

دکتر دستگیر رضایی

29 جدی 1390 مطابق 19 جنوری 2012م

اجرای سیاست آسمان باز "open sky" در شرایط کنونی خلاف منافع استراتژیک افغانستان می باشد

انگونه که اطلاعات می رساند، قرار است وزارت ترانسپورت سیاست آسمان باز را به معرض اجرا قرار دهد، که بر اساس آن شرکت های هوانوردی خارجی می توانند به افغانستان پرواز های را غرض انتقال مسافر و در بخش کارگو انجام دهند. در اصل این عمل در مطابقت با عملکرد اقتصاد بازاری می باشد از لحاظ قانونی موانع دیده نمی شود. اما پرسش این جاست که آیا افغانستان در شرایط فعلی از اقتصاد بازار نورمال (مدرن) برخوردار است و یا خیر؟

مسئلاً پاسخ نه می باشد.

در وضعیت کنونی افغانستان در مرحله گذار به اقتصاد بازار قرار دارد، هر چند اقتصاد افغانستان بر طبق ماده (10) قانون اساسی (1382) اقتصاد بازار رسمیت یافته است.

طوری که میدانیم گذار از یک نظام اقتصادی به نظام دیگر اقتصادی یک فرآیند است که طبیعتاً نیاز به زمان دارد که طی آن با اتخاذ تدابیر و انجام یک رشته اقدامات مانند: خصوصی سازی، توسعه تشیقات، توازن اقتصاد کلان، اقدامات ضد انحصار، غیر دولتی سازی، آزادی روابط اقتصادی خارجی و مسلماً سیاست اجتماعی در راستای حمایت افراد کم درآمد و..... می باشد.

اجرای این تدابیر باید در قالب برنامه استراتژی ملی رشد و توسعه اقتصادی با چنان دقت و گام به گام اجرا شود که به تدریج منجر به ایجاد بستر مناسب اقتصاد بازار و رشد و توسعه گردد.

مسئله مهم در تمام نظام های اقتصادی و از جمله در نظام اقتصاد بازار سازماندهی، مدیریت و رهبری فعالیتهای اقتصادی در راستای حفظ و گسترش زمینه های تقویت منافع اقتصادی بر محوریت منافع ملی می باشد. شرط مهم در این مورد ارجحیت داد به تقویت ظرفیت های داخلی است. تطبیق سیاست "آسمان باز" وزارت محترم ترانسپورت در سمت مقابل این امر است. من نمیدانم که در اساس این تصمیم کدام معیار های اقتصادی، تکنیکی و سیاسی قرار دارد. برای توضیح مطلب، چند تا پرسش مطرح است، که باید پاسخ گفته شود:

- 1- آیا اثرات مثبت و منفی کوتاه مدت و دراز مدت آن دقیق سنجیده شده یا خیر؟
- 2- آیا تجارب کشور های در حال گذار به اقتصاد بازار را در حفظ شرکت های کلان در مقابل خطرات انحصار شرکت های بزرگ خارجی در نظر گرفته اند؟
- 3- آیا از اجرای سیاستهای حمایتگرانه در اقتصاد بازار کشور های توسعه یافته غربی مبنی بر تولید کالاها و خدمات استراتژیک در داخل و.... آگاه اند یا خیر؟

4- آیا از اهمیت سیاست اتکاء به نیروی خودی، در عین پابندی به استفاده مفید و موثر روابط بین المللی که در نهایت هر کشور زندگی و ترقی به تکیه بر امکانات خود کند، با خبر اند؟ وده ها پرسش دیگر از این دست!

پاسخ به پرسش های مطرح شده در روشنی مبانی نظری و تجربه جهانی به نظر بنده قرار زیر است:

