

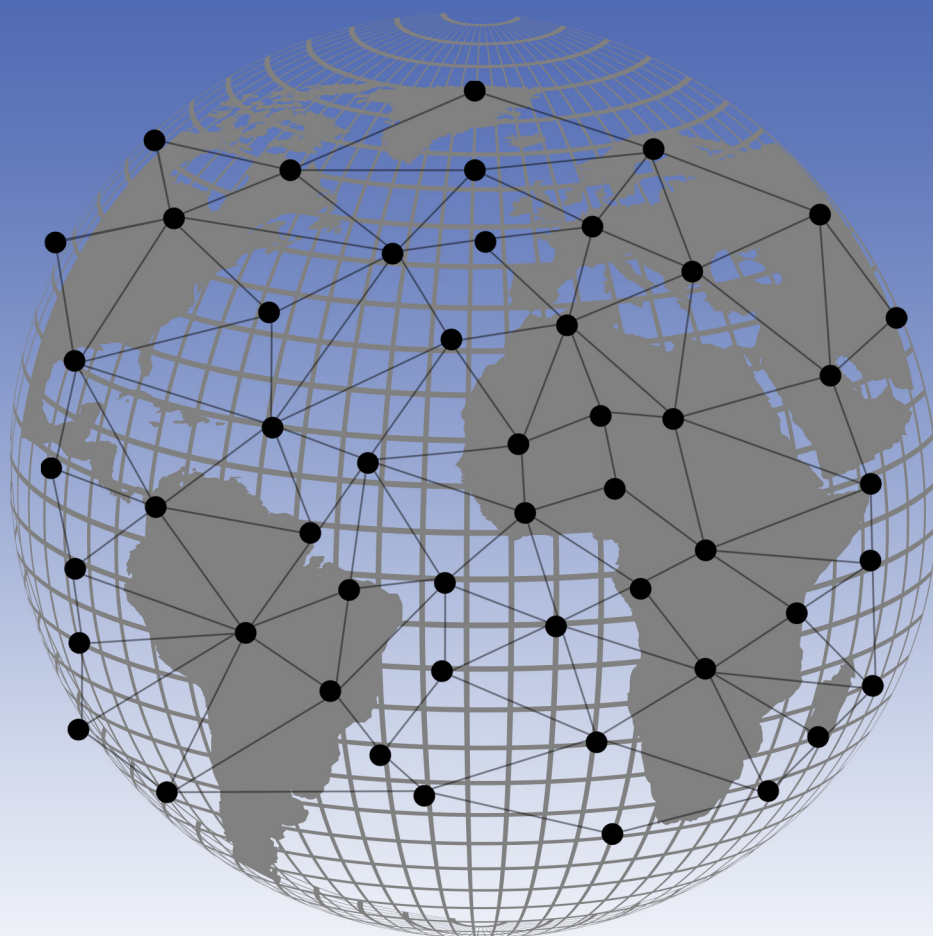


مرکز پژوهش‌های اتاق ایران

پایش تحولات تجارت جهانی (گزارش شماره هشتاد و شش)

در این شماره می‌خوانید:

- استراتژی آمریکا در مقابله با چین، رقابت اقتصادی یا جنگ سیاسی؟
- فرصت بی‌نظیر روسی برای کالاهای چینی
- فرار رو به جلوی ترکیه در زمین آمریکا و در حمایت از روسیه!
- قدم‌های لرزان عراق در ابتدای مسیر توسعه



اردیبهشت ۱۴۰۳

شناسنامه گزارش



عنوان:

پایش تحولات تجارت جهانی
(گزارش شماره هشتاد و شش)

مدیریت اقتصاد کلان و آینده پژوهی

تاریخ انتشار: اردیبهشت ۱۴۰۳

واژه‌های کلیدی: بورس فلزات لندن، جاده توسعه، بندر فاو، کریدور اقتصادی هند- خاورمیانه و اروپا، کریدور میانی

نشانی: تهران، خیابان طالقانی، نبش خیابان شهید موسوی (فرصت)، پلاک ۱۷۵

سلسله گزارش‌های "پایش تحولات تجارت جهانی" رویدادهای کلیدی در محیط ژئواکونومیک ایران را مورد بحث و بررسی قرار می‌دهد. در این قالب، رویدادهای کلیدی از منظر تاثیرگذاری بر دیپلماسی اقتصادی و موقعیت ژئواکونومیک ایران مورد توجه قرار می‌گیرند. هدف از تهیه این گزارش که به صورت ماهانه از سوی مرکز پژوهش‌های اتاق ایران منتشر خواهد شد ارائه تصویری روشن از محیط ژئواکونومیک ایران و فرصت‌ها و تهدیدهای ایران در این فضا است.

فهرست مطالب

۵	تحولات جهانی
۸	تحولات منطقه‌ای
۱۷	پژوهش‌های تازه

تحولات جهانی

ضربه آمریکا به فولاد و آلومینیوم چین

در اقدامی که تنش‌های تجاری بین ایالات متحده و چین را تشدید می‌کند، جو بایدن اخیراً خواستار سه برابر شدن تعرفه‌های موجود بر واردات فولاد و آلومینیوم چین شد. این افزایش تعرفه‌ها که بخشی از تلاش گسترده‌تر برای حمایت از تولیدات و مشاغل آمریکایی است، نگرانی‌هایی را در مورد پیامدهای اقتصادی بالقوه، از جمله افزایش هزینه‌ها برای مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان آمریکایی، ایجاد کرده است.

میانگین تعرفه فعلی برای برخی از محصولات فولادی و آلومینیومی چینی تحت بخش ۳۰۱، ۷٫۵ درصد است. دولت بایدن اکنون از نماینده تجاری ایالات متحده (USTR) می‌خواهد که "تأثیر تعرفه‌های بخش ۳۰۱ بر محصولات فولادی و آلومینیوم چین را با سه برابر کردن آنها افزایش دهد." این امر نرخ تعرفه را به ۲۲٫۵ درصد افزایش می‌دهد و به طور قابل توجهی رقابت پذیری فولاد و آلومینیوم چین در بازار ایالات متحده را کاهش می‌دهد.

دولت بایدن این اقدام را با استناد به "ظرفیت مازاد" چین در تولید فولاد و آلومینیوم که به عنوان تهدیدی برای صنعت فولاد و آلومینیوم آمریکا تلقی می‌شود، توجیه می‌کند. چین در حال حاضر حدود نیمی از فولاد جهان را تولید می‌کند و آن را با قیمت‌هایی بسیار پایین‌تر از هزینه تولید فولاد در ایالات متحده به فروش می‌رساند.

علاوه بر افزایش تعرفه‌ها، دولت بایدن تلاش‌ها برای مقابله با ادعای انتقال فولاد چین از طریق مکزیک را نیز افزایش می‌دهد. نگرانی‌هایی وجود دارد که تولیدکنندگان چینی ممکن است صادرات خود را از طریق مکزیک برای دور زدن تعرفه‌های موجود ایالات متحده بر فولاد و آلومینیوم چینی انجام دهند. برای رسیدگی به این موضوع، ایالات متحده با مکزیک برای تقویت کنترل‌های تجاری و افزایش شفافیت در مورد واردات فولاد و آلومینیوم مکزیک از کشورهای ثالث همکاری می‌کند. از همین رو در ماه‌های اخیر واردات فولاد مکزیک از چین کاهش یافته است.

اقدام برای سه برابر کردن تعرفه‌های بخش ۳۰۱ بر فولاد و آلومینیوم چین بخشی از استراتژی گسترده‌تر

۱- بخش ۳۰۱ قانون تجارت سال ۱۹۷۴ به دفتر نماینده تجاری ایالات متحده (USTR) اختیار می‌دهد تا با اقدامات تجاری ناعادلانه دولت‌های خارجی مقابله کند. این ابزار برای اجرای حقوق ایالات متحده در چارچوب توافقات تجاری و پاسخ به اقداماتی است که به کسب‌وکارها و کارگران آمریکایی آسیب می‌رساند. بر مبنای این بخش به نمانده تجاری می‌تواند تحقیقاتی را در مورد اقدامات خارجی که تصور می‌شود ناقض توافقات تجاری یا به تجارت ایالات متحده آسیب می‌رساند، آغاز کند.

اگر در تحقیقات، اقدامات ناعادلانه‌ای کشف شود، USTR اختیار دارد اقدامات مختلفی از جمله موارد زیر را انجام دهد: مذاکره: USTR می‌تواند برای از بین بردن اقدامات ناعادلانه با دولت خارجی مذاکره کند.

اقدام متقابل: در صورت شکست مذاکرات، USTR می‌تواند تعرفه (مالیات) یا سایر محدودیت‌ها را بر کالاها یا خدمات کشور خارجی اعمال کند.

دولت بایدن برای محافظت از تولیدات و مشاغل آمریکایی، به ویژه در ایالت‌های کلیدی مانند پنسیلوانیا است که برای انتخابات ریاست جمهوری ۲۰۲۴ حیاتی هستند. دولت از طیف وسیعی از ابزارهای تجاری، از جمله تعرفه‌های بخش ۲۳۲، عوارض بخش ۳۰۱ و تحقیقات ضد دامپینگ و تعرفه‌های جبرانی برای محافظت از صنایع فولاد و آلومینیوم ایالات متحده در برابر آنچه رقابت خارجی ناعادلانه می‌داند، استفاده کرده است.

