

### یادداشت

## تأثیر اعمال تعرفه‌های جدید آمریکا بر اقتصاد جهانی

### کامیاب‌بوالقاسمی

در تاریخ ۲ آوریل ۲۰۲۵، رئیس‌جمهور دونالد ترامپ اعلام کرد ایالات متحده تعرفه‌های جدیدی بر واردات کالاها از کشورهای مختلف اعمال خواهد کرد. این تعرفه‌ها شامل ۱۰ درصد تعرفه پایه بر کلیه واردات و تعرفه‌های بیشتر برای کشورهای خاص هستند.
کشورهایی مانند چین، ویتنام، اتحادیه اروپا، تایوان، ژاپن و کره جنوبی تحت این تغییرات قرار گرفته‌اند. این سیاست‌ها در چارچوب رویکرد «اول آمریکا» قرار دارند و هدف از آن حمایت از صنایع داخلی و کاهش کسری تجاری عنوان شده است. یکی از دلایل اصلی اتخاذ این سیاست تعرفه‌ای، مشکلات اقتصادی داخلی ایالات متحده است. در سال‌های اخیر، بدهی عمومی ایالات متحده به‌شدت افزایش یافته و به مرزهای تاریخی خود رسیده است. این افزایش بدهی عمدتا به دلیل کاهش مالیات‌ها برای افراد ثروتمند و شرکت‌ها و افزایش هزینه‌های نظامی و دیگر برنامه‌های دولتی بوده است.
ترامپ برای کاهش کسری بودجه و بدهی‌های فزاینده کشور، به اعمال تعرفه‌ها به عنوان ابزاری برای افزایش درآمدهای دولتی و کاهش کسری تجاری روی آورده است. این تعرفه‌ها می‌توانند به طور موقت به افزایش درآمدهای دولت از طریق مالیات بر واردات منجر شوند که این درآمد اضافی می‌تواند به کاهش بدهی‌های فزاینده کشور کمک کند. با این حال، اجرای این سیاست‌ها پیامدهای گسترده‌ای در سطح داخلی ایالات متحده، کشورهای هم‌پیمان و اقتصاد جهانی خواهد داشت.

### ۱- تأثیر بر تولید داخلی و رقابت‌پذیری صنایع آمریکا

هدف اصلی تعرفه‌ها، حمایت از صنایع داخلی و افزایش تولیدات آمریکایی است. با این حال، تجربه نشان داده چنین حمایتی ممکن است در بلندمدت مشکلاتی به همراه داشته باشد:

**کاهش کارایی و نوآوری:** یکی از مشکلات اصلی سیاست‌های حمایت‌گرایانه این است که بدون رقابت خارجی، تولیدکنندگان داخلی دیگر نیازی به بهبود کیفیت و کاهش هزینه‌ها احساس نمی‌کنند. این کمبود رقابت می‌تواند به کاهش نوآوری و بهره‌وری در صنعت منجر شود.

**وابستگی به حمایت دولتی:** بسیاری از صنایع در شرایط حمایت‌گرایانه به تدریج به حمایت‌های دولتی وابسته می‌شوند و انگیزه کمتری برای افزایش رقابت‌پذیری و کیفیت محصولات خود خواهند داشت. این می‌تواند بر رشد اقتصادی در بلندمدت آسیب وارد کند.

**افزایش هزینه‌های تولید و کاهش صادرات:** با افزایش تعرفه‌ها بر واردات مواد اولیه، هزینه‌های تولید برای صنایع داخلی افزایش خواهد یافت. این افزایش هزینه‌ها می‌تواند موجب قدرت رقابتی تولیدات آمریکا در بازارهای جهانی و در نهایت باعث کاهش صادرات شود.

### ۲- تأثیر بر مصرف‌کنندگان و تورم داخلی

افزایش تعرفه‌ها به معنای افزایش قیمت کالاها و وارداتی است که این به طور مستقیم به مصرف‌کنندگان منتقل می‌شود. در این زمینه، اثرات اصلی شامل موارد زیر است:

**کاهش قدرت خرید:** مصرف‌کنندگان در ایالات متحده با افزایش قیمت کالاها و وارداتی مانند الکترونیک، خودرو و پوشاک مواجه خواهند شد. این افزایش قیمت‌ها قدرت خرید را کاهش می‌دهد، به‌ویژه برای خانواده‌هایی که درآمد کمتری دارند.

