



مرکز پژوهش‌های اتاق ایران

شورای همکاری خلیج فارس در زنجیره ارزش جهانی



آبان ۱۴۰۳

شناسنامه گزارش



مرکز پژوهش‌های اتاق ایران

عنوان:

شورای همکاری خلیج فارس در زنجیره ارزش جهانی

دفتر تجارت و دیپلماسی اقتصادی

تاریخ انتشار: آبان ۱۴۰۳

واژه‌های کلیدی: شورای همکاری خلیج فارس، توسعه فرودگاه بین‌المللی، انرژی‌های تجدیدپذیر، تغییرات اقلیمی، پویایی قدرت منطقه‌ای، زنجیره‌های ارزش جهانی،

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

فهرست مطالب

۵	خلاصه کاربردی
۷	مقدمه
۸	۱. نقش عوامل جغرافیایی در مشارکت زنجیره‌های جهانی ارزش
۱۰	۲. سرمایه‌گذاری‌های عظیم زیرساختی
۲۱	۳. منابع عظیم مالی
۲۴	۴. گشودگی تجاری
۲۷	۵. نقاط ضعف شورای همکاری در اتصال به زنجیره‌ها
۳۴	۶. چشم‌انداز زنجیره‌های جهانی ارزش و جایگاه کشورهای شورای همکاری خلیج فارس
۳۶	۷. پویایی قدرت منطقه‌ای و مشارکت کشورهای شورای همکاری در زنجیره‌های ارزش جهانی
۳۷	۸. چشم‌انداز سیاست‌های اقتصادی در کشورهای شورای همکاری خلیج فارس و مشارکت در زنجیره‌های
۳۹	نتیجه‌گیری

خلاصه کاربردی

این گزارش به بررسی سرمایه‌گذاری‌ها و تلاش‌های کشورهای عضو شورای همکاری خلیج فارس برای مشارکت در زنجیره‌های ارزش جهانی می‌پردازد. با توجه به موقعیت ژئواستراتژیک این منطقه در مسیرهای تجاری جهانی، کشورهای عضو در تلاش هستند تا از طریق توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل و مشارکت در انقلاب چهارم صنعتی، نقش خود را در زنجیره‌های ارزش جهانی تقویت کنند.

نقاط قوت

- موقعیت ژئواکونومیک: خلیج فارس در میان مسیرهای کلیدی تجارت بین آسیا و اروپا قرار دارد و بخش مهمی از نفت جهان از این منطقه تامین می‌شود. کشورهای شورای همکاری کانون تجارت و از مهم‌ترین تولیدکنندگان نفت در جهان هستند.
- زیرساخت‌های حمل و نقل پیشرفته: کشورهای عضو، سرمایه‌گذاری‌های گسترده‌ای در توسعه فرودگاه‌ها، بنادر، جاده‌ها و خطوط ریلی انجام داده‌اند. بندرهای جبل علی در امارات و ملک عبدالله در عربستان از شلوغ‌ترین بنادر جهان هستند.
- جذب سرمایه‌گذاری خارجی: این منطقه سالانه حجم قابل توجهی سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی را در بخش لجستیک و زیرساخت جذب می‌کند.
- مشارکت بخش خصوصی: کشورهای عضو از طریق مشارکتهای بخش دولتی و خصوصی، به دنبال جذب سرمایه‌گذاری و تخصص بخش خصوصی در توسعه زیرساخت‌ها هستند.

نقاط ضعف

- وابستگی به درآمدهای نفتی: اقتصادهای کشورهای عضو همچنان به شدت به درآمدهای نفتی وابسته هستند، امری که می‌تواند آسیب‌پذیری آن‌ها را در برابر نوسانات قیمت نفت افزایش دهد.
- محدودیت‌های زیرساخت: با وجود سرمایه‌گذاری‌های گسترده، برخی از زیرساخت‌های حمل و نقل همچنان با محدودیت‌های ظرفیت و کارایی مواجه هستند.
- هزینه‌های بالای لجستیک: هزینه‌های بالای حمل و نقل و لجستیک می‌تواند رقابت‌پذیری این منطقه در زنجیره‌های ارزش جهانی را کاهش دهد.
- نیروی کار محدود: کمبود نیروی کار ماهر در برخی از کشورهای عضو می‌تواند توسعه بخش لجستیک را محدود کند.

