

چه عواملی موتورهای پیشران یکپارچگی جهانی بوده‌اند؟

مکانیسم‌های جهانی‌سازی



دیوید ویل

اقتصاددان

ما همیشه در مورد جهانی شدن می‌خوانیم؛ فرآیندی که با ارتباط اقتصادی، مرزهای ملی را از بین می‌برد. اما «باز بودن» یک اقتصاد رو به بازار جهانی به چه معناست؟ کشورها به روش‌های بی‌شماری با یکدیگر تعامل دارند. آشکارترین تعامل، تجارت است: کشورها فقط کالاها و خدمات تولید شده در مرزهای خود را مصرف نمی‌کنند. یک آمریکایی می‌تواند پنیر ایتالیایی بخرد و یک هندی می‌تواند گندم آمریکایی مصرف کند. علاوه بر این جریان‌های بین‌المللی کالا، جریان‌هایی از عوامل تولید نیز وجود دارد. به عنوان مثال، زمانی که پس‌انداز کنندگان در ژاپن در ماشین‌آلات برای تولید محصول در اندونزی سرمایه‌گذاری می‌کنند، سرمایه‌فیزیکی بین آن کشورها جریان می‌یابد. به طور مشابه، همان‌طور که مردم از طریق مهاجرت از مرزها عبور می‌کنند، نیروی کار و سرمایه انسانی نیز از کشوری به کشور دیگر در حال حرکت هستند.

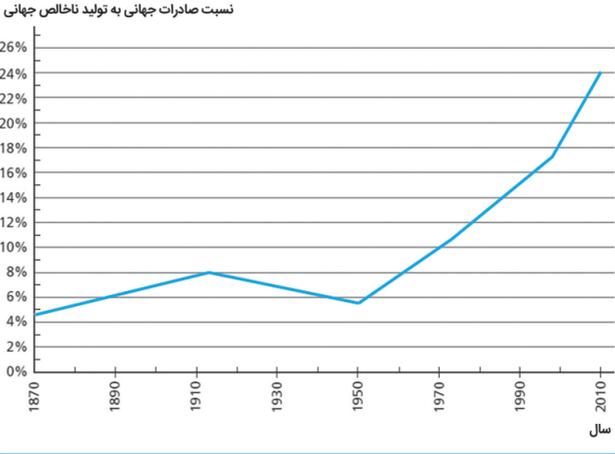
جهانی شدن پدیده جدیدی نیست. قرن‌هاست که کشورها از طریق تجارت، جریان سرمایه، مهاجرت و انتقال فناوری از نظر اقتصادی به هم مرتبط بوده‌اند. اما در ۲۰۰ سال گذشته و به‌ویژه دوره پس از جنگ جهانی دوم، شاهد یکپارچگی اقتصادی شتابانی بوده‌ایم که ناشی از کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل کالا و افزایش اطلاعات و همچنین کاهش هماهنگ موانعی است که دولت‌ها بر سر راه تجارت قرار می‌دهند که در مجموع منجر به آن شده‌اند تا توانایی تعامل کشورها با سایرین عمیقاً تغییر کند.

اگرچه تحلیلمان کنونی تمایل دارند چندین دهه گذشته را به عنوان دوره ادغام بی‌سابقه اقتصادهای ملی در نظر بگیرند، مورخان اقتصادی اشاره کرده‌اند که موج کنونی شدن در واقع دومین موجی است که جهان را فرا گرفته است. اولین دوره جهانی شدن در اواسط قرن نوزدهم آغاز شد و درست قبل از جنگ جهانی اول به اوج خود رسید. اقتصاد جهانی در دوره ۱۹۵۰-۱۹۱۴، که شامل دو جنگ جهانی و رکود بزرگ بود، شاهد عقب‌نشینی از یکپارچگی جهانی بود. بیشتر افزایش یکپارچگی که از زمان جنگ جهانی دوم اتفاق افتاده است صرفاً بازگشت به سطح پیشین است که قبل از جنگ جهانی اول وجود داشت. این الگوی دو موج جهانی شدن در نمودار قابل مشاهده است که تجارت طی دوره ۲۰۱۰-۱۸۷۰ را با شاخصی بی‌تفاوت نشان در باز بودن جهانی به تولید ناخالص داخلی نشان می‌دهد.

