

ضمیمه این شماره بولتن هفتگی "ویژه نامه مقالات اقتصادی"



سومین شماره ویژه‌نامه مقالات اقتصادی بولتن هفتگی کمیته ایرانی ICC با عنوان "انقلاب تجاری می خواهیم نه صنعتی" دکتر محمد مهدی بهکیش "دکتر محمد مهدی بهکیش" دبیرکل کمیته ایرانی ICC برگرفته از نشریه «اقتصاد توسعه» است. در بخشی از مقدمه این گفتگو می‌خوانید: «در پنجمین طبقه از ساختمان اتاق بازرگانی ایران در اتاق بازرگانی بین‌المللی (ICC) در مورد تاریخچه انقلاب صنعتی و توسعه صنعت در دنیا با او به گفت‌وگو نشستیم و شنونده تحلیل‌های محمد مهدی بهکیش از توسعه صنعتی در آسیا و جهش‌های چین گردیدیم و چین بودیم. این اقتصاددان برجسته با اشاره به غافل ماندن ایران از توجه به صنعت در سال‌های گذشته که باعث شده از کشورهای صنعتی در قاره آسیا عقب بیفتیم الگوی کره جنوبی را برای کشور توصیه نمی‌کند. بهکیش با تأکید بر تغییرات الگوهای تجارت جهانی معتقد است که در شرایط کنونی نمی‌توانیم همانند کره با سیاست‌های بسته، تولید داخل را تقویت کنیم ...»

در این شماره می‌خوانید:

- انتخاب دبیرکل ICC به عنوان عضو هیأت مدیره معاهده جهانی سازمان ملل
- مشاور ارشد کمیسیون بانکی ICC منصوب شد
- رایه گزارش اقتصاد سبز از سوی ICC در اجلاس UNEP در نیروبی
- کارگاه آموزشی «کمک به تجارت» به طور مشترک توسط ICC و بانک جهانی برگزار می‌شود
- خلاصه گفتگوهای نشست کمیسیون حمل و نقل و پشتیبانی کمیته ایرانی ICC
- معرفی کتاب: «نظام داوری اتاق بازرگانی بین المللی»
- ویژه نامه مقالات اقتصادی، شماره ۳، اسفند ماه ۱۳۸۹

انتخاب دبیرکل ICC به عنوان عضو هیأت مدیره معاهده جهانی سازمان ملل



به دستور بان کیمون، دبیرکل سازمان ملل متحد، «ژان گای کریر (Jean-Guy Carrier)» دبیرکل اتاق بازرگانی بین‌المللی (ICC) به عنوان عضو هیأت مدیره معاهده جهانی سازمان ملل منصوب شد. وی نماینده ICC در معاهده جهانی سازمان ملل خواهد بود. ICC می‌کوشد تا با فراهم آوردن ابزارهای لازم جهت دستیابی بخش خصوصی جهان به اصول این معاهده، مسئولیت اجتماعی شرکت‌ها را ارتقا بخشد و زمینه توسعه اهداف گسترده تر سازمان ملل و کسب و کار پایدار جهانی را فراهم آورد.

هیأت مدیره معاهده جهانی سازمان ملل بالاترین مقام مشورتی سازمان ملل در همکاری با کسب و کار و جامعه مدنی است. به علاوه، به منظور رایه مشاوره راهبردی و خط مشی برای معاهده جهانی، ۲۳ عضو هیأت مدیره همچنین بر اجرای اقدامات و برنامه‌های مصوب این معاهده، نظارت می‌کنند.

پیش از این نیز چند تن از دبیران کل سابق ICC موفق به عضویت در هیأت مدیره معاهده جهانی سازمان ملل شده بودند. معاهده جهانی سازمان ملل، با بیش از ۸۷۰۰ عضو از نزدیک به ۱۳۰ کشور جهان، بزرگترین طرح به اجرا درآمده در عضویت داوطلبانه

شرکت‌ها در قبول تعهدات مسئولیت‌شرکتی به شمار می‌رود. این چارچوب کاربردی، زمینه‌های توسعه و پیاده‌سازی سیاست‌های پایدار را گسترش می‌دهد و اساس الگوهای پایدار کسب و کار و توسعه بازارها را تحقق می‌بخشد. کریر گفت: «از انتخاب به عنوان عضو هیأت‌مدیره معاهده جهانی سازمان ملل و فراهم شدن این فرصت برای بیان دیدگاه‌های کسب و کار در مورد مسائل کلیدی به خصوص مسئولیت‌شرکتی خرسندم. معاهده جهانی، موقعیت ارزشمندی را برای کسب و کار ایجاد کرده تا در تصمیم‌گیری‌های سازمان ملل مشارکت کند و همراه با دیگر ذی‌نفعان این طرح برای ارتقا و ترویج اصول آن تلاش کند.»

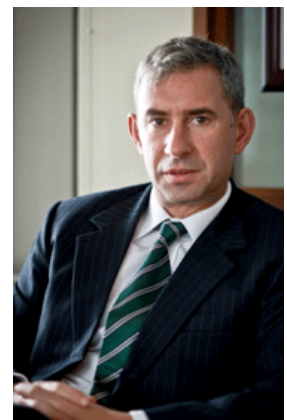
درباره معاهده جهانی سازمان ملل (UN Global Compact)



معاهده جهانی سازمان ملل (Global Compact) برای نخستین بار در ۳۱ ژانویه ۱۹۹۹ در مجمع اقتصاد جهانی در داووس مطرح شد. دبیرکل سازمان ملل، کوفی عنان، رهبران کسب و کار جهان را دعوت کرد تا با پیوستن به اصول ۹ گانه این معاهده، مفاد آن را قبول و نسبت به اجرای آن اقدام کنند. تأکید این اصول بر افزایش حمایت از حقوق بشر، آزادی روابط و شناسایی حقوق افراد در قراردادهای دسته‌جمعی است. همچنین تمامی شرایط کار اجباری و تبعیض را مرتفع ساخته و از طرفی رویکرد محتاطانه‌ای را نسبت به چالش‌های زیست‌محیطی در نظر گرفته است تا تکنولوژی دوستدار محیط زیست را گسترش دهد. مهمتر اینکه، معاهده جهانی سازمان ملل (Global Compact) از طریق قدرت دسته‌جمعی به دنبال ترویج جنبه‌های شهروندی مسئولیت اجتماعی شرکت‌ها است تا موجب توسعه کسب و کار پایدار شود. از این جنبه، اتاق بازرگانی بین‌المللی (ICC) با مشارکت بخش خصوصی و فعالان عرصه کسب و کار جهانی می‌تواند به تحقق اهداف سازمان ملل کمک کند تا اقتصاد فراگیر و پایدار جهانی پدید آید. در حال حاضر شرکت‌ها و سازمان‌های مدنی و کارگری بسیاری به معاهده جهانی سازمان ملل پیوسته‌اند و اصول ۹ گانه آن را به صورت اختیاری سرلوحه فعالیت‌های تجاری خود قرار داده‌اند.