**کاهش تنوع و کیفیت محصولات:** یکی از مزایای واردات کالاها این است که مصرف‌کنندگان از تنوع بیشتری در محصولات برخوردار می‌شوند. تعرفه‌ها می‌توانند این تنوع را محدود کنند و انتخاب‌های مصرف‌کنندگان را کاهش دهند، در نتیجه ممکن است کیفیت محصولات داخلی نتواند به اندازه محصولات وارداتی باشد.

**افزایش هزینه‌های کسب‌وکارها:** بسیاری از شرکت‌های آمریکایی به مواد اولیه و قطعات وارداتی نیاز دارند. افزایش تعرفه‌ها می‌تواند هزینه‌های تولید را بالا ببرد و موجب تعطیلی برخی از کسب‌وکارها، به‌ویژه شرکت‌های کوچک و متوسط شود.

### ۳- واکنش‌های جهانی و تهدید جنگ تجاری

تعرفه‌های جدید آمریکا می‌تواند واکنش‌های تلافی‌جویانه از سوی کشورهای هدف ایجاد کند. کشورهایی مانند چین و کانادا و اتحادیه اروپا در حال برنامه‌ریزی برای اعمال تعرفه‌های مشابه بر کالاها صادراتی ایالات متحده هستند. این اقدامات می‌تواند به کاهش صادرات آمریکا، اختلال در زنجیره‌های تأمین جهانی و بی‌ثباتی در بازارهای مالی منجر شود.

### ۴- تأثیر بر کشورهای آسیایی و آمریکای لاتین

آسیای شرقی و کشورهای آمریکای لاتین به‌ویژه، تحت تأثیر این سیاست‌های تعرفه‌ای قرار خواهند گرفت. این تأثیرات می‌تواند در چند جنبه مختلف باشد:

**تأثیر بر واردکنندگان آسیایی:** کشورهای آسیایی مانند چین، ویتنام، تایوان و کره جنوبی که به‌شدت به صادرات به ایالات متحده وابسته‌اند، ممکن است با کاهش صادرات خود روبه‌رو شوند. چین که بزرگ‌ترین شریک تجاری ایالات متحده است، از تعرفه‌های جدید آمریکا آسیب خواهد دید.

**تأثیر بر کشورهای آمریکای لاتین:** کشورهای آمریکای لاتین، به‌ویژه مکزیک و برزیل که در زمینه صادرات کالاهای کشاورزی و مواد اولیه به ایالات متحده فعالیت دارند، ممکن است با مشکلات جدیدی مثل کاهش اشتغال روبه‌رو شوند. تعرفه‌ها می‌تواند موجب کاهش تقاضا برای محصولات کشاورزی و صنعتی این کشورها شود.

**انتقال تورم:** یکی از پیامدهای عمده این تعرفه‌ها، افزایش هزینه تولید در کشورهای واردکننده است. بسیاری از این کشورها، به‌ویژه در آسیا و آمریکای لاتین، کالاهای خود را به ایالات متحده صادر می‌کنند، اما به دلیل افزایش هزینه‌ها و تعرفه‌ها، مجبور به افزایش قیمت محصولات خود خواهند شد.

### ۵- تأثیر بر تورم جهانی

اعمال تعرفه‌ها نه‌تنها بر ایالات متحده، بلکه بر اقتصاد جهانی تأثیرات قابل توجهی خواهد گذاشت:

**افزایش هزینه‌ها در سطح جهانی:** افزایش تعرفه‌ها بر واردات کالاهای مختلف می‌تواند موجب افزایش هزینه‌های تولید جهانی شود.

