غوتيريش: التجارة الدولية تتجه للتشرذم مع ارتفاع التوترات

غوتيريش خلال كلمته بمناسبة مرور 60 عامًا على تأسيس الأونكتاد في جنيف

حذر الأمين العام للأمم المتحدة أنطونيو غوتيريش من أن نظام التجارة الدولي يتجه إلى التشرذم في ظل ارتفاع مستوى التوترات الجيوسياسية، معربا عن خشيته من انقسام العالم إلى كتل متنافسة.

وقال غوتيريش أثناء مراسم إحياء مرور 60 عاما على تأسيس مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (أونكتاد) إن «نظام التجارة الدولي يواجه تحديات من كل الاتجاهات، وبات على حافة التشرذم».

وأضاف من جنيف أن «التوترات الجيوسياسية تتصاعد وانعدام المساواة يزداد وأزمة المناخ تضرب بشدّة العديد من البلدان النامية»، مشيرا إلى أن الصراعات الجديدة وطويلة الأمد تؤثر على الاقتصاد العالمي.

وأكد أن «التجارة باتت سلاحا ذا حدّين: مصدر الازدهار وانعدام المساواة على حد سواء، والترابط والتبعية، والابتكار الاقتصادي والتدهور البيئي».

وتحذر منظمة التجارة الدولية وصندوق النقد الدولي منذ أشهر من التفتت الجيو-اقتصادي، أي تفضيل البلدان التجارة ضمن منطقتها أو ضمن تكتل تجاري معيّن بدلا من التجارة على مستوى عالمي.

وحذرت المديرة العامة لصندوق النقد الدولي كريستالينا غورغييفا في أبريل العام الماضي من أن على الدول بذل مزيد من الجهود لتجنب التداعيات المكلفة لتفتت التجارة العالمية والمساعدة في منع اندلاع «حرب باردة ثانية».

ومنذ بدء الحرب الروسية الأوكرانية في فبراير 2022، حذّرت المديرة العامة لمنظمة التجارة العالمية نغوزي أوكونغو إيويالا من مخاطر تفتت الاقتصاد العالمي.

وحذر غوتيريش من أن «التعاون المتعدد الأقطاب يضعف، وقوى التشرذم تزداد قوة».

وأضاف «تضاعفت الحواجز التجارية الجديدة التي يتم إدخالها سنويا بـ3 مرات منذ عام 2019، والعديد منها مدفوع بالمنافسة الجيوسياسية في غياب أي اكتراث لتأثيرها على البلدان النامية».

وتابع «لا يمكن للعالم تحمّل الانقسام إلى كتل متنافسة. من أجل ضمان السلم والأمن، نحتاج إلى سوق عالمي واحد واقتصاد عالمي واحد، لا مكان فيه للفقر والجوع».

تأسست منظمة «أونكتاد» مطلع ستينيات القرن الماضي على وقع تزايد القلق حيال موقع البلدان النامية على خارطة التجارة الدولية.

وتسعى لمساعدة البلدان النامية على الاستفادة من الاقتصاد العالمي بشكل أكثر إنصافا وفعالية عبر تقديم بيانات وتحليلات ومساعدة تقنية في قضايا مرتبطة بالتجارة والتنمية.

وتنضوي 195 دولة في الوكالة التي تتخذ من جنيف مقرا.

ارتفاع تدفقات الأجانب على السندات المحلية بالأسواق الناشئة.. مصر تجذب 15 مليار دولار

ضخ المستثمرون الأجانب نحو 15 مليار دولار في سندات مصر

شهدت التدفقات النقدية للمستثمرين الأجانب على سندات العملات المحلية للدول الناشئة ارتفاعاً ملحوظاً في الفترة الأخيرة، لا سيما مع ارتفاع الفائدة والتحولات الاقتصادية التي تجريها هذه البلدان.

وتعد مصر وتركيا هما أكبر مثال على ذلك في المنطقة، ويضاف إليها كينيا ونيجيريا وباكستان والبرازيل أيضا، وبشكل أكبر الهند والصين.