فرصت‌ها

- رشد تجارت با آسیا: بیش از ۵۰٪ از تجارت بین‌المللی شورای همکاری خلیج فارس با آسیا انجام می‌شود که فرصت‌های جدیدی را برای توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل ایجاد می‌کند.
- تنوع‌بخشی اقتصادی: توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل می‌تواند به تنوع‌بخشی اقتصادی و کاهش وابستگی به نفت کمک کند.
- همکاری‌های منطقه‌ای: پروژه‌های مشترک مانند راه آهن "اتحاد" می‌تواند به یکپارچگی منطقه‌ای و تقویت همکاری‌ها کمک کند.
- فناوری‌های نوین: به‌کارگیری فناوری‌های نوین مانند هوش مصنوعی، بلاکچین و اینترنت اشیا می‌تواند کارایی و رقابت‌پذیری این کشورها در زنجیره‌های ارزش را افزایش دهد.

تهدیدها

- تنش‌های ژئوپلیتیکی: درگیری‌های منطقه‌ای و تنش‌های ژئوپلیتیکی می‌تواند توسعه زیرساخت‌ها و همکاری‌های منطقه‌ای را تهدید کند و بر نقش این کشورها در زنجیره‌های ارزش تاثیر منفی شدیدی بگذارد.
- رقابت منطقه‌ای: رقابت میان کشورهای عضو برای جذب سرمایه‌گذاری و تجارت می‌تواند به تضعیف همکاری‌ها منجر شود.
- تغییرات آب و هوایی: تغییرات آب و هوایی و افزایش سطح دریا می‌تواند زیرساخت‌های ساحلی را تهدید کند.
- امنیت سایبری: با افزایش دیجیتالی شدن زنجیره‌های ارزش، تهدیدات امنیت سایبری می‌تواند چالش‌های جدیدی را برای این کشورها ایجاد کند.

در پایان باید اشاره داشت شورای همکاری خلیج فارس با وجود چالش‌هایی مانند وابستگی به نفت و محدودیت‌های زیرساختی، از پتانسیل بالایی برای ایفای نقش مهم‌تر در زنجیره‌های ارزش جهانی برخوردار است. در صورت بهره‌گیری از نقاط قوت و فرصت‌ها و اتخاذ راهکارهای مناسب، ارتقای موقعیت این کشورها در زنجیره‌های ارزش جهانی دور از انتظار نیست.

مقدمه:

جهان معاصر، شاهد تحولات شگرفی در عرصه‌ی اقتصاد و تجارت بوده است. ظهور و گسترش زنجیره‌های ارزش جهانی^۱ (GVCs) به مثابه شبکه‌های پیچیده تولید و تجارت، مرزهای جغرافیایی را درنوردیده و فرصت‌های بی‌شماری را برای مشارکت کشورها در اقتصاد جهانی فراهم آورده است. شورای همکاری خلیج فارس^۲ (GCC)، با برخورداری از موقعیت استراتژیک در تقاطع مسیرهای تجاری شرق و غرب، منابع طبیعی غنی، سرمایه‌گذاری‌های کلان در توسعه زیرساخت‌ها، جایگاه مناسبی برای ایفا نقش‌های فعال در این عرصه دارد.

