

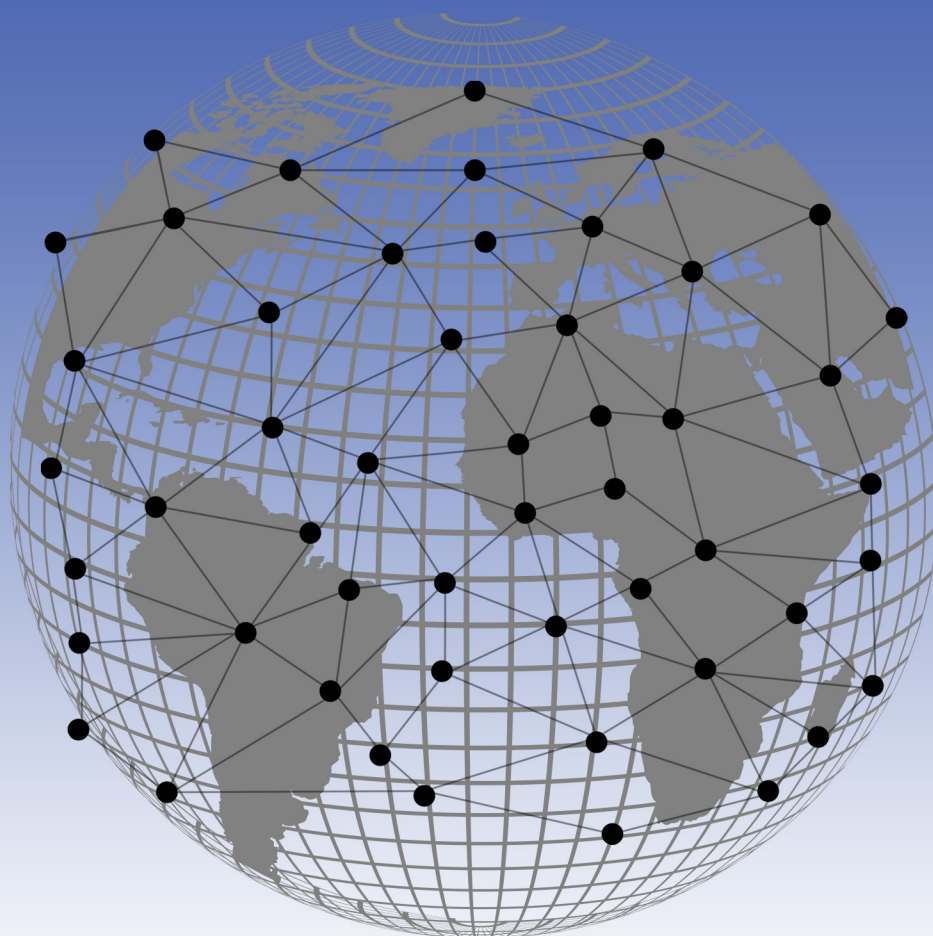


مرکز پژوهش‌های اتاق ایران

پایش تحولات تجارت جهانی (گزارش شماره صد و شانزده)

در این شماره می‌خوانید:

- چین مشتری بزرگ بوئینگ
- خطر تعرفه‌های آمریکایی برای خودروسازهای آلمانی
- اروپا خریدار محصولات کشت هیدروپونیک عربستان
- استقبال ترکیه از کریدور زنگزور



شهریور ۱۴۰۴

شناسنامه گزارش
 مرکز پژوهش‌های اتاق ایران
عنوان: پایش تحولات تجارت جهانی (گزارش شماره صد و شانزده)
مدیریت دیپلماسی اقتصادی و آینده‌پژوهی تاریخ انتشار: شهریور ۱۴۰۴
واژه‌های کلیدی: آلودگی پلاستیکی، تامین مالی اقلیم، معدن ریکودیک، کریدور زنگزور، کشت هیدروپونیک
نشانی: تهران، خیابان طالقانی، نبش خیابان شهید موسوی (فرصت)، پلاک ۱۷۵

فهرست مطالب

۵	تحولات جهانی
۱۲	تحولات منطقه‌ای
۲۶	پژوهش‌های تازه

تحولات جهانی

جزئیات توافق‌نامه چارچوب تجارت میان ایالات متحده و اتحادیه اروپا

ایالات متحده و اتحادیه اروپا با امضای «چارچوب توافق‌نامه تجارت متقابل، عادلانه و متوازن» گامی مهم در جهت تعمیق روابط اقتصادی و بازتر کردن بازارهای دو طرف برداشتند. این توافق‌نامه به عنوان بنیان همکاری‌های آینده طراحی شده و هدف آن کاهش عدم‌توازن‌های تجاری و تسهیل دسترسی متقابل به بازارهاست.

بر اساس مفاد این چارچوب، اتحادیه اروپا متعهد شده است که تمامی تعرفه‌های وارداتی بر کالاهای صنعتی ایالات متحده را حذف کند. این تصمیم طیف وسیعی از محصولات از جمله ماشین‌آلات، تجهیزات صنعتی، قطعات خودرو و محصولات الکترونیکی را در بر می‌گیرد. همچنین اتحادیه اروپا با اعطای دسترسی ترجیحی به بازار خود برای مجموعه‌ای از محصولات کشاورزی و دریایی آمریکا موافقت کرده است. فهرست این اقلام شامل مغزها و خشکبار، لبنیات، میوه‌ها و سبزیجات تازه و فرآوری‌شده، غذاهای فرآوری‌شده، بذرهای کشاورزی، روغن سویا و گوشت خوک و بایسون^۱ می‌شود. توافق قبلی درباره واردات لوبستر^۲ نیز تمدید شده و این بار فرآورده‌های لوبستر فرآوری‌شده را نیز در بر خواهد گرفت. اجرای این امتیازات به احتمال زیاد از طریق سازوکار سهمیه‌های تعرفه‌ای (TRQ) انجام خواهد شد؛ روشی که اجازه می‌دهد حجم مشخصی از واردات با تعرفه صفر یا پایین‌تر صورت گیرد و مقادیر مازاد همچنان تحت تعرفه‌های بالاتر قرار گیرند.

در مقابل، ایالات متحده نیز تعهداتی را پذیرفته است. بر اساس چارچوب توافق، این کشور بر واردات کالاهای اروپایی بالاترین نرخ میان تعرفه موجود در قالب اصل دولت کامله‌الوداد (MFN) یا نرخ ثابت ۱۵ درصد را اعمال خواهد کرد. با این حال، برخی کالاهای خاص همچون چوب‌پنبه، هواپیما و قطعات آن و داروهای ژنریک از این قاعده مستثنا بوده و صرفاً مشمول نرخ MFN خواهند شد. علاوه بر این، تعرفه‌های موسوم به بخش ۲۳۲ که پیش‌تر بر کالاهایی مانند دارو، نیمه‌رساناها و چوب به بهانه امنیت ملی اعمال می‌شد، اکنون حداکثر تا ۱۵ درصد محدود می‌شود. یکی از مهم‌ترین بندهای توافق مربوط به صنعت خودرو است؛ جایی که تعرفه کنونی

1- Bison

2- Lobster

۲۷.۵ درصدی بر خودروها و قطعات اروپایی، در صورت تصویب قوانین جدید در اتحادیه اروپا برای کاهش تعرفه بر کالاهای صنعتی آمریکا، به ۱۵ درصد کاهش خواهد یافت. این کاهش حتی به صورت عطف به‌ماسبق از ابتدای ماهی که قانون در بروکسل تصویب شود اعمال خواهد شد.

این توافق پیامدهای راهبردی و فنی متعددی دارد. حذف تعرفه‌ها بر کالاهای صنعتی آمریکا نه تنها صادرات تولیدی این کشور به اروپا را افزایش می‌دهد بلکه هزینه‌های تولید برای صنایع اروپایی را کاهش خواهد داد. در بخش کشاورزی نیز دسترسی گسترده‌تر تولیدکنندگان آمریکایی به بازار اروپا، پیش‌بینی‌پذیری بیشتری در زنجیره تامین ایجاد می‌کند. از سوی دیگر، وابستگی متقابل مشروط (به این معنا که کاهش تعرفه‌های آمریکا بر خودروها منوط به اقدام قانون‌گذاری در اروپا است) ابزاری برای تضمین پایداری دو طرف به تعهداتشان محسوب می‌شود. اتحادیه اروپا نیز با ایجاد استثنا برای بخش‌های حساس خود همچون داروسازی و هوافضا، تلاش کرده است توازن بین آزادسازی بازار و حفظ منافع داخلی را حفظ کند.

همچنین توافق‌نامه به همکاری‌های گسترده‌تری در حوزه‌های غیرفنی مانند قواعد مبدا، استانداردهای صنعتی، انرژی و فضای دیجیتال اشاره دارد. این همکاری‌ها می‌تواند منجر به همگرایی مقرراتی، کاهش هزینه‌های انطباق و تسهیل بیشتر تجارت میان دو اقتصاد بزرگ جهان شود. به این ترتیب، توافق ۲۱ اوت نه تنها یک رویداد تجاری، بلکه نقطه عطفی راهبردی در روابط فراآتلانتیک محسوب می‌شود.

افزایش استفاده از مناطق تجارت خارجی آمریکا پس از لغو معافیت دِ مینیمیس^۱

لغو معافیت دِ مینیمیس^۲ در ایالات متحده که تا پیش از این اجازه می‌داد محموله‌های با ارزش ۸۰۰ دلار یا کمتر بدون پرداخت حقوق گمرکی وارد شوند، از ۲۹ اوت ۲۰۲۵ به اجرا درآمد و موجب تحولی در فضای تجارت و لجستیک این کشور شد. اکنون تمامی محموله‌ها مشمول عوارض گمرکی و تشریفات کامل اظهارنامه هستند، موضوعی که بیش از همه کسب‌وکارهای

1- De minimis

۲- «معافیت دِ مینیمیس» یک قاعده گمرکی در آمریکا بود که اجازه می‌داد محموله‌های وارداتی با ارزش حداکثر ۸۰۰ دلار بدون پرداخت عوارض و با تشریفات ساده‌تر ترخیص شوند. این معافیت بیش از همه توسط فروشندگان تجارت الکترونیک استفاده می‌شد، زیرا می‌توانستند کالاهای کم‌ارزش را مستقیماً از آسیا به مصرف‌کنندگان آمریکایی ارسال کنند، بدون آنکه هزینه‌های گمرکی یا بروکراسی سنگینی تحمیل شود. حذف این قاعده از ۲۹ اوت ۲۰۲۵ به معنای پایان یکی از بزرگ‌ترین امتیازات برای تجارت فرامرزی خرد است.

تجارت الکترونیک و واردکنندگان خرد را تحت فشار قرار داده است. در چنین شرایطی، مناطق تجارت خارجی یا **FTZs**¹ به عنوان مهم‌ترین ابزار سازگاری و کاهش هزینه‌ها مورد توجه قرار گرفته‌اند.