مشاور ارشد کمیسیون بانکی ICC منصوب شد

«استیون بک (Steven Beck)» رییس برنامه تأمین مالی تجارت بانک توسعه آسیایی (ADB) از سوی اتاق بازرگانی بین‌المللی (ICC) به عنوان مشاور ارشد کمیسیون بانکی ICC منصوب شد. وی سوابق ارزشمند و تجربه بسیاری در زمینه امور مالی بین‌المللی دارد. «استیون بک» فعالیت حرفه‌ای خود را به عنوان دستیار ارشد مایکل ویلسون، وزیر سابق تجارت بین‌المللی کانادا، آغاز کرد و در حوزه مسائل مرتبط با آژانس اعتباری صادرات کانادایی در سازمان توسعه صادرات کانادا اقدامات مهمی را به انجام رساند. وی سپس بیش از شش سال با بانک بازرگانی کانادا (CIBC) همکاری کرد و در آنجا به عنوان مدیر ارشد برای تأمین مالی تجارت، در توسعه تجارت و کسب و کار کانادا نقش مهمی ایفا نمود. وی بانک بازرگانی کانادا را برای کمک به شروع به کار بانک توسعه BSTDB ترک کرد و در آنجا مسئولیت‌های مهمی را تحت عنوان مشاور ارشد به عهده گرفت.



کمیسیون بانکی ICC با بیش از ۵۰۰ عضو از ۸۵ کشور جهان، بزرگترین کمیسیون تخصصی ICC به شمار می‌رود که نقش مهمی در سیاستگذاری و ایجاد ضوابط بین‌المللی بانکداری دارد.

ارایه گزارش اقتصاد سبز از سوی ICC در اجلاس UNEP در نایروبی



«مارتینا بیانچینی (Martina Bianchini)»، رییس کارگروه اقتصاد سبز ICC همراه با جمعی از اعضای کمیسیون محیط زیست و انرژی ICC روزهای ۱۷ تا ۲۴ فوریه در اجلاس برنامه زیست محیطی سازمان ملل (UNEP) در نایروبی شرکت کردند. در این نشست وزرای محیط زیست از بیش از ۸۰ کشور جهان به منظور بررسی مقدمات برگزاری اجلاس ریو+۲۰ در سال ۲۰۱۲ گرد هم آمدند و ICC به ارایه گزارشی با موضوع نقش کسب و کار در اقتصاد سبز و توسعه پایدار پرداخت.

این گزارش توسط «نورین کندی (Norine Kennedy)»، نایب رییس کمیسیون محیط زیست و انرژی ICC مطرح شد. وی در این گزارش به بیان توصیه های ICC با موضوع اقتصاد سبز پرداخت.

اتاق بازرگانی بین المللی (ICC) با هدف تأمین مشارکت فراگیر و همه جانبه کسب و کار از طریق به کارگیری نیروی سازنده و مثبت این بخش اقتصادی در برنامه های جهانی محیط زیست و به منظور ایجاد و گسترش زمینه های توسعه پایدار با تأکید بر به کارگیری از فن آوری های پاک، اقدام به تشکیل کارگروهی با عنوان اقتصاد سبز نموده است.

برخی از مهمترین اهداف این کارگروه به شرح زیر می باشد:

- ۱- تدوین و اعلام دیدگاه تجارت و صنعت جهانی در رابطه با توسعه پایدار و اقتصاد سبز،
- ۲- تدوین و ارائه موضع صنعت و تجارت بخش خصوصی در رابطه با اقتصاد سبز و ارائه آن به کمیسیون توسعه پایدار (Commission on Sustainable Development) در اجلاس ریو به اضافه ۲۰ (Rio + 20)، برنامه محیط زیست سازمان ملل (UNEP) و کنفرانس سران (G20) و سازمان توسعه و همکاریهای اقتصادی (OECD)
- ۳- ایجاد استراتژیهای لازم در راه توسعه کسب و کار با ارائه پیشنهادات جدید و یا در واکنش به مسائل موجود.
- ۴- روشن نمودن راه کارهای رسیدن به اقتصاد سبز در رابطه با صنعت و تجارت و تعیین فرصتها و چالشهای موجود برای کشورهای توسعه یافته و یا در حال توسعه
- ۵- ایجاد یک نقشه راه برای اعضاء ICC برای وارد شدن به مقوله اقتصاد سبز

کارگاه آموزشی «کمک به تجارت» به طور مشترک توسط ICC و بانک جهانی برگزار می شود



ICC و بانک جهانی به طور مشترک اقدام به راه اندازی مجموعه دوره های آموزشی با عنوان «کمک به تجارت (Aid for Trade)» نموده اند. این دوره ها، به بررسی اهداف و برنامه های طرح کمک به تجارت سازمان جهانی تجارت می پردازد. این طرح برای نخستین بار در کنفرانس دسامبر ۲۰۰۵ WTO در هنگ کنگ آغاز شد و حاصل ترکیب دیدگاه های بخش دولتی و خصوصی در توسعه مهارت های گسترش تجاری و توسعه زیرساخت های لازم در کشورهای در

حال توسعه است. این دوره های آموزشی در دبیرخانه مرکزی ICC در شهر پاریس برگزار می شود و قرار است که دستاوردهای آن در سومین تجدیدنظر طرح کمک به تجارت که ماه ژوئیه سال ۲۰۱۱ در ژنو برگزار می شود، مورد بهره برداری قرار گیرد.

خلاصه گفتگوهای نشست کمیسیون حمل و نقل و پشتیبانی کمیته ایرانی ICC



جلسه کمیسیون حمل و نقل و پشتیبانی کمیته ایرانی ICC به ریاست "محمود رستم افشار" دبیر کمیسیون و جمعی از اعضا روز ۹ اسفندماه در محل ساختمان شمالی اتاق ایران برگزار شد.

در ابتدای این نشست، محمود رستم افشار در مورد دوره کارشناسی ارشد بازرگانی حمل و نقل بین‌المللی در دانشگاه آزاد گفت که با پیگیری‌های به عمل آمده قرار است نظرات انجمن کشتیرانی، دبیران کمیسیون‌های کمیته ایرانی، اتحادیه مالکان کشتی و هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران را تا چند روز آینده دریافت و هفته آینده جلسه ای را با اعضای هیئت منتخب برگزار کنیم و سپس اطلاعات نهایی به دانشگاه آزاد ارائه خواهد شد. وی در خصوص ترجمه «مقررات روتردام» که در کمیسیون حمل و نقل کمیته ایرانی ICC آغاز شده است، خاطرنشان کرد که ویرایش متن این مقررات به اتمام رسیده است که به زودی در اختیار علاقه مندان قرار خواهد گرفت.