با این حال، پیامدهای اقتصادی بالقوه تعرفه‌های بالاتر، مانند افزایش هزینه‌ها برای مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان آمریکایی، نگران‌کننده است. دولت بایدن با این استدلال که این اقدامات باعث افزایش تورم نمی‌شود و در نهایت از مشاغل آمریکایی و صنعت فولاد محافظت می‌کند، به دنبال کم‌اهمیت جلوه دادن این خطرات بوده است. با این وجود، تعادل ظریف بین سیاست تجاری و سیاست سال انتخابات همچنان چالشی برای دولت خواهد بود.

حمایت صدراعظم آلمان از ورود خودروهای چینی به اتحادیه اروپا

در سفر اخیر صدراعظم آلمان به چین که به همراه چند مدیر اجرایی آلمانی، از جمله رؤسای شرکت‌های خودروسازی مرسدس بنز و بی‌ام‌و و شرکت بسف، بزرگترین شرکت شیمیایی جهان، انجام شد، وی از بازگشایی بازار اتحادیه اروپا به روی خودروسازان چینی حمایت کرد. هر چند که وی، تنها پیش‌نیاز آن را وجود "رقابت عادلانه" عنوان کرد و تاکید کرد هیچ دامپینگ یا تولید بیش از حدی نباید وجود داشته باشد.

صدراعظم آلمان، شرط حمایت از ورود خودروسازان چینی به بازارهای این کشور را ایجاد "زمینه بازی رقابت عادلانه" عنوان کرد؛ به نحوی که شرکت‌های آلمانی نیز از مجوز تولید محصولات خود در چین و برعکس، با کمترین مشکلات اداری مواجه باشند.

شایان توجه است که چین در سال ۲۰۲۳، برای هشتمین سال متوالی، برترین شریک تجاری آلمان بود.

طی سال‌های اخیر، سازندگان خودروهای چینی به طور فعال به بازارهای بین‌المللی وارد شده‌اند و به طور پیوسته فاصله خود با رقبای غربی، به ویژه در زمینه خودروهای الکتریکی را کم کرده‌اند. علاوه بر این، خودروهای چینی در پی جنگ اوکراین و خروج چندین تولیدکننده بزرگ اتومبیل اروپایی از بازار روسیه، خلأ ایجاد شده را به سرعت پر کرده‌اند و حضور پررنگی در این کشور ایجاد کرده‌اند.

محدودسازی تجارت فلزات روسیه از سوی ایالات متحده و بریتانیا

ایالات متحده واردات آلومینیوم، مس و نیکل از مبدأ روسیه را ممنوع اعلام کرده است؛ علاوه بر این،

ایالات متحده به همراه بریتانیا، با یکدیگر به منظور مقابله با تجارت این فلزات در بازارهای جهانی هماهنگ شده‌اند.

این تصمیم، از ۱۳ آوریل ۲۰۲۴ اجرایی شد و بر اساس آن، تجارت این فلزات در بازارهای پیشرو مواد اولیه جهان، یعنی بورس فلزات لندن (LME) و بورس کالای شیکاگو (CME)، ممنوع خواهد شد؛ امری که بر بازار فلزات تولید شده در روسیه تأثیر خواهد گذاشت.

اخیراً وزیر خزانه‌داری آمریکا در بیانیه‌ای مطبوعاتی، هدف از اعمال ممنوعیت‌های جدید را کاهش درآمدهای روسیه به منظور تحت‌تأثیر قرار دادن تأمین مالی عملیات نظامی آن بر علیه اوکراین عنوان کرده است.

متعاقب اعمال محدودیت جدید بر تجارت فلزات روسیه، سفیر این کشور در آمریکا، آن را «گام غیرقابل توجیه و سیاسی‌کاری» دانسته که منتج به نتایج اجتناب‌ناپذیر معکوس و افزایش قیمت مواد اولیه در خود ایالات متحده خواهد شد. وی تصریح کرد که در واقع ایالات متحده با این اقدام جدید «غیرقانونی»، «با درگیر کردن کشورهای تابع خود در تحریم‌ها، بازارهای جهانی را برهم می‌زند».

متعاقب اقدامات آمریکا و متحدانش، وزیر امور خارجه روسیه اعلام کرد که این کشور به منظور دورزدن تحریم‌های غرب و متنوع‌سازی تجارت خارجی خود، گام‌های بیشتری برخواهد داشت؛ در همین راستا وی در سفر به چین، با همتای چینی خود، در مورد «شکاف‌های اقتصادی» ناشی از «سیاست غیرقانونی تحریم‌های یک‌جانبه» و همچنین برنامه‌های مقابله با آن‌ها در چارچوب بریکس و سازمان همکاری‌های شانگهای به مذاکره پرداخت.

روسیه به یوان پناه برد

اخیراً بانک مرکزی روسیه اعلام کرد که سهم ارز چینی (یوان) در بازار ارز خارجی این کشور به بالاترین حد خود در ماه مارس رسیده است. این تغییر به دنبال تحریم‌های ایالات متحده و اتحادیه اروپا علیه روسیه به دلیل درگیری در اوکراین رخ داده است. در واقع اعمال محدودیت‌های مالی از سوی این کشورها، منجر به ایجاد مشکل در تجارت مرزی با یورو و دلار و کاهش اهمیت آن‌ها در بازار داخلی ارز روسیه شده است.

بر اساس گزارش ریسک مالی بانک مرکزی روسیه که اخیراً منتشر شد، حجم معاملات یوان در بازار بورس ارز این کشور در ماه مارس، به ۵۳ درصد رسید؛ در حالی که این رقم در ماه فوریه، ۴۶.۶ درصد بود و حاکی از افزایش قابل توجهی در این زمینه است. سهم یوان در معاملات خارج از بورس نیز با رسیدن به ۳۹.۶ درصد، به بالاترین سطح خود رسید.

از سوی دیگر، سهم ارزهای غربی از جمله دلار آمریکا و یورو در بازار مبادله، در ماه مارس به ۴۶.۴ درصد کاهش یافت؛ در حالی که این رقم در ماه پیش از آن، ۵۲.۸ درصد بود. بر اساس داده‌های این گزارش، سهم دلار و یورو در بخش خارج از بورس نیز همچنان در حال کاهش است و از ۵۹.۸ درصد در ماه فوریه، به ۵۴.۷ درصد در ماه مارس رسیده است.

در واقع ایجاد تغییرات در حجم معاملات یوان و دلار، نشان‌دهنده عدم دسترسی روسیه به انجام تراکنش با ارزهای کشورهای به اصطلاح «غیر دوست» در پی تحریم‌های بین‌المللی است. این تحریم‌ها، منجر به حذف برخی از بانک‌های روسی از سیستم پیام‌رسانی بین‌بانکی سوئیفت و همچنین ممنوعیت انجام تراکنش با نهادهای مالی روسیه و مسدود شدن ذخایر ارزی خارجی شده است. بر اساس سخنان رئیس بانک مرکزی روسیه، حجم تسویه حساب با ارزهای غیر از دلار و یورو طی یک سال گذشته، از ۳۹ درصد به ۶۷ درصد افزایش یافته است.

علاوه بر این، تعدادی از مقامات روسیه، از جمله وزیر دارایی این کشور، بارها اعلام کرده‌اند که روسیه دیگر به دلار آمریکا اعتماد ندارد و آن را «ابزاری کاملاً غیرقابل اعتماد» می‌داند.

تحولات منطقه ای

توافق آمریکا و ترکیه در مورد طرح انطباق با تحریم‌های روسیه

اخیراً ایالات متحده و ترکیه در مورد طرحی پیرامون محدود کردن همکاری شرکت‌های ترک با شرکت‌های روسی، به توافق رسیدند؛ بر اساس این طرح، شرکت‌های ترکیه‌ای در صورت رعایت تحریم‌های اعمال شده علیه روسیه، به تجارت با شرکای روسی نیز مجاز خواهند بود.

در واقع تا پیش از این، ایالات متحده «به طور مستقیم» حتی بدون اطلاع‌رسانی به آنکارا یا درخواست تحقیق، اقدام به تحریم شرکت‌های ترکیه‌ای می‌نمود که با روسیه تعاملات تجاری داشتند یا ادعا می‌شد با روسیه ارتباط دارند؛ اما بر اساس «طرح جدید انطباق با تحریم‌ها»، ایالات متحده ضمن اطلاع‌رسانی به ترکیه از قصد خود مبنی بر تحریم شرکت‌هایی که احتمالاً مشمول تحریم‌های آمریکا هستند، اقدام به درخواست شواهد و مدارک موردنیاز در این زمینه خواهد کرد. متقابلاً نیز در مورد موارد نقض احتمالی، تحقیقاتی را آغاز و نتایج را گزارش خواهد داد.