مناطق تجارت خارجی از منظر حقوقی خارج از قلمرو گمرکی آمریکا محسوب می‌شوند و برای شرکت‌ها مزایای متعددی به همراه دارند. واردکنندگان می‌توانند پرداخت عوارض را تا زمان ورود کالا به بازار داخلی به تعویق اندازند و در صورتی که کالاها دوباره صادر شوند، به‌طور کامل از پرداخت عوارض معاف شوند. همچنین، با استفاده از سازوکار «تعرفه معکوس»، شرکت‌ها قادر خواهند بود نرخ تعرفه کالای نهایی را جایگزین نرخ بالاتر قطعات وارداتی کنند. علاوه بر این، فرایندهای گمرکی در **FTZs** ساده‌تر است؛ محموله‌های متعدد می‌توانند در قالب یک اظهارنامه ثبت شوند و هزینه‌های پردازش کالا به طور چشمگیری کاهش یابد.

لغو معافیت دِ مینیمیس به طور خاص بر واردات بسته‌های کوچک اثر گذاشته است؛ بسته‌هایی که پیش‌تر ستون فقرات تجارت سریع و ارزان میان آسیا و مصرف‌کنندگان آمریکایی بودند. اکنون شرکت‌های لجستیک و خرده‌فروشان برای حفظ حاشیه سود ناگزیر به تغییر مدل کاری خود هستند. در این میان، شرکت‌هایی مانند **ShipBob** پیشگام شده‌اند و شبکه انبارهای دارای گواهی **FTZ** خود را گسترش داده‌اند. این اقدام به آن‌ها امکان می‌دهد تا کالاها را به صورت عمده وارد کرده، در مناطق **FTZ** ذخیره و پردازش کنند و در نهایت با ساختار تعرفه‌ای بهینه به بازار آمریکا عرضه نمایند.

از منظر مالی و عملیاتی، استفاده از **FTZ** به شرکت‌ها کمک می‌کند جریان نقدی خود را بهتر مدیریت کنند، زیرا عوارض تنها زمانی پرداخت می‌شود که کالا به بازار داخلی وارد شود. امکان بهره‌گیری از تعرفه‌های معکوس نیز به کاهش هزینه تمام‌شده کالاها کمک می‌کند. در سطح کلان‌تر، این تحولات به شرکت‌های آمریکایی فرصت می‌دهد تا با بهترین شیوه‌های بین‌المللی همسو شوند، چرا که بسیاری از کشورها پیش‌تر از مناطق آزاد و مراکز لجستیکی مشابه استفاده می‌کردند. تحلیلگران اقتصادی بر این باورند که افزایش استفاده از **FTZ** هم نشان‌دهنده چابکی شرکت‌ها در برابر تغییرات قانونی است و هم نشانه‌ای از پیامدی ناخواسته از سیاست‌های حمایت‌گرایانه دولت آمریکا به شمار می‌رود.

به این ترتیب، پایان معافیت دِ مینیمیس یک چرخش بنیادین در سیاست تجاری ایالات متحده محسوب می‌شود. اما گسترش استفاده از مناطق تجارت خارجی، یک مسیر فنی و قانونی برای حفظ رقابت‌پذیری، کاهش هزینه‌ها و تضمین تداوم جریان کالا در زنجیره‌های تامین جهانی فراهم کرده است.

چین در پی قرارداد بزرگ با بوئینگ

شرکت بوئینگ در حال مذاکره با طرف‌های چینی برای فروش تا سقف ۵۰۰ فروند هواپیمای تجاری است؛ معامله‌ای که در صورت تحقق، بزرگ‌ترین سفارش چین از این شرکت طی بیش از یک دهه گذشته به شمار خواهد رفت. اهمیت این قرارداد تنها به ابعاد اقتصادی محدود نمی‌شود، بلکه می‌تواند به بازگشت مجدد بوئینگ به دومین بازار بزرگ هوانوردی جهان و احیای جایگاه آن در برابر رقیب اروپایی‌اش، ایرباس، منجر شود. واکنش بازار نیز سریع بود و نشان داد سرمایه‌گذاران به پیامدهای مالی این معامله خوش‌بین هستند.

از نظر فنی، مذاکرات شامل مدل‌های مختلف هواپیماست. در بخش بدنه باریک، انتظار می‌رود سری ۷۳۷ مکس سهم اصلی سفارش را به خود اختصاص دهد؛ چراکه این مدل برای پروازهای کوتاه و میان‌برد داخلی چین مناسب‌ترین گزینه است. در بخش بدنه پهن نیز احتمال سفارش ۷۸۷ دریم‌لاینر و ۷۷۷ X مطرح است که توانایی پروازهای بین‌المللی دوربرد را دارند و به رشد بلندمدت سفرهای برون‌مرزی چین پاسخ خواهند داد. با این حال، تحقق چنین سفارشی نیازمند حل چالش‌های تولید و تحویل است، زیرا بوئینگ با عقب‌ماندگی در سفارش‌ها و محدودیت ظرفیت تولید در کارخانه‌های رنتون و چارلستون مواجه است.

این قرارداد از زاویه راهبردی و ژئوپولیتیکی نیز حائز اهمیت است. چین در سال‌های اخیر بیشتر به سمت ایرباس گرایش داشته و با راه‌اندازی خطوط مونتاژ در تیانجین به این همکاری عمق بخشیده است. اکنون سفارش احتمالی از بوئینگ می‌تواند به معنای توازن بخشی دوباره در بازار و نوعی اعتمادسازی تجاری بین واشنگتن و پکن باشد. علاوه بر آن، زنجیره جهانی تامین از موتور گرفته تا مواد پیشرفته، تحت تاثیر چنین قراردادی قرار خواهد گرفت.

از نظر مالی، الگوهای مختلفی برای تامین هزینه سفارش مطرح است. برخی از این مدل‌ها شامل خرید مستقیم توسط خطوط هوایی، قراردادهای اجاره به شرط تملیک از طریق شرکت‌های

لیزینگ، یا استفاده از حمایت‌های اعتباری صادراتی و تضمین‌های دولتی برای کاهش مخاطرات ژئوپولیتیکی است. با این حال، خطرانی همچون تغییر سیاست‌های تجاری آمریکا و چین، حساسیت‌های ناشی از سابقه توقف پروازهای ۷۳۷ مکس و نوسانات ارزی همچنان بر سر این توافق سنگینی می‌کنند.

در مجموع، این قرارداد نه تنها یک معامله تجاری بزرگ است بلکه به مثابه یک پروژه چندلایه یکپارچه‌سازی عمل خواهد کرد. موفقیت آن مستلزم هماهنگی دقیق در تولید، تحویل، تامین مالی، اخذ مجوزهای نظارتی و مدیریت ابعاد دیپلماتیک است. در صورت تحقق، این توافق می‌تواند به تغییر موازنه رقابتی صنعت هوافضا و تقویت روابط تجاری دو قدرت بزرگ جهان در سال‌های آینده بینجامد.

تعرفه‌های آمریکا بیش از ۱۰ میلیارد یورو به خودروسازان آلمان زیان می‌زند

بر اساس یک مطالعه جدید، صنعت خودروسازی آلمان در سال جاری بیش از ۱۰ میلیارد یورو (۱۱.۶ میلیارد دلار) از جریان نقدی خود را به دلیل تعرفه‌های تجاری آمریکا از دست خواهد داد؛ بخشی که هم اکنون نیز با هزینه‌های بالای انرژی، کاهش تقاضا و رقابت شدید چین دست‌وپنجه نرم می‌کند.

ایالات متحده بزرگ‌ترین بازار خارجی خودروهای آلمان به شمار می‌رود، اما این صنعت از جمله بخش‌هایی است که بیشترین آسیب را از تعرفه‌های گسترده دولت دونالد ترامپ متحمل شده است. ترامپ در ماه مارس تعرفه ۲۵ درصدی بر واردات خودروهای خارجی وضع کرد و پس از ماه‌ها مذاکره، واشنگتن و بروکسل یکشنبه گذشته بر سر توافقی به نتیجه رسیدند که بر اساس آن، تعرفه پایه بر بیشتر صادرات، از جمله خودروها، ۱۵٪ تعیین شد، در حالی که تعرفه فولاد و آلومینیوم همچنان در سطح ۵۰٪ باقی مانده است.

طبق داده‌های پلتفرم تحلیلی «ویزیل آلفا»، جریان نقدی فولکس‌واگن به ۳.۸ میلیارد دلار کاهش یافته که کمتر از نصف رقم سال گذشته (۹.۵ میلیارد دلار) است. جریان نقدی بی‌ام‌و هم با افت جزئی به پنج میلیارد دلار خواهد رسید. فولکس‌واگن هفته گذشته اعلام کرد که تنها در نیمه نخست سال، تعرفه‌ها بیش از یک میلیارد دلار به این شرکت زیان زده و احتمال افزایش این بار مالی وجود دارد. افزایش هزینه واردات قطعات و مواد خامی چون آلومینیوم و فولاد نیز

از سوی تامین‌کنندگان به خودروسازان منتقل شده و حاشیه سود آن‌ها را بیش از پیش کاهش داده است.

هرچند توافق تازه آمریکا و اتحادیه اروپا از سوی ترامپ و اورزولا فون در لاین، رئیس کمیسیون اروپا، «گامی قدرتمند و تثبیت‌کننده» توصیف شد، اما در داخل اتحادیه با واکنش منفی روبه‌رو گردید. برخی مقامات اروپایی آن را «رسوایی» و «فاجعه» نامیدند و فدراسیون صنایع آلمان نیز این توافق را «سازشی ناکافی» دانست.

وخامت اوضاع صنعت خودروسازی، نگرانی‌ها درباره سلامت اقتصاد بزرگ‌ترین کشور صنعتی اروپا را تشدید کرده است. اقتصاد آلمان، سال گذشته وارد رکود شد و صندوق بین‌المللی پول پیش‌بینی کرده که این کشور در سال جاری رشد اقتصادی صفر درصد را تجربه کند و تنها عضو گروه ۷ باشد که درجا می‌زند.

ناوگان کشتی‌های حمل خودرو BYD و رقابت مستقیم با تسلا

رقیب چینی تسلا، یعنی BYD، صنعت جهانی خودرو را دگرگون کرده و اکنون هدف تازه‌ای در سر دارد: تسلط بر حمل‌ونقل دریایی. در حالی که تسلا در سال ۲۰۲۲ با کمبود جدی کشتی برای انتقال خودروهای برقی مواجه بود، BYD تصمیم گرفت راه متفاوتی در پیش بگیرد. این شرکت که در مسیر سبقت گرفتن از تسلا به عنوان بزرگ‌ترین فروشنده خودروهای برقی در جهان قرار دارد، در همان سال ساخت ناوگانی متشکل از هفت کشتی عظیم را آغاز کرد که هر یک توانایی حمل هزاران خودرو را دارند. برخلاف رقبای غربی که معمولاً فضای حمل‌ونقل را از شرکت‌های کشتیرانی اجاره می‌کنند، BYD واسطه‌ها را کنار گذاشته و در سال‌های اخیر شش کشتی بزرگ خود را وارد خدمت کرده است. این ناوگان که با رنگ‌های قرمز و سفید و نشان تجاری شرکت مزین شده، توانسته است بازارهای اروپا، برزیل و مکزیک را از خودروهای برقی چینی اشباع کند و موقعیت BYD را در سطح جهانی تقویت نماید.

