

تجارت؛ موتور رشد یا مانع رشد؟

دکتر محمدمهدی بهکیش

استاد دانشگاه

شاه عباس اول درس اقتصاد نخوانده بود، ولی بهتر از ما مزیت‌های نسبی و رقابتی ایران را تشخیص داد و این مهم را درک کرد که موقعیت جغرافیایی ایران مزیتی را برای آن به وجود آورده که می‌تواند از محل عبور کالا، ثروتی قابل توجه برای کشور فراهم آورد.

ولی این امر فقط با تشخیص اهمیت موقعیت جغرافیایی ایران عملی نمی‌شد. مهم‌تر آن بود که شاه عباس این درک را داشت که وسائل تحقق تجارت و ترانزیت کالا را نیز فراهم آورد. برای این منظور جاده عبور برای انتقال کالاهای تجاری ساخت و کاروانسراهایی را که هنوز بقایای آنها در سراسر کشور باقی است، به وجود آورد.

جالب‌تر آن که امنیت را به ترتیبی برقرار نمود که مال‌التجاره‌هایی متشکل از یک‌هزار نفر شتر به سلامت از مسیر ایران می‌گذشت و امنیت در مسیر ایران زبانزد تجار جهان شده بود. علاوه بر جاده و امنیت برای عبور و مرور، به این امر واقف بود که تجارت با خارج از کشور، فرهنگ و زبان ارتباط می‌خواهد و باستانی پارسی نقل می‌کند که شاه عباس (با درایت کامل) ارمنه را از جلفا (آذربایجان) به اصفهان کوچ داد تا ابزار ارتباط قوی‌تری را به وجود آورد. مجموع شرایطی که شاه عباس ایجاد کرد، رهاوردی برای جامعه به ارمنان آورد که به نقل از یکی از مورخین غرب، روستاییان اطراف مسیر عبور کالا در ایران در آن زمان ثروتمندتر از روستاییان اطراف پاریس بودند.

امروز شرایط سوق‌الجیشی ایران بهتر از چهارصد سال پیش است. اگر در آن زمان ایران در مسیر ارتباط شرق به غرب بود. امروز ایران در مسیر ارتباط شمال به جنوب (خلیج فارس) قرار گرفته است که اهمیت آن کمتر از ارتباط شرق به غرب آن زمان نیست. هر چند اتحاد جماهیر شوروی سوسیالیستی پانزده سال پیش فروپاشید و از دل آن روسیه و ۱۵ جمهوری بیرون آمد ولی این مجموعه امروز به قدرتی اقتصادی - سیاسی تبدیل شده که در آینده منطقه بسیار تاثیرگذار خواهد بود. ولی مشکل عمده آنها همان است که در وصیتنامه پترکبیر ذکر شده که آنها نیازمند به دستیابی به آب‌های گرم خلیج فارس هستند و این آرزو در طی تاریخ بر معادلات سیاسی منطقه و ایران تاثیر جدی گذاشته است و آثار آن را در دوران اخیر نیز در رفتارهای سیاسی آنان به خصوص روسیه مشاهده می‌کنیم.

سوالاتی که به سرعت به ذهن متبادر می‌گردد آن است که چگونه شاه عباس اول توانست از این موقعیت کشور



دنیای امروز دنیای چندوجهی است. صنعتی شدن از آرزوهای هر کشور در حال توسعه است، ولی بخش خدمات (شامل تجارت، حمل‌ونقل، بانک، بیمه، تورسیم و ...) اهمیتی کمتر از صنعت ندارد. بلکه آنها مکمل یکدیگرند و علاوه بر آن صنعتی شدن بدون امکاناتی چون حمل‌ونقل و بانک و بیمه... تحقق نمی‌یابد و دسترسی به بازار حتی در داخل کشور را مختل می‌کند. حال چگونه است که ما سعی کرده‌ایم برای تولید کالا، اعتبارات بانکی و تسهیلات ارزان‌تر فراهم آوریم ولی ابزار تحقق آنکه تجارت و خدمات مربوط به آن است را با نرخ‌های بالاتر بهره، تنبیه کرده‌ایم؟

علاوه‌بر آن، چرا پتانسیل کشور در ترانزیت کالا را کم‌اهمیت‌تر از تولید تلقی می‌کنیم؟ آیا جز این است که هنوز در بستر اقتصادهای بسته فکر می‌کنیم؟ این تفکر بیشتر در دوران تسلط اتحاد جماهیر شوروی سوسیالیستی (۱۹۹۱-۱۹۱۷) بر اندیشه اقتصادی جهان سایه انداخته بود. ما ایرانیان حتی در دوران شاه‌عباس این چنین فکر نمی‌کردیم و امروز نیز نمی‌توانیم این چنین فکر کنیم مگر آنکه رفاه جامعه را در سایه عواملی قرار دهیم که توجیه اقتصادی ندارند.