**رکود تورمی (stagflation):** این سیاست‌ها می‌تواند به رکود تورمی منجر شود. به عبارت دیگر، در حالی که رشد اقتصادی جهانی کاهش می‌یابد، قیمت‌ها نیز افزایش می‌یابند. رکود تورمی نه‌تنها برای اقتصادهای پیشرفته، بلکه برای کشورهای درحال‌توسعه نیز تهدیدی جدی است. به دلیل کاهش تقاضا در بازارهای جهانی، رشد اقتصادی کاهش دارد.

**اختلال در زنجیره‌های تأمین جهانی:** تعرفه‌ها می‌توانند موجب اختلالات زیادی در زنجیره‌های تأمین جهانی شوند، به‌ویژه در صنایع مانند الکترونیک، خودرو و انرژی. این اختلالات می‌تواند هزینه‌های حمل‌ونقل و انرژی را افزایش دهد و در نهایت، موجب افزایش قیمت کالاها و مصرفی در سطح جهانی شود.

در نتیجه، اعمال تعرفه‌های جدید از سوی ایالات متحده می‌تواند اثرات پیچیده‌ای بر اقتصاد جهانی و داخلی داشته باشد. اگرچه هدف اصلی این سیاست‌ها حمایت از صنایع داخلی و کاهش کسری تجاری است، اما احتمالا در بلندمدت این اقدامات می‌تواند به کاهش رقابت‌پذیری، افزایش هزینه‌های مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان و اختلال در تجارت بین‌المللی منجر شود.

شرق؛ قیمت سوخت هواپیما امسال ناگهان حدود ۲۴

برابر شده است. شرکت‌های هواپیمایی توضیح می‌دهند که افزایش ناگهانی قیمت سوخت هواپیما در شرایطی رخ داده است که دولت مطابق قانون باید این موضوع را از قبل به شرکت‌های هواپیمایی اطلاع‌رسانی می‌کرد اما این اطلاع‌رسانی انجام نشده است و شرکت‌های هواپیمایی بلیت پروازهای خود را تا بیش از یک ماه آینده پیش‌فروش کرده‌اند و همین موضوع موجب زیان سنگین به ایرلاین‌ها می‌شود. ایرلاین‌هایی که این روزها شرایط وخیمی را پشت سر می‌گذارند و با انبوه ناوگان فرسوده و زمین‌گیر دست‌وپنجه نرم می‌کنند.

### افزایش ناگهانی قیمت سوخت هواپیما

دولت نرخ سوخت بلیت هواپیما را آزاد کرد. براساس پیشنهادهای دولت در قانون بودجه سال ۱۴۰۴، بنا شده است که نرخ سوخت هواپیما از لیتری ۶۰۰ تومان به ۱۱هزارو ۳۰ تومان برسد که با احتساب ۳۰ درصد مالیات بر ارزش افزوده، به لیتری ۱۴هزارو ۳۳۹ تومان می‌رسد. با این حساب نرخ سوخت هواپیما امسال حدود ۲۴ برابر شده است. این افزایش قیمت در شرایطی رخ می‌دهد که



هواپیمای هواپیمایی ملی ایران

### دولت، ناگهانی و یکباره قیمت سوخت هواپیما را حدود ۲۴ برابر کرد

# خافلگیری صنعت هوایی

شرکت‌های هواپیمایی به «شرق» توضیح می‌دهند طبق ماده دو و سه قانون بهبود محیط کسب‌وکار، دستگاه‌های اجرایی مکلف هستند هرگونه تغییر رویه و مقررات و تغییر نرخ باید با اطلاع از نظر تشکل‌های صنفی باشد. براساس توضیحات شرکت‌های هواپیمایی، طبق آیین‌نامه ثبت و اطلاع‌رسانی مقررات در پایگاه اطلاعات قوانین و مقررات مرتبط با محیط کسب‌وکار که مصوب جلسه مورخ ۲۰ فروردین ۱۴۰۲ هیئت وزیران و تصویب‌نامه شماره ۱۷۹۷۶ مورخ ۹ اردیبهشت ۱۴۰۲ است، باید مقرراتی که برای مردم حق یا تکلیف ایجاد می‌کند، در پایگاه اطلاع‌رسانی منتشر شود و این مقررات ۱۵ روز پس از انتشار در پایگاه لازم‌الاجراست.