نخستین کشتی BYD در ژانویه ۲۰۲۴ به آب انداخته شد. کشتی «Explorer No.1»، غولی ۲۰۰ متری با سیزده عرشه، اولین سفر ۴۱ روزه خود به اروپا را آغاز کرد و در سال بعد نیز سه بار به این قاره رفت. این کشتی و دیگر اعضای ناوگان، همچون «شنژن» و «هفئی»، سفرهای متعددی به برزیل داشتند و هر بار مملو از خودرو رسیدند و خالی بازگشتند. هدف BYD تحویل سریع

خودروها پیش از اعمال تعرفه‌های جدید بود؛ اقدامی که فروش این شرکت را در برزیل از تنها ۲۵۰۰ دستگاه در نیمه نخست ۲۰۲۳ به بیش از ۵۶ هزار دستگاه در سال ۲۰۲۵ رساند. در اروپا نیز فروش در نیمه نخست سال بیش از سه برابر شد و برای نخستین بار در آفریقا، تعداد خودروهای برقی BYD از تسلا پیشی گرفت.

کارشناسان می‌گویند راهبرد BYD شبیه یک سرویس رفت و برگشت مستقیم میان چین و بنادر مهم اروپا و برزیل است. در حالی که شرکت‌های کشتیرانی سنتی مانند «والنیوس ویلهلمسن» یا «NYK» مسیرهای چندبندری دارند، BYD مسیر را ساده کرده و با تخلیه انبوه خودرو در مقصد و بازگشت خالی، چشم‌انداز رقابت در صنعت حمل و نقل دریایی خودرو را تغییر داده است. این تحول، نتیجه فشارهای بازار داخلی چین است؛ جایی که بیش از صد برند خودروی برقی در جنگ قیمتی بی‌پایانی رقابت می‌کنند. BYD برای کسب اعتبار در بازار داخلی، ناگزیر است در بازارهای خارجی موفق شود.

تصمیم BYD برای راه‌اندازی ناوگان اختصاصی، ریشه در بحران پسا کرونا دارد. بین سال‌های ۲۰۲۱ تا ۲۰۲۳، کمبود کشتی‌های ویژه حمل خودرو باعث شد نرخ اجاره روزانه برخی کشتی‌ها تا ۱۲۵ هزار دلار افزایش یابد؛ رقمی بسیار بالاتر از سقف ۲۵ هزار دلاری پیش از کرونا. این بحران نه تنها تسلا را با مشکل مواجه کرد، بلکه BYD را نیز به ساخت کشتی‌های اختصاصی سوق داد. برآورد می‌شود ساخت چهار کشتی نخست، حدود ۵۰۰ میلیون دلار هزینه داشته است. با این حال، صادرات ماهانه BYD در ژوئیه ۲۰۲۵ سه برابر بیشتر از سال قبل بوده و کشتی‌هایش شش بار به اروپا سفر کرده‌اند.

این راهبرد هرچند انعطاف‌پذیری و کنترل بیشتری بر زنجیره تامین فراهم می‌آورد، اما مخاطراتی نیز دارد. ورود حجم عظیمی از خودروهای چینی به اروپا باعث فشار بر زیرساخت بنادر و تبدیل برخی از آن‌ها به پارکینگ‌های بزرگ شده است. از سوی دیگر، کاهش نرخ اجاره کشتی‌ها به حدود ۳۰ تا ۵۰ هزار دلار در روز، موجب شده است که BYD برای توجیه هزینه‌های سنگین ناوگان خود، نیازمند افزایش هرچه بیشتر صادرات باشد. در عین حال، کشورهای غربی با افزایش تعرفه‌ها به دنبال حمایت از صنایع داخلی خود هستند. BYD برای مقابله با این موانع، در حال سرمایه‌گذاری در احداث کارخانه‌هایی خارج از چین است؛ از جمله در برزیل، مجارستان و ترکیه.

با وجود چالش‌ها، ناوگان اختصاصی کشتی‌های BYD بخشی از راهبرد کلان این شرکت برای کنترل کامل زنجیره تامین و کاهش هزینه‌هاست. همان‌گونه که BYD اکثر قطعات خودروهای خود را در داخل تولید می‌کند، اکنون با داشتن ناوگان دریایی اختصاصی نیز می‌تواند صادرات خود را سریع‌تر و مطمئن‌تر انجام دهد. این اقدام نشان می‌دهد که BYD نه تنها در تولید خودرو، بلکه در عرصه حمل‌ونقل جهانی نیز می‌خواهد قواعد بازی را تغییر دهد؛ هرچند بهای این جاه‌طلبی بسیار سنگین و پرخطر است.

تحولات منطقه‌ای

امارات سهم ۹۶ میلیارد دلاری هوش مصنوعی در اقتصاد خود را تا سال ۲۰۳۰ هدف‌گذاری کرد

امارات متحده عربی اعلام کرده است که سهم هوش مصنوعی در اقتصاد این کشور طی پنج سال آینده به ۹۶ میلیارد دلار خواهد رسید و تا سال ۲۰۳۰، این کشور در میان سه اقتصاد نخست جهان از نظر استفاده اقتصادی از این فناوری قرار می‌گیرد. امارات طی سال‌های اخیر با ادغام فناوری‌های نوین در بخش‌های مختلف اقتصادی، جایگاه بین‌المللی خود را تقویت کرده و در مسیر تنوع‌بخشی به اقتصاد و کاهش وابستگی به نفت حرکت کرده است. برآوردهای «PwC» در خاورمیانه نشان می‌دهد که سهم هوش مصنوعی در اقتصاد امارات تا سال ۲۰۳۰ به ۹۶ میلیارد دلار خواهد رسید. تنها در دبی، پیش‌بینی می‌شود این فناوری ۶۴ میلیارد دلار به اقتصاد امارات بیفزاید که معادل ۱۴٪ از تولید ناخالص داخلی آن است.

محمود محیی‌الدین، فرستاده ویژه سازمان ملل برای تامین مالی دستورکار ۲۰۳۰، تاکید کرده است که امارات با سیاست‌های اقتصادی منعطف و سرمایه‌گذاری در بخش‌های فناوری و انرژی‌های تجدیدپذیر، به الگویی منطقه‌ای در توسعه پایدار تبدیل شده است. او افزود که هوش مصنوعی دیگر یک انتخاب نیست، بلکه رکن اساسی برای ارتقای بهره‌وری و رقابت‌پذیری محسوب می‌شود. همچنین، گزارش «وضعیت هوش مصنوعی در دبی» که در آوریل ۲۰۲۵ منتشر شد، بیش از ۱۰۰ نمونه واقعی از کاربردهای این فناوری در چارچوب دولت دیجیتال را معرفی کرد.

از سال ۲۰۱۷ و با اجرای «استراتژی ملی هوش مصنوعی» به عنوان بخشی از چشم‌انداز ۲۰۷۱، امارات نخستین کشور منطقه ما بوده است که طرحی جامع در این حوزه ارائه داده و حتی

نخستین وزیر هوش مصنوعی در جهان را منصوب کرده است. در همین حال، کارشناسان بانکی و اقتصادی تاکید کرده‌اند که هوش مصنوعی در بخش‌هایی همچون بانکداری، انرژی و صنعت، به طور چشمگیری موجب کاهش هزینه‌ها، افزایش کارایی و ارتقای ایمنی شده است. طبق گزارش موسسه استنفورد، امارات در سال ۲۰۲۴ در میان پنج کشور برتر جهان از نظر رقابت‌پذیری هوش مصنوعی قرار گرفت و رتبه سوم جهانی را در جذب و توسعه استعداد‌های مرتبط کسب کرد.

عمان برای تقویت صادرات، تولید گاز مایع را افزایش می‌دهد

شرکت «اوکیو»^۱ عمان از برنامه‌ریزی برای افزایش تولید گاز طبیعی از میدان «بلوک ۶۱» با هدف تغذیه چهارمین خط تولید گاز مایع در شهر صور^۲ و تقویت صادرات این کشور خبر داد. جابر النعمانی، مدیر مالی شرکت اکتشاف و تولید «اوکیو»، اعلام کرد مذاکراتی با شرکای بین‌المللی، از جمله شرکت بریتانیایی «بی‌پی»، برای توسعه میدان بلوک ۶۱ در حال انجام است تا دولت عمان بتواند سال آینده، آغاز ساخت تاسیسات جدید گاز مایع را اعلام کند.

بر اساس طرح مورد نظر، چهارمین خط تولید گاز طبیعی مایع در شهر صور با ظرفیت سالانه ۳.۸ میلیون تن احداث خواهد شد. این پروژه بخشی از سرمایه‌گذاری‌های مشترک در تولید گاز و ایجاد زیرساخت صادراتی در سواحل خلیج عمان به شمار می‌رود. سهم مالکان این میدان شامل ۴۰٪ «بی‌پی»، ۳۰٪ «اوکیو»، ۲۰٪ شرکت تایلندی «PTT» و ۱۰٪ «پتروناس» مالزی است. گزارش‌ها نشان می‌دهد تولید گاز طبیعی عمان (شامل تولید داخلی و واردات) تا پایان ژوئن ۲۰۲۵ با رشدی جزئی معادل ۰.۳٪ به حدود ۲۷.۶۹۲ میلیارد مترمکعب رسیده است، در حالی که در مدت مشابه سال ۲۰۲۴، این رقم ۲۷.۶۰۱ میلیارد مترمکعب بود.

سعودی‌ها با «کشت هیدروپونیک» راهی بازار اروپا شدند

عربستان سعودی در چارچوب برنامه‌های «رویای ۲۰۳۰» و برای تقویت امنیت غذایی و صادرات غیرنفتی، نخستین محموله محصولات کشاورزی تولیدشده با فناوری «کشت هیدروپونیک» (کشاورزی در آب) را به هلند و اتحادیه اروپا صادر کرد. وزارت محیط‌زیست، آب و کشاورزی عربستان در فوریه گذشته از امضای نخستین توافق‌نامه صادرات محصولات کشاورزی تولیدشده با فناوری کشت هیدروپونیک به اروپا خبر داد. این قرارداد میان شرکت سعودی «دافا» و شرکت

1- OQ

2- Sur

هلندی «لیهمان اند تراس» به عنوان یکی از بزرگ‌ترین شرکت‌های بازاریابی کشاورزی اروپا منعقد شد. بر اساس این توافق، محصولات هیدروپونیک عربستان به بازارهای اروپایی راه می‌یابد؛ اقدامی که به گفته وزارت کشاورزی این کشور، در راستای افزایش توان رقابتی و گسترش حضور جهانی بخش کشاورزی سعودی است.