این پژوهش، با هدف بررسی روشمند جایگاه شورای همکاری در زنجیره‌های ارزش جهانی و تحلیل فرصت‌ها و چالش‌های پیش‌روی این منطقه تدوین شده است. در این راستا، به پرسش‌های کلیدی زیر پرداخته خواهد شد:

- موقعیت ویژه شورای همکاری، دسترسی به بازارهای بزرگ و برخورداری از منابع طبیعی فراوان چگونه بر مشارکت این منطقه در زنجیره‌های ارزش تاثیر می‌گذارد؟
- سرمایه‌گذاری‌های گسترده در زیرساخت‌های پیشرفته، از جمله فرودگاه‌ها و شبکه‌های حمل‌ونقل، تا چه حد تجارت و ادغام شورای همکاری در زنجیره‌های ارزش را تسهیل کرده است؟
- کشورهای شورای همکاری تا چه حد در جذب سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی^۳ (FDI) و به‌کارگیری منابع داخلی برای تقویت بخش‌های تولیدی و خدماتی خود در زنجیره‌های ارزش موفق بوده‌اند؟
- چه عواملی در گشایش تجاری شورای همکاری نقش‌آفرین بوده‌اند و سیاست‌های آزادسازی تجارت چگونه بر مشارکت این منطقه در زنجیره‌های ارزش اثر می‌گذارند؟
- وابستگی به صادرات نفت و پایگاه صنعتی محدود، به عنوان ضعف‌های اصلی شورای همکاری در اتصال به زنجیره‌های ارزش شناخته می‌شوند. در مقابل، چه فرصت‌هایی برای تنوع‌بخشی به اقتصادهای شورای همکاری و ارتقا موقعیت این منطقه در زنجیره‌های ارزش وجود دارد؟

این پژوهش از رویکردی مختلط برای جمع‌آوری و تحلیل داده‌ها بهره می‌برد. داده‌های کمی، شامل آمار تجارت، ارقام FDI و شاخص‌های توسعه‌ی زیرساخت، از منابع موثقی مانند سازمان تجارت جهانی، بانک جهانی، صندوق بین‌المللی پول (IMF) و سایر منابع معتبر گردآوری شده‌اند. داده‌های کیفی نیز از طریق

1- Global Value Chains

2- Gulf Cooperation Council

3- Foreign Direct Investment

تحلیل اسناد مرتبط، از جمله گزارش‌های سیاستی، مقالات پژوهشی و اخبار، به دست آمده‌اند.

۱. نقش عوامل جغرافیایی در مشارکت در زنجیره‌های ارزش جهانی

عوامل جغرافیایی نقشی اساسی در شکل‌دهی به مشارکت یک کشور یا منطقه در زنجیره‌های ارزش جهانی ایفا می‌کند. تعامل میان موقعیت جغرافیایی، منابع طبیعی، زیرساخت‌ها و نزدیکی به بازارها، به‌طور قابل‌توجهی بر نحوه ادغام کشورها در این زنجیره‌ها تأثیر می‌گذارد. در ادامه، نگاهی دقیق‌تر به این پویایی‌ها خواهیم داشت:

۱,۱. موقعیت کانونی

کشورهایی مانند سنگاپور و هلند که در امتداد مسیرهای تجاری اصلی قرار دارند، از کاهش هزینه‌ها و زمان حمل‌ونقل بهره‌مند می‌شوند و این امر، آن‌ها را به کانون‌های جذابی در زنجیره‌های ارزش جهانی تبدیل می‌کند. موقعیت راهبردی سنگاپور در تقاطع خطوط کشتیرانی اصلی، بنادر این کشور را به یکی از شلوغ‌ترین بندرهای جهان تبدیل کرده و ادغام آن در زنجیره‌های ارزش جهانی مختلف از جمله الکترونیک تا داروسازی را تسهیل نموده است.

۲,۱. منابع طبیعی

کشورهایی که سرشار از منابع طبیعی مانند نفت، مواد معدنی یا محصولات کشاورزی هستند، بیشتر به بخش‌های جدایی‌ناپذیر از زنجیره‌های ارزش جهانی که بر این کالاها تمرکز دارند، تبدیل می‌شوند. برای مثال، برزیل و اندونزی با استفاده از منابع طبیعی فراوان خود، به بازیگران کلیدی در زنجیره‌های ارزش جهانی کشاورزی (به عنوان مثال، سویا و روغن پالم) تبدیل شده‌اند.