ایرلاین‌ها توضیح می‌دهند که تغییر نرخ سوخت هواپیما در آخرین روزهای سال ۱۴۰۳ بدون اطلاع‌رسانی قبلی انجام شده است و این موضوع سبب زیان سنگین شرکت‌های هواپیمایی شده است، چراکه این شرکت‌ها اغلب بلیت پروازهای خود را برای بیش از یک ماه آینده به فروش رسانده‌اند و تغییر ناگهانی قیمت سوخت هواپیما آن‌هم با این میزان درخورد توجه افزایش قیمت سبب شده است خسارت سنگینی به ایرلاین‌ها وارد شود.

### ضرورت سرمایه‌گذاری در تولید

# فولاد مبارکه؛ گامی به جلودر همه حوزه‌ها

**فاطمه شفیعی:** در میان کلیدواژه‌های اقتصادی از اوایل قرن خورشیدی گذشته تا امروز، «تولید» پرکارترین واژه‌ای بوده که در میان نوشته‌ها، گفته‌ها یا خواسته‌ها و نظری‌های اهالی اقتصاد و سیاست ایرانی آمده است. گویا تولید، کم‌گیشه‌ای از دل تاریخ بوده یا دلبری در عجاج که همگان برای رسیدن به آن تلاش کرده، به در ادامه وارد حوزه تولید محصولات در این میان گویا تولید امری مجرد و فرمایشی می‌نموده که چون کسی آن را می‌خواست، موجود می‌شد؛ درحالی‌که تولید نیز تابع رابطه علت و معلولی است. اما اگر تولید را معلول در نظر بگیریم، علت کجاست؟ درواقع علت وجودی تولید را می‌توان در حال حاضر سرمایه فرض کرد. سرمایه را می‌شود در شکل‌های مختلفی تصور کرد. ممکن است شما فکر کنید سرمایه همان پول است؛ درحالی‌که پول لازم ولی کافی حتی در حداقلی‌ترین شرایط هم نیست. به عبارت دیگر، سرمایه‌ها، سرمایه انسانی، سرمایه‌های طبیعی، دانش و تخصص، ابزار تولید و البته سرمایه‌های ریالی و ارزی هستند. در مجال پیش‌رو قصد نداریم وارد مباحث تئوریک سرمایه‌گذاری شویم، بلکه قصد اصلی یادآوری ضرورت سرمایه‌گذاری برای رشد تولید است. امروز کشور تولیدکننده طیف وسیعی از کالاها و خدمات

است. می‌توان با ملاحظاتی چند، سرمایه‌گذاری برای تولید آنها را از همان سال‌های ابتدایی قرن خورشیدی گذشته فرض کرد که در ابتدا بر زری‌ساخت‌ها متمرکز بوده و در ادامه وارد حوزه تولید محصولات صنعتی و نیمه‌صنعتی یا بخش خدمات شد. منتها آنچه ما امروز تحت عنوان تولید می‌شناسیم، اولاً تأمین‌کننده نیازهایمان نیست و ثانیاً در حوزه رقابت‌پذیری با دیگر حوزه‌های تولیدی منطقه‌ای و بین‌المللی، متضمن آینده‌ای مطلوب نیست. برای روشن‌تر شدن موضوع، یک مثال واضح پیش‌روی شما می‌گذاریم. به طور خلاصه، سرمایه مورد نیاز در حوزه تولید فولاد را که از جمله نیازهای اصلی توسعه به شمار می‌رود، می‌توان در پنج حوزه سرمایه انسانی، انرژی، نهاده‌های تولید و ماشین‌آلات و حمل‌ونقل دسته‌بندی کرد. این حوزه‌های پنج‌گانه در سال‌های گذشته به‌مثابه زمینی برای سرمایه‌گذاری‌های پرآدمه مورد توجه همگان قرار گرفته‌اند. در اینجا