به نظر می‌رسد عقب‌ماندگی بخش خدمات در کشور که عدم رشد ترانزیت کالا یکی از عواقب آن است، هزینه تمرکز تک‌بعدی بر صنعت را می‌پردازد. توسعه اقتصادی علاوه بر آنکه در اثر رشد بخش‌های مختلف به صورت هماهنگ تحقق می‌یابد، نیاز به محرکی در جامعه دارد که دیگر بخش‌های اقتصاد را به دنبال خود بکشد. آیا تجارت (از جمله ترانزیت کالا) نمی‌تواند یکی از محرک‌های رشد در کشور باشد!

شاید ما فکر کرده‌ایم که تجارت مانع رشد است که آن را در سال‌های گذشته تنبیه کرده‌ایم. در حالی که امروز با گسترش فعالیت‌های سازمان تجارت جهانی (WTO) بر همه روشن شده است که تجارت موتور محرکه رشد است. ما ایرانیان قبل از اینکه دنیا به این مهم واقف شود مزیت‌های تجارت را فهمیده بودیم، ولی درآمد‌های نفت، تجارت را به یک فعالیت رانت‌دار تبدیل کرد. راه‌حل پاک‌کردن صورت‌مساله نیست بلکه می‌توانیم با ایجاد محیط رقابتی اثر رانت در تجارت را خنثی کنیم و از مزیت‌های تجارت و ترانزیت کالا که چون نفت موهبتی بر خاسته از موقعیت جغرافیایی کشور است، بهره‌گیریم. افزایش صادرات نیز در همین بستر قابل تحقق است. ولی، حاصل راهی که در سی سال گذشته طی کرده‌ایم، انبهارهای پر از کالا و کارخانه‌های در حال تعطیل شدن است و در عوض قاچاق کالا هر روز پررونق‌تر می‌شود.

بهره‌برداری مطلوب نماید و ما به‌رغم پیشرفت‌های تکنولوژی و علوم اقتصادی و اطلاعات نتوانسته‌ایم از این مزیت مهم به درستی بهره‌برداری کنیم. ترانزیت کالا - ما بین شمال و جنوب - در طی ۱۵ سال گذشته بسیار مطرح شده است، ولی وقتی به حجم کالایی که از مسیر ایران عبور می‌کند توجه کنیم احساس می‌شود که چه امتیاز مهمی را از دست می‌دهیم و چه امکان درآمدی مهمی را از دسترس شهروندان کشور دور می‌کنیم. تجارت نیازمند مسیر مناسب برای عبور و مرور و امنیت است. در غیر این صورت به مسیری دیگر می‌رود. همانگونه که کشور امارات، به خصوص دبی به دلیل مشکلات ایران، محل توزیع کالا برای منطقه آسیای مرکزی و قفقاز و حتی ایران شده است. به یاد دارم روزی یکی از تجار بزرگ امارات به من گفت که قشمن نگین خلیج فارس است و می‌توان آن را به رقیبی جدی برای دبی تبدیل کرد، ولی دولت شما، باید به این درک برسد که مشخصه‌های یک منطقه آزاد، آزادی رفت‌وآمد کالا و ایجاد احساس امنیت در سرمایه‌گذاری است نه آنکه با تغییر شرایط و یا با تغییر مدیران، سیاست‌ها عوض شوند و سرمایه‌گذاران تجاری یا صنعتی را با بابت‌کلیفی (یا عدم امنیت) مواجه سازد. شاید یادآوری گفته یکی از نخست‌وزیران کشورهای مسلمان شرق آسیا هشداردهنده باشد که چند سال پیش گفت: «با ایران نمی‌توان به صورت جدی وارد فعالیت اقتصادی شد، زیرا که تکلیفشان با خودشان روشن نیست».

به نظر می‌رسد در موقعیت امروز ایران، هنوز تجارت از مزیت‌های جدی کشور است. به علاوه در طی چهل سال گذشته، کشور آن‌چنان دچار جاه‌طلبی‌های صنعتی شدن، شده است، که فراموش کرده صنعت بدون خدمات، به خصوص تجارت، به قبرستانی از ماشین‌آلات و کالای تولیدشده ولی در انبارها مانده تبدیل می‌شود. به علاوه با توجه به شرایط محیطی کشور، تجارت خود یکی از پتانسیل‌های مهم برای رشد درآمد و اشتغال است. اگر به نرخ‌های بهره مصوب تسهیلات بانک‌ها در سال‌های گذشته برای بخش صنعت و خدمت توجه نماییم، نرخ تسهیلات برای صنعت همیشه بسیار کمتر از خدمات (از جمله تجارت) بوده است. در حالی که اگر تجارت و حمل‌ونقل کالا از شمال به جنوب و برعکس را جزو مزیت‌های کشور قلمداد کنیم، که به نظر من اهمیت آن از صنعت کمتر نیست، چرا باید اعطای تسهیلات در بخش خدمات گرانتر از صنعت باشد و شاید عقب‌ماندگی سیستم حمل‌ونقل کشور حاصل همین تدبیر نامناسب است.