دبیر کمیسیون حمل و نقل و پشتیبانی کمیته ایرانی ICC، در بخش دیگر سخنان خود به بیان گزارش برگزاری انتخابات اتاق های بازرگانی پرداخت و گفت که امسال با توجه به تعدد گروهها انتخابات پرشور بود. وی در ادامه به ارائه خلاصه گزارش حضور آقای دکتر بهکیش، دبیرکل ICC ایران، در اجلاس سران دائمی کمیته‌های ملی در ۴-۵ بهمن ماه در پاریس پرداخت و خلاصه مذاکرات این نشست در خصوص مسائل تهیه برنامه کاری ۲۰۱۱-۲۰۱۲، مشارکت ICC در جلسات گروه ۲۰، بروز رسانی مقررات داوری، توسعه کسب و کار، مشارکت ICC در برنامه‌های سازمان ملل، خدمات ICC در مبارزه با جرائم تجاری، تغییرات آب و هوایی COP 16 و کنگره جهانی اتاقهای بازرگانی را به اطلاع اعضا رساند. دبیر کمیسیون حمل و نقل و پشتیبانی کمیته ایرانی ICC در ادامه به گزارش نظرسنجی ICC و موسسه IFO آلمان اشاره کرد و گفت: این نظرسنجی از ۱۱۱۷ اقتصاددان از ۱۱۹ کشور دنیا در خصوص شاخص وضعیت اقتصادی جهان بود که براساس آن با افزایشی معادل ۸/۲ واحد در سه ماهه اول سال ۲۰۱۱ به بالاترین سطح خود پس از سال ۲۰۰۷ آینده رسیده است. متن کامل این گزارش در بولتن هفتگی شماره ۴۷ کمیته ایرانی در دسترس می‌باشد.

افشار سپس به بیان نتیجه نظرات شرکت‌کنندگان در همایش "کاربرد یادداشت بارگیری در اسناد حمل" پرداخت طرح موارد بصورت تخصصی‌تر، برگزاری همایش‌هایی در رابطه با چگونگی مقابله با تحریم، ارائه همایش‌ها به صورت CASE STUDY، انتخاب مدعوین براساس اطلاعات پیش نیازها برای همایش و برگزاری همایش‌ها به زبان انگلیسی از جمله بهترین موارد مطرح از سوی شرکت‌کنندگان برشمرد. وی در خاتمه گزارشی از حضور در کمیسیون WTO اتاق ایران را بیان کرد و اقدامات و مراحل الحاق ایران به WTO را که توسط آن کمیسیون تهیه شده بود بین اعضا توزیع نمود.

در ادامه جلسه کمیسیون حمل و نقل و پشتیبانی کمیته ایرانی ICC، «سوسن توتونچی» عضو کمیسیون به ارائه گزارشی از موارد تهیه شده برای برگزاری سمینارهای کمیسیون حمل و نقل پرداخت. وضعیت سهام شرکت ایران ارتور در بورس، اخبار کشتیرانی، برنامه ساماندهی مؤسسات پولی غیربانکی و تعاونی های اعتبار بانک مرکزی، ساخت خودرو جدید در کیامتورز، ثبت مرز پرویزخان به عنوان مرز ترانزیتی، تأیید الحاقیه برنامه پنجم از سوی شورای نگهبان برخی از دیگر مباحث مطرح از سوی اعضای کمیسیون در این نشست بود.

" نظام داوری اتاق بازرگانی بین المللی "

تألیف و ترجمه: دکتر محسن محبی

ناشر: کمیته ایرانی اتاق بازرگانی بین المللی



نظام داوری اتاق بازرگانی بین المللی (ICC) مهم ترین نظام داوری تجاری بین المللی در دوران معاصر است و همواره در عرصه داوری بین المللی پیشتاز و اثرگذار بوده و نقش مهمی در ترویج و توسعه اسلوب داوری در حل و فصل اختلافات تجاری بین المللی داشته است. اقدام اتاق بازرگانی در تهیه قواعد داوری و نیز تأسیس یک دیوان داوری بین المللی که سال ۱۹۲۳ انجام شد، یک ابتکار منحصر به فرد در سطح بین المللی است.

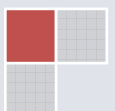
مهم ترین امتیاز نظام داوری اتاق بازرگانی بین المللی در این است که در عین حال که دبیرخانه دیوان داوری آن بر جریان داوریها نظارت می کند، آزادی اراده طرفین را در انتخاب داوران مورد اعتماد خود، تعیین محل داوری و حتی زبان مورد استفاده در داوری محدود نمی کند. مقررات داوری اتاق بازرگانی بین المللی، متناسب با تجارب به دست آمده از یک سو و نیازهای بین المللی از سوی دیگر، چندین بار مورد بازبینی و اصلاح قرار گرفته است که آخرین بار در سال ۱۹۹۸ بوده است و کمیسیون حقوقی کمیته ایرانی نیز به نوبه خود درباره پاره ای مواد قواعد داوری جدید نظرات و پیشنهادات خود را ارائه نمود.

رئوس کلی مطالب این کتاب مشتمل بر معرفی سابقه و ساختار اتاق بازرگانی بین المللی، نظام داوری و امتیازات آن، ویژگی های کارکردی و حقوقی نظام داوری اتاق بازرگانی بین المللی، جریان داوری و تشریفات آن می باشد و مراحل مختلف جریان داوری و به ویژه نحوه نظارت سازمان داوری ICC مورد بررسی قرار گرفته است. امید است انتشار این کتاب در بالا بردن سطح دانش بازرگانان و تجار ایرانی در زمینه امکانات حقوقی موجود در عرصه تجارت بین المللی و به ویژه نظام داوری اتاق بازرگانی بین المللی و نحوه استفاده از آن موثر واقع شود.

گفت‌وگو با دکتر محمدمهدی بهکیش دبیرکل کمیته ایرانی اتاق بازرگانی بین‌المللی

انقلاب تجاری می‌خواهیم نه صنعتی

رضا طهماسبی: در پنجمین طبقه از ساختمان اتاق بازرگانی ایران در اتاق دبیرکل کمیته ایرانی اتاق بازرگانی بین‌المللی (ICC) در مورد تاریخچه انقلاب صنعتی و توسعه صنعت در دنیا با او به گفت‌وگو نشستیم و شنونده تحلیل‌های محمدمهدی بهکیش از توسعه صنعتی در آسیا و جهش‌های کشورهایی چون کره جنوبی و چین بودیم. این اقتصاددان برجسته با اشاره به غافل ماندن ایران از توجه به صنعت در سال‌های گذشته که باعث شده از کشورهای صنعتی در قاره آسیا عقب بیفتیم الگوی کره جنوبی را برای کشور توصیه نمی‌کند. بهکیش با تاکید بر تغییرات الگوهای تجارت جهانی معتقد است که در شرایط کنونی نمی‌توانیم همانند کره با سیاست‌های بسته، تولید داخل را تقویت کنیم بلکه باید با مشارکت فعال‌تر در تجارت جهانی با استفاده مناسب از حوزه بازرگانی، صنعت و اقتصاد را توسعه دهیم و تقویت کنیم. این اقتصاددان تجارت و صنعت را در دنیای امروز هم‌تراز و موازی می‌خواند و راز ارتقا و پیشرفت اقتصاد در آن نه توجه تنها به توسعه صنعتی که توسعه تجارت و بازرگانی و در کنار آن توسعه صنعت می‌داند...