می‌توان فولاد مبارکه اصفهان را یکی از مصادیق عینی سرمایه‌گذاری در مسیر تولید فولاد برای کشوری در نظر گرفت که از آغاز انقلاب صنعتی، با چالش‌ی به نام کمبود فولاد و محصولات آن‌هم مواجه بوده و علی‌رغم تأسیس اولین کارخانه فولادسازی با ذوب‌آهن اصفهان، به دلیل نیاز رو به رشد برای توسعه زیرساخت‌های خود، می‌باید افزایش سطح تولید، کیفیت محصول و ساختن بازارهای صادراتی برای تأمین ارز لازم برای توسعه کمی و کیفی را هم اضافه می‌کرد. پس اگر فلسفه وجودی فولاد مبارکه اصفهان را تأمین نیازهای داخلی و کمک به توسعه صنایع پایین‌دست در کنار ادامه مسیر توسعه زیرساخت‌های اقتصادی به حساب بیاوریم، باید توجه کنیم نمی‌توان با همان سرمایه‌گذاری اولیه در حوزه‌های پنج‌گانه، مسیر پیشین را ادامه داد، چون علاوه بر افزایش نیازها، با امری تحت عنوان استهلاک سرمایه و بیشتر از آن ظهور رقبای جدید و چالشی تحت عنوان تحدید منابع در دسترس انرژی روبه‌رو هستیم؛ امری که مطابق با فرمایشات مقام معظم رهبری در مورد شعار اقتصادی سال ۱۴۰۴ خورشیدی، در دستور کار فولاد مبارکه اصفهان قرار گرفته است. حالا به پنج حوزه‌ای که پیش‌تر ذکر شد، نگاه کنیم. هرکدام از حوزه‌های یادشده در زمان خود نیازمند پرداخت و تشریح هستند، اما برای شروع بحث و ادامه آن در آینده، نگاهی اجمالی بر آنها خواهیم داشت.

### سرمایه‌انسانی

صنایعی مانند فولاد مبارکه، پیشرفت فعلی خود را مرهون متخصصان، تکنسین‌ها و کارگران ماهری هستند که در چند سال گذشته به واسطه انباشت دانش فنی در این مجموعه، توانسته‌اند پلی بین آموزش‌های نظری و میدان عمل باشند. با این حال، دو عامل بالارفتن سن کارکنان فعلی و ورود فناوری‌ها و فرایندهای نوین در تولید یا بازاریابی و بازاری‌سازی، نیاز به سرمایه‌گذاری در حوزه ارتقای دانسته‌ها و آموزش در کنار جانشین‌پروری در همه رده‌ها را بر جسته می‌کند؛ امری که فولاد در چند سال گذشته، سرمایه‌گذاری سنگینی در آن انجام داده است. ورود این شرکت به حمایت و همکاری با شرکت‌های دانش‌بنیان، سرمایه‌گذاری روی تحقیقات نوین و پایان‌نامه‌های مرتبط با

شرکت‌های هواپیمایی به توضیح می‌دهند این اقدام کاملا خلاف قانون و آیین‌نامه یادشده بوده است و به لحاظ اینکه افزایش بیش از ۲۴برابری نرخ سوخت تأثیر درخورد توجهی در قیمت بلیت هواپیما خواهد داشت، به بازار صنعت هوایی شوک وارد می‌شود. گذشته از این، شرکت‌های هواپیمایی توضیح می‌دهند برمبنای صورت‌جلسه انجمن شرکت‌های هواپیمایی در سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور، بنا بوده است نرخ سوخت هواپیما از ۶۰۰ تومان به شش هزار تومان برسد اما دولت ناگهان رقمی را برای سوخت هواپیما اعلام کرده است‌که با رقم توافق قبلی فاصله زیادی دارد و موجب افزایش شدید نرخ بلیت خواهد شد. افزایش حدود ۲۴برابری قیمت سوخت هواپیما بنا بر توضیحات ایرلاین‌ها رقمی حدود ۶۰۰ هزار تومان به قیمت هر ساعت صندلی اضافه می‌کند که این رقم با توجه به پیش‌فروش بلیت‌های هواپیما زیان سنگینی برای ایرلاین‌ها به دنبال دارد.