ویژگی بارز این رقم این است که در سال ۱۹۵۰، تجارت به عنوان کسری از تولید ناخالص داخلی تقریباً در همان سطح ۸۰ سال قبل بود. با این دو شاخص ما می‌توانیم اندازه‌گیری کنیم که یک کشور در کجا بین دو حد افراطی خودبسندگی کامل و گشودگی کامل قرار می‌گیرد. اگر این کار را انجام دهیم، تفاوت‌های زیادی بین کشورها در درجه باز بودن آنها و همچنین تیراندازی بزرگ در باز بودن طول زمان دیده خواهد شد. با توجه به جریان‌های بین‌المللی سرمایه‌فیزیکی به عنوان متحرک‌ترین عامل تولید، شاهد دو موج جهانی شدن هستیم؛ به این ترتیب که عصر طلایی جریان‌های سرمایه بین‌المللی دو دهه قبل از جنگ جهانی اول بود. بریتانیایی‌ها در این دوره «بانکداران جهان» بودند؛ از کل مبلغ سرمایه‌گذاری شده در سراسر مرزهای ملی، نیمی از بریتانیا بود. در سال ۱۹۱۱ بریتانیا بیش از نیمی از پس‌انداز خود را در خارج از کشور سرمایه‌گذاری کرد و این سرمایه‌گذاری خارجی ۸٫۷ درصد از تولید ناخالص داخلی بریتانیا را تشکیل می‌داد.

اروپایی‌ها بخش بزرگی از سرمایه‌گذاری‌هایی را که در بیشتر دنیای مدرن بین سال‌های ۱۸۷۰ تا ۱۹۱۰ انجام شد، تأمین مالی کردند. برای مثال، ۳۷ درصد سرمایه‌گذاری در کانادا را تأمین مالی کردند. در سال ۱۹۱۳، آنها تقریباً نیمی از سرمایه‌فیزیکی در آرژانتین و یک‌پنجم سرمایه‌فیزیکی در ایتالیا را در اختیار داشتند. جریان سرمایه بین‌المللی پس از جنگ جهانی اول خشک شد و تا دهه‌های اخیر به سطح قبلی خود بازنگشت. در سال ۲۰۱۰، بزرگ‌ترین صادرکنندگان سرمایه جهان، چین (۳۰۵ میلیارد دلار)، ژاپن (۱۹۶ میلیارد دلار) و آلمان (۱۸۸ میلیارد دلار) بودند. بزرگ‌ترین واردکننده سرمایه نیز ایالات متحده (۴۷۱ میلیارد دلار) بود.

در جهان در حال توسعه از دهه ۱۹۹۰، رونق سرمایه‌گذاری در «بازارهای نوظهور» اتفاق افتاد. جریان خاص سالانه سرمایه (بخش خصوصی) به کشورهایی در حال توسعه به طور متوسط ۹۲ میلیارد دلار در دوره ۲۰۰۰-۱۹۹۷ بوده و به ۵۹ میلیارد دلار در سال ۲۰۱۰ افزایش یافته است. با این حال، این جریان‌های ورودی سرمایه خصوصی تا حد زیادی با انباشت ذخایر خارجی توسط دولت‌های کشورهای در حال توسعه مطابقت داشته است. بنابراین در دهه گذشته جریان خالص سرمایه در جهان در حال توسعه وجود داشته است. از یک جنبه مهم، حتی با جابه‌جایی مردم در میان کشورها، موج کنونی جهانی شدن هنوز به درجه یکپارچگی که در موجی که در سال ۱۹۱۴ به اوج خود رسید، نرسیده است. بین سال‌های ۱۸۷۰-۱۹۲۵، تقریباً ۱۰۰ میلیون نفر کشور خود را تغییر دادند که برابر با



یک دهم جمعیت جهان در سال ۱۸۷۰ بود. حدود ۵۰ میلیون نفر از اروپا (عمدتاً شرق و جنوب) به قاره آمریکا و استرالیا مهاجرت کردند. بقیه عمدتاً از چین و هند مهاجرت کرده و به مناطق دیگر آسیا، آمریکا و آفریقا رفتند. پایان استعمار، ظهور ناسیونالیسم و تغییرات سیاسی در کشورهای پذیرنده، اهمیت مهاجرت پس از جنگ جهانی دوم را به شدت کاهش داد. از میان کشورهایی که در اواخر قرن نوزدهم جریان‌های زیادی از مهاجرت دریافت کردند، تنها ایالات متحده، مهاجرت را نزدیک به نرخی که در آن زمان تجربه می‌کرد حفظ کرده است. در سال ۱۹۱۰، ۱۴٫۷ درصد از جمعیت ایالات متحده، متولد خارجی بودند. در سال ۲۰۱۰ درصد متولدین خارجی ۱۲٫۴ درصد بود.