کشت هیدروپونیک که بدون خاک و تنها با محلول‌های غنی از عناصر غذایی در آب انجام می‌شود، از سوی مسئولان عربستان به عنوان راهکاری کارآمد برای مقابله با چالش‌های اقلیمی، کمبود منابع آب و محدودیت زمین‌های کشاورزی معرفی شده است. این شیوه ضمن صرفه‌جویی چشمگیر در مصرف آب، تولید را در طول سال و بدون نیاز به سموم شیمیایی ممکن می‌سازد.

بازار جهانی کشت هیدروپونیک نیز در حال رشد سریع است و پیش‌بینی می‌شود ارزش آن تا سال ۲۰۳۰ به بیش از ۵۸ میلیارد دلار برسد. طبق آمارهای رسمی، ارزش بازار کشاورزی عربستان در سال ۲۰۲۴ بیش از ۲۰ میلیارد دلار برآورد شده و انتظار می‌رود تا سال ۲۰۲۹ به بیش از ۲۵ میلیارد دلار برسد. دولت سعودی این بخش را یکی از ارکان مهم توسعه پایدار معرفی کرده و اهدافی همچون تثبیت قیمت مواد غذایی، تقویت توسعه روستایی، افزایش فرصت‌های شغلی و دستیابی به خودکفایی غذایی را برای آن تعیین کرده است. امضای توافق صادرات محصولات هیدروپونیک به اروپا، به باور کارشناسان، نقطه عطفی در گذار عربستان از واردکننده عمده مواد غذایی به صادرکننده محصولات کشاورزی با فناوری‌های نوین به شمار می‌رود.

آرامکو قرارداد ۱۱ میلیارد دلاری امضا کرد

شرکت آرامکوی سعودی اعلام کرد قراردادی به ارزش ۱۱ میلیارد دلار با کنسرسیومی بین‌المللی به رهبری «بلک‌راک»^۱ و «گلوبال اینفراستراکچر پارتنرز»^۲ برای توسعه تاسیسات پردازش گاز در میدان جفوره^۳، بزرگ‌ترین پروژه گاز غیرمرتبط با نفت در عربستان، امضا کرده است. میدان جفوره که ذخایر آن حدود ۲۲۹ تریلیون فوت مکعب گاز خام و ۷۵ میلیارد بشکه میعانات گازی برآورد می‌شود، یکی از ارکان اصلی برنامه آرامکو برای افزایش ۶۰ درصدی ظرفیت تولید گاز تا سال ۲۰۳۰ به شمار می‌رود.

1- BlackRock

2- Global Infrastructure Partners (GIP)

3- Al Jafurah

طبق توافق، شرکت «جفوره گس ترانس‌میشن اند پروسسینگ» (GMGC) مسئولیت توسعه و بهره‌برداری از کارخانه گاز جفوره و تاسیسات تفکیک مایعات گازی «ریاس» را بر عهده خواهد گرفت و سپس آن‌ها را به مدت بیست سال به آرامکو اجاره خواهد داد. آرامکو در این مدت، حق دریافت و پردازش گاز خام از میدان را در مقابل پرداخت تعرفه مشخصی خواهد داشت.

خبرگزاری رسمی عربستان (SPA) گزارش داد آرامکو سهم اکثریت ۵۱ درصدی در GMGC را حفظ می‌کند، در حالی که کنسرسیوم بین‌المللی به رهبری GIP مالک ۴۹٪ باقی‌مانده خواهد بود. این قرارداد هیچ محدودیتی بر تولید اعمال نمی‌کند و پس از طی مراحل قانونی، نهایی خواهد شد.

امین ناصر، رئیس و مدیرعامل آرامکو، با اشاره به نقش کلیدی میدان جفوره در طرح‌های توسعه گاز گفت حضور سرمایه‌گذاران بین‌المللی بیانگر جذابیت این پروژه است. وی افزود این میدان علاوه بر تامین خوراک بخش پتروشیمی، از بخش‌های نوظهوری همچون مراکز داده هوش مصنوعی نیز پشتیبانی خواهد کرد.

از سوی دیگر، بایو اوگونلیسی، رئیس و مدیرعامل «گلوبال اینفراستراکچر پارتنرز»، تاکید کرد این سرمایه‌گذاری، شراکت با آرامکو را تقویت کرده و اهمیت زیرساخت گازی عربستان را در بازارهای جهانی نشان می‌دهد؛ به‌ویژه در شرایط افزایش تقاضا برای سوخت‌های پاک و ضرورت تضمین امنیت انرژی. بر اساس بیانیه منتشر شده، این قرارداد توجه موسسات سرمایه‌گذاری برجسته‌ای از آسیا و خاورمیانه را نیز جلب کرده و به بهره‌برداری بهینه از دارایی‌های آرامکو و خلق ارزش‌افزوده بیشتر از توسعه میدان جفوره کمک خواهد کرد.

صندوق سرمایه‌گذاری عمومی عربستان دارایی‌های تحت مدیریت خود را به ۹۱۳ میلیارد دلار رساند

دارایی‌های تحت مدیریت صندوق سرمایه‌گذاری عمومی عربستان (PIF) در سال ۲۰۲۴ با رشد ۱۹ درصدی به ۳.۴۲ تریلیون ریال (۹۱۳ میلیارد دلار) رسید؛ رشدی که عمدتاً ناشی از افزایش سرمایه‌گذاری‌های داخلی، به‌ویژه در شرکت‌های سعودی است. دارایی‌های این صندوق از زمان بازسازی ساختاری در سال ۲۰۱۶ به ریاست ولیعهد، محمد بن سلمان، بیش از ۵۰۰٪ افزایش یافته و از ۵۷۰ میلیارد ریال (۱۵۲ میلیارد دلار) در سال ۲۰۱۵ به سطح کنونی رسیده است.

تا پایان سال گذشته، ۸۰٪ از دارایی‌های صندوق در سرمایه‌گذاری‌های داخلی متمرکز بود که ارزشی بیش از ۲.۷ تریلیون ریال (۷۲۰ میلیارد دلار) داشت. سهم سرمایه‌گذاری‌های جهانی به ۱۷٪ کاهش یافت (۱۵۷ میلیارد دلار)، در حالی که این رقم در سال ۲۰۲۱ حدود ۳۰٪ بود. بدین ترتیب، صندوق به هدف راهبردی خود برای کاهش سهم سرمایه‌گذاری خارجی به ۱۸ تا ۲۰٪ دست یافت. میانگین بازده سالانه از زمان آغاز برنامه «رویای ۲۰۳۰» حدود ۷.۲٪ گزارش شده است.

بخش عمده این افزایش از پرتفوی شرکت‌های سعودی حاصل شده که ۶۰٪ رشد داشته و به ۱.۲۴ تریلیون ریال (۳۳۱ میلیارد دلار) رسیده است. همچنین، سرمایه‌گذاری در «بخش‌های نوظهور» ۱۰٪ افزایش یافت و از مرز یک تریلیون ریال (۲۶۷ میلیارد دلار) گذشت. در مقابل، ارزش پروژه‌های بزرگ داخلی در سال ۲۰۲۴ با کاهش ۱۲ درصدی مواجه شد.

طبق برنامه راهبردی ۲۰۲۵-۲۰۲۱، صندوق سالانه ۱۵۰ میلیارد ریال (۴۰ میلیارد دلار) در اقتصاد داخلی تزریق می‌کند. تاکنون، شرکت‌های وابسته به صندوق در مجموع ۱.۲ تریلیون ریال (۳۲۰ میلیارد دلار) به تولید ناخالص داخلی غیرنفتی افزوده و بیش از ۱.۸ میلیون فرصت شغلی مستقیم و غیرمستقیم ایجاد کرده‌اند.

مسئولان صندوق اعلام کردند که هدف‌گذاری آن، رسیدن به بیش از ۴ تریلیون ریال (۱.۰۷ تریلیون دلار) دارایی تا پایان سال ۲۰۲۵ است. این هدف با تمرکز بر سیزده بخش راهبردی برای تقویت محتوای محلی، ارتقای کیفیت زندگی و تثبیت جایگاه عربستان به عنوان بازیگری محوری در اقتصاد جهانی دنبال می‌شود.

صادرات غیرنفتی عربستان به ۱۶۱ میلیارد دلار رسید

عربستان سعودی در نیمه نخست سال ۲۰۲۵ رشد چشمگیری در بخش‌های اقتصادی و آموزشی ثبت کرد؛ صادرات غیرنفتی این کشور به ۶۰۷ میلیارد ریال (۱۶۱ میلیارد دلار) رسید و تعداد سازمان‌های غیرانتفاعی و فرصت‌های سرمایه‌گذاری و صنعتی نیز به طور قابل توجهی افزایش یافت.

وزیر اطلاع‌رسانی عربستان، در یک نشست خبری مشترک با وزیر آموزش این کشور گفت صادرات غیرنفتی عربستان در نیمه نخست سال جاری از حدود ۱۷۸ میلیارد ریال به ۶۰۷ میلیارد

ریال (۴۷.۴ - ۱۶۱ میلیارد دلار) افزایش یافته است. وی همچنین اعلام کرد که تعداد سازمان‌های غیرانتفاعی تا پایان ژوئیه به بیش از ۶,۴۰۰ سازمان رسیده و این بخش رشدی معادل ۲۵۲٪ نسبت به خط مبنا ثبت کرده است. به گفته او، شمار سوابق تجاری نیز با رشد سالانه ۱۳ درصدی از ۱.۷ میلیون رکورد عبور کرده است.

وزیر اطلاع‌رسانی افزود عربستان در حوزه حمایت از کارآفرینی، ۶۰ رتبه در سطح جهانی ارتقا یافته و به جایگاه بیست‌وسوم رسیده است. او همچنین به دستاوردهایی همچون ثبت بیش از ده میلیون خدمت در مرکز و پلتفرم الکترونیک کسب‌وکار و جذب بیش از ۶۱۶ شرکت بین‌المللی برای انتقال مقرهای منطقه‌ای خود به عربستان اشاره کرد.

در بخش صنعتی، وزیر اطلاع‌رسانی گفت تعداد کارخانه‌ها از ۷,۲۰۰ به حدود ۱۲,۵۰۰ واحد افزایش یافته و حجم سرمایه‌گذاری‌های صنعتی نیز از ۹۵۵ میلیارد ریال به ۱.۲ تریلیون ریال رسیده است. به گفته او، پنج شرکت سعودی نوپا که ظرفیت تبدیل شدن به شرکت‌های میلیارد دلاری را دارند، در نمایشگاه بین‌المللی «ویواتک»^۱ پاریس مشارکت کردند. او همچنین از برنامه جدید بورسیه‌های آموزشی در حوزه رسانه با همکاری وزارت آموزش خبر داد که هدف آن، تربیت نیروی انسانی جوان برای بازار کار رسانه‌ای است.