وضخ المستثمرون الأجانب نحو 15 مليار دولار في سندات مصر بالعملة المحلية منذ بداية العام، وهذا التدفق ازداد بعد استثمار الإمارات 35 مليار دولار في مشروع رأس الحكمة، وتعويم الجنيه المصري وخفض قيمته بالاضافة من القرض الجديد من صندوق النقد الدولي.

وفي تركيا، فإن أسعار الفائدة البالغة 50 في المئة لمحاربة التضخم الذي يتجاوز 65 في المئة وتحقيق استقرار الليرة قد اجتذبت المستثمرين الأجانب هذا العام. حيث تضاعفت حيازاتهم من الديون الحكومية المقومة بالليرة أربع مرات تقريبًا منذ بداية العام لتصل إلى حوالي 10 مليارات دولار في نهاية مايو بحسب بيانات المركزي التركي.

أما أسواق الأسهم في هذه الدول شهدت تدفقات نقدية ملحوظة من قبل الأجانب، ولعل آخر مثال هو طرح أرامكو الثانوي في السعودية الذي جذب 65 مليار دولار من الطلبات.

في حين سجلت البورصة الهندية أعلى مستوى تاريخي لها الأسبوع الماضي، وكذلك عودة الأسهم الصينية للنمو فمؤشري شنغهاي وهانغ سنغ مرتفعان بنحو 10 في المئة في آخر 6 أشهر.

من جانبه، قال رئيس تنفيذي للاستثمارات Aro Asset Manag–ment أحمد جابر، إن نمو تدفقات الاستثمار الأجنبي إلى أسهم وسندات الأسواق الناشئة جاء بدعم التوقعات الإيجابية بالنمو الاقتصادي لهذه البلدان.

وأضاف جابر في مقابلة مع «العربية Business»، أن التحسن واضح في الهند على الصعيد الاقتصادي، مع الاستفادة من تحول قطاع التوريد بعيدا عن الصين.

وأشار جابر إلى تحسن اقتصادات كوريا الجنوبية وتايوان مستفيدة من زيادة الطلب على إنتاج الرقائق الإلكترونية.

وتوقع ارتفاع أسعار السندات التركية، بالإضافة إلى جنوب إفريقيا والبرازيل، مشيرا إلى استمرار فروق الأسعار في أسواق السندات بالهبوط.

غانا تؤجل المزيد من شحنات الكاكاو مع تفاقم أزمة المعروض

تجفيف ثمار الكاكاو

قالت خمسة مصادر لرويترز إن غانا، ثاني أكبر منتج للكاكاو في العالم، تتطلع إلى تأجيل تسليم ما يبلغ 350 ألف طن من هذه السلعة للموسم المقبل بسبب ضعف المحاصيل، في تفاقم جديد لآفاق المستقبل.

ونتيجة لذلك رفع صانعو الشوكولاتة في جميع أنحاء العالم الأسعار للمستهلكين بعد أن زادت قيمة الكاكاو بأكثر من الضعف هذا العام وحده بعد عام ثالث من ضعف المحاصيل في غانا وساحل العاج، المسؤولَيْن عن 60 في المئة من الإنتاج العالمي.

كانت تقديرات السوق في السابق تتوقع أن تقدم غانا نحو 250 ألف طن متري من الكاكاو، أي ما يعادل حوالي نصف محصولها الحالي. وقالت شركة كوكوبود، الجهة المنظمة للكاكاو في غانا، إن البلاد تتطلع إلى زيادة «بعض الكميات ولكن ليس بهذا الحجم (350 ألف طن)» بعد أن تضرر محصول الكاكاو في البلد بسبب سوء الأحوال الجوية والأمراض والتعدين غير القانوني للذهب، مما يؤدي في كثير من الأحيان إلى تهجير مزارعي الكاكاو. كما يقوم المزارعون الغانيون أيضًا بتهريب المزيد من الكاكاو إلى البلدان المجاورة لبيعه بأسعار أعلى من سعر الشراء الحكومي، وهذا الأمر يؤدي إلى تآكل المحصول القليل المتاح للتسليم في غانا.

وقالت خمسة مصادر مطلعة إن غانا باعت مسبقًا ما قيمته 785 ألف طن من الكاكاو للموسم الحالي 2024–2023 (أكتوبر–سبتمبر)، لكن من المتوقع أن تتمكن من تسليم حوالي 435 ألف طن فقط.