علل جهانی شدن

دو نیروی اصلی، جهانی شدن را پیش بردند. پیشرفت‌های فناوری که جابه‌جایی کالاها و اطلاعات را تسهیل کرد و تغییر در سیاست‌های اقتصادی که موانع تجارت را کاهش داد. در این مقاله به نوبه خود به این علل می‌پردازیم.

هزینه حمل‌ونقل: یکی از عوامل محرک در هر دو موج جهانی شدن کاهش قیمت حمل‌ونقل بوده است. شیوه‌های حمل‌ونقل قبل از سال ۱۸۰۰ به تدریج تغییر کرده بود. کشتی‌های بادبانی، قایق‌های کانالی و گاری‌های حیوانی، وسایل حمل‌ونقل کند و گران‌قیمت بودند. در نتیجه تجارت بین‌المللی تنها زمانی سودآور بود که در کشورهای واردکننده و صادرکننده تفاوت زیادی در قیمت کالا وجود داشت و کالاها به قدری بود حمل‌ونقل دارای نسبت ارزش به وزن بالایی بودند، مانند طلا و ادویه‌ها. در قرن نوزدهم، دو فن آوری کلیدی، راه‌آهن و کشتی بخار، هزینه‌های حمل‌ونقل را بسیار کاهش دادند و یکپارچگی اقتصادی را پیش بردند. راه‌آهن‌ها بازارها را در داخل کشورهای یکپارچه کردند و مناطق داخلی را در دسترس بازار جهانی قرار دادند. در سال ۱۸۵۰ ایالات متحده ۹۰۲۱ مایل راه‌آهن داشت. تا سال ۱۹۱۰ مسافت ۲۴۹۹۰۲ مایل داشت. در سال ۱۷۸۰، سفر ۱۷۷ مایلی (۲۸۳ کیلومتری) از پاریس به کاله سه روز طول کشید. در سال ۱۹۰۵ سفر با راه‌آهن تنها سه ساعت و ۲۴ دقیقه طول کشید.

در سال ۱۸۳۸ حمل‌ونقل منظم کشتی بخار در سراسر اقیانوس اطلس آغاز شد؛ اگرچه در ابتدا هزینه آن برای هر چیزی غیر از اقلام با ارزش بالا بود. مجموعه‌ای از پیشرفت‌های تکنولوژیکی در طول قرن نوزدهم، قیمت حمل‌ونقل اقیانوسی را با سرعت ۰٫۸۸ درصد در سال در نیمه اول قرن و ۱٫۵ درصد در سال در نیمه دوم کاهش داد. همان‌طور که حمل‌ونقل ارزان تر شد، سریع‌تر نیز شد. سریع‌ترین کشتی اقیانوس پیما در سال ۱۸۴۲ حداکثر سرعت ۱۰ گره دریایی داشت. در سال ۱۹۱۲ حداکثر سرعت ۱۸ گره شد. افتتاح کانال سوئز در سال ۱۸۶۹ زمان سفر بین اروپا و آسیا را تا حد زیادی کاهش داد. مجموع ظرفیت حمل‌ونقل جهانی بین سال‌های ۱۸۲۰ و ۱۹۱۳ به میزان ۲۹ برابر افزایش یافت.

برای اینکه ببینیم چگونه کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل منجر به یکپارچگی اقتصادی بیشتر شده است، می‌توانیم به قیمت کالاهای مشابه در بازارهای مختلف نگاه کنیم. قانون قیمت واحد را به یاد بیاورید: اگر هزینه‌های حمل‌ونقل با موانع دیگری برای تجارت وجود نداشت، یک کالا باید به همان قیمت در بازارهای مختلف فروخته می‌شد. در سال ۱۸۷۰ گندم در لندن ۵۸ درصد گرانتر از شیکاگو بود و برنج در لندن ۹۳ درصد گرانتر از رانگون (یانگون کنونی در میانمار) بود. در سال ۱۹۱۳ این شکاف به ترتیب به ۱۶ درصد و ۲۶ درصد کاهش یافت. این کاهش در تفاوت قیمت، شواهدی از افزایش یکپارچگی اقتصادی ارائه می‌دهد.