شایان توجه است که علی‌رغم اینکه ترکیه عضو ناتو است، اما از پیوستن به تحریم‌های غرب علیه روسیه خودداری کرده؛ روابط اقتصادی و دیپلماتیک خود را با مسکو حفظ نموده و حتی به دنبال تعمیق بیشتر این روابط است؛ این در حالی است که مقامات وزارت بازرگانی ایالات متحده در ماه فوریه از

شرکت‌ها و بانک‌های ترکیه‌ای بازدید کرده و آن‌ها را به دلیل برخورداری از روابط تجاری با روسیه، تهدید به مجازات کرده و حتی مشاغل محلی را برای قطع تعامل با مسکو تحت فشار قرار داده بودند.

در پی همین امر، برخی از بانک‌های ترکیه‌ای به درخواست مقامات آمریکایی، پردازش برخی تراکنش‌های تجاری از روسیه به جز مواد غذایی را متوقف کرده‌اند. زیرا آنها با تهدید قطع تبادلات ارزی در صورت عدم قطع روابط خود با شرکای روسی مواجه شده‌اند.

از سوی دیگر با امضای فرمان اجرایی جدید رئیس‌جمهور آمریکا مبنی بر امکان اعمال تحریم‌های ثانویه بر علیه مؤسسات مالی خارجی مظنون به حمایت از روسیه، نگرانی شرکت‌های ترک، افزایش یافته است؛ این در حالی است که مقامات آمریکایی، بارها بر نقش ترکیه به‌عنوان قطب دوزدن تحریم‌های روسیه تأکید کرده‌اند و حتی ادعاهایی مبنی بر تجارت بین شرکت‌های ترکیه‌ای و نهادهای تحریم شده روسیه از سوی برخی از مقامات غربی مطرح شده است.

بر اساس گزارش رسانه‌های محلی، تهدیدات اخیر ایالات متحده تجارت ترکیه و روسیه را برای بازرگانان ترک به طور قابل توجهی پیچیده کرده است؛ در واقع روسیه نیز از شرایط نامناسب ایجاد شده در ترکیه مطلع است؛ در همین راستا سخنگوی کرمین در فوریه، ضمن تأیید آگاهی روسیه از این شرایط، از تداوم مذاکرات با طرف‌های ترک سخن گفت و «فشار بی‌سابقه، آشکار و تهاجمی ایالات متحده بر ترکیه و شرکت‌های ترکیه‌ای» را عامل این وضعیت دانست.

پیگیری کریدور اقتصادی هند-خاورمیانه-اروپا توسط هند و امارات متحده عربی

علی‌رغم تداوم جنگ در غزه و پیامدهای آن در خاورمیانه، هند و امارات متحده عربی قصد دارند تا اولین نشست خود به‌منظور تهیه و تدوین پروتکل‌های کریدور اقتصادی هند - خاورمیانه - اروپا (IMEEC) را در آینده نزدیک برگزار کنند.

این کریدور، کشورهای هند، امارات، اردن، عربستان سعودی و اسرائیل را به بنادر اروپا و نهایتاً ایالات متحده متصل کرده و تجارت و صادرات کالا میان آنها را تسهیل می‌سازد. این طرح، از حمایت کامل دولت بایدن برخوردار بوده و به‌منظور ادغام بازارهای این کشورها طراحی شده است.

با انعقاد توافقنامه‌ای در مورد IMEEC توسط نخست وزیر هند و رئیس امارات متحده عربی در ۱۴ فوریه، نه‌تنها هند از طریق خاورمیانه به اروپا متصل خواهد شد، بلکه تجارت دوجانبه میان هند و امارات نیز افزایش خواهد یافت. حجم تجارت فعلی میان هند و امارات متحده عربی در حال حاضر، ۸۵ میلیارد دلار است و پیوسته روبه‌افزایش است.

قرار بر این است تا در جریان نشست مشترک دبیران با نمایندگان وزارتخانه‌های تجارت، حمل‌ونقل و بازرگانی، دو طرف پروتکل‌ها یا آنچه که «کریدورهای تجارت مجازی» نامیده می‌شود را تهیه کنند؛ بر اساس این پروتکل، کانتینرهای کالا پس از ترخیص در بندر موندرا هند، مجدداً در بندر فجیره امارات متحده عربی بازگشایی نخواهند شد بلکه از آنجا مستقیماً به مقاصد نهایی در اروپا یا آمریکا منتقل خواهند شد.

گفتگوی راهبردی میان کشورهای عضو شورای همکاری خلیج فارس و آسیای مرکزی

کشورهای آسیای مرکزی و شش کشور عضو شورای همکاری خلیج فارس، شامل عربستان سعودی، امارات متحده عربی، قطر، کویت، عمان و بحرین، دومین نشست خود را در سطح وزیران خارجه در چارچوب «گفتگوی راهبردی آسیای مرکزی - شورای همکاری خلیج فارس» به میزبانی تاشکند در تاریخ ۱۵ آوریل برگزار کردند. اولین دور این گفتگوها در سپتامبر ۲۰۲۲ در عربستان سعودی، برگزار شده بود.

این گفتگوها با هدف تقویت همکاری‌های همه‌جانبه میان کشورهای آسیای مرکزی و شورای همکاری خلیج فارس انجام می‌شود. محورهای اصلی گفتگوها شامل مسائل سیاسی، امنیتی، تجارت، اقتصاد، سرمایه‌گذاری، حمل‌ونقل و لجستیک، حفاظت از محیط‌زیست، انرژی سبز و موضوعات فرهنگی و بشردوستانه است.

قرار بر این است که اجلاس سران «گفتگوی راهبردی کشورهای آسیای مرکزی - کشورهای عربی خلیج فارس» در سال ۲۰۲۵ در سمرقند برگزار شود که مقدمات آن در دور اخیر (دوم) گفتگوها برنامه‌ریزی شد.

در طی این مذاکرات، هر یک از کشورهای آسیای مرکزی ضمن اشاره به دستاوردهای اقتصادی و پروژه‌های موفق اجرا شده خود، بر پتانسیل‌ها و ظرفیت‌های سرمایه‌گذاری کشورهای خلیج فارس در این کشورها تأکید کردند. همچنین در این نشست، ضمن تبادل نظر در مورد مسائل منطقه‌ای و بین‌المللی، اعضا بر اهمیت هماهنگی مواضع و رسیدگی به اولویت‌های مشترک، تأکید کردند. در این نشست، بیانیه مشترکی مبنی بر تعهد طرف‌های شرکت‌کننده در آن به منظور ایجاد یک مشارکت قوی و بلندپروازانه بر اساس ارزش‌ها، منافع و روابط تاریخی مشترک صادر شد.

نکته حائز اهمیت اینکه در جریان این نشست، برنامه اقدام مشترک همکاری برای سال‌های ۲۷-۲۰۲۳ تعیین و تدوین شد؛ این برنامه شامل: تقویت همکاری در زمینه‌های مختلف از جمله گفتگوی سیاسی و امنیتی، همکاری‌های اقتصادی، تجارت و سرمایه‌گذاری و همچنین همکاری در زمینه‌های آموزش، بهداشت، فرهنگ، رسانه، جوانان و ورزش است.

افزایش ۳ برابری حجم تجارت از طریق کریدور میانی تا سال ۲۰۳۰

اخیراً تفاهم‌نامه‌ای میان سه کشور ترکیه، گرجستان و آذربایجان به منظور تسهیل رویه‌های گمرکی و به امضا رسید. این مسیر راه‌آهن، یکی از مسیرهای ریلی است که کالاها را از بنادر آذربایجان در دریای خزر به بازارهای اروپا حمل می‌کند. هدف این توافق سه‌جانبه، سرعت بخشیدن به حمل‌ونقل ریلی کالا در امتداد کریدور میانی است که چین و اروپا را از طریق دریای خزر به یکدیگر متصل می‌کند. پیش‌بینی می‌شود که حجم تجارت کریدور میانی، مسیر تجاری جایگزین که از روسیه عبور نمی‌کند، تا سال ۲۰۳۰ سه برابر افزایش یابد.

این توافقنامه، منجر به افزایش کارایی مسیر ریلی و رفع مشکلات موجود بر سر بهره‌گیری از آن خواهد شد؛ از جمله معضلات موجود، می‌توان به عدم وجود رویه‌های گمرکی استاندارد اشاره نمود که منجر به کندی تردد شده است.

ترکیه که به دنبال حفظ نقش تاریخی خود به‌عنوان مرکز تجارت شرق به غرب است، به کریدور میانی به‌عنوان فرصتی کلیدی در این جهت می‌نگرد. در همین راستا، ترکیه به دنبال تثبیت نقش خود به‌عنوان رکن اصلی در شبکه مسیرهای تجاری کریدور میانی است. هر چند که مسیر جایگزین دیگری نیز وجود دارد که گرجستان را از طریق دریای سیاه به رومانی متصل می‌کند، اما در حال حاضر به دلیل جنگ در اوکراین، فاقد مطلوبیت است.

این در حالی است که در نشست G20 در سپتامبر سال گذشته، توافقنامه کریدور تجاری هند-خاورمیانه-اروپا به امضا رسید که ترکیه به‌عنوان عضو این نهاد و کشوری ترانزیتی در آن حضور نداشت؛ امری که منجر به تحقیر این کشور شد. در پی آن، اردوغان در سخنرانی خود، ترکیه را یک پایگاه مهم تولید و تجارت دانست که مناسب‌ترین مسیر ترانزیت میان شرق به غرب به شمار می‌رود.