وتبيع غانا بانتظام نحو 80 في المئة من محصولها بعد عام واحد، والذي يبلغ في العادة ما بين 750 و850 ألف طن. إلا أن الإنتاج انخفض إلى نحو 670 ألف طن الموسم الماضي، ولا يتوقع أن يتجاوز 500 ألف طن هذا الموسم. ويخشى التجار والصناعيون أن الأسعار قد لا تنتعش بشكل ملحوظ الموسم المقبل أيضًا.

وتتوقع المنظمة الدولية للكاكاو أن ينخفض إنتاج الكاكاو العالمي بنسبة 10.9 في المئة إلى 4.45 ملايين طن هذا الموسم. وهذا يعني أن شركات تصنيع الشوكولاتة سيتعين عليها الاعتماد على مخزون الكاكاو لتغطية احتياجاتها بالكامل.

وقد يؤدي ارتفاع الأسعار إلى إخراج آلية راسخة في تجارة الكاكاو منذ فترة طويلة عن مسارها. تستخدم السلطات في غانا متوسط مبيعاتها الآجلة لتحديد الحد الأدنى للسعر الذي يمكن للتجار شراء الكاكاو به من المزارعين في الموسم التالي.

وقال التجار إنه مع اختفاء نحو 350 ألف طن من المحصول المباع بالآجل من محصول هذا الموسم، فإن غانا تواجه صعوبات في المبيعات الآجلة للموسم المقبل. وقال مصدران إن البلاد باعت 100 ألف طن فقط.

وقالت المصادر إن 100 ألف طن، التي سيتم طرحها الموسم المقبل، تم بيعها بأقل من نصف أسعار الكاكاو العالمية الحالية، مما يعني أن شركة كوكوبود ستكافح من أجل زيادة أسعار المزارعين في الموسم المقبل بناءً على هذه المبيعات.

وقالت كوكوبود إن المبيعات الآجلة ترتفع كالمعتاد، لكنها امتنعت عن الكشف عن الأحجام أو الأسعار. وقالت المصادر إن الفشل في رفع الأسعار من المرجح أن يشجع المزارعين على زيادة تهريب الكاكاو أو زراعة محاصيل أخرى أو بيع المزيد من مزارعهم لعمال مناجم الذهب.

أوروبا ترفع الرسوم الجمركية على السيارات الكهربائية الصينية 38 في المئة

مئات السيارات الكهربائية في انتظار تحميلها على سفينة في ميناء بمقاطعة شاندونغ شرقي الصين

أعلنت بروكسل رفع الرسوم الجمركية الأوروبية على واردات السيارات الكهربائية الصينية لتصل إلى نحو 38 في المئة، فيما تسعى إلى تجنب حرب تجارية مع بكين التي تتهمها بتوفير دعم لشركات تصنيع السيارات المحلية بشكل غير قانوني.

وحاربت ألمانيا التي تنتشر سياراتها على نطاق واسع في الصين، إلى جانب السويد والمجر، لتجنب فرض عقوبات على الشركات المصنعة الصينية، خوفا من رد انتقامي. من جهتها، دفعت فرنسا وإسبانيا نحو اتخاذ إجراءات مستهدِفة ومتناسبة.

من جهته، أعرب الناطق باسم وزارة الخارجية الصينية لين جيان خلال مؤتمره الصحفي الدوري عن أسفه لأن «الاتحاد الأوروبي يستخدم هذا الأمر ذريعة لفرض رسوم جمركية على السيارات الكهربائية المستوردة من الصين».

وقال «هذا يتعارض مع مبادئ اقتصاد السوق وقواعد التجارة الدولية، ويقوّض التعاون الاقتصادي والتجاري بين الصين والاتحاد الأوروبي، فضلا عن استقرار إنتاج السيارات العالمية وسلاسل التوريد... في نهاية المطاف، سيُلحق هذا ضررا بمصالح الاتحاد الأوروبي نفسها».

وحذّرت الصين من أنها «ستتخذ كل الإجراءات للدفاع بقوة عن حقوقها المشروعة».