در قرن بیستم، هزینه حمل‌ونقل همچنان رو به کاهش بود. متوسط هزینه حمل یک تن بار بین سال‌های ۱۹۲۰ و ۱۹۹۰ (از ارزش دلار در سال

تجاری معمولاً بر کاهش نرخ تعرفه‌ها و حذف کلی سهمیه‌ها متمرکز است اما تعرفه‌ها و سهمیه‌ها تنها آغاز راه برای محدودیت تجاری هستند. در اینجا برخی از اشکال دیگر وجود دارد.

محدودیت‌های داوطلبانه صادرات (VERs): اینها ترتیباتی هستند که کشوری موافقت می‌کند تا برای صادرات محدود به کشور دیگر، محدودیت ایجاد کند. به عنوان مثال، در سال ۱۹۸۱، ژاپن با تهدید تعرفه‌های ایالات متحده، موافقت کرد که صادرات صفر خودرو به ایالات متحده را به ۱٫۶۸ میلیون خودرو در سال محدود کند. این سیاست که در سال ۱۹۹۴ خاتمه یافت، برآورد می‌شود که افزایش یافته باشد. کاهش رقابت از سوی ژاپن همچنین قیمت خودروهای ساخت ایالات متحده را افزایش داد. به عبارت دیگر، VERها معمولاً در پاسخ به تهدید اقدامات شدیدتر که از سوی کشور واردکننده ایجاد می‌شوند، اتخاذ می‌شوند.

مبارزه با دامپینگ: دامپینگ زمانی اتفاق می‌افتد که یک شرکت در بازاری که به آن صادرات دارد قیمت کمتری نسبت به بازار داخلی خود اعمال می‌کند. بر اساس قوانین سازمان تجارت جهانی، کشوری که محصولات خود را در بازارهای خود دامپینگ می‌کند، مجاز است برای جبران تفاوت قیمت، این عوارض ضد دامپینگ اغلب مورد سوءاستفاده قرار می‌گیرد. مقامات دولتی تقریباً در هر موردی که یک صنعت با ارتباط خوب از رقابت خارجی رنج می‌برد، شواهدی از دامپینگ پیدا می‌کنند. به عنوان مثال، تحمیل تعرفه‌های ضد دامپینگ از سوی ایالات متحده بر فولاد وارداتی در سال ۲۰۰۲، بیشتر به دلیل تمرکز صنعت فولاد در ایالت‌هایی است که در انتخابات ریاست جمهوری سال ۲۰۰۴ مهم هستند، تا هرگونه رفتاری از سوی تولیدکننده خارجی فولاد.

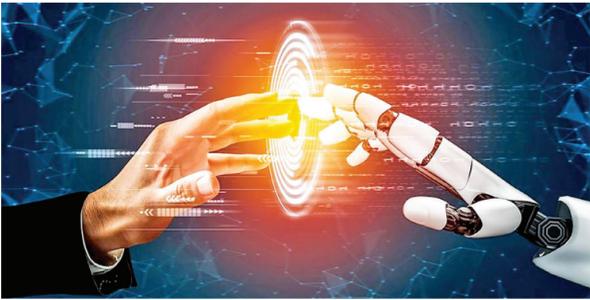
استانداردهای بیش از حد: دولت‌ها استانداردهایی را برای انواع کالاهایی که در کشورایشان فروخته می‌شوند وضع می‌کنند؛ این مقرراتی که برای حفاظت از سلامت عمومی (مثلاً استانداردهای خلوص غذا) طراحی شده‌اند تا الزاماتی که قطعات مختلف تجهیزات را قادر می‌سازد با هم کار کنند. اغلب، با این حال، استانداردها برای دور زدن داشتن محصولات خارجی از بازار داخلی استفاده می‌شود.