- 1- معیار سنجش هر سیاست به خصوص در عرصه اقتصاد، بازدهی و موثریت آن است. بازدهی سیاست آسمان باز خسارات ناشی شده از آنرا جبران کرده نمی تواند، از اینرو موثریت ندارد.
- 2- تجارب بین المللی گواه آنست که کشور های دارای اقتصاد گذار برای مقابله با انحصار شرکت های بزرگ خارجی از کوچک سازی شرکت های کلان خویش خودداری نموده، و این امر در کشور های توسعه یافته اقتصاد بازار اکنون نیز مراعات می گردد.
- 3- تجربه 250 سال اخیر در جهان نشان می دهد که کشورهای پیشرفته و اقتصاد های کلان از اجرای سیاست های حمایتگرانه بر تولید کالاها و خدمات استراتژیک در داخلی استفاده نموده اند.
- 4- در کل هیچ کشور نمیتواند به نتایج جدی و مثبت در امور اقتصادی و اجتماعی نایل گردد تا که به استفاده مفید مبادله بین المللی تلاش نوزد. لیکن عرصه های وجود دارد که از اهمیت استراتژیک ملی برخوردار است، که ظاهراً موثریت فوری و کوتاه مدت ندارد و در درازمدت استقلال و خود کفایی را تضمین می نماید. از بیانات رسمی وزارت ترانسپورت (استدلال مسول روابط خارجی) آن در تلویزیون ملی دیده شد که ایشان برداشت بسیار سطحی و ناقص از اقتصاد و اقتصاد بازار دارند. اهداف کلان و استراتژیک اقتصادی کشور را یک امر بسیار پیش پا افتاده تلقی می دارند. با فشار بیشتر روی رقابت، بازار آزاد و عواید فوری بدون آنکه ضمانتی مبنی بر دوام آن وجود داشته باشد. بدهیست که پدیده رقابت یکی از سه رکن اساسی (رقابت، عرضه و تقاضا و تشکل قیمت) عملکرد هر بازار آزاد است؛ تشویق رقابت و جلوگیری از انحصار از وظایف اساسی هر دولت دارای اقتصاد بازار می باشد. این در حالتیست که شرایط و زمینه های رقابت سالم وجود داشته باشد. اما در افغانستان کنونی که در مرحله گذار قرار دارد و هنوز شرایط و توانایی رقابت داخلی بوجود نیامده، بر اساس کدام منطق اقتصادی سیاست به اصطلاح آسمان باز اجرا می شود؟
- به نظر بنده به عنوان یک شاگرد اقتصاد، دولت با اجرای این سیاست نه تنها به وظیفه خود در زمینه توسعه تشبثات و حمایت از سرمایه گذاری های داخلی عمل نکرده، بلکه خسارات جبران ناپذیر را بر ضد منافع ملی و استراتژیک مرتکب می شود. که هیچ توجیه علمی و منطقی ندارد. بنده دو عامل را در این امر دخیل می دانم:

- 1- عدم شناخت دقیق از نظام اقتصادی بازار و در نتیجه نبود سیاست اقتصادی و استراتژی اقتصادی توسعه ملی که بر اساس آن سیاست های بخش های اقتصاد ملی از جمله ترانسپورت تعریف و مشخص شده باشد؛
- 2- بی پروایی مقامات وزارت ترانسپورت و حکومت نسبت به اهداف ملی به هر علتی که باشد. مزید بر آن این وزارت نه تنها در ناکامی شرکت های داخلی مقصر است، بلکه در فساد و رسوایی های مالی در دوره های معین شهرت دارد.

اثرات منفی این سیاست:

در گام نخست:

- 1- تاب نیارودن شرکت های داخلی (آریانا، کام ایر، صافی و...) در برابر رقابت آزاد کمپنی های بزرگ خارجی، و در نتیجه ورشکستی آنها؛
- 2- اجرای سیاست دمپینگ و تسخیر بازار داخلی خارجی و تبدیل کشور به اقتصادی مصرفی در بخش خدمات ترانسپورت هوایی و محروم ساختن افغانستان از داشتن ترانسپورت هوایی به ویژه بخش خصوصی؛
- 3- حذف رقیب داخلی و اجرای سیاست رقابت انحصاری (چند شرکت محدود). در گام بعدی با خاطر آرام تعیین قیمت انحصاری بر خدمات ترانسپورتی.

توصیه و پیشنهاد به حکومت:

- 1- لغوی فوری این سیاست غیر موثر و ضد منافع ملی؛
- 2- حمایت و تقویت سکتور ترانسپورت هوایی داخلی به ویژه شرکت های خصوصی؛

- 3- حمایت از عرصه های مهم دیگر (صنایع داخلی، زراعت) (تولید کالاهای استراتژیک) (معادن، آب و جنگلات و نیروی بشری)؛
- 4- در صورت امکان قبول و اجرای سوبسیدی در تشویق عرصه اقتصادی (به عامل تولیدی، خدماتی)؛
- 5- ایجاد یک گروه تحقیقاتی «اقتصاد کلان» در سطح حکومت از کارشناسان اقتصادی.