گفت‌وگو با دکتر محمد مهدی بهکیش دبیر کل کمیته ایرانی اتاق بازرگانی بین‌المللی انقلاب تجاری می‌خواهیم نه صنعتی

رضا طهماسبی: در پنجمین طبقه از ساختمان اتاق بازرگانی ایران در اتاق دبیرکل کمیته ایرانی اتاق بازرگانی بین‌المللی (ICC) در مورد تاریخچه انقلاب صنعتی و توسعه صنعت در دنیا با او به گفت‌وگو نشستیم و شنونده تحلیل‌های محمد مهدی بهکیش از توسعه صنعتی در آسیا و جهش‌های کشورهای چین بودیم. این اقتصاددان برجسته با اشاره به غافل ماندن ایران از توجه به صنعت در سال‌های گذشته که باعث شده از کشورهای صنعتی در قاره آسیا عقب بیفتیم الگوی کره جنوبی را برای کشور توصیه نمی‌کند. بهکیش با تأکید بر تغییرات الگوهای تجارت جهانی معتقد است که در شرایط کنونی نمی‌توانیم همانند کره با سیاست‌های بسته، تولید داخل را تقویت کنیم بلکه باید با مشارکت فعال‌تر در تجارت جهانی با استفاده مناسب از حوزه بازرگانی، صنعت و اقتصاد را توسعه دهیم و تقویت کنیم. این اقتصاددان تجارت و صنعت را در دنیای امروز هم‌تراز و موازی می‌خواند و راز ارتقا و پیشرفت اقتصاد در آن نه توجه تنها به توسعه صنعتی که توسعه تجارت و بازرگانی و در کنار آن توسعه صنعت می‌داند.



صنعتی شدن کشورها، ارتقای تولید ناخالص داخلی، افزایش سطح درآمدها و رفاه اجتماعی در دورانی که انقلاب صنعتی نام گرفت جهش قابل توجهی داشت. زمینه ایجاد انقلاب در صنایع کشورها چه بود و چگونه شد که ناگهان در اروپا این تحول ایجاد شد؟ آیا مسیر ناگزیر پیشرفت بود و یا برایش برنامه ریزی خاصی صورت گرفته بود؟ چگونه روند تحول و تطور در صنعت دنیا شروع شد و به تداوم یافت؟

انقلاب صنعتی عملاً در سال ۱۷۷۶ اتفاق افتاد، یعنی سالی که ماشین بخار به راه افتاد. بدون شک ماشین بخار یکی از بزرگترین اختراعات بشر و پایه بسیاری از اختراعات بعدی و بنیان‌گذار همان تحولی است که از آن به انقلاب صنعتی یاد

می‌شود. ماشین بخار توانست موتور را بچرخاند و هنوز هم هر چیزی که در دنیا می‌چرخد بر اساس همان تکنولوژی موتور و چرخش آن است. این اختراعات دستاورد تلاش پژوهشگران و دانشمندان آن زمان بود اما شاید کمتر کسی فکر می‌کرد پایه‌گذار چنین تحول و تطوری در دنیا شود. از همین چرخش موتور بود که ماشین نساجی، اتوموبیل، کشتی و ماشین‌های صنعتی بیرون آمد. از اواسط قرن نوزدهم با پیدایش ماشین بخار به عنوان نیروی محرکه، انقلابی در صنایع مختلف ایجاد شد. اگر بخواهیم به دو پیامد مهم این اختراع اشاره کنیم باید ابتدا از تبدیل شدن کارهای دستی به ماشینی یاد کنیم. ماشین‌های مختلف جای دست را گرفت و کارها با سرعت بسیار بیشتری پیش رفت مثلاً ماشین‌های نساجی جای تولید پارچه با دست را گرفت. این فرآیند در دیگر صنایع هم به همین ترتیب به وقوع پیوست. پیامد دوم هم توسعه حمل‌ونقل بود. با به وجود آمدن کشتی‌های بخار حمل‌ونقل دریایی هم رونق بسیاری گرفت و هم سریع و هم ارزان شد. این دو عامل چهره اقتصادی دنیا را تغییر داد. ابتدا سرعت تولید یعنی تبدیل مواد اولیه به محصول چند ده برابر شد و از طرف دیگر انتقال این محصولات و کالاها از یک سوی دنیا به آن سوی دیگر سریع‌تر و ارزان‌تر شد.