گرجستان نیز با پیگیری اقداماتی از جمله امضای توافقنامه گمرکی باکو-تفلیس-کارس و همچنین ساخت یک بندر آبی عمیق، به دنبال افزایش قابل توجه تقاضا و بهره‌گیری از مزایای کریدور میانی است.

این تفاهم‌نامه، شامل دستورالعمل ایجاد هماهنگی در بازرسی گمرکی در سه کشور است که اجرای آن توسط کمیسیون جدیدی نظارت خواهد شد. با اجرایی شدن این طرح و تسهیل پروسه گمرکی، سه کشور ترکیه، گرجستان و آذربایجان می‌توانند حجم تجارت کریدور میانی را تا سال ۲۰۳۰ تا سه برابر افزایش داده و از منافع آن منتفع شوند.

پیش‌بینی جدید بانک جهانی از رشد اقتصادی عربستان در سال ۲۰۲۵

بانک جهانی در گزارش جدید خود، پیش‌بینی خود از رشد اقتصادی عربستان سعودی در سال ۲۰۲۵ را به میزان قابل توجهی افزایش داده است. بانک جهانی، پیش‌تر در ژانویه گذشته، رشد اقتصادی ۴,۲ درصدی را برای عربستان در سال ۲۰۲۵ پیش‌بینی کرده بود، اما در بروزرسانی گزارش خود، این رقم را به ۵,۹ درصد ارتقا داده است. در عین حال، پیش‌بینی بانک جهانی از رشد تولید ناخالص داخلی عربستان در سال ۲۰۲۴، کاهش جزئی بوده است؛ در واقع پیش‌بینی قبلی بانک جهانی از رشد تولید ناخالص داخلی این کشور برای سال ۲۰۲۴، معادل ۴,۱ درصد بود، اما در بروزرسانی خود، این رقم را به ۲,۵ درصد کاهش داده است.

در این گزارش، پیش‌بینی‌های رشد اقتصادی برای سایر کشورهای عضو شورای همکاری خلیج فارس نیز به‌روز شده است؛ در واقع در پیش‌بینی کلی، رشد اقتصادی کشورهای عضو این شورا در سال ۲۰۲۴، از ۳,۶ درصد به ۲,۸ درصد کاهش یافته است. با این حال، این رقم برای سال ۲۰۲۵ افزایشی بوده و از رقم ۳,۸ درصد قبلی، افزایش یافته و به ۴,۷ درصد رسیده است.

بانک جهانی، پیش‌بینی رشد اقتصادی امارات متحده عربی در سال ۲۰۲۴ را به ۳,۹ درصد افزایش داده است که در مقایسه با رقم ۳,۷ درصد پیش‌بینی شده در ژانویه، نشان دهنده بهبود شرایط برای این کشور است. این روند صعودی در سال ۲۰۲۵ نیز ادامه خواهد داشت و پیش‌بینی می‌شود که اقتصاد امارات با رشدی ۴,۱ درصدی مواجه شود؛ در حالی که این رقم در پیش‌بینی قبلی، ۳,۸ درصد بوده است.

در این گزارش رشد اقتصادی کویت در سال ۲۰۲۴، معادل ۲,۸ درصد و برای سال ۲۰۲۵، معادل ۳,۱ درصد پیش‌بینی شده است. علاوه بر این برای بحرین، رشد اقتصادی ۳,۵ درصدی در سال ۲۰۲۴ و ۳,۳ درصدی در سال ۲۰۲۵ پیش‌بینی کرده است که هر دو این ارقام، بالاتر از پیش‌بینی‌های ارائه شده قبلی در ژانویه گذشته است.

با این حال، پیش‌بینی رشد اقتصادی قطر برای سال ۲۰۲۴، از ۲,۵ درصد به ۲,۱ درصد کاهش یافته است؛ هر چند که این رقم برای سال ۲۰۲۵، از ۳,۱ درصد به ۳,۲ درصد افزایش یافته است.

پیش‌بینی‌های مربوط به رشد اقتصادی عمان در سال‌های ۲۰۲۴ و ۲۰۲۵ نسبت به ژانویه گذشته، تنها با افزایش جزئی ۰,۱ درصدی مواجه شده است.

شایان توجه است که تعدیل و اصلاح این پیش‌بینی‌ها، بازتابی از روندهای کلی اقتصادی منطقه است؛ در واقع افزایش قیمت نفت پس از حمله روسیه به اوکراین در سال ۲۰۲۲، به تقویت اقتصاد کشورهای صادرکننده نفت در خاورمیانه و شمال آفریقا کمک کرده است.

در مقابل، رشد اقتصادی در کشورهای غیر صادرکننده نفت، از جمله کشورهای واردکننده نفت در منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا مانند جیبوتی، اردن، مراکش، تونس، کرانه باختری و نوار غزه، با کاهش مواجه شده است.

بر اساس گزارش بانک جهانی، شکاف رشد اقتصادی بین کشورهای صادرکننده نفت عضو شورای همکاری خلیج فارس و کشورهای در حال توسعه واردکننده نفت، به میزان قابل توجهی کاهش خواهد یافت و به تنها ۰٫۹ درصد خواهد رسید؛ در حالی که این رقم در سال ۲۰۲۲، معادل ۵٫۶ درصد بود.

بانک جهانی در گزارش خود اعلام کرده است: "رشد اقتصادی کشورهای در حال توسعه صادرکننده نفت در سال ۲۰۲۴ به ۲٫۸ درصد خواهد رسید که در مقایسه با ۳٫۱ درصد در سال ۲۰۲۳، کاهش خواهد داشت. همچنین کاهش رشد اقتصادی کشورهای در حال توسعه واردکننده نفت در سال ۲۰۲۴، پیش بینی می شود. این رقم در سال ۲۰۲۴، به ۲٫۵ درصد خواهد رسید که در مقایسه با سال ۲۰۲۳، این رقم ۳٫۱ درصد بوده است."

به طور کلی بانک جهانی برای منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا در سال ۲۰۲۴، نرخ رشد ۲٫۷ درصدی را پیش بینی کرده است؛ هر چند که این رقم با سطح پیش از شیوع کرونا، همخوانی دارد، اما همچنان از میانگین جهانی پایین تر است.

ثبت رکورد ترانزیت بنادر عمان

بر مبنای آمارهایی که اخیراً دولت عمان منتشر کرده، بنادر عمان در سال ۲۰۲۳ با جابجایی بیش از ۹۳٫۲ میلیون تن کالا، به رکورد جدیدی دست یافته‌اند. این رقم نشان‌دهنده رشد در مقایسه با سال ۲۰۲۲ است که در آن ۹۱٫۸ میلیون تن کالا از طریق بنادر این کشور جابجا شده بود. این افزایش ترانزیت کالا، ناشی از رشد ۴٫۳ درصدی در تعداد کشتی‌هایی است که در بنادر عمان پهلو گرفته‌اند؛ تعداد کشتی‌های پهلو گرفته در بنادر عمان در سال ۲۰۲۳، معادل ۱۱ هزار و ۵ مورد فروند بود که نسبت به سال ۲۰۲۲ و تعداد ۱۰ هزار و ۵۵۳ فروند، افزایش داشته است.

علت افزایش ترانزیت کشتیها به بنادر عمان، ارائه خدمات مدرن و کارآمد بوده است که منجر به کسب موفقیت این کشور در افزایش ترانزیت کالا و رونق تجارت در منطقه شده است. ثبت این رکورد جدید، حاکی از جایگاه عمان به عنوان یک مرکز لجستیکی و تجاری مهم در منطقه خلیج فارس است.

عمان همچنان به سرمایه‌گذاری‌های خود در جهت توسعه زیرساخت‌های بندری ادامه می‌دهد تا ظرفیت و کارایی بنادر خود را افزایش دهد؛ امری که منجر به تبدیل شدن عمان به مقصدی جذاب‌تر برای

سرمایه‌گذاران و تجار در منطقه خواهد شد.

اتصال بندر فاو به «جاده توسعه»

اخیراً وزیر حمل‌ونقل عراق در جریان بازدید میدانی خود از پروژه‌های استان بصره، میزان پیشرفت در ساخت کریدور جاده‌ای اتصال بندر فاو به «جاده توسعه» را ۷۳ درصد اعلام کرد.

این پروژه، حلقه اتصال میان تونل زیرآبی و گذرگاه مرزی سفوان را تشکیل می‌دهد و از اهمیت بالایی برخوردار است. در واقع پیشرفت قابل توجه در ساخت این پروژه، نشان‌دهنده تعهد دولت عراق به تکمیل پروژه‌های زیربنایی و توسعه اقتصادی این کشور به شمار می‌رود.

بر اساس طرح برنامه‌ریزی‌شده، بندر بزرگ فاو در اوایل سال ۲۰۲۵ افتتاح خواهد شد. این بندر، یکی از بزرگترین بنادر در منطقه خلیج فارس به شمار می‌رود. کریدور جاده‌ای اتصال بندر فاو به «جاده توسعه» نیز به عنوان بخشی از این پروژه، منجر به تسهیل حمل و نقل کالا از این بندر به سایر نقاط عراق و کشورهای همسایه خواهد شد.