از سوی دیگر، یوسف البیان، وزیر آموزش، اعلام کرد که در نیمه نخست سال ۲۰۲۵ بیش از ۷۵ پروژه عمرانی آموزشی به ارزش ۹۲۰ میلیون ریال اجرا شده و بیش از ۱,۴۰۰ ساختمان آموزشی با هزینه ۷۸۲ میلیون ریال بازسازی یا نوسازی شده‌اند. وی افزود تعداد دانش‌آموزان مستعد شناسایی شده با ۱۰٪ رشد به بیش از ۲۸ هزار نفر رسیده است. همچنین بیش از ۵۲۰ هزار فرصت آموزشی برای معلمان فراهم شده و شمار دانشجویان بورسیه‌شده در ۳۰ دانشگاه برتر جهان به ۳,۳۸۸ نفر رسیده است.

البیان همچنین از فراهم‌سازی ۵۰۰ فرصت سرمایه‌گذاری آموزشی در ۶۳ شهر با ارزشی معادل ۵۰ میلیارد ریال طی پنج سال آینده خبر داد. او گفت شمار داوطلبان آموزشی و اجتماعی نیز از ۱.۴ میلیون نفر عبور کرده که فراتر از اهداف ملی بوده و نشان‌دهنده تقویت فرهنگ مسئولیت اجتماعی است.

آمادگی برای آغاز پروژه «بابل، پایتخت صنعتی عراق»

نخست‌وزیر عراق، محمد شیاع السودانی، اخیراً از آمادگی دولت برای راه‌اندازی پروژه بزرگ «بابل، پایتخت صنعتی عراق» خبر داد و همزمان، آغاز عملیات اجرایی فاز دوم پروژه فاضلاب شهر حله^۱ را به ارزش بیش از ۳۷۶ میلیارد دینار اعلام کرد. دفتر رسانه‌ای نخست‌وزیر اعلام کرد که السودانی از طریق ویدئوکنفرانس، آغاز فاز دوم پروژه فاضلاب مناطق گلخانه‌ای شهر حله را کلنگ‌زنی کرد. این پروژه که از محل وام بریتانیا تامین مالی می‌شود، شامل ایجاد شبکه‌های فاضلاب، ایستگاه‌های پمپاژ و زیرساخت‌های جمع‌آوری فاضلاب و آب‌های سطحی است.

السودانی با قدردانی از تلاش کارکنان و نهادهای مشارکت‌کننده در این طرح، تاکید کرد که استان بابل از کمبود جدی پروژه‌های زیربنایی، به‌ویژه در حوزه فاضلاب، رنج می‌برد. وی از شهروندان خواست در روند اجرا به دلیل حفاری‌های عمیق، صبور باشند و همکاری کنند. او همچنین دستور داد مجریان طرح، تدابیر ایمنی لازم برای کارگران و مردم را رعایت نمایند. نخست‌وزیر به تشکیل تیمی از ادارات خدماتی استان برای رفع مشکلات احتمالی در طول اجرای پروژه دستور داد و بر لزوم پایبندی به مشخصات فنی و برنامه‌های از پیش تعیین شده تاکید کرد.

او گفت دولت تمرکز خود را بر پروژه‌های زیربنایی قرار داده است، زیرا این پروژه‌ها پایه توسعه آینده کشور هستند. وی افزود استان بابل هم اکنون شاهد اجرای پروژه‌هایی در بخش‌های صنعتی و کشاورزی است و به زودی پروژه «بابل، پایتخت صنعتی عراق» نیز آغاز خواهد شد.

بر اساس بیانیه رسمی، پروژه فاضلاب مناطق گلخانه‌ای حله یکی از طرح‌های مهم در این استان است که فاز نخست آن یک سال و نیم پیش آغاز شد و اکنون با اجرای فاز دوم، به عنوان پروژه‌ای یکپارچه، شبکه‌ها، ایستگاه‌های پمپاژ و زیرساخت‌های مرتبط را تکمیل خواهد کرد.

ورود پررنگ شرکت‌های نفتی مستقل چین به بازار عراق؛ هدف‌گذاری ۵۰۰ هزار بشکه‌ای تا ۲۰۳۰

شرکت‌های مستقل نفتی چین با سرمایه‌گذاری میلیاردی در عراق، درصدد هستند تولید خود را

تا سال ۲۰۳۰ به ۵۰۰ هزار بشکه در روز برسانند؛ اقدامی که همسو با برنامه بغداد برای افزایش تولید ملی به بیش از شش میلیون بشکه در روز تا سال ۲۰۲۹ است. به گزارش رویترز، در شرایطی که برخی غول‌های نفتی غربی فعالیت خود در عراق را کاهش داده‌اند، شرکت‌های کوچک‌تر چینی در حال گسترش حضور خود در میداین نفتی این کشور هستند. این شرکت‌ها سال گذشته موفق شدند نیمی از مجوزهای اکتشاف را در دور جدید مناقصات عراق به دست آورند.

مسئولان انرژی عراق می‌گویند تغییر رویکرد وزارت نفت از قراردادهای کارمزدی به قراردادهای مشارکت در سود، زمینه را برای ورود این شرکت‌ها فراهم کرده است. به گفته آنان، شرکت‌های مستقل چینی به دلیل تحمل مخاطره بالا، هزینه‌های مدیریتی کمتر و سرعت اجرای پروژه‌ها، گزینه‌ای جذاب برای بغداد محسوب می‌شوند. شرکت‌هایی همچون «جئو-جید پترولیوم»^۱، «یونایتد انرژی گروپ»^۲، «ژونگ‌مان پترولیوم» و «آنتون اویل فیلد سرویسز»^۳ پروژه‌های بزرگی در عراق آغاز کرده‌اند. به طور نمونه، کنسرسیومی به رهبری «جئو-جید» در پروژه جنوب بصره، سرمایه‌گذاری ۸۴۸ میلیون دلاری را برای توسعه میدان نفتی طوبه^۴ و ساخت پالایشگاهی با ظرفیت ۲۰۰ هزار بشکه در روز متعهد شده است. این طرح همچنین شامل ایجاد مجتمع پتروشیمی و دو نیروگاه خواهد بود.

«ژونگ‌مان پترولیوم» نیز در ژوئن ۲۰۲۵ اعلام کرد ۴۸۱ میلیون دلار در بلوک‌های شرق بغداد شمالی و فرات میانی سرمایه‌گذاری خواهد کرد. در همین حال، شرکت «ژن‌هوا اویل» قصد دارد تولید میدان احذب^۵ را تا سال ۲۰۳۰ به ۲۵۰ هزار بشکه در روز برساند. به لحاظ فنی، حضور این شرکت‌ها باعث کاهش هزینه حفاری چاه‌های توسعه‌ای به چهار تا پنج میلیون دلار شده که تقریباً نصف هزینه یک دهه پیش است. کارشناسان می‌گویند این سرعت و صرفه‌جویی مالی، مزیت بزرگ چینی‌ها در مقایسه با شرکت‌های غربی است که معمولاً پروژه‌ها را طی پنج تا ده سال تکمیل می‌کنند. با این حال، برخی متخصصان عراقی نگرانی‌هایی درباره سطح فناوری و

1- Geo-Jade Petroleum

2- United Energy Group

3- Anton Oilfield Services

4- Tuba

5- Ahdab

شفافیت این شرکت‌ها مطرح کرده‌اند. به گفته موفق عباس، مدیر پیشین عملیات نفت خام در شرکت نفت بصره، بسیاری از این شرکت‌ها به کارکنان چینی متکی هستند و نیروهای عراقی اغلب در موقعیت‌های کم‌درآمدتر قرار می‌گیرند. در کنار این روند، برخی غول‌های غربی نیز بازگشتی قابل توجه داشته‌اند؛ از جمله «توتال انرژی»^۱ با پروژه‌ای ۲۷ میلیارد دلاری در سال ۲۰۲۳ و «بی‌پی» (BP) که تا ۲۵ میلیارد دلار برای بازتوسعه میادین کرکوک^۲ سرمایه‌گذاری خواهد کرد.

قزاقستان بالاترین تولید ناخالص داخلی سرانه در اورسیا را ثبت کرد

گزارش چشم‌انداز سال ۲۰۲۵ صندوق بین‌المللی پول (IMF)^۳ نشان می‌دهد قزاقستان در سال ۲۰۲۵ با تولید ناخالص داخلی سرانه ۱۴,۷۷۰ دلار، جایگاه نخست منطقه اوراسیا را به دست خواهد آورد و از روسیه، چین و ترکمنستان پیشی خواهد گرفت. داده‌های صندوق بین‌المللی پول حاکی از آن است که سرانه تولید ناخالص داخلی قزاقستان در سال جاری به ۱۴,۷۷۰ دلار می‌رسد. این رقم بالاتر از روسیه (۱۴,۲۶۰ دلار)، چین (۱۳,۶۹۰ دلار) و ترکمنستان (۱۳,۳۴۰ دلار) است. پس از آن، گرجستان با ۹,۵۷۰ دلار و ارمنستان با ۸,۸۴۰ دلار قرار دارند، در حالی که دیگر کشورهای منطقه در سطوح پایین‌تری جای گرفته‌اند.

صندوق بین‌المللی پول موفقیت قزاقستان را ناشی از ذخایر غنی منابع طبیعی، تنوع بخشی به صادرات، اصلاحات پیوسته برای بهبود فضای کسب‌وکار و جذب فعال سرمایه‌گذاری خارجی دانسته است. همچنین، موقعیت راهبردی، مشارکت در ابتکارهای بین‌المللی و سیاست‌های باثبات کلان اقتصادی، جایگاه این کشور را تقویت کرده است. طبق گزارش، تولید ناخالص داخلی قزاقستان در دوره ژانویه تا ژوئیه سال جاری ۶.۳٪ رشد داشته که نشان‌دهنده شتاب توسعه اقتصادی و افزایش نقش این کشور در منطقه است.

تعرفه‌های ۲۵ درصدی آمریکا صادرات قزاقستان را هدف گرفت

از هفتم اوت، تعرفه‌های جدید واردات در ایالات متحده اجرایی شد که شامل اعمال تعرفه ۲۵ درصدی بر بخشی از کالاهای صادراتی قزاقستان است. مقامات این کشور می‌گویند این تعرفه‌ها تنها ۴.۸٪ از صادرات به آمریکا را در بر می‌گیرد، اما صادرکنندگان نگران پیامدهای آن

1- TotalEnergies

2- Kirkuk

3- <https://www.imf.org/external/datamapper/NGDPDPC@WEO/OEMDC/ADVEC/WEOWORLD/KAZ>

بر جریان تجارت و قیمت‌ها هستند.