در نتیجه کشورهایی که توانستند این تکنولوژی را در درون خود استفاده کنند و به کار بگیرند به فکر گسترش بازار افتادند. چرا که بازارهای داخلی خودشان بر اساس عرضه و تقاضا به سرعت اشباع شد. تولید با استفاده از ماشین، معادلات قبلی را کاملاً تغییر داد چرا که افزایش تولیدی که در نتیجه افزایش سرعت پدید آمده بود خود نیازمند حجم بیشتری از مواد اولیه بود. در نتیجه کشورهای صاحب تکنولوژی به فکر ارتباطات گسترده‌تر بین‌المللی هم برای تامین مواد اولیه و هم برای فروش محصولات افتادند که این خود پایه‌گذار کلونیالیسم نوین بود. انگلیس‌ها که پیش‌تاز انقلاب صنعتی بودند از بقیه زودتر وارد این کار شدند و کشورهای زیادی را به عنوان مستعمره تحت نظارت خود گرفتند که هندوستان مهمترین آن‌ها بود. انگلیسی‌ها به آمریکای تازه کشف شده مهاجرت کردند و با خود صنعت را هم بردند. در طی ۶۰ سال اول یعنی تا قبل از جنگ جهانی اول صنایع پیشرفت زیادی داشت و به تبع آن مبادلات کالا نیز رونق زیادی گرفت. در این زمان به نوعی آزادسازی هم اتفاق افتاد. کشورهای صنعتی با کشورهایی که هنوز صنعتی نشده بودند و در مقابل، مواد اولیه و نیروی انسانی داشتند روابط گسترده‌ای برقرار کردند. جنگ جهانی اول برای مدتی این آزادسازی را متوقف کرد و کشورها به سمت درون‌گرایی حرکت کردند و رشد صنعت هم ناگهان متوقف شد. بین دو جنگ جهانی اول و دوم هم به خاطر حضور قدرت‌های شرق و غرب، سال‌های رکود اقتصاد و صنعت و بالا رفتن تعرفه‌ها، درون‌گرایی قوت گرفت. اما با اتمام جنگ جهانی دوم کشورهای صنعتی متوجه شدند که برای توسعه و ارتقا صنایع و تولیدات داخلی خود باید تغییری در روابط صنعتی و تجاری خود بدهند که نتیجه آن تشکیل کنفرانس برتون وودز در آمریکا بود که به تاسیس بانک جهانی، صندوق بین‌المللی پول و سازمان گات منجر شد. مقصود اصلی از تاسیس این سه سازمان این بود که بار دیگر بازارها به هم متصل شوند تا روند صنعتی شدن دوباره بتواند سرعت بگیرد و البته همین اتفاق هم افتاد اما الگوی صنعت تغییر هم یافت. وقتی به اوایل قرن بیستم برمی‌گردیم می‌بینیم صنایعی که در آمریکا شکل گرفت بسیار بزرگ بود. در این صنایع مواد خام و اولیه وارد و محصول نهایی به طور کامل تولید و خارج می‌شد. به عنوان مثال کارخانه خودروسازی فورد در آمریکا که از یک طرف فولاد و شیشه و سایر مواد خام را به کارخانه می‌بردند و از طرف دیگر خودروی کامل خارج می‌کردند و تمام قطعات را هم همانجا می‌ساختند. اما پس از جنگ‌های جهانی به این فکر افتادند که این روش تولید صنعتی به صرفه نیست چون برخی از این قطعات را می‌توان در جایی دیگر و با قیمت ارزان‌تر تولید کرد سپس در یک مکان مونتاژ کرد. به این دلیل تعرفه‌ها را کاهش دادند تا بتوانند قطعات مختلف را در هر کشوری که ارزان‌تر تمام می‌شود، تولید کنند و بعد با استفاده از سیستم حمل‌ونقلی که اکنون هم ارزان شده بود و هم سریع به محل کارخانه اصلی برای مونتاژ انتقال دهند. اسم این روند جدید از توسعه صنعتی را جهانی شدن گذاشتند. یعنی قطعات یک خودرو در کشورهای مختلف تولید می‌شود بعد به محل اصلی کارخانه برده می‌شود و محصول نهایی مونتاژ شده دوباره به همان کشورها فروخته می‌شود.

این تغییر را می‌توانیم به نوعی صدور انقلاب صنعتی هم بنامیم؟ یعنی کشورهای صاحب صنعت برای نزدیک‌تر شدن به مواد اولیه و استفاده از نیروی کار ارزان، صنعت را به کشورهای مختلف بردند و از آن طریق چرخ صنعت در کشورهای صنعتی نشده هم به راه افتاد؟

این اتفاق افتاد اما از دید منافع. یعنی صنعتگر انگلیسی، آلمانی یا آمریکایی از آن جا که منافعش ایجاب می‌کرد بخشی از تولیدات خود را به کشورهای دیگری چون هندوستان برد، نه به این دلیل که بخواهد به این کشور خدمت کند. این کار به خاطر منافع خودش بود اما در نهایت برای تولید مجبور بود که تکنولوژی تولید را هم ببرد. در نتیجه انتقال تکنولوژی هم صورت گرفت و کارگران هندی هم با آن آشنا شدند. پس از مدتی بسیاری از کشورها خودشان صاحب تکنولوژی شدند و شروع

به تولید کردند اما کشورهای توسعه یافته از آن جا که در کنار خطوط تولید پژوهشکده‌ها، آزمایشگاه‌ها و مراکز تحقیقاتی بزرگی داشتند همیشه چندین قدم جلوتر و صاحبان اصلی تکنولوژی‌های جدید بودند و امروزه هم هستند. تکنولوژی انرژی اتمی، تغییر تکنولوژی خودرو یا فناوری اطلاعات را کشورهایی در دست دارند و به وجود می‌آورند که مراکز تحقیقاتی و آموزشی بزرگ دارند و تولید علم می‌کنند. با این همه این فرآیند ۶۰ ساله صنعتی شدن بسیار به کشورهای در حال توسعه کمک کرد. اگر بیاید سطح درآمد کشورهای توسعه یافته و در حال توسعه را در طول این سال‌ها از ۱۹۵۰ تاکنون مدنظر قرار دهید می‌بینید که رشد سطح درآمدها در کشورهای در حال توسعه بیشتر بوده و این فرآیند بیشتر به نفع آن‌ها بوده است. نمونه‌های بسیاری مثل چین، برزیل، هند، مالزی و کره جنوبی از این دست هستند. غربی‌ها روند جهانی شدن را برای تامین منافع خودشان پیش کشیدند اما در نهایت کشورهای در حال توسعه بسیار بیشتر از این موضوع منتفع شدند. غربی‌ها هم ناراضی نیستند اما کشورهای در حال توسعه نفع بیشتری بردند در حالی که در ابتدا مخالف این فرآیند بودند و در مقابلش موضع می‌گرفتند. اما همان طور که پیشتر اشاره شد از آن جایی که غرب مجبور بود تکنولوژی تولید را هم برای تولید کالای ارزان‌تر در کشورهای در حال توسعه با خود به آنجا ببرد این کشورها نفع بردند. در ابتدای توسعه صنعتی، مونتاژ کار مذبوم می‌باشد به شمار می‌رفت و همه در پی آن بودند که خودشان یک کالا را به طور کامل تولید کنند اما این روند به زودی تغییر کرد و به صنعتی تبدیل شد که هر بخش آن در یک گوشه دنیا بود و این امر به جهانی شدن تعبیر شد. لازمه این کار هم پایین آمدن تعرفه‌ها و باز شدن مرزها بود. در نهایت امروزه شما یک کالا مثل تلویزیون یا مانیتور را که می‌بینید و استفاده می‌کنید هر قطعه‌اش در یک گوشه از جهان تولید شده است. به این ترتیب قیمت‌ها افزایش زیادی نداشت و تورم توسط کشورها کنترل شد. اما در این میان کشورهایی که این فرآیند را بهتر درک کردند و به ملزومات و پیامدهای آن آگاهی بیشتری داشتند، توانستند از رشد بهتری برخوردار شوند. در این میان برخی کشورها با ذهنیتی که اتحاد جماهیر شوروی ایجاد کرده بود به دنبال خودکفایی رفتند چرا که فکر می‌کردند استقلال در گرو خودکفایی است. در صورتی که استقلال و قدرت کشورها در جذب سرمایه بیشتر است. مثال خوب این سخن هم بندر شانگهای در چین است. شانگهای بارها از سوی ژاپنی‌ها در طول جنگ‌های مختلف بمباران شد اما در حال حاضر این کشور هرگز به بمباران شانگهای حتی فکر هم نمی‌کند چرا که سرمایه خارجی زیادی در آن جا دارد. اکنون قدرت اقتصادی چین بسیار بیشتر از زمانی است که به دنبال خودکفایی بود. امنیت چین هم بسیار بیشتر از آن زمان است.