رقابت بین‌المللی برای مدیریت بندر بزرگ فاو

بندر بزرگ فاو^۱ در عراق، توجه شرکت‌های بین‌المللی را به خود جلب کرده است؛ امری که نشان‌دهنده اهمیت این پروژه برای اقتصاد عراق و منطقه به شمار می‌رود. در همین راستا، وزارت حمل‌ونقل عراق اخیراً اعلام کرد در حال بررسی پیشنهادهای ارائه شده توسط شرکت‌های چینی، سنگاپوری و اماراتی به منظور مشارکت در مدیریت و بهره‌برداری از این بندر است. قرار است که انتخاب شریک عملیاتی این پروژه، بر اساس مطالعات بازار و با در نظر گرفتن تجربه شرکت‌ها در مدیریت بنادر بزرگ در قاره آسیا انجام شود.

بر اساس گزارش وزارت حمل‌ونقل عراق در ماه ژانویه گذشته، تاکنون بیش از ۸۵ درصد از پروژه ساخت ۵ اسکله در بندر فاو تکمیل شده است. این پروژه‌ها شامل ساخت ترمینال کانتینری، ۵ اسکله بزرگ، جایگاه کانتینرها و پل‌های بزرگراه است؛ پروژه‌های بزرگ و مهم که میتواند برای کشور عراق، رونق اقتصادی و اشتغالزایی را به ارمغان آورد.

شایان توجه است که پس از تکمیل این پروژه، بندر فاو قادر است تا سالانه ۲۰ میلیون TEU کانتینر را جابجا کند؛ امری که می‌تواند به عراق در جهت کاهش وابستگی خود به صادرات نفت، کمک شایان توجهی کند.

۱ - بندر فاو در جنوب عراق قرار دارد که پس از تکمیل آن، به یکی از بزرگترین بنادر در خاورمیانه تبدیل خواهد شد و میتواند نقش مهمی در ترانزیت کالا بین شرق و غرب ایفا کند.

ارائه کمک فوری یک میلیارد یورویی اتحادیه اروپا به مصر

اخیراً اتحادیه اروپا اعلام کرد که قصد اعطای یک میلیارد یورو کمک مالی فوری به مصر را دارد تا به ثبات اقتصادی این کشور در بحبوحه چالش‌های منطقه‌ای کمک کند. این کمک مالی در قالب وام ارائه می‌شود و بزرگ‌ترین بسته کمکی است که تاکنون اتحادیه اروپا به مصر اعطا کرده است. علاوه بر این، ۴ میلیارد یوروی دیگر نیز به عنوان کمک‌های بلندمدت به مصر طی سال‌های ۲۰۲۴ تا ۲۰۲۷ اختصاص خواهد یافت.

هدف اتحادیه اروپا از اعطای این کمک‌های مالی، حمایت از اقتصاد مصر و تأمین نیازهای مالی این کشور به‌ویژه پس از جنگ اخیر در غزه و حملات انصارالله در دریای سرخ است؛ این در حالی است که مصر ماه گذشته نیز صندوق بین‌المللی پول، ۸ میلیارد دلار وام به مصر اعطا کرد.

واردات ۷۰ میلیارد دلاری عراق

اخیراً مؤسسه مطالعات و مشاوره‌های اقتصادی «عراق المستقبل» طی گزارشی، ارزش واردات عراق در سال گذشته را ۷۰ میلیارد دلار اعلام کرد که عمدتاً از ۱۱ کشور صورت گرفته است؛ رقمی که نشان‌دهنده وابستگی شدید عراق به واردات کالا است.

بر اساس این گزارش ارزش واردات عراق در سال ۲۰۲۳، به میزان ۶ درصد نسبت به سال پیش از آن افزایش یافته است؛ در سال ۲۰۲۲، ارزش واردات عراق، ۶۳٫۵ میلیارد دلار بود. هر چند که واردات کالا می‌تواند به رشد اقتصادی عراق کمک کند اما با این حال، این امر می‌تواند به کسری تجاری عراق نیز منجر شود.

بزرگ‌ترین صادرکنندگان کالا به عراق، کشورهای امارات، چین، ترکیه، هند، آمریکا، عربستان، برزیل، کره جنوبی، آلمان، ژاپن و ایران هستند. در سال گذشته ارزش صادرات این ۱۱ کشور به عراق به غیر از ایران، با ۲٫۸ درصد افزایش به ۵۸ میلیارد دلار رسید.

تشکیل شورای وزارتی جدید میان ترکیه و عراق

در پی سفر اخیر رجب طیب اردوغان، رئیس‌جمهور ترکیه به بغداد، مقامات ترکیه و عراق توافق کردند که به‌منظور پیگیری و تسهیل اجرای پروژه جاده توسعه، سازوکار مشترکی مانند شورای وزارتی ایجاد کنند که به طور منظم جلسات مذاکره میان مقامات ترکیه و عراق را تشکیل خواهد داد.

به دلیل تأثیرات اجرایی شدن این پروژه، برخی از کشورهای منطقه نیز از آن حمایت می‌کنند. در همین

راستا انتظار می‌رود که کشورهای امارات متحده عربی و قطر نیز در کنار ترکیه و عراق در این شورای وزارتی جدید مشارکت داشته باشند.

اردوغان در سفر نزدیک خود به بغداد، به بررسی برخی جوانب همکاری دو کشور در پروژه جاده توسعه خواهد پرداخت. طی سال گذشته نیز مذاکرات متعددی بین دو کشور برای توسعه همکاری‌ها در خصوص پیشبرد پروژه جاده توسعه انجام شد و گام‌های مهمی در این زمینه برداشته شد.

شایان توجه است که طی سال‌های اخیر دو کشور ترکیه و عراق، همکاری‌های خود در زمینه‌های مختلف از جمله بخش حمل‌ونقل را به طور قابل‌توجهی افزایش داده‌اند. در همین راستا می‌توان پروژه جاده توسعه اشاره کرد که یکی از مهم‌ترین پروژه‌های مشترک میان دو کشور به شمار می‌رود که هدف آن، اتصال عراق به ترکیه از طریق مسیر زمینی و ریلی، تسهیل تجارت بین این دو کشور و همچنین بین اروپا و کشورهای عضو شورای همکاری خلیج فارس است.

طالبان در پی تکمیل جاده واخان

اخیراً مقامات طالبان اعلام کردند که پروژه ساخت جاده تاریخی واخان تا مرز چین، به‌زودی تکمیل خواهد شد و بر ادامه همکاری‌های میان افغانستان و چین در زمینه‌های مختلف تأکید کردند. چین در زمینه تکمیل و توسعه این پروژه، به همکاری با افغانستان متعهد شده است.

طالبان مدعی است جاده واخان که افغانستان را به چین متصل می‌کند، نقشی کلیدی در توسعه اقتصادی دو کشور ایفا خواهد کرد. در واقع سرمایه‌گذاری چین در پروژه‌های زیربنایی و توسعه‌ای افغانستان، می‌تواند فرصت‌های شغلی فراوانی برای مردم و تحول اقتصادی این کشور ایجاد کند. علاوه بر این، تکمیل پروژه ساخت جاده واخان، منجر به افزایش اعتماد داخلی و منطقه‌ای به افغانستان شده و این کشور را به‌عنوان پل ارتباطی میان کشورهای مختلف در آسیا معرفی خواهد کرد.

از سوی دیگر، اتاق تجارت و سرمایه‌گذاری افغانستان نیز بر اهمیت جاده واخان در تقویت روابط تجاری این کشور با شرکای منطقه‌ای و بین‌المللی تأکید کرده است؛ در همین راستا معاون اول اتاق تجارت و سرمایه‌گذاری، در این خصوص گفت: "افغانستان یک کشور محصور در خشکی است و برای توسعه اقتصادی خود نیازمند تقویت روابط با همسایگان، به‌خصوص آنهایی که از نظر اقتصادی حائز اهمیت هستند، می‌باشد. از این‌رو، جاده واخان به‌عنوان یک مسیر مهم و استراتژیک، نقشی کلیدی در این زمینه ایفا خواهد کرد."

پژوهش‌های تازه

به روز رسانی گزارش تجارت و توسعه آنکتاد

اخیراً گزارش "به‌روزرسانی گزارش تجارت و توسعه؛ آوریل ۲۰۲۴" توسط آنکتاد منتشر شد. این گزارش حاوی نکات جدید و کلیدی در مورد تحولات تجارت جهانی است که در ادامه به آنها اشاره خواهد شد:

۱. رشد اقتصاد جهانی: پیش‌بینی می‌شود که اقتصاد جهانی در سال ۲۰۲۴ با سرعت کندتری به میزان ۲٫۶ درصد رشد کند؛ این در حالی است که این رقم، پیش از همه‌گیری کرونا در سال‌های ۲۰۱۵ تا ۲۰۱۹، ۳٫۲ درصد بود.

۲. افزایش سطح بدهی: کشورهای در حال توسعه با افزایش سطح بدهی مواجه هستند و هزینه‌های بالای خدمات بدهی و کاهش دسترسی به تأمین مالی جدید، بر ثبات و رشد اقتصادی آنها تأثیر می‌گذارد.