دستور افزایش تعرفه‌ها را دونالد ترامپ، رئیس‌جمهور آمریکا، در سی‌ویکم ژوئیه امضا کرد. بر اساس داده‌های وزارت بازرگانی و ادغام قزاقستان، ۹۵.۲٪ از کالاهای صادراتی این کشور به آمریکا مشمول تعرفه جدید نمی‌شوند و عمده اقلام، از جمله نفت (۵۶٪)، اورانیوم (۱۶٪)، نقره (۱۲٪) و فروآلیاژها (۹.۵٪)، از این عوارض معاف هستند. تعرفه‌های تازه، کالاهایی به ارزش حدود ۱۰۰ میلیون دلار در سال گذشته را شامل می‌شوند؛ از جمله فسفر (۱۵.۹ میلیون دلار)، فروسیلیسیم (۱۲.۷ میلیون دلار)، لنزها (۴.۱ میلیون دلار)، گلو تن گندم (۴ میلیون دلار) و نیترات آمونیوم (۲.۴ میلیون دلار).

طبق آمار رسمی، حجم تجارت دوجانبه قزاقستان و آمریکا در سال ۲۰۲۴ به ۴.۲ میلیارد دلار رسید که ۴٪ رشد داشت. صادرات قزاقستان با افزایش ۳۰.۶ درصدی به دو میلیارد دلار رسید، در حالی که واردات از آمریکا ۲.۲ میلیارد دلار بود. با این حال، در نیمه نخست ۲۰۲۵، تجارت دوجانبه به ۱.۶ میلیارد دلار کاهش یافت (۲۲٪ افت نسبت به مدت مشابه سال گذشته). صادرات قزاقستان به آمریکا نیز ۳۶.۳٪ سقوط کرد و به ۵۶۶.۵ میلیون دلار رسید؛ عمدتاً به دلیل کاهش شدید فروش نفت خام (۶۱.۷٪)، فروآلیاژها (۳۰.۱٪) و نقره (۷.۶٪).

کارشناسان معتقدند تاثیر تعرفه‌ها بر صادرات قزاقستان محدود خواهد بود. صادرات کالاهای قزاقستان بسیار وابسته به قیمت‌های جهانی است و در حالی که صادرات نفت کاهش یافته، صادرات اورانیوم به آمریکا تقریباً دو برابر شده است. آرمان بایسمبایف، اقتصاددان قزاق، معتقد است: «ما کشوری مبتنی بر منابع هستیم و بخش عمده صادرات ما مواد خام است. بیشتر اقلامی که به آمریکا می‌فرستیم، جزو کالاهای معاف از تعرفه هستند. بنابراین، تجارت متوقف نخواهد شد، بلکه کالاهای ما در بازار آمریکا ۲۵٪ گران‌تر خواهند بود و هزینه آن را مصرف‌کننده آمریکایی خواهد پرداخت.»

با وجود معافیت بیشتر اقلام صادراتی، دولت قزاقستان همچنان مذاکرات با شرکای آمریکایی را ادامه می‌دهد. تحلیلگران هشدار می‌دهند که کسری تجاری آمریکا با قزاقستان ممکن است تا پایان سال افزایش یابد، زیرا شرایط بازار و سیاست تعرفه‌ای می‌تواند توازن فعلی را تغییر دهد.

نگرش ترکیه به کریدور زنگزور

پس از توافق آذربایجان و ارمنستان با محوریت آمریکا، ترکیه حمایت مجدد خود را از ایجاد یک کریدور ترانزیتی جدید در جنوب ارمنستان که نخجوان را به جمهوری آذربایجان متصل می‌کند و از آنجا به ترکیه امتداد می‌یابد، به صراحت اعلام کرده است. این مسیر که در توافق صلح اخیر ارمنستان و آذربایجان با میانجیگری ایالات متحده گنجانده شده و با نام «مسیر ترامپ برای صلح و رفاه بین‌المللی» یا همان کریدور زنگزور شناخته می‌شود، از نگاه آنکارا فراتر از یک راه ارتباطی ساده است و ظرفیت آن را دارد که تجارت و جایگاه ژئوپلیتیکی ترکیه را دگرگون کند.

آنکارا این کریدور را به عنوان بخشی از راهبرد «کریدور میانی» می‌داند که اروپا را به آسیای مرکزی و شرق دور متصل می‌کند. از منظر فنی، ترکیه همزمان بر توسعه خط ریلی قارص – ایغدیر – نخجوان و مسیرهای جاده‌ای دوماظوره تاکید دارد و امکان انتقال نفت و گاز از طریق خطوط لوله و همچنین کابل‌های فیبر نوری را نیز در چارچوب پروژه مدنظر قرار داده است. مطالعاتی نیز درباره اتصال خطوط برق با ولتاژ بالا میان ترکیه، نخجوان و جمهوری آذربایجان مطرح شده است تا این مسیر به شاهراهی چندمنظوره برای حمل‌ونقل، انرژی و داده تبدیل شود.

در حوزه تجاری و گمرکی، ترکیه بر هماهنگ‌سازی رویه‌های گمرکی با آذربایجان تاکید می‌کند. هدف، ساده‌سازی ترخیص کالا، کاهش هزینه‌های لجستیک و ایجاد معافیت‌های ترانزیتی برای محموله‌های عبوری است. این امر به‌ویژه به صادرکنندگان ترکیه کمک می‌کند تا وابستگی به مسیرهای گرجستان و ایران را کاهش دهند و دسترسی مستقیم‌تر و کم‌هزینه‌تری به آسیای مرکزی فراهم آورند.

از دیدگاه حقوقی، آنکارا با حساسیت ارمنستان نسبت به حفظ حاکمیت بر این کریدور آشناست و در رسانه‌های ترکیه این رویکرد مطرح می‌شود که می‌توان یک سازوکار بی‌طرف (مانند مدیریت توسط یک اپراتور بین‌المللی) را به کار گرفت. چنین الگویی، هم عبور و مرور مطمئن را تضمین می‌کند و هم حاکمیت ارمنستان را محفوظ نگه می‌دارد. ترکیه همچنین بر ضرورت تضمین‌های بلندمدت برای تداوم ترانزیت تاکید دارد تا این مسیر به بخشی پایدار از زنجیره‌های تامین اوراسیا بدل شود.

از منظر امنیتی، ترکیه ترجیح می‌دهد مسئولیت حفاظت از مسیر به طور مشترک بر عهده ارمنستان و آذربایجان باشد و نه نیروهای روسی. این امر بخشی از تلاش آنکارا برای کاهش نفوذ مسکو در قفقاز جنوبی است. در عین حال، هرچند این مسیر به عنوان پروژه‌ای اقتصادی معرفی می‌شود، آنکارا به مزایای نظامی آن نیز آگاه است؛ از جمله تسهیل جابه‌جایی نیروها و تجهیزات در چارچوب همکاری‌های دفاعی با باکو.

در بعد دیپلماتیک، ترکیه اجرای این کریدور را با روند عادی‌سازی روابط با ارمنستان پیوند زده است. بازگشایی مرز ترکیه و ارمنستان که از سال ۱۹۹۳ بسته است، در صورت پیشرفت موفقیت‌آمیز پروژه، مورد بررسی قرار خواهد گرفت. این اقدام می‌تواند زمینه‌ساز روابط اقتصادی و سیاسی جدیدی در منطقه باشد. افزون بر این، قرار گرفتن کریدور در چارچوب سازمان کشورهای ترک و ابتکار کریدور میانی، نقش آنکارا را به عنوان یک مرکز اوراسیایی تقویت می‌کند.

در رسانه‌های ترکیه، این پروژه به عنوان «نماد وحدت» و «تغییردهنده قواعد بازی برای جهان ترک» معرفی می‌شود. اردوغان آن را نشانه‌ای از اتصال بی‌وقفه اروپا و آسیا دانسته و رسانه‌ها بر همبستگی اقتصادی و سیاسی کشورهای ترک در سایه این طرح تاکید کرده‌اند. در مجموع، ترکیه این کریدور را نه تنها یک مسیر حمل‌ونقل، بلکه یک پروژه زیرساختی چندبعدی می‌داند که می‌تواند تجارت، انرژی و سیاست خارجی این کشور را در منطقه تثبیت و تقویت کند.

آذربایجان شاهد افزایش در ترافیک حمل‌ونقل دریایی کالا

آذربایجان اعلام کرده است که میزان کالاهای حمل‌شده از طریق دریا در هفت ماه نخست سال ۲۰۲۵، نسبت به بازه زمانی مشابه سال گذشته ۱۰٪ افزایش داشته است. به گزارش کمیته دولتی آمار، در فاصله ژانویه تا ژوئیه، در مجموع ۵۳۹۵ میلیون تن کالا توسط حمل‌ونقل دریایی جابه‌جا شده است. حمل محموله‌های نفتی تقریباً نیمی از کل را شامل شده و ۴۸.۲٪ از کل بار را تشکیل داده است.

بنادر سراسر کشور در این دوره، ۷۹۰۷ میلیون تن عملیات بارگیری و تخلیه را مدیریت کردند که از این میزان، ۸۰.۹٪ (معادل ۶۳۹۹ میلیون تن) مربوط به بار ترانزیتی بوده است. تا تاریخ اول اوت ۲۰۲۵، گزارش شده است که در بنادر آذربایجان ۳۳۸,۶۰۰ تن کالا در انتظار حمل

باقی مانده است. در همین حال، حمل و نقل مسافر از طریق دریا در همین دوره ۵.۷٪ کاهش یافته و تعداد مسافران ثبت شده در مسیرهای دریایی به ۱۴,۸۰۰ نفر رسیده است.

آذربایجان و گروه هماهنگی عربی همکاری‌ها را تقویت می‌کند

اخیرا مقاماتی از وزارت اقتصاد آذربایجان با هیئتی از گروه هماهنگی عربی (ACG^۱) دیدار و گفت‌وگو کردند تا فرصت‌های همکاری آینده را بررسی کنند. این هیئت شامل کارشناسانی از گروه توسعه اسلامی، صندوق توسعه ابوظبی، صندوق کویت برای توسعه اقتصادی عرب (KFAED^۲)، صندوق توسعه عربستان سعودی و صندوق اوپک برای توسعه بین‌المللی بود.

در این نشست، بر موفقیت‌های آذربایجان در همکاری با نهادهای مالی در چارچوب ACG تاکید شد. همچنین، اطلاعاتی درباره محیط مساعد کسب‌وکار و بخش‌های بالقوه سرمایه‌گذاری در کشور ارائه شد. اعضای هیئت بر اهمیت بالایی که گروه هماهنگی عربی برای گسترش همکاری‌های خود با آذربایجان قائل است، تاکید کردند. آن‌ها همچنین خاطر نشان کردند که میزبانی نشست‌های سالانه گروه توسعه اسلامی در آذربایجان در سال ۲۰۲۶، یک نقطه عطف کلیدی در تقویت این مشارکت خواهد بود.