۳,۱. زیرساخت‌های پیشرفته

ارزش موقعیت جغرافیایی برای مشارکت در زنجیره‌های ارزش، زمانی دوچندان می‌شود که کشورها از زیرساخت‌های پیشرفته‌ای نیز برخوردار باشند. برای مشارکت موثر در این بخش سیستم‌های کارآمد لجستیک، حمل‌ونقل و ارتباطات ضروری است. سرمایه‌گذاری آلمان در زیرساخت‌های با کیفیت بالا، آن را به صادرکننده‌ای پیشرو در کالاهای تولیدی تبدیل کرده است. موقعیتی که با لجستیک کارآمد و زیرساخت‌های صنعتی قوی، تسهیل شده است.^۱

۴,۱. دسترسی به بازارهای بزرگ

نزدیکی به بازارهای مصرفی بزرگ می‌تواند نقش یک کشور را در زنجیره‌های ارزش جهانی تعیین کند.

مکزیک از نزدیکی خود به ایالات متحده که به توسعه گسترده زنجیره‌های ارزش جهانی تولید (به ویژه در صنایع خودرو و الکترونیک) منجر شده، بسیار سود برده است.

در چند دهه گذشته، چین نمونه‌ای از چگونگی تسهیل ادغام عمیق در زنجیره‌های ارزش جهانی، از طریق مزایای جغرافیایی، ابتکارات سیاستی و سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها بوده است. مناطق ساحلی این کشور (دارای بندرها و تاسیسات لجستیکی پیشرفته است) حجم عظیمی از سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی (FDI) را به خود جذب کرده و به کانون زنجیره‌های ارزش جهانی تولید تبدیل شده‌اند.

در مقابل، چالش‌های جغرافیایی مانند محصور بودن در خشکی، می‌تواند مانع مشارکت در زنجیره‌های ارزش جهانی باشد. به عنوان مثال زامبیا، با وجود غنی بودن از منابع معدنی مانند مس، به دلیل دوری از بندرهای اصلی با چالش‌های لجستیکی روبه‌روست که بر ادغام آن در زنجیره‌های ارزش جهانی معدن اثر می‌گذارد.

به‌عنوان نمونه‌ای دیگر، ویتنام با استفاده از موقعیت راهبردی خود در نزدیکی به بازارهای اصلی آسیا و مسیرهای حمل‌ونقل جهانی، با موفقیت در زنجیره‌های ارزش جهانی نساجی و الکترونیک ادغام شده است. سیاست‌های دولت از توسعه زیرساخت‌ها حمایت کرده و جذابیت آن را برای سرمایه‌گذاران خارجی افزایش داده است.

شورای همکاری خلیج فارس، به دلیل موقعیت راهبردی خود میان آسیا، اروپا و آفریقا از مزیت جغرافیایی قابل توجهی برخوردار است. این موقعیت در ترکیب با ذخایر نفتی، به شورای همکاری خلیج فارس این امکان را می‌دهد تا بیش از ۲۰٪ از تجارت جهانی نفت در حمل‌ونقل دریایی را مدیریت کند و بندرهای آن مانند «جبل علی» در امارات متحده عربی و بندر «ملک عبدالله» در عربستان سعودی را به برخی از شلوغ‌ترین بندرهای جهان تبدیل کند. حدود ۳۵٪ از حمل‌ونقل دریایی نفت جهان از «تنگه هرمز» عبور می‌کند، امری که بر جایگاه محوری شورای همکاری خلیج فارس در بازارهای انرژی جهانی تاکید دارد.

فرودگاه‌های اصلی شورای همکاری مانند «فرودگاه بین‌المللی دبی» و «فرودگاه بین‌المللی حمد» (در دوحه)، از نظر ترافیک مسافری بین‌المللی در رتبه‌های برتر قرار دارند؛ امری که نشان‌دهنده اهمیت این منطقه به‌عنوان یک قطب مهم در حمل‌ونقل جهانی است. این منطقه سالانه ده‌ها میلیارد دلار سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی را به‌ویژه در بخش لجستیک و زیرساخت جذب می‌کند.