توسعه صنعتی که از اروپا و به طور دقیق‌تر از بریتانیا آغاز شد چگونه وارد قاره آسیا شد و پا به کشورهای مختلف این قاره پهناور گذاشت؟ چرا سهم شرق آسیا از صنعت بیش از غرب آن بود؟

بعد از جنگ جهانی دوم، وقتی آمریکا و اروپا دیدند صنایع بزرگ که همه چیز را خودش تولید می‌کند، نمی‌تواند جوابگو باشد و کالای ارزان برای مصرف داخلی و صادرات تامین کند، به فکر تولید در کشورهایی با مواد اولیه فراوان یا نیروی انسانی کافی افتادند و با این فکر به سمت آسیا هم آمدند. در آسیا، ژاپن کشور پیشرفته‌ای بود و از اوایل قرن بیستم و قبل از همه شروع به توسعه و تولید علم کرده بود. با این که چندین بار هم در طول جنگ‌های جهانی خسارات فراوانی دیده بود و شهرهایش به کل نابود شده بود اما باز هم دوباره به همان سطح اول جهان بازگشته بود. ژاپنی‌ها در شناساندن تکنولوژی به کشورهای آسیایی نقش مهمی داشتند. مالزی را ژاپنی‌ها کشف کردند و باعث رشدش شدند. در پیشرفت و توسعه صنعتی و تکنولوژیکی اندونزی و ویتنام نیز نقش داشتند. کره جنوبی اما کشف آمریکا بود. آمریکایی‌ها پی بردند که کره مکان بسیار مناسبی برای سرمایه‌گذاری و راه‌اندازی خطوط تولید کالای ارزان‌تر است. اما این روند به نفع کره‌ای‌ها شد و آنها بیشتر از آمریکایی‌ها از این

موضوع منتفع شدند. می‌بینید که کره امروز تبدیل به یک کشور صنعتی شده و مردم آن نیز از رفاه و سطح درآمد خوبی برخوردارند. انگلیس‌ها در هندوستان و استرالیا سرمایه‌گذاری زیادی کردند. فرانسوی‌ها هم تلاش زیادی کردند تا از طریق ایران وارد شوند و بتوانند ایران را مستعمره کنند اما موفق به این کار نشدند و به سمت کشورهای آفریقایی رفتند. انگلیسی‌ها وارد چین هم شدند و با جدا کردن هنگ کنگ از چین در این منطقه سرمایه‌گذاری زیادی کردند. انگلیس‌ها با سرمایه‌گذاری در هنگ کنگ بانی پیشرفت و توسعه این منطقه شدند و اگر چه برای تامین منافع خودشان آمده بودند اما اقدامات آن‌ها باعث شد که اکنون هنگ کنگ به همراه سنگاپور در ردیف ده کشور اول دنیا از نظر سطح درآمد و تکنولوژی قرار بگیرد. هنگ کنگ برای چین الگویی در راه پیشرفت و توسعه شد.

پس از ورود همین قدرت‌های شرق و غرب به شبه جزیره کره این منطقه به دو کشور کره جنوبی و کره شمالی تقسیم شد که قسمت شمالی تحت تاثیر اتحاد جماهیر شوروی بود و در حال حاضر هم حکومتی کمونیستی در آن حاکم است و نظامی بسته و اقتصادی توسعه نیافته دارد. در مقابل هم کره جنوبی است تحت تاثیر آمریکا به کشوری صنعتی و دموکرات با سطح درآمد بالا تبدیل شد. از تاثیر آمریکا در دهه‌های گذشته که بگذریم می‌بینیم کره جنوبی خودش سیاست‌هایی را در پیش گرفت تا با صنعتی شدن سریع و توسعه صادرات بتواند اقتصاد خود را در آسیا پیشرو کند و موفق به این کار هم شد. رمز موفقیت کره‌ای‌ها را در چه می‌بینید؟

کره‌ای‌ها در اوایل روند توسعه کشورشان با هوشمندی زیاد چند نکته را مدنظر قرار دادند من جمله این که شرکت‌های تجاری بزرگ تشکیل دادند تا قدرت رقابت داشته باشند. دوم این که به بخش خصوصی اعتماد کردند و آن را محور قرار دادند. در مرحله سوم حضور خارجی و سرمایه خارجی را پذیرفتند چون بدون حضور خارجی تکنولوژی نداشتند. اما خیلی زود تکنولوژی را از خارجی‌ها گرفتند و با اتکا به دانشگاه‌ها و مراکز علمی و تحقیقاتی خود توانستند این تکنولوژی را درونی و بومی و تبدیل به یک فرآیند توسعه صنعتی بکنند. در سال ۱۹۶۹ میلادی یا همان سال‌های ۱۳۴۷ و ۴۸ شمسی من در کانادا در حال تحصیل بودم. در آن زمان با دو نفر از ژاپن و کره جنوبی برای فوق لیسانس درس می‌خواندیم. این دو نفر می‌گفتند که ما به دانشگاه آمده ایم تا هم فوق لیسانس بگیریم هم این که از ما خواسته شده تا تمام تکنولوژی کانادا را در زمینه‌ای که درس می‌خوانیم بشناسیم و با خودمان ببریم. این افراد می‌گفتند که دانشجویهای زیاد دیگری هستند که به کشورهای مختلف فرستاده شده‌اند تا تکنولوژی را در آن جا یاد بگیرند و با خود به کره و ژاپن ببرند. این افراد تکنولوژی را از دانشگاه‌های بزرگ خارجی یاد گرفتند و در عرض کمتر از ۱۰ سال آن را به کشورهای خود انتقال دادند و توانستند آن علم را با صنعت پیوند دهند. کره جنوبی که مورد مثال ماست با تقویت بخش خصوصی، شناخت تکنولوژی دنیا و ایجاد مراکز تحقیقاتی و تقویت دانشگاه‌ها توانست فرصت‌های زیادی برای خود ایجاد کند و آنها را به منافع تبدیل کند. ما فرصت‌های زیادی چون دانشگاه صنعتی شریف داریم اما هیچ گاه نتوانستیم این فرصت را به منافع تبدیل کنیم. در نتیجه محصولی که از این دانشگاه خارج می‌شود قسمت اعظم آن از کشور خارج می‌شود. چون صنعت ما بخش خصوصی توانمندی ندارد که بتواند این انسان‌های تحصیل کرده را جذب کند و با استفاده از علم آنها محصول تولید و ارزش افزوده ایجاد کند.