۳. تأثیر سیاست‌های پولی: تشدید سیاست‌های پولی در کشورهای توسعه‌یافته، منجر به افزایش هزینه‌های استقراض و بی‌ثباتی مالی در اقتصادهای در حال توسعه شده است.

۴. اختلالات تجاری: اختلالات کانال پاناما و دریای سرخ، به طور قابل توجهی بر تجارت جهانی کالا تأثیر گذاشته است؛ به نحوی که منجر به ایجاد انقباض بی‌سابقه‌ای در تجارت جهانی شده است.

۵. نوسانات بازار کالا: هر چند که اخیراً قیمت کالاها با کاهش مواجه شده است؛ اما به طور قابل توجهی، همچنان بالاتر از سطوح قبل از همه‌گیری قرار دارد؛ امری که بر پویایی اقتصادی جهانی تأثیر می‌گذارد.

۶. نابرابری و کمبود سرمایه‌گذاری: نابرابری و کمبود سرمایه‌گذاری، به‌ویژه در بخش‌هایی که برای توسعه پایدار و کاهش تغییرات آب‌وهوایی حیاتی هستند، به طور پیوسته در حال افزایش است.

۷. نابرابری‌های منطقه‌ای: عملکرد اقتصادی و چالش‌ها در مناطق مختلف، به طور قابل توجهی با یکدیگر متفاوت است؛ برخی از مناطق مانند بخش‌هایی از آسیا، شاهد رشد قوی بوده‌اند؛ در حالی که برخی دیگر از مناطق، مانند آمریکای لاتین، با انقباض اقتصادی مواجه هستند.

۸. مقاومت بخش خدمات: تجارت خدمات، در مقایسه با تجارت کالا، از پویایی بیشتری برخوردارند و خدمات مسافرتی و دیجیتالی، عملکرد قوی از خود نشان می‌دهند.

۹. فشارهای مالی: بسیاری از کشورها با فشارهای مالی و با سطوح بالای بدهی عمومی مواجه هستند؛ امری که منجر به کاهش هزینه‌های دولت در بخش‌های زیرساختی و خدمات کلیدی خواهد شد.

۱۰. چشم‌انداز آینده و ریسک‌ها: بر اساس پیش‌بینی این گزارش، چالش‌های اقتصادی به دلیل ریسک‌های بالقوه ناشی از اختلالات بیشتر در تجارت، افزایش حمایت‌گرایی و تنش‌های ژئوپلیتیکی، تداوم خواهد داشت.

۱۱. نرخ رشد جهانی: نرخ رشد جهانی برای سال ۲۰۲۴، ۲٫۶ درصد پیش‌بینی می‌شود که نسبت به ۲٫۷ درصد در سال ۲۰۲۳، کاهش یافته است.

۱۲. سطوح بدهی: خروج خالص منابع مالی از کشورهای در حال توسعه به دلیل هزینه‌های بالای خدمات بدهی و کاهش پرداخت‌ها، در مجموع به حدود ۹۰ میلیارد دلار رسیده است.

آمارهای کلیدی گزارش عبارت‌اند از:

۱. انقباض تجارت: تجارت جهانی کالا در سال ۲۰۲۳ از نظر واقعی، حدود ۱ درصد کاهش یافته است؛ این رقم در شرایط رشد اقتصادی جهانی، یک اتفاق نادر به شمار می‌رود.

۲. قیمت کالاها: هرچند که در سال ۲۰۲۳ با روند کاهش قیمت کالاها مواجه بودیم، اما این ارقام همچنان ۴۰ درصد بالاتر از سطوح قبل از همه‌گیری باقی ماندند.

۳. روندهای سرمایه‌گذاری: سرمایه‌گذاری خصوصی جهانی به‌عنوان سهمی از ارزش‌افزوده، همچنان در حال کاهش است که بر پایداری اقتصادی تأثیر می‌گذارد.

۴. تفاوت‌های رشد منطقه‌ای: انتظار می‌رود که رشد اقتصادی آسیا در سال ۲۰۲۴، ۴٫۰ درصد باشد؛ در حالی که آمریکای لاتین با کاهش رشد به ۱٫۵ درصد مواجه شود.

۵. تورم و سیاست‌های پولی: بانک‌های مرکزی در کشورهای با اقتصادهای قوی، به طور قابل توجهی نرخ بهره را افزایش داده‌اند؛ به طوری که فدرال رزرو آمریکا از سال ۲۰۲۲ تا اواسط سال ۲۰۲۳، نرخ بهره را ۵۰۰ واحد پایه افزایش داده است.

۶. اختلالات حمل‌ونقل دریایی: هزینه ترانزیت کالا به دلیل ایجاد اختلال در مسیرهای دریایی اصلی مانند کانال پاناما و دریای سرخ، افزایش یافته است.

۷. **پرداخت ۵۰ میلیارد دلار سود کشورهای در حال توسعه:** توسط دولت‌های کشورهای در حال توسعه در سال ۲۰۲۲، مبلغ ۵۰ میلیارد دلار سود، بیشتر از جوهی که دریافت کرده بودند، به طلبکاران خارجی پرداخت کرده‌اند.

۸. **رشد بخش خدمات:** بر اساس این گزارش، پیش‌بینی می‌شود که تجارت خدمات در سال ۲۰۲۴ همچنان با سرعت بیشتری نسبت به تجارت کالا، با رشد مواجه شود.

گزارش بانک جهانی در مورد چشم انداز اقتصاد منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا

بانک جهانی اخیراً به‌روزرسانی بهاره گزارش دوره‌ای خود در مورد چشم‌انداز اقتصادی منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا را منتشر کرد. نکات کلیدی این گزارش در ادامه ارائه می‌شود:

۱. **پایان "داستان دو خاورمیانه":** فاصله رشد اقتصادی بین کشورهای صادرکننده و واردکننده نفت در منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا، کاهش یافته است؛ امری که نشان‌دهنده پایان اصطلاح "داستان دو خاورمیانه" است.

۲. **تأثیر درگیری‌ها:** درگیری‌های جاری در خاورمیانه، منجر به ایجاد مشکلات قابل توجه اقتصادی شده است؛ در همین راستا به‌ویژه نوار غزه با کاهش شدید تولید ناخالص داخلی (GDP) مواجه بوده است.

۳. **سطوح بالای بدهی:** اقتصادهای واردکننده نفت در منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا با سطوح بالای بدهی عمومی مواجه شده‌اند که به طور قابل توجهی، از سایر اقتصادهای دارای سطوح درآمدی مشابه، بالاتر است.

۴. **عدم وجود شفافیت در میزان بدهی:** در داده‌های مربوط به بدهی، شفافیت وجود ندارد. مخارج خارج از بودجه و تعدیلات جریان سهام، (SFAS) تصویر واقعی وضعیت مالی دولت‌ها را مخدوش می‌کند.

۵. **آسیب‌پذیری اقتصادی:** این منطقه با توجه به سطوح بالای بدهی و درگیری‌های جاری، تاب‌آوری محدودی در برابر شوک‌های اقتصادی از خود نشان می‌دهد.

۶. **روندهای تورم:** علی‌رغم اینکه تورم در برخی از نقاط منطقه، شاهد روند نزولی بوده است، اما همچنان به‌عنوان یک نگرانی برای منطقه به شمار می‌رود.

۷. **پیش‌بینی رشد اقتصادی:** پیش‌بینی این گزارش برای منطقه، رشد اقتصادی متوسط است که در سال ۲۰۲۵، شاهد بهبود جزئی خواهد شد.

۸. **تأثیر روندهای اقتصادی جهانی:** رشد کند اقتصاد جهانی و نوسانات قیمت نفت، همچنان بر اقتصادهای منطقه تأثیر می‌گذارد.

۹. **چالش‌های مالی:** افزایش سطوح بدهی، منجر به چالش‌های مالی فزاینده شده است و مدیریت مالی را پیچیده‌تر می‌کند.

۱۰. **توصیه‌های سیاستی:** این گزارش بر لزوم مدیریت بهتر بدهی، ایجاد شفافیت و انجام اصلاحات اقتصادی به منظور کاهش عدم اطمینان و ایجاد ثبات تأکید می‌کند.

آمارهای کلیدی ارائه شده در گزارش:

۱. **رشد واقعی تولید ناخالص داخلی:** رشد منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا برای سال ۲۰۲۴، به میزان ۲٫۷٪ و برای سال ۲۰۲۵، ۴٫۲٪ پیش‌بینی می‌شود.

۲. **زوال اقتصاد غزه:** تولید ناخالص داخلی غزه در سه‌ماهه چهارم سال ۲۰۲۳ نسبت به سال پیش از آن، ۸۶ درصد کاهش یافته است.

۳. **نسبت بدهی به تولید ناخالص داخلی:** میانگین نسبت بدهی به تولید ناخالص داخلی در کشورهای واردکننده نفت در منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا، به طور قابل توجهی بالاتر از کشورهای صادرکننده نفت است و میانگین آن در سال ۲۰۲۳ از ۵۰٪ فراتر رفته است.

۴. **نرخ تورم:** نرخ تورم در سراسر منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا تعدیل شده است، اما همچنان بالاتر از سطوح پیش از همه‌گیری کرونا است.