پیش‌بینی‌ها نشان می‌دهد که بازار لجستیک در شورای همکاری خلیج فارس سالانه ۵ تا ۷٪ رشد خواهد کرد که بخش مهمی از آن به دلیل افزایش تجارت بین آسیا و اروپاست. بیش از ۵۰٪ از تجارت بین‌المللی شورای همکاری خلیج فارس با آسیا انجام می‌شود. از همین رو، در یک دهه گذشته، شورای همکاری خلیج

فارس برای تقویت نقش خود به‌عنوان یک قطب تجارت جهانی، میلیاردها دلار در زیرساخت‌های بندری سرمایه‌گذاری کرده است.

از جمله پروژه‌های قابل توجهی که از این مزیت جغرافیایی بهره می‌برد: بندر «جبل علی» به‌عنوان یک قطب مهم حمل‌ونقل جهانی، نقش بحرین به‌عنوان دروازه مالی، استفاده راهبردی از خطوط هوایی قطر و امارات برای اتصال به بیش از ۱۵۰ مقصد جهانی، چشم‌انداز ۲۰۳۰ عربستان سعودی که هدف آن تبدیل این کشور به دروازه لجستیک است و توسعه شهرهای بزرگ جدید و پروژه‌های زیرساختی مانند بندر «الدقم» عمان و راه‌آهن «اتحاد» امارات که منطقه را به هم نزدیک‌تر می‌کند و تجارت و یکپارچگی اقتصادی را در سه قاره تسهیل می‌کند.

۲. سرمایه‌گذاری‌های عظیم زیرساختی

سرمایه‌گذاری‌های قابل توجه در بندرها، فرودگاه‌ها و زیرساخت‌های لجستیکی، مشارکت کشورهای شورای همکاری خلیج فارس در زنجیره‌های ارزش جهانی را به میزان قابل توجهی تسهیل کرده است. توسعه زیرساختی، اتصال کشورهای شورای همکاری خلیج فارس به بازارهای کلیدی جهانی تقویت کرده، فرآیندهای تجارت را ساده‌سازی کرده و توسعه منطقه‌ای را تقویت کرده است که در نهایت منجر به رشد اقتصادی و افزایش رقابت‌پذیری شده است.

کشورهای شورای همکاری خلیج فارس شاهد توسعه قابل توجهی در زیرساخت‌های بندرها و فرودگاه‌ها بوده‌اند. به‌عنوان مثال، توسعه بندر «جبل علی» در دبی و فرودگاه بین‌المللی «حمد» در قطر، ظرفیت جابه‌جایی کالا و مسافر را به میزان قابل توجهی افزایش داده است. چنین پروژه‌هایی باعث بهبود کارایی و ظرفیت تجارت بین‌المللی می‌شود و کشورهای شورای همکاری خلیج فارس را قادر می‌سازد تا حجم بیشتری از کالا را مدیریت کرده و بهتر در زنجیره‌های ارزش جهانی ادغام شوند.

شورای همکاری خلیج فارس سرمایه‌گذاری‌های قابل توجهی در زیرساخت‌های فرودگاهی انجام داده که تاثیر به‌سزایی بر اتصال و توسعه اقتصادی منطقه داشته است. فرودگاه بین‌المللی دبی که یکی از پرتراфик‌ترین فرودگاه‌های جهان است، سرمایه‌گذاری‌های کلانی را برای توسعه و ارتقا تاسیسات خود جذب کرده است. از جمله توسعه «ترمینال ۳» (منحصراً توسط خط هوایی امارات استفاده می‌شود) که می‌تواند سالانه پذیرای بیش از ۴۳ میلیون مسافر باشد. فرودگاه بین‌المللی «حمد» در قطر که در سال ۲۰۱۴ با سرمایه‌گذاری حدود ۱۶ میلیارد دلار افتتاح شد، به‌عنوان یک قطب اصلی در خاورمیانه عمل می‌کند و ظرفیت پذیرش سالانه ۵۰ میلیون مسافر را دارد. از طرفی دیگر، ساختمان ترمینال میانی فرودگاه بین‌المللی «ابوظبی» نیز یکی دیگر از پروژه‌های مهم محسوب می‌شود. این پروژه ۳ میلیارد دلاری،