کره جنوبی در حدود ۱۹ سیاست برای صنعتی شدن در نظر گرفته بود. اغلب این سیاست‌ها در خدمت تولید برای صادرات بود مثل جوایز صادراتی یا معافیت‌های مالیاتی برای تولید. مثلاً مالیات بر درآمد برای صادرکنندگان کمتر

از سایرین بود. این همسانی بین سیاست‌های بازرگانی و صنعتی را چگونه می‌بینید؟

هر کشوری را که می‌خواهید بررسی کنید باید به بستری که سیاست‌های مختلف در آن اتخاذ شده نیز توجه کنید. زمان و شرایط جهانی موجود در آن زمان اهمیت بالایی در این فرآیند دارند. کره جنوبی در دهه ۱۹۶۰ شرکت‌های بزرگ تجاری به وجود آورد و به صنعت پر و بال داد. آن زمان کشورها مثل اکنون به هم متصل نبودند. الان میانگین تعرفه در دنیا ۳ درصد است. این یعنی عملاً تعرفه‌ای وجود ندارد. اطلاعاتی که امروزه در دسترس است و سرعت انتقال اطلاعات فعلی در آن زمان نبود. برای همین کره ای‌ها مجبور بودند افرادی را به کانادا و آمریکا و اروپا بفرستند تا تکنولوژی را بشناسد. امروز ابزار دیجیتال اطلاعات را در اختیار ما می‌گذارد. بنابراین سیاست‌هایی که ما امروز باید برای صنعتی شدن اتخاذ کنیم کاملاً متفاوت و متمایز از آنچه باشد که کره جنوبی و ژاپن در پیش گرفتند. نباید اشتباه کنیم. ما اوایل انقلاب دچار این اشتباه شدیم و فکر کردیم که برای صنعتی شدن باید از یک صنعت حمایت کرد تا بتواند روی پای خودش بایستد. اما می‌بینید که مثلاً صنعت خودروی ما نزدیک به پنجاه سال است که زیر چتر حمایت قرار گرفته اما هنوز نمی‌تواند روی پای خودش بایستد. یک کودک را در نظر بگیرید. پدر و مادر در یک سال اول دست او را می‌گیرند و مراقب او هستند اما بعد او را رها می‌کنند تا خودش راه رفتن یاد بگیرد. ما با اشتباهاتی که در گذشته داشتیم خودمان این بلا را بر سر صنعت آورده‌ایم. مثال بارزش هم این است که هنوز تعرفه ورود اتوموبیل به کشور ما حداقل ۹۰ درصد است. این خطا را دولت‌های ما در قبل و بعد از انقلاب مرتکب شده‌اند. ما اگر می‌خواهیم واقعا صنعتی شویم و بازار رقابتی داشته باشیم باید هزینه آن را هم بدهیم. باید تعرفه‌ها را پایین بیاوریم به بخش خصوصی اعتماد کنیم و رابطه با سایر کشورها را در خصوص سرمایه‌گذاری و مراودات تجاری تسهیل کنیم تا این کودک بتواند رشد کند. اگر این سه نکته را محور قرار ندهیم توسعه‌ای در صنعت نخواهیم داشت.

کره جنوبی در دهه ۱۹۶۰ که بنگاه‌های بزرگ ایجاد کرد دخالت‌هایی هم در اقتصاد داشت. مثلاً بنگاه‌ها اهدافشان را خودشان تعیین می‌کردند اما دولت آن‌ها را تعدیل می‌کرد. یا در تعیین تعرفه‌ها و مالیات‌ها دخالت می‌کرد. به هر حال دولت کره جنوبی اگر چه معتقد بود که به طور مستقیم وارد نشود و در امور صنعت و تجارت دخالت نکند اما با تعیین تعرفه، مالیات، جوایز صادراتی و پارامترهایی از این دست تاثیر خودش را داشت.

مساله همان تفاوتی است که گفتم. در آن زمان که کره این کار را شروع کرد هنوز آزادسازی به این صورت در دنیا رخ نداده بود. دخالت دولت‌ها در شرکت‌ها وجود داشت، کشورهای کمونیستی مثل اتحاد جماهیر شوروی هنوز قدرت فراوان داشتند و تجارت جهانی به شکل کنونی در نیامده بود. در این بستر بود که کره جنوبی سیاست‌هایی برای رشد و توسعه صنعتی اتخاذ کرد و توانست از آن سیاست‌ها بهره ببرد. امروز صحنه جهانی و بازیگران آن تغییر کرده‌اند. دیگر الگوی ۱۹۶۰ کره جنوبی دردی از ما دوا نمی‌کند. امروز کشورها به هم متصل شده‌اند و ابزار دیجیتال همه اطلاعات را در اختیار همه می‌گذارد. امروزه باید سیاست‌هایی را اتخاذ کنیم که با ساختار تجاری و صنعتی جهان هماهنگ باشد. الان هیچ کشوری تعرفه ۹۰ درصدی خودرو ندارد. این خفه کردن یک صنعت است. خفه کردن اطلاعات مهندسی یک صنعت، پتانسیل و استعداد یادگیری در آن صنعت است. رقابتی که باید ایجاد شود مثل یک مسابقه دومیدانی است. صنایع ما باید در این میدان رقابت با نهایت قدرت بدونند، هر روز محصول جدید ارائه دهند و تکنولوژی جدید تولید کنند چون منافعی که به این کار وابسته است. ما صنعت خودرومان با کره جنوبی تقریباً همزمان و حتی زودتر از آن‌ها شروع شده اما حالا جایگاه ما کجا و جایگاه آنها کجاست. آیا ما

کمتر از کره جنوبی از خودروسازها حمایت کردیم؟ خیر برعکس ما دائم و بی‌حد و حصر حمایت کردیم و خودروسازها را آزاد گذاشتیم. امروز از کره درس‌های زیادی میتوانیم بگیریم اما کره را نمی‌توانیم الگوی خودمان قرار دهیم.

به این ترتیب معتقدید برای صنعتی شدن و یا بهتر بگوییم توسعه صنعتی تنها راه پیش روی ما در حال حاضر آزادسازی اقتصادی و ایجاد فضای رقابتی است و باید صنایع را آزاد گذاشت؟

صنعتی شدن روزی محور توسعه بود اما امروز تجارت محور توسعه است. اگر امروز کارخانه‌ای داشته باشید که کالا تولید کند اما بخش تجاری و بازرگانی نتواند این کالا را به بازار عرضه کند کالاها در انبارها خواهد ماند و نه تنها باعث سود نخواهد شد که زیان و ضرر هم به بار می‌آورد. این همان اتفاقی است که در کشور ما افتاده است. کارخانجات نساجی ما کالا تولید کردند اما بخش تجاری ما نتوانست این کالاها را عرضه کند و در بازار به فروش برساند. محصولات روی دست تولیدکنندگان ماند و کارخانجات نساجی ورشکست شدند. ما فضای رقابتی را تجربه نکردیم. مثل بازی فوتبال می‌ماند. وقتی فوتبالیست‌های ما در داخل رقابت را تجربه نکرده باشند چگونه می‌توانند در خارج از کشور رقابت کنند. ما باید رقابت و مسابقه را از داخل شروع کنیم. وقتی محصولات نساجی ما در داخل رقابت پذیر نباشند، با کشورهای منطقه نتوانند رقابت کنند چگونه می‌توانند با ژاپن و کره جنوبی به رقابت بپردازند. برای این شروع باید بخش تجاری تقویت شود. تجارت نفس صنعت است. این بخش تجاری است که کالای تولید شده را به بازار می‌برد و عرضه می‌کند.

