بخشهای مختلف خدمات اقتصاد ایران توصیه می‌گردد. همچنین با توجه به وضعیت بهتر تجارت درون صنعتی کشورهای در حال توسعه منتخب مورد بررسی در مقایسه با ایران و وضعیت نامناسبتر آنها نسبت به کشورهای توسعه یافته منتخب، همگرایی و آزادسازی تجارت خدمات با کشورهای در حال توسعه منتخب در چارچوب موافقت‌نامه‌های دو جانبه و منطقه‌ای توصیه می‌گردد. لازم به ذکر است که تمامی کشورهای در حال توسعه منتخب مورد بررسی این مقاله از اعضای گروه دی هشت و تعدادی از آنها از کشورهای بزرگ همسایه و از اعضای مهم اگو می‌باشند. بنابراین آزادسازی تجاری در بخش خدمات با کشورهای در حال توسعه نظیر اعضای گروه دی هشت و اگو نه تنها می‌تواند منجر به افزایش رقابت و کارایی بخش خدمات اقتصاد ایران و سیاست مناسبی جهت توسعه بخش خدمات محسوب گردد بلکه از طریق افزایش سطح توسعه بخش خدمات و سازگاری با محیط رقابتی زمینه، بستر و آمادگی لازم را برای این کشورها جهت آزادسازی، همگرایی و سازگاری با محیط تجاری سایر کشورها به خصوص در چارچوب سازمان جهانی تجارت به وجود خواهد آورد. این مهم با توجه به عضویت ناظر ایران در سازمان جهانی تجارت و دستور کار این سازمان در جهت توسعه آزاد سازی تجارت خدمات بیشتر مشخص می‌گردد.

پی‌نوشت‌ها

1. Intra Industry Trade.
2. Heckscher-Ohlin.
3. Grubel and Lloyd (1975).
4. Krugman (1981).