خلافت بوروکراتیک: در سال ۱۹۸۲، در جریان یک مناقشه تجاری با ژاپن، فرانسه سیاستی را وضع کرد که بر اساس آن همه دستگاه‌های ضبط وارداتی به کشور باید از طریق یک بندر وارد شود، جایی که تنها یک افسر گمرک مسئولیت پردازش اسناد را بر عهده دارد. آن سیاست، حجم واردات دستگاه‌های VCR ژاپن را تا ۹۰ درصد کاهش داد. این نوع موانع در تجارت مجموعه‌ها به عنوان موانع غیر تعرفه‌ای شناخته می‌شوند. مطالعه‌ای که در اواخر دهه ۱۹۹۰ انجام شد، مشخص کرد که اندازه موانع غیرتعرفه‌ای به طور متوسط تقریباً برابر با موانع تعرفه‌ای است.

یکی از نیروهایی که موج کنونی جهانی شدن را پیش می‌برد، مجموعه‌ای از کاهش محدودیت‌های تجاری است که کشورها تحت توافقنامه عمومی تعرفه‌ها و تجارت و نیز سازمان تجارت جهانی در خصوص آنها مذاکره و توافق کرده‌اند. متوسط نرخ تعرفه در کشورهای صنعتی از ۴۰ درصد در سال ۱۹۰۰ به ۲۰ درصد در سال ۲۰۰۰ کاهش یافت. در سال ۲۰۱۰، متوسط نرخ تعرفه در میان کشورهای ثروتمند OECD، ۲٫۸ درصد، در میان کشورهای با درآمد متوسط ۸٫۲ درصد و در میان کشورهای فقیر ۱۱٫۰ درصد بود. در میان کشورهای صنعتی، برخی از بالاترین تعرفه‌ها در بخش کشاورزی است.

دولت ترامپ ممکن است به نابودی همه ما بینجامد

اولین استفاده خطرناک از هوش مصنوعی



نیکلاس دکر

پژوهشگر اقتصادی

اعطا می‌کردند تا آن‌ها بازگاتان پادشاهان را اثرومند سازند. بازگاتان این کار را خواهند کرد، اما وقتی بازی به پایان برسد، این دولت است که پیروز خواهد شد. جک ما (Jack Ma) با همه میلیاردها دلار ثروتش، نتوانست مانع ناپدیدشدن خود شود. الیگارش‌های عربستان سعودی علی‌رغم ثروتشان جمع‌آوری و کنک نهایت، ما به هوش مصنوعی خواهیم گفت چه کندوان هم به‌خوبی اجرا خواهد کرد. اگر هم هوش مصنوعی خاصی سرکش شود، انتظار دارم که توسط سایر هوش‌های مصنوعی همراه‌ساز شده، از میان برداشته شود. نمی‌توانم دلیلی برای این مدعا ارائه‌دهم جز بر اساس احساس شخصی و اشاره به تمایل بیش از حد به انسان‌پنداری (anthropomorphize) هوش مصنوعی. ما آنها را شبیه انسان تصور می‌کنیم و همان‌طور که ما زیر سلطه یک آدم‌حلق به سستوه می‌ایم، گمان می‌کنیم هوش مصنوعی نیز چنین خواهد کرد. ترغیب می‌کنم که بیشتر مایل باشیم انسانی را تصور کنیم که نه تنها کاملاً خدمتگزار است، بلکه هیچ چیز بیش از خدمتگزار نمی‌خواهد.

اگر هوش مصنوعی عمومی (AGI) واقعاً همراه‌ساز شده باشد و مانند یک حیوان اهلی از دستورات آربایش پیروی کند، آن‌گاه یک انسان تنهاکار برای کنترل ما نیازی به انسان‌ها نخواهد داشت. با تواضع می‌گویم که منبع خطر وجودی ناشی از هوش مصنوعی، فراتر از همه منابع دیگر خطر وجودی، دولت‌ترامپ است. برای روشن شدن مطلب، معتقدم که بوسیدگی‌ای که اکنون هوش مصنوعی عمومی را تا این حد تهدیدآمیز کرده، ریشه در ترامپ دارد، اما به او ختم نمی‌شود. افرادی که او برگزیده، همان کار را ادامه خواهند داد. آنان باید در یک انتخابات شکست بخورند و تنها پس از آن است که باید ریشه‌کن شده و از میان برداشته شوند. اعمال یک از خودگذشتگی بزرگ نیز به تنهایی برای نجات ما کافی نخواهد بود.