از دید شما اکنون اولویت توسعه با کدام بخش است؟

این‌ها یک مجموعه است که نمی‌توان توسعه آن‌ها را از هم تفکیک کرد. این دو با هم حرکت می‌کنند. وقتی کالایی می‌خواهد تولید شود نیاز به مواد اولیه داریم. لازم هم نیست مواد اولیه حتما در داخل کشور موجود باشد. تهیه مواد اولیه با بخش تجاری است.

ژاپن در حال حاضر یک هفتم فولاد دنیا را تولید می‌کند در حالی که یک ذره مواد اولیه آن را هم ندارد. اما یک بخش تجاری قوی دارد که ارزانترین و بهترین مواد را از سایر نقاط دنیا تهیه می‌کند و به ژاپن انتقال می‌دهد. بنابراین صنعت فولاد ژاپن بدون این بخش تجاری عملاً فلج است. در مرحله بعد ژاپن یک هفتم فولاد دنیا را تولید می‌کند اما همه را که خودش مصرف نمی‌کند یعنی بخش تجاری باید این محصولات را به خارج از ژاپن صادر کند.

اگر صنعت و تجارت با هم حرکت نکنند نه تولیدی صورت می‌گیرد و نه محصول تولید شده در بازار مصرف می‌رسد. این اتفاق در صنعت نساجی ما رخ داد. ادامه این روند می‌تواند صنعت فولاد ما را هم با خطر مواجه کند. صنعت خودروسازی ما با این مشکل دست و پنجه نرم می‌کند. در حال حاضر کدام بخش تجاری وجود دارد که بتواند خودروهای ما را در خارج از کشور به فروش برساند. کدام خودروساز ما می‌تواند خودروی باکیفیت و با قیمت قابل رقابت در بازارهای جهانی بسازد. اگر با افزایش قیمتی که در نرخ بنزین ایجاد شده کاهش خرید خودرو و رکود این بازار را داشته باشیم چه آینده‌ای برای کارخانه خودروسازی جدید که در فلان شهرستان افتتاح می‌شود و قرار است یک میلیون خودرو در سال تولید کند، پیش خواهد آمد؟ جز تعطیل شدن راهی خواهد داشت؟

برای صنعتی شدن در کنار تبعات مثبتی چون افزایش رفاه و ارتقا سطح فرهنگ و آموزش، تبعات منفی هم قابل هستند مثل افزایش جمعیت شهرها، کاهش تولیدات کشاورزی، مهاجرت نیروی کار از روستاها به شهرها. . . این تبعات منفی را قبول دارید؟

دنیا در طی دو قرن گذشته تغییرات زیادی کرده است. سطح مطالبات مردم هم افزایش یافته است. امروز فرزند همان خانواده روستایی و کشاورز می‌خواهد خودرو داشته باشد. خانواده روستایی در تلویزیون و اینترنت می‌بیند که کشاورزی چقدر مدرن شده و ابزاری ساخته شده که تولید را بسیار آسان‌تر و بیشتر کرده است. حالا همین کشاورز که سالها با دو هکتار زمین و وسایل ابتدایی کار می‌کرد و به تولید محصول اشتغال داشت امروز به دنبال وسایل مدرن و زمین گسترده است. اگر ما به کشاورز توجه و از صنعت، بهره‌مند کنیم او در همان بخش کشاورزی می‌ماند و به تولید ادامه می‌دهد. اما اگر به او خدمات ارائه ندادیم او هم ناگزیر کار خود را رها و به شهر مهاجرت خواهد کرد. این فرآیند صنعتی شدن باید کامل درک شود.

اگر مقالات و تحلیل‌های مختلف در همین ۳۰ سال بعد از انقلاب در باب صنعت خودروسازی را مطالعه کنید می‌بینید که چقدر هشدار داده شد، توصیه شد، تاکید شد که اگر روزی یارانه‌ها حذف شود این صنعت نمی‌تواند پابرجا بماند و بهتر است هر چه سریعتر آزادسازی صورت بگیرد اما یا شرایط کشور ایجاب نمی‌کرد یا مسئولان گوش ندادند. امروز صنعت خودروسازی ما گرفتار شده است. صنعت نساجی ما عملاً از بین رفته و کشاورزی را هم داریم با دست خودمان از بین می‌بریم. چون موقعیت را درست درک نکردیم و تغییرات لازم را اعمال نکردیم. این کار را باید دولت‌ها انجام می‌دادند نه بخش خصوصی. به بخش خصوصی اعتماد و اعتنا نشد تا این بخش نقش خود را ایفا کند. به نظر من یک روز صنعتی شدن محور توسعه بود. امروز تجارت حرف اول را می‌زند. این حرف به این معنا نیست که صنعت را فراموش کنیم. اتفاقاً تجارت باید به داد صنعت و کشاورزی برسد. اگر ما تاجران خوبی داشته باشیم که بتوانند میوه‌های مرغوب ما را به بازار منطقه برسانیم شما دیگر نمی‌بینید که در دبی سیب از استرالیا بیاورند.

این نشانه عدم توانایی ما در تولید نیست. نشانه این است که ما نظام تجاری مناسبی که این کالای تولید شده را به بازار برساند نداریم. نشانه این است که ملزومات این کار یعنی حمل‌ونقل کافی و سریع جاده‌ای و دریایی و هوایی، گمرکی که سریع کالا ترخیص کند، نداریم. یا کالایی که تولید شده قیمتش آنقدر بالاست که تاجر و بازرگان نمی‌تواند آن را به بازار عرضه کند. هزینه زندگی امروز در تهران را با یکی از شهرهای آمریکا مقایسه کنید. تقریباً تمامی کالاها در تهران گران‌تر است. شاید حمل‌ونقل در تهران کمی ارزان‌تر باشد. این گرانی برای چیست؟ به این دلیل است که خودرو را به قیمت دو تا سه برابر قیمت واقعی می‌خریم. پارچه را گران می‌خریم. یا هم اگر قیمت ارزانتر است کیفیت نامطلوب است. یکی از مشکلات ما در نظام اقتصادی یارانه‌ها بود که خوشبختانه کار خوبی صورت گرفت و برداشته یا همان هدفمند شد. اما این کار در صورتی به نفع اقتصاد خواهد بود که تثبیت قیمت‌ها به افزایش سرمایه‌گذاری منجر شود. اگر شرایط را برای سرمایه‌گذاری تسهیل و فراهم نکنیم مشکلات بسیار جدی خواهیم داشت.

منبع: اقتصاد توسعه،

نشریه اتاق بازرگانی و صنایع و معادن تهران، شماره سوم و چهارم، دی و بهمن ۱۳۸۹