گفت‌وگوها همچنین بر گسترش همکاری‌های موجود و بررسی پروژه‌های سرمایه‌گذاری تحت ضمانت‌های دولتی متمرکز بود و گروه هماهنگی عربی آمادگی خود را برای تامین مالی فعال چنین ابتکارها اعلام کرد. گروه هماهنگی عربی که در سال ۱۹۷۵ تاسیس شد، کنسرسیومی از موسسات توسعه‌ای است که با هدف هماهنگی فعالیت‌ها و همسوسازی تصمیم‌ها میان سازمان‌های تامین‌کننده مالی توسعه در جهان عرب ایجاد شد. هدف اصلی آن، ارتقای اثربخشی تلاش‌های مشترک در تامین مالی پروژه‌های توسعه‌ای در بخش‌های مختلف اقتصادی است.

کانادا در پی مس پاکستان

شرکت کانادایی «باریک ماینینگ»^۳ در حال رایزنی برای جذب سرمایه‌ای تا سقف ۳.۵ میلیارد دلار از ایالات متحده و دیگر وام‌دهندگان بین‌المللی جهت توسعه معدن عظیم مس و طلای

1- Arab Coordination Group

2- Kuwait Fund for Arab Economic Development

3- Barrick Mining Corporation

ریکو دیک^۱ در ایالت بلوچستان پاکستان است. این اقدام پس از ناکامی مذاکرات طولانی مدت با عربستان سعودی برای مشارکت در این پروژه صورت می‌گیرد.

به گفته مارک بریستو، مدیرعامل «باریک»، این شرکت در حال تدوین یک «بسته تامین مالی گروه هفت» است که شامل شرکت مالی بین‌المللی بانک جهانی (IFC)، بانک صادرات و واردات آمریکا، شرکت تامین مالی توسعه آمریکا (DFC)، بانک توسعه آسیایی و همچنین وام‌دهندگانی از آلمان، کانادا و ژاپن خواهد بود. وی تاکید کرد که این پروژه ۹ میلیارد دلاری، توجه جهانی را به منطقه جلب کرده و علاقه زیادی برای حمایت از پاکستان وجود دارد.

طبق برنامه، مرحله نخست ریکو دیک با هزینه‌ای معادل ۶.۶ میلیارد دلار اجرا خواهد شد. سهم سرمایه‌گذاری مستقیم «باریک» و دولت پاکستان، هر یک بین ۱.۵ تا ۱.۸ میلیارد دلار خواهد بود و مابقی، یعنی حدود ۳ تا ۳.۵ میلیارد دلار، از منابع مالی بین‌المللی تامین می‌شود. این پروژه به طور مساوی میان «باریک» و دولت پاکستان (فدرال و ایالتی) تقسیم شده است.

بریستو افزود: «این یک شراکت برابر و کامل است؛ پاکستان در کنار ما سرمایه‌گذاری می‌کند، ما تخصص و مدیریت عملیاتی را ارائه می‌دهیم و منابع مالی تکمیلی نیز از طریق وام‌های بین‌المللی فراهم خواهد شد.» پیش‌تر، مذاکرات با صندوق معدنی عربستان، «مانارا مینرالز^۲»، برای خرید تا ۲۰٪ از سهام پروژه بی‌نتیجه ماند و انتظار می‌رود این معدن از سال ۲۰۲۸ وارد مرحله تولید شود.

پروژه ریکو دیک بزرگ‌ترین سرمایه‌گذاری معدنی تاریخ پاکستان به شمار می‌رود و می‌تواند منبع مهمی برای درآمدهای ارزی و صادراتی باشد. افزایش فرصت‌های شغلی در بلوچستان، به‌ویژه در منطقه‌ای محروم، پیامد اجتماعی مثبتی خواهد داشت. همچنین، با توجه به کسری مزمن تجاری پاکستان، درآمدهای ناشی از صادرات مس و طلا می‌تواند بخشی از فشارهای اقتصادی را کاهش دهد.

مشارکت ایالات متحده و نهادهای مالی غربی، نشان‌دهنده تلاشی برای کاهش نفوذ چین و کشورهای حوزه خلیج فارس در پاکستان است. از منظر آمریکا، این پروژه بخشی از اولویت سیاست خارجی برای تامین فلزات حیاتی محسوب می‌شود که در صنایع انرژی، خودروهای برقی و تجهیزات نظامی کاربرد دارند. موقعیت پاکستان در این روند می‌تواند قدرت چانه‌زنی سیاسی و

1- Reko Diq

2- Manara Minerals

اقتصادی این کشور را در سطح بین‌المللی ارتقا دهد.

با این حال، چالش‌ها و موانع متعددی وجود دارد. مخاطرات امنیتی و سیاسی در بلوچستان همچنان جدی است و ثبات محلی برای موفقیت پروژه ضروری خواهد بود. از سوی دیگر، کمبود ظرفیت ذوب و فرآوری، چه در پاکستان و چه در آمریکا، ممکن است مانع دستیابی به ارزش افزوده کامل شود. همچنین، سابقه اختلافات حقوقی میان دولت پاکستان و سرمایه‌گذاران خارجی، همچون پرونده‌های داوری پیشین، لزوم شفافیت و تضمین قراردادهای را برجسته می‌کند. در نهایت، پروژه ریکو دیک صرفاً یک معدن نیست؛ بلکه نمادی از ورود پاکستان به نقشه ژئوپلیتیک منابع حیاتی قرن بیست‌ویکم است. این پروژه می‌تواند به رشد اقتصادی، افزایش صادرات و تقویت موقعیت بین‌المللی پاکستان منجر شود، اما در عین حال مخاطرات امنیتی، حقوقی و رقابت قدرت‌های بزرگ بر سر منابع معدنی را نیز با خود به همراه دارد. موفقیت یا ناکامی در توسعه ریکو دیک نه تنها آینده صنعت معدن پاکستان، بلکه جایگاه راهبردی این کشور را در معادلات جهانی تعیین خواهد کرد.

پژوهش‌های تازه

دستورکار بریکس برای تقویت تامین مالی اقلیم

گزارش تازه آنکتاب تحت عنوان دستورکار بریکس برای تقویت تامین مالی اقلیم به بررسی چالش‌ها و فرصت‌های تامین مالی اقلیم در جهان می‌پردازد و نشان می‌دهد که جریان‌های مالی موجود برای مقابله با بحران اقلیمی به شدت ناکافی هستند. در شرایطی که برخی از کشورهای در حال توسعه با بدهی‌های سنگین و محدودیت منابع مواجه‌اند، بریکس به عنوان یک بلوک اقتصادی و سیاسی مهم می‌تواند نقش راهبردی در بازطراحی معماری مالی جهانی ایفا کند. گزارش، با تمرکز بر چهار ستون اصلی شامل گسترش منابع مالی، همکاری جنوب-جنوب، تقویت تاب‌آوری و اصلاح حکمرانی اقتصادی جهانی، چارچوبی برای ایجاد یک نظام مالی عادلانه‌تر و کارآمدتر در حمایت از اهداف اقلیمی و توسعه‌ای ارائه می‌دهد. تامین مالی اقلیم در نقطه‌ای حساس قرار دارد. با وجود افزایش آگاهی جهانی نسبت به وضعیت اضطراری اقلیمی، منابع مالی بسیج‌شده برای کاهش انتشار و سازگاری با تغییرات آب‌وهوایی بسیار کمتر از سطح مورد نیاز برای دستیابی به اهداف توافق پاریس است. در سال ۲۰۲۲، تامین

مالی جهانی اقلیم به ۱.۴۶ تریلیون دلار رسید، در حالی که برای باقی ماندن در محدوده گرمایش ۱.۵ درجه سانتی‌گراد، سالانه به ۷.۴ تریلیون دلار نیاز است. ناکافی بودن جریان‌های مالی به‌ویژه برای کشورهای در حال توسعه شدیدتر است، زیرا این کشورها با بدهی‌های سنگین، محدودیت‌های مالی و شرایط بی‌ثبات اقتصاد جهانی روبه‌رو هستند.

در چنین شرایطی، گروه بریکس (که تقریباً نیمی از جمعیت جهان و ۲۸ درصد تولید ناخالص داخلی جهانی را نمایندگی می‌کند) می‌تواند به بازیگری تحول‌آفرین بدل شود. بریکس با تکیه بر وزن جمعی خود قادر است معماری تامین مالی اقلیم را بازآفرینی کرده، وابستگی به کشورهای توسعه‌یافته را کاهش دهد و الگویی مبتنی بر همبستگی، عدالت و احترام به حاکمیت ارائه دهد.

این گزارش یک دستورکار چهارستونی ترسیم می‌کند:

۱. گسترش تامین مالی اقلیم از طریق نهادهای بریکس.

۲. تقویت هماهنگی جنوب-جنوب.

۳. افزایش تاب‌آوری در برابر شوک‌های سیستمی.

۴. پیگیری اصلاحات در حکمرانی اقتصادی جهانی.

هدف اصلی، فراهم کردن تامین مالی قابل اعتماد، مقرون‌به‌صرفه و عادلانه برای کشورهای در حال توسعه است تا هم اهداف اقلیمی و هم اهداف توسعه‌ای خود را محقق کنند. نکات کلیدی گزارش در ادامه می‌آید:

۱. شکاف شدید در تامین مالی اقلیم - در سال ۲۰۲۲، جریان‌های مالی تامین مالی اقلیم

به ۱.۴۶ تریلیون دلار رسید، بسیار پایین‌تر از ۷.۴ تریلیون دلار مورد نیاز سالانه تا ۲۰۳۰.

۲. بحران بدهی مانع اقدام بدهی خارجی کشورهای در حال توسعه در سال ۲۰۲۳ به

۱۱.۴ تریلیون دلار (۹۹٪ درآمدهای صادرات این کشورها) رسید که توان سرمایه‌گذاری در

اقلیم را محدود می‌کند.

۳. کاهش کمک‌های توسعه‌ای ۱۴ - (ODA^۱) کشور از ۱۷ اهداکننده بزرگ در سال ۲۰۲۵

کمک‌های خود را کاهش دادند که به معنای کاهش ۳۰ میلیارد دلار است.