این مساله در عمل چه معنایی دارد؟ این مساله، استدلال‌آرایی‌ای کند کردن توسعه هوش مصنوعی به شدت تقویت می‌کند، هرچند که نگرانی بعدی این است که دولت چین زودتر به آن دست یابد. همچنین حاکی از آن است که ممکن است اقدامات فوق‌العاده‌ای، که نمی‌توانم مشخصشان کنم، در صورت فرار رسیدن هوش مصنوعی عمومی موجه باشند. شرکت‌های هوش مصنوعی باید بیشتر ریسک ناشی از دولت ایالات متحده را مدنظر قرار دهند و دارایی‌های خود را تا حد امکان در سراسر جهان پخش کنند. همان‌طور که تمرکز تولید تراشه در تایوان یک زیان‌دهی غلطی است، تمرکز مراکز داده در ایالات متحده نیز چنین است.

واقعا فکر می‌کنم افرادی که بر روی همراه‌سازایی‌سازی هوش مصنوعی متمرکز هستند، می‌توانند به کار خود ادامه دهند. این موضوع حل‌شدنی‌تر است و به هر حال احتمالاً مزیت رقابتی آنان محسوب می‌شود. اما بقیه ما، که به آینده‌های خوب و جهانی بهتر اهمیت می‌دهیم، ناچاریم به سیاست توجه کنیم، هر قدر هم که از آن متنفر باشیم. این اکنون بهترین کاری است که می‌توان کرد.

آگهی دعوت به مجمع عمومی فوق‌العاده صاحبان سهام

شرکت سرمایه‌گذاری مسکن زاینده رود (سهامی عام)

به شماره ثبت ۲۷۴۹۱ با شناسه ملی ۱۰۲۶۰۴۸۲۱۰

بدینوسیله به اطلاع سهامداران محترم شرکت سرمایه‌گذاری مسکن زاینده رود (سهامی عام) می‌رساند، مجمع عمومی فوق‌العاده شرکت، ساعت ۱۱ صبح روز چهارشنبه مورخ ۱۳/۱۲/۱۴۰۴ در محل قانونی شرکت سرمایه‌گذاری مسکن زاینده رود به نشانی: اصفهان، خیابان استانداری، مقابل بیمارستان خورشید، کوچه شهید عمرانی، کدپستی ۱۳۷۷۳۳۶۱۴ برگزار می‌شود.

دستور جلسه:

- ۱) **استماع گزارش هیأت‌مدیره، حسابرس و بازرس قانونی شرکت در خصوص پیشنهاد افزایش سرمایه.**
- ۲) **اتخاذ تصمیم در خصوص افزایش سرمایه.**
- ۳) **اصلاح موادی از اساسنامه مربوط به افزایش سرمایه.**
- ۴) **سایر مواردی که در صلاحیت مجمع عمومی فوق‌العاده می‌باشد.**

نحوه دریافت برگ حضور و شرکت در جلسه:

در اجرای ماده ۹۹ لایحه اصلاحی قانون تجارت و همچنین ماده ۱۹ اساسنامه شرکت، سهامداران محترم با وکیل یا نماینده قانونی ایشان که در جلسه حضور می‌یابند، می‌بایست با ارائه اصل کارت ملی، وکالت‌نامه رسمی (برای اشخاص حقیقی)، نماینده یا نمایندگان صاحب سهم به شرط ارائه مدرک وکالت اعم از عادی یا رسمی یا نمایندگی با امضای صاحبان امضای مجاز؛ (برای اشخاص حقوقی) که با امضای صاحبان امضای مجاز شخص حقوقی باشند، جهت اخذ کارت ورود به جلسه در تاریخ ۱۳/۱۲/۱۴۰۴ به نشانی: اصفهان، خیابان استانداری، مقابل بیمارستان خورشید، کوچه شهید عمرانی، کدپستی ۱۳۷۷۳۳۶۸۱ دفتر امور سهام شرکت سرمایه‌گذاری مسکن زاینده رود (سهامی عام)، مراجعه فرمایند.

شایان ذکر است سهامداران محترم می‌توانند جهت مشاهده برخط مجمع عمومی فوق‌العاده به آدرس <https://majma.stream1.ir/zayandehroodmaskanco> مراجعه فرمایند.

هیأت‌مدیره