وحتى الآن، كانت المركبات المصنّعة في المصانع الصينية تخضع لضريبة نسبتها 10 في المئة في الاتحاد الأوروبي.

وتخطط بروكسل لإضافة رسوم تعويضية نسبتها 17.4 في المئة على شركة «بي واي دبليو» الصينية و20 في المئة على شركة «جيلي» و38.1 في المئة على شركة «سبيك موتور»، بعد قرابة 9 أشهر من التحقيق.

وبالنسبة إلى الشركات المصنعة الأخرى، ستطبق رسوم يبلغ متوسطها 21 في المئة. وسيختلف مقدارها بحسب مستويات الدعم العام التي تم تلقيها.

وأوضحت المفوضية الأوروبية في بيان أنه تم إبلاغ هذه التعرفات الأولية لمختلف الشركات المعنية والسلطات الصينية «لدرس سبل حل المشكلات التي حُدّدت».

وأضافت «إذا لم تسفر المحادثات مع السلطات الصينية عن حل فعال، سيبدأ تطبيق هذه الرسوم التعويضية الأولية اعتبارا من الرابع من يوليو/تموز» لكن «لن تحصّل إلا إذا فرضت رسوم نهائية».

وسيكون أمام بروكسل 4 أشهر بعد فرض الرسوم الأولية لفرض رسوم نهائية، وهو ما يفتح نافذة للحوار حتى نوفمبر.

وتخشى أوروبا التي تعد مهدا لماركات السيارات الفارهة، إغلاق مصانعها إذا فشلت في وقف الزيادة المعلنة في المركبات الصينية السباقة في مجال تصنيع السيارات الكهربائية.

يعد هذا الخلاف جزءا من سياق أوسع من التوترات التجارية بين الغرب وعلى رأسه واشنطن، والعملاق الآسيوي المتهم أيضا بتشويه المنافسة في قطاعات أخرى مثل توربينات الرياح أو الألواح الشمسية وحتى البطاريات.

وفي الولايات المتحدة، أعلن الرئيس جو بايدن في 14 مايو/أيار الماضي زيادة الرسوم الجمركية على السيارات الكهربائية الصينية إلى 100 في المئة، مقارنة بـ25 في المئة في السابق، مما ما حول السوق الأميركية إلى حصن تهيمن عليه شركة «تسلا» الوطنية.

ويأمل الاتحاد الأوروبي في حماية القطاع الذي يوظف 14.6 مليون شخص في التكتل فضلا عن تجنب صراع واسع النطاق مع شريكه الاقتصادي الثاني بعد الولايات المتحدة.

كذلك، ينتشر القلق بين شركات صناعة السيارات الألمانية أودي وبي إم دبليو ومرسيدس وفولكس فاغن التي تحقق ما يصل إلى 40 في المئة من مبيعاتها العالمية في الصين.

وقالت رئيسة اتحاد مصنعي السيارات الألمانية «في دي آي» (VDA) هيلدغارد مولر «الضرر المحتمل من الإجراءات المعلنة اليوم قد يكون أكبر من الفوائد المحتملة بالنسبة إلى صناعة السيارات الأوروبية والألمانية خصوصا»، فيما حذّر وزير النقل الألماني فولكر فيسينغ الأربعاء من «حرب تجارية» مع بكين.

هذا، واستثمرت الصين التي تفوقت على اليابان العام الماضي كأكبر مصدّر للسيارات في العالم، في وقت مبكر جدا في تكنولوجيا البطاريات، وهي العنصر الأهم للسيارات الكهربائية التي تخصصت فيها.

وفي أوروبا، تنمو العلامات التجارية الصينية بسرعة بفضل أسعارها التنافسية. فقد ارتفعت حصتها من أقل من 2 في المئة من سوق السيارات الكهربائية في نهاية 2021 إلى قرابة 8 في المئة نهاية العام 2023، وفقا لمعهد جاتو.

واستفادت السيارات الصينية بشكل ملحوظ من الحظر الذي فرضه الاتحاد الأوروبي على مبيعات محركات البنزين والديزل بحلول العام 2035 لمكافحة ظاهرة احترار المناخ.