۴. عملکرد ضعیف سرمایه خصوصی - تامین مالی خصوصی تنها ۱۷ تا ۲۰٪ از کل تامین مالی اقلیمی کشورهای توسعه‌یافته را تشکیل داده است.
۵. بریکس به عنوان بازیگر اصلی اقلیم - این کشورها تقریباً نیمی از جمعیت جهان را شامل می‌شوند و از طریق سرمایه‌گذاری داخلی و بانک‌های توسعه چندجانبه نقش مهمی ایفا می‌کنند.
۶. بانک توسعه جدید - (NDB) از ۲۰۱۵ تاکنون بیش از ۳۹ میلیارد دلار در ۱۲۰ پروژه تصویب کرده است؛ با این حال در سال ۲۰۲۳ تنها ۱.۴۷٪ از تامین مالی اقلیمی توسط بانک توسعه چندجانبه^۱ صورت پذیرفته است.
۷. اهداف اقلیمی - NDB تا سال ۲۰۲۶، ۴۰٪ پروژه‌ها باید مرتبط با اقلیم باشند و سهم سازگاری در آن ۴۴.۵٪ است.
۸. پتانسیل صندوق‌های ثروت حاکمیتی - (SWFs) بریکس ۶.۶ تریلیون دلار از دارایی‌های جهانی را مدیریت می‌کند، اما سرمایه‌گذاری اقلیمی فعلی بسیار ناچیز (حدود ۱۰ میلیارد دلار) است.
۹. ایجاد مرکز فناوری اقلیم - تخصیص تنها ۱٪ از دارایی‌های SWFs بریکس (۶۶ میلیارد دلار) می‌تواند به ایجاد یک مرکز نوآوری سبز منجر شود.
۱۰. همکاری جنوب-جنوب به عنوان وزنه متقابل - هماهنگی بریکس می‌تواند پراکندگی تامین مالی اقلیم را کاهش داده و قدرت چانه‌زنی را تقویت کند.
۱۱. بانک‌های توسعه عمومی - (PDBs) در بریکس ۸۰ بانک با دارایی ۵.۸ تریلیون دلار فعالیت می‌کنند که می‌توانند ستون اصلی گذار عادلانه باشند.
۱۲. مسئله پراکندگی - ساختار کنونی تامین مالی اقلیم پراکنده و ناکارآمد است و هزینه‌های اداری بالا و تاخیر در پرداخت‌ها ایجاد می‌کند.
۱۳. پلتفرم‌های کشوری - هماهنگی ملی می‌تواند راهبردهای توسعه و اقلیم را یکپارچه کرده و سرمایه‌گذاری در بخش‌های کلیدی را تسهیل کند.

۱۴. ترتیب ذخیره احتمالی بریکس (CRA) بلااستفاده - این سازوکار از ۲۰۱۴ فعال است اما حتی در بحران کرونا هم به کار گرفته نشد.
۱۵. پیشنهاد ایجاد سازوکار پاسخ سریع CRA - می‌تواند نقدینگی اضطراری برای شوک‌های اقلیمی بدون شرط‌های صندوق بین‌المللی پول فراهم کند.
۱۶. اصلاح حکمرانی اقتصادی جهانی - بریکس از اصلاحات در نهادهای مالی بین‌المللی برای افزایش نمایندگی و سازوکارهای بازسازی بدهی حمایت می‌کند.
۱۷. خطر وابستگی بیش از حد به کشورهای توسعه یافته - تکیه صرف بر کشورهای توسعه‌یافته، کشورهای در حال توسعه را در برابر تغییرات سیاسی یا ژئوپلیتیکی آسیب‌پذیر می‌سازد.
۱۸. اهمیت وام‌دهی به ارز محلی - گسترش وام‌های ارزی محلی می‌تواند مخاطره و هزینه‌های وام‌گیری را برای کشورهای در حال توسعه کاهش دهد.
۱۹. خروج منابع از طریق جریان‌های مالی غیرقانونی - مقابله با این جریان‌ها برای آزادسازی منابع و هدایت آن‌ها به سمت کالاهای عمومی ضروری است.
۲۰. رویکرد متمایز بریکس - این رویکرد بر همبستگی، حاکمیت و تاب‌آوری تاکید دارد و می‌تواند الگویی جایگزین برای جنوب جهانی ارائه دهد.

بسیج تجارت برای مهار آلودگی پلاستیکی

گزارش «به‌روزرسانی تجارت جهانی» (اوت ۲۰۲۵) که توسط کنفرانس تجارت و توسعه سازمان ملل متحد (آنکتاد) منتشر شده است، به بررسی چالش فوری و پیچیده آلودگی پلاستیکی از منظر تجارت جهانی می‌پردازد. این گزارش با عنوان «بسیج تجارت برای مهار آلودگی پلاستیکی»، بر مقیاس عظیم اقتصاد پلاستیک (با ارزشی بیش از ۱.۱ تریلیون دلار در سال ۲۰۲۳) و ادغام عمیق آن در زنجیره‌های تامین بین‌المللی تاکید می‌کند؛ به طوری که بیش از سه‌چهارم تولید جهانی پلاستیک در سطح بین‌المللی مبادله می‌شود.

در حالی که پلاستیک‌ها به دلیل هزینه پایین، دوام و کاربرد گسترده، انقلاب بزرگی در اقتصادهای مدرن ایجاد کرده‌اند، استفاده فراگیر از آن‌ها منجر به هزینه‌های زیست‌محیطی و

اجتماعی قابل توجهی شده است؛ از جمله حجم عظیم زباله، آلودگی فرامرزی و تأثیرات اقلیمی ناشی از تولید مبتنی بر سوخت‌های فسیلی. این گزارش تأکید دارد که سیاست‌های تجاری باید بخش مرکزی هر راهبرد جهانی برای مقابله با آلودگی پلاستیکی باشند و این سیاست‌ها باید مکمل مقررات زیست‌محیطی، نوآوری و سرمایه‌گذاری در جایگزین‌های پایدار باشند.

همچنین، گزارش به مذاکرات جاری برای ایجاد یک ابزار الزام‌آور حقوقی بین‌المللی (ILBI) در زمینه آلودگی پلاستیکی اشاره کرده و تحلیل دقیقی از ساختار تعرفه‌ها، مقررات تجاری و فرصت‌های بازار برای جایگزین‌های غیرپلاستیکی ارائه می‌دهد. به باور گزارش، هم‌سویی تدابیر تجاری با اهداف زیست‌محیطی می‌تواند روند گذار به یک اقتصاد چرخه‌ای و کم‌آلودگی پلاستیک را شتاب بخشد. یافته‌های کلیدی گزارش در ادامه می‌آید:

ابعاد تجارت جهانی پلاستیک: در سال ۲۰۲۳، تجارت جهانی پلاستیک به ۱.۱۳ تریلیون دلار (۳۲۳ میلیون تن) رسید که بیش از ۷۸٪ پلاستیک تولیدشده و ۵٪ از کل تجارت کالایی جهان را تشکیل می‌دهد.

تولید زباله: حدود ۷۵٪ از تمام پلاستیک تولیدشده به زباله تبدیل می‌شود و تنها ۱۰٪ آن بازیافت می‌شود. بیشتر پلاستیک‌ها از سوخت‌های فسیلی ساخته شده‌اند و سالانه ۱.۹۶ گیگاتن معادل CO₂ تولید می‌کنند.

تفاوت تعرفه‌ها: میانگین تعرفه واردات پلاستیک‌های متعارف (۷.۲٪) تقریباً نصف تعرفه جایگزین‌های طبیعی و غیرپلاستیکی (۱۴.۴٪) است و این امر، رقابت‌پذیری گزینه‌های سبزتر را تضعیف می‌کند.

نقش تجارت در آلودگی: پلاستیک نه تنها به عنوان زباله، بلکه به صورت مواد اولیه و محصولات نهایی نیز مبادله می‌شود که اغلب به سیستم‌های مدیریت پسماند کشورهای در حال توسعه فشار وارد می‌کند.

تجارت جایگزین‌های غیرپلاستیکی: صادرات جهانی جایگزین‌های غیرپلاستیکی (مانند کاغذ، شیشه، بامبو و الیاف طبیعی) در سال ۲۰۲۳ به ۴۸۵ میلیارد دلار رسید که ۶۵٪ آن را مواد خام تشکیل می‌دادند.

اقدامات مقرراتی: رایج‌ترین اقدامات غیرتعرفه‌ای (NTM) بر پلاستیک، شامل مقررات فنی (مشخصات محصول، الزامات بسته‌بندی)، ممنوعیت‌های مربوط به اقلام یک‌بارمصرف و محدودیت واردات پسماند پلاستیکی است.

رویکردهای بخشی: بخش‌هایی مانند بسته‌بندی (با پسماند بالا) برای اعمال ممنوعیت‌ها و محدودیت‌ها مناسب هستند، در حالی که بخش‌هایی مانند ساخت‌وساز (با پلاستیک‌های دارای طول عمر بالا) نیازمند مشوق‌هایی برای طراحی، استفاده مجدد و بازیافت هستند.

نیاز به سرمایه‌گذاری: مقابله با آلودگی پلاستیکی مستلزم افزایش سرمایه‌گذاری در مدیریت پسماند، زیرساخت‌های بازیافت، تحقیق و توسعه جایگزین‌ها و نوسازی فرایندهای تولید، به‌ویژه در کشورهای در حال توسعه است.

مذاکرات معاهده جهانی: ابزار الزام‌آور قانونی بین‌المللی (ILBI) که در حال مذاکره است، هدفش پوشش کامل چرخه عمر پلاستیک، همسوسازی اقدامات تجاری با اهداف زیست‌محیطی و ترکیب مقررات الزام‌آور و داوطلبانه است. ابزار الزام‌آور قانونی بین‌المللی (ILBI) توافقی چندجانبه است که پس از مذاکره میان کشورهای برای همه طرف‌ها از نظر حقوقی لازم‌الاجرا خواهد بود و هدف آن، مقابله با آلودگی پلاستیکی، به‌ویژه در محیط‌های دریایی است. این فرایند بر اساس قطعنامه ۱۴/۵ مجمع محیط‌زیست سازمان ملل متحد (UNEA) در سال ۲۰۲۲ آغاز شد و دامنه آن کل چرخه عمر پلاستیک را از مرحله تولید و طراحی تا مصرف، جمع‌آوری، بازیافت و دفع پوشش می‌دهد.

ILBI ترکیبی از مقررات الزام‌آور (مانند محدودیت در تولید یا ممنوعیت برخی محصولات) و اقدامات داوطلبانه (مانند برنامه‌های تشویقی و نوآورانه) را در بر می‌گیرد و بر اصل «مسئولیت مشترک اما متفاوت» و شرایط ملی خاص هر کشور تأکید دارد. این ابزار با همسوسازی سیاست‌های تجاری و مقررات زیست‌محیطی می‌تواند تأثیر گسترده‌ای بر الگوهای تولید، صادرات، واردات، سرمایه‌گذاری و انتقال فناوری در حوزه پلاستیک‌ها و جایگزین‌های آن‌ها داشته باشد. به‌طور کلی، ILBI قرار است نقشی مشابه «توافق پاریس» در تغییرات اقلیمی ایفا کند، اما تمرکز اصلی آن بر مدیریت جهانی پلاستیک و کاهش آلودگی ناشی از آن است.

توصیه‌های سیاستی: آنکتاد بر متعادل‌سازی تعرفه‌ها، ترویج همگرایی مقرراتی، هماهنگی

سیاست‌های تجاری با چارچوب‌های چندجانبه موجود، استفاده از ابزارهای دیجیتال گمرکی (مانند ASYCUDA) و بهبود سامانه‌های داده جهانی پلاستیک برای پایش و انطباق بهتر تاکید دارد.