۵. **کسری بودجه:** کشورهای واردکننده نفت منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا، افزایش کسری بودجه پیش‌بینی می‌شود.

۶. **حساب جاری:** این‌گونه پیش‌بینی می‌شود که میانگین مازاد حساب جاری در کشورهای شورای همکاری خلیج فارس (GCC) در سال ۲۰۲۴ کاهش یابد.

۷. **تفاوت اقتصادی:** اختلاف رشد بین کشورهای صادرکننده نفت شورای همکاری خلیج فارس و کشورهای درحال توسعه واردکننده نفت در سال ۲۰۲۴ حدود ۰٫۹ درصد پیش‌بینی می‌شود.

۸. **انباشت بدهی:** برای هر یک درصد افزایش در رشد واقعی تولید ناخالص داخلی، تقریباً نیم درصد افزایش در سهام بدهی اسمی در اقتصادهای واردکننده نفت منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا وجود دارد.

۹. **تأثیر قیمت نفت:** نوسانات قیمت نفت، همچنان تأثیر قابل توجهی بر کشورهای، به‌ویژه کشورهای صادرکننده نفت دارد.

۱۰. **تأثیر درگیری‌ها بر صنعت توریسم:** وقوع درگیری‌ها، بر بخش گردشگری چندین کشور منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا که نقش مهمی در اقتصاد آنها ایفا می‌کند، تأثیر منفی برجای گذاشته است.

گزارش بانک جهانی در مورد وضعیت اقتصادی اروپا و آسیای مرکزی (ECA)؛ بهار ۲۰۲۴

اخیراً بانک جهانی طی گزارشی، به تحلیل وضعیت اقتصادی اروپا و آسیای مرکزی (ECA) پرداخته است که در ادامه به نکات کلیدی آن پرداخته خواهد شد:

۱. رشد سرمایه‌گذاری در منطقه اروپا و آسیای مرکزی که از قبل، بسیار کندتر از دوران پیش از بحران مالی جهانی بوده است، در پی افزایش ریسک‌های ژئوپلیتیکی و ابهامات قابل توجه در سیاست‌گذاری، می‌تواند بیشتر تضعیف شود؛ به‌خصوص اگر پیشرفت در اجرای اصلاحات ساختاری کند باقی بماند. در واقع، سرمایه‌گذاری ضعیف، رشد بلندمدت در منطقه را با کاهش مواجه خواهد کرد و همگرایی درآمدی را به تأخیر خواهد انداخت.

۲. این گزارش باتوجه‌به کندشدن رشد و همگرایی، بر نقش پویایی کسب‌وکار و نوآوری در افزایش رفاه و بهره‌وری در منطقه تمرکز می‌کند.

۳. توسعه اقتصادی در منطقه اروپا و آسیای مرکزی، در قالب گذار از اقتصاد دولتی به اقتصاد بازار محور، پیشبرد اصلاحات ساختاری گسترده و عمیق و تبدیل شدن بخش خصوصی به‌عنوان محرک اصلی رشد اقتصادی انجام شده است؛ در پی همین تحول، دوازده کشور از منطقه اروپا و آسیای مرکزی در کمتر از سه دهه، به اتحادیه اروپا پیوستند.

۴. موفقیت این کشورها در گذار به اقتصادهای بازار محور، همراه با اتحادیه اروپا و نهادها و

۱- منطقه اروپا و آسیای مرکزی (ECA) شامل ۱۱ کشور در حال توسعه است که از آسیای مرکزی و قفقاز تا بالکان امتداد یافته است. این کشورها عبارتند از: آلبانی، ارمنستان، بوسنی و هرزگوین، گرجستان، جمهوری قرقیزستان، مقدونیه شمالی، جمهوری مولدووا، مونتنگرو، صربستان، ترکیه و ترکمنستان.

ساختارهای تولیدی قوی، نشان‌دهنده پیشرفت قابل توجه برخی از کشورهای منطقه در دستیابی به درآمد بالا است که در سایه اصلاحات انجام شده، صورت گرفته است؛ با این وجود، برنامه اصلاحات ساختاری بلندپروازانه دهه ۱۹۹۰ در بسیاری از کشورهای با درآمد متوسط در منطقه کند شده است و گذار آنها به بازار همچنان ادامه دارد.

۵. رشد ضعیف‌تر بهره‌وری در منطقه اروپا و آسیای مرکزی طی یک دهه گذشته، همگرایی درآمدی با کشورهای پیشرفته را کند کرده است. هر چند که پس از وقوع بحران مالی جهانی و در اکثر کشورهای پیشرفته از دهه ۱۹۷۰، بهره‌وری در بازارهای نوظهور و کشورهای در حال توسعه با کندی گسترده‌ای روبرو شده است، اما این کاهش در منطقه اروپا و آسیای مرکزی شدیدتر بوده است.

۶. محرک‌های اصلی رشد بهره‌وری، از جمله پیشرفت در اجرای اصلاحات نهادی و بازار، پذیرش فناوری و نوآوری که همگی برای تسهیل رشد بخش خصوصی ضروری هستند، در منطقه اروپا و آسیای مرکزی ضعیف شده‌اند. بسیاری از کشورهای منطقه در سال‌های اخیر پیشرفت محدودی در ایجاد نهادهای کارآمدتر برای شرکت‌ها و بازار داشته‌اند.

۷. در منطقه اروپا و آسیای مرکزی، فضای زیادی برای بهبود پویایی کسب‌وکار و نوآوری وجود دارد. شرکت‌ها در این منطقه نسبت به شرکت‌های کشورهای پیشرفته اروپایی، از بهره‌وری و نوآوری کمتری برخوردارند. نرخ ورود و خروج شرکت‌ها پایین‌تر است و شرکت‌ها با گذشت زمان، رشد زیادی نمی‌کنند که نشان‌دهنده وجود محیط کسب‌وکار کمتر رقابتی و پویا است. در چنین محیطی، شرکت‌ها تمایل کمتری به نوآوری و جذب دانش دارند و اغلب با گذشت زمان، از بهره‌وری کمتری برخوردار می‌شوند.

۸. تقویت پویایی کسب‌وکار در منطقه اروپا و آسیای مرکزی، نیازمند رسیدگی به چندین چالش از جمله ارتقای فضای رقابت، کاهش دخالت دولت در اقتصاد، ارتقای چشمگیر کیفیت آموزش و تقویت دسترسی به منابع مالی است.

۹. اگرچه مقابله با این چالش‌ها در کشورهای مختلف متفاوت خواهد بود، اما پرداختن به آنها شرط اساسی برای دستیابی به رشد اقتصادی قوی‌تر و رهایی از تله درآمد متوسط است.

۱۰. علاوه بر این، تعمیق ادغام در بازارهای جهانی به‌منظور تسریع در دریافت فناوری‌های جدید و غلبه شرکت‌ها بر محدودیت‌های بالقوه رشد که ناشی از کوچک بودن بسیاری از اقتصادهای

منطقه است، حائز اهمیت فراوانی است.

۱۱. یکی از معضلات مهم برای کشورهای غرب منطقه، مشکلات جمعیتی است؛ امری که با کاهش نیروی کار به دلیل کاهش جمعیت و نرخ بالای مهاجرت نیروی کار جوان و ماهر، تشدید می‌شود.

چشم‌انداز اقتصادی جنوب آسیا

بانک جهانی گزارش دوره‌ای خود در مورد چشم‌انداز اقتصادی در جنوب آسیا را به‌تازگی روزآمد کرده است. نکات کلیدی این گزارش در ادامه آمده است:

۱. جنوب آسیا همچنان به‌عنوان سریع‌ترین منطقه در حال رشد در میان بازارهای نوظهور و اقتصادهای در حال توسعه (EMDE) در دو سال آینده باقی خواهد ماند؛ این امر تا حد زیادی به لطف رشد بالای اقتصادی در هند است، اما برای اکثر کشورهای دیگر جنوب آسیا نیز افزایش رشد، پیش‌بینی می‌شود.

۲. از آنجایی که حجم سرمایه‌گذاری بخش خصوصی همچنان پایین است، تداوم رشد اقتصادی در کوتاه‌مدت، بیشتر به بخش دولتی نسبت به سایر حوزه‌ها وابسته است؛ این در حالی است که اقدامات دولت‌ها در راستای مهار بدهی‌های بالا، هزینه‌های استقراض و کسری بودجه، ممکن است در نهایت بر رشد اقتصادی تأثیر بگذارد و منجر به محدود شدن توانایی دولت‌ها در مقابله با شوک‌های آب‌وهوایی فزاینده شود.

۳. میان رشد اشتغال در جنوب آسیا با نرخ رشد جمعیت در سن کار، همخوانی وجود ندارد؛ به همین لحاظ کشورهای منطقه قادر به بهره‌مندی کامل از منافع جمعیتی خود نیستند؛ به‌منظور امکان بهره‌گیری از این فرصت، وجود شرکت‌های پویا و رقابتی، سرمایه‌گذاری بخش خصوصی قوی و توانایی نیروی کار برای خروج از بخش کشاورزی، ضروری است. در همین راستا اتخاذ سیاست‌های مختلفی از جمله بهبود فضای کسب‌وکار و نهادها، رفع محدودیت‌های بخش مالی و افزایش گشودگی در قبال تجارت و جریان سرمایه، می‌تواند به رشد بنگاه‌ها کمک کند.