شرکت‌های هواپیمایی تأکید می‌کنند مخالفتی با آزادسازی نرخ سوخت بلیت هواپیما ندارند، اما دولت مطابق قانون باید برای اعمال نرخ‌های جدید مهلتی برای شرکت‌های هواپیمایی قائل شود تا از بروز زیان سنگین به ایرلاین‌ها جلوگیری کند.

### خبر

## کاهش ۴۷درصدی ذخایر نیروگاه‌های برقایی



مدیرعامل شرکت مدیریت شبکه برق ایران گفت: به دلیل کاهش بارش‌ها، ۴۲ درصد کاهش را در متوسط ورودی کل نیروگاه‌های بزرگ برقایی کشور شاهدیم و ذخیره مفید در سدها و نیروگاه‌های برقایی کل کشور نیز ۴۷ درصد کاهش پیدا کرده است.

به گزارش ایلنا از وزارت نیرو، اردشیر مذکوری در گردهمایی آموزشی-توجهی مدیریت اوج بار تابستان ۱۴۰۴ که در شرکت برق منطقه‌ای تهران و با حضور مدیران عامل شرکت‌های برق منطقه‌ای و توزیع نیروی برق برگزار شد، درباره چالش‌های پیش‌روی صنعت برق در تابستان سال جاری گفت: یکی از چالش‌های اصلی که امسال روبه‌رو هستیم در حوزه نیروگاه‌های برقایی است.

مدیرعامل شرکت مدیریت شبکه برق ایران تصریح کرد: بارش‌های سال جاری به اندازه سال گذشته نبوده و در مجموع نسبت به سال گذشته ۴۲ درصد کاهش در متوسط ورودی کل نیروگاه‌های بزرگ برقایی کشور را شاهد هستیم. از سوی دیگر، ذخیره مفید در نیروگاه‌های برقایی کل کشور نیز ۴۷ درصد کاهش پیدا کرده است. مذکوری ادامه داد: برآورد وضعیت دمایی در نیمه اول سال ۱۴۰۴ نشان می‌دهد تابستان امسال نسبت به سال گذشته بیش یک تا دو درجه در کل کشور گرم‌تر باشد و شواهد این امر از ابتدای سال جاری نیز پیداست.

این گزارش حاکی است توان تولید برق نیروگاه‌های برقایی در دوره اوج بار، به‌طور کامل به تراز و ذخیره آب پشت سد این نیروگاه‌ها وابسته است و میزان نیاز مصرف شبکه برق کشور در ایام گرم سال تابعی از وضعیت دمایی است. اگرچه توان قابل تولید نیروگاه‌های حرارتی نیز تحت تأثیر افزایش دما کاهش می‌یابد.

## آب دریای خزر و عمان به تهران نمی‌رسد



سخنگوی صنعت آب گفت: هیچ برنامه انتقال آب از دریای خزر و دریای عمان به تهران وجود ندارد، اما طرح انتقال آب از طالقان و لار در حال اجراست.

عیسی بزرگ‌زاده در گفت‌وگو با ایسنا، درباره آخرین وضعیت طرح‌های انتقال آب به تهران، اظهار کرد: از گذشته طرح‌های انتقال آب از طالقان و نشتی لار برای تشکیل پروژه‌های انتقال آب به تهران طراحی شد و اکنون هر دو این طرح‌ها در حال اجراست. او افزود: طبق برآوردهای صورت‌گرفته، طرح طالقان امسال به نتیجه می‌رسد. فاز اول این طرح انتهای بهار و فاز دوم آن در تابستان به نتیجه خواهد رسید.

سخنگوی صنعت آب با بیان اینکه برای اجرای این طرح پنج هزار میلیارد تومان در نظر گرفته شده و تأمین مالی آن در این لحظه خوب است و پیش‌بینی می‌شود که مطابق برنامه‌ریزی این طرح اجرایی شود، گفت: پروژه سد لار نیز به شرط تأمین مالی به نتیجه خواهد رسید. بزرگ‌زاده با تأکید بر اینکه هیچ طرحی برای انتقال آب از دریای خزر به تهران وجود ندارد، تصریح کرد: برای انتقال آب از دریای عمان به تهران نیز طرحی تعریف نشده است و چنین برنامه‌ای در دستور کار نیست.