۴. رشد تولید در جنوب آسیا که برای سال‌های ۲۰۲۴-۲۰۲۵ حدود ۶,۰ تا ۶,۱ درصد پیش‌بینی می‌شود، همچنان از سایر بازارهای نوظهور و اقتصادهای در حال توسعه بیشتر است که مهم‌ترین عامل تأثیرگذار بر آن، رشد قوی در هند است. با وجود آنکه رشد اقتصادی در سایر کشورهای منطقه در حال افزایش است، اما انتظار می‌رود این رشد، همچنان به‌طور قابل توجهی پایین‌تر از

میانگین‌های قبل از همه‌گیری باقی بماند. شایان توجه است که بخش دولتی، محرک اصلی رشد در این منطقه، حتی بیش از سایر بازارهای نوظهور و اقتصادهای در حال توسعه است. از سوی دیگر، بسیاری از آسیب‌پذیری‌های زمینه‌ای که در گذشته باعث فشار بر تراز پرداخت‌ها شده بود، همچنان وجود دارد و نشان‌دهنده ریسک‌های نزولی برای رشد است. عواملی مانند اشتغالزایی قوی‌تر و کاهش محدودیت‌های بازار مالی، می‌تواند به افزایش رشد، سرمایه‌گذاری بخش خصوصی و درآمدهای دولت کمک کند و شرایطی را برای سازگاری با تغییرات اقلیمی فراهم سازد.

۵. رشد سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در همه کشورهای جنوب آسیا نسبت به میانگین‌های قبل از همه‌گیری، به شدت کاهش یافته است؛ امری که تلاش‌های کشورهای منطقه به منظور دستیابی به اهداف توسعه‌ای و اهداف اقلیمی را با مشکل مواجه می‌کند. به طور تاریخی تسریع پایدار در سرمایه‌گذاری بخش خصوصی، زمانی امکان‌پذیرتر خواهد بود که از نهادهای باکیفیت برخوردار باشد، نرخ ارز حقیقی رقابتی باشد و اقتصادها نسبت به تجارت و جریان سرمایه، بازتر باشند.

۶. هر چند که جنوب آسیا در برابر تغییرات اقلیمی بسیار آسیب‌پذیر است، اما کمبود بودجه‌های دولتی، منجر به محدود شدن دامنه سیاست‌های عمومی برای تسهیل سازگاری با تغییرات اقلیمی شده است؛ این بدان معناست که بار سازگاری با تغییرات اقلیمی، به طور نامتناسبی بر دوش شرکت‌ها، کشاورزان و خانوارها و به‌ویژه خانوارهای فقیر که معمولاً از شوک‌های آب‌وهوایی خسارت بیشتری می‌بینند، خواهد افتاد. بررسی جامع و نظام‌مند تحقیقات در مورد تغییرات اقلیمی، منجر به شناسایی انواع مختلفی از راهبردهای سازگاری بکار گرفته شده توسط خانوارها، بنگاه‌ها و کشاورزان شده است که به طور متوسط ۴۶ درصد از خسارات ناشی از تغییرات اقلیمی را جبران می‌کند. از این میان، شرکت‌ها به مؤثرترین راهبردهای سازگاری دسترسی دارند که معمولاً مرتبط با فناوری است و کم‌اثرترین راهبردها نیز توسط خانوارها و کشاورزان، اغلب به شکل تعدیل بازار کار، به کار گرفته می‌شود. این در حالی است که به طور کلی، بکارگیری ابتکاراتی با حمایت دولتها، مؤثرتر از راهبردهای صرفاً خصوصی است. تحلیل‌ها نشان می‌دهد که سیاست‌گذاری باید بر اساس سه اصل هدایت شود: (۱) اجرای یک بسته جامع از سیاست‌ها؛ (۲) اولویت دادن به سیاست‌هایی که «دستاوردهای دوگانه» ایجاد می‌کنند؛ (۳) طراحی سیاست‌هایی که بر اهداف غیرمرتبط با اقلیم متمرکز هستند؛ به گونه‌ای که مانعی برای اهداف مرتبط با اقلیم ایجاد نکند.

۷. بازارهای کار جنوب آسیا در میان کشورهای در حال توسعه و بازارهای نوظهور (EMDE) به دلیل نسبت پایین اشتغال (اشتغال به نسبت کل جمعیت در سن کار) که برای چند دهه کاهش داشته است

و سهم بسیار پایین زنان در اشتغال، شناخته می‌شوند. در حالی که بخش کشاورزی مانند سایر کشورهای در حال توسعه و بازارهای نوظهور (EMDE)، نیروی کار خود را ازدست‌داده است، اما بخش غیرکشاورزی در ایجاد فرصت‌های شغلی کندتر از حد معمول عمل کرده است.

فناوری‌های دگرگون‌کننده در بخش حمل‌ونقل

بانک جهانی در گزارشی که به‌تازگی منتشر کرده است، به تحلیل و ارزیابی تأثیرات فناوری‌های دگرگون‌کننده بر بخش حمل‌ونقل و تحول این بخش پرداخته است. نکات کلیدی این گزارش، در ادامه ارائه خواهد شد:

۱. بخش حمل‌ونقل، با تحول سریعی مواجه شده است؛ در همین راستا این بخش، نه تنها با روندهای کلان جهانی سازگار شده، بلکه به آن‌ها شکل می‌دهد؛ امری که منجر به ارتقای بهره‌وری انرژی و کیفیت محیط‌زیست می‌شود. در واقع سیستم‌های حمل‌ونقل، دسترسی به خدمات ضروری و فرصت‌های شغلی را تسهیل می‌کنند و تولید، تجارت و توزیع کالاها را تسهیل می‌بخشند. زیرساخت‌های حمل‌ونقل به‌منظور ایجاد رونق اقتصادی و رفاه اجتماعی، حیاتی هستند؛ بدین معنا که تحرک پایدار و هوشمند، عامل اساسی برای کاهش فقر و رفاه مشترک به شمار می‌رود.

۲. هر چند که به‌طور سنتی، توسعه سریع شبکه‌های حمل‌ونقل با رشد اقتصادی و توسعه اجتماعی همراه بوده است. با این‌وجود در شرایط فعلی، توسعه زیرساختی به‌تنهایی به‌منظور رفع مشکلات معاصر حمل‌ونقل و ترانزیت، کافی نیست؛ در واقع همسو با توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل، بهره‌گیری کارآمدتر از سیستم‌های موجود، امکان استفاده از روش‌های متنوع حمل‌ونقل و رویکردهای نوآورانه در جهت رفع نیازهای فزاینده و متنوع در محیط‌های مختلف، به همان اندازه حائز اهمیت است. در واقع با توجه به افزایش ترافیک، تصادفات جاده‌ای، آلودگی هوای محلی، مصرف انرژی و انتشار گازهای گلخانه‌ای (GHG)، یافتن مسیر هوشمندانه‌تر برای توسعه آتی، ضروری است؛ در همین راستا کلید اساسی چنین تحولی، نوآوری‌های فناورانه است.

۳. فناوری‌ها، تنها زمانی تحول‌آفرین می‌شوند که منجر به تغییر پارادایم شده و امکان دستیابی به سطوح بالاتر تحرک را با صرف هزینه‌های اقتصادی و زیست‌محیطی بسیار پایین‌تر، فراهم کنند. در واقع سیستم‌های حمل‌ونقل در آینده، باید به‌طور روزافزونی کاربرمحورتر، پاسخ‌محورتر در مقابل تقاضا، ایمن‌تر، سبزتر و کارآمدتر شوند؛ در همین راستا فناوری‌های نوظهور، فرصت‌های جدیدی را به‌منظور ارائه خدماتی ایجاد می‌کنند که در گذشته از نظر عملیاتی یا اقتصادی، ممکن یا عملی نبوده‌اند. شناسایی و استفاده سریع، مؤثر و مسئولانه از این روندهای کلان و پذیرش

فناوری‌های دگرگون‌کننده متناسب، می‌تواند به کشورهای در حال توسعه به منظور دستیابی به رشد اقتصادی و اهداف توسعه انسانی به روشی پایدار و عادلانه کمک کند.

۴. امروزه به کارگیری فناوری‌های تحول‌بخش در بخش حمل‌ونقل، از اهمیت فزاینده‌تری برخوردار شده است، زیرا حمل‌ونقل به‌عنوان یک بخش بنیادی، از ارتباط تنگاتنگی با بسیاری از حوزه‌های دیگر از جمله ایمنی، حفاظت از محیط‌زیست، کاربری اراضی، بازار کار، روابط تجاری، حریم خصوصی، امنیت داده‌ها، بهداشت عمومی برخوردار است. نکته حائز اهمیت آنکه نحوه مدیریت تغییرات فناورانه، پیامدهای عمیقی بر کاهش کربن‌زایی این بخش، کاهش تراکم و دسترسی به فرصت‌های اجتماعی و اقتصادی برجای خواهد گذاشت.