ظرفیت فرودگاه را به ۴۵ میلیون مسافر در سال افزایش خواهد داد. همچنین، عربستان سعودی به سرعت در حال گسترش ظرفیت فرودگاه‌های خود است. توسعه ۷.۲ میلیارد دلاری فرودگاه بین‌المللی ملک عبدالعزیز در جده و پروژه ۱.۲ میلیارد دلاری برای فرودگاه بین‌المللی «ملک خالد» در ریاض، از جمله این پروژه‌ها محسوب می‌شود. شرکت هواپیمایی «ریاض ایر» به‌عنوان تازه‌ترین سرمایه‌گذاری عربستان در این حوزه، می‌تواند با بهبود اتصال و مشارکت عربستان سعودی در اقتصاد جهانی، نقش مهمی در لجستیک منطقه و جهان ایفا کند. ریاض ایر که با حمایت صندوق سرمایه‌گذاری عمومی عربستان^۱ سعودی تاسیس شده، بخشی از راهبرد کلان این کشور در چشم‌انداز ۲۰۳۰ برای متنوع‌سازی اقتصاد و کاهش وابستگی به نفت و توسعه بخش‌های مختلف از جمله گردشگری و حمل‌ونقل است.

تاسیس ریاض ایر با سرمایه‌گذاری‌های قابل توجهی از جمله توافق ۳۷ میلیارد دلاری با بوئینگ برای خرید حداکثر ۱۲۱ هواپیما، به‌ویژه بوئینگ ۷۸۷ دریم‌لاینر همراه است. توسعه این ناوگان، با هدف تبدیل ریاض به یک قطب جهانی هوانوردی و افزایش قابل توجه ظرفیت حمل بار و مسافر برای عربستان انجام می‌شود.

هدف ریاض ایر تا سال ۲۰۳۰، ارائه خدمات حمل‌ونقل بار و مسافر به بیش از ۱۰۰ مقصد در سراسر جهان، با استفاده از موقعیت جغرافیایی استراتژیک عربستان سعودی برای تسهیل ارتباطات بین قاره هاست.^۲ انتظار می‌رود این خط جدید تاثیرات مهمی بر توانمندی‌های لجستیکی عربستان داشته باشد و نقش آن را به‌عنوان یک گره حیاتی در شبکه‌های حمل‌ونقل هوایی بین‌المللی تقویت کند. عربستان امیدوار است ریاض ایر با بهبود زیرساخت‌ها و افزایش ظرفیت‌های پرواز و حمل‌ونقل هوایی به رشد اقتصادی، ایجاد شغل و تقویت بخش غیرنفتی تولید ناخالص داخلی^۳ (GDP) عربستان سعودی کمک کند.^۴ افزون بر این، عربستان سعودی برنامه‌هایی را برای ساخت بیش از ۲۰ فرودگاه اعلام نموده است تا زیرساخت‌های فرودگاهی خود را بیش از پیش توسعه دهد. انتظار می‌رود حجم بازار حمل‌ونقل و لجستیک عربستان سعودی تا سال ۲۰۳۰ به ۳۵ میلیارد دلار افزایش یابد.^۵

عربستان سعودی از موقعیت جغرافیایی راهبردی خود برای تقویت قابل توجه نقش خویش در تجارت جهانی استفاده می‌کند. این کشور که در تقاطع مسیرهای دریایی حیاتی واقع شده و در مجاورت دریای سرخ و خلیج فارس است، موقعیت ممتازی بین آسیا، اروپا و آفریقا دارد، موقعیتی که بالقوه آن را به دروازه‌ای

1- Public Investment Fund

2- <https://www.arabnews.com/node/2268021/saudi-arabia>

3- Gross Domestic Product

4- <https://ceoworld.biz/2023/03/19/riyadh-air-hopes-to-turn-the-saudi-capital-into-a-regional-travel-hub/>

5- [https://www.mordorintelligence.com/industry-reports/saudi-arabia-freight-and-logistics-market/market-size#:~:text=The%20Saudi%20Arabia%20Freight%20And,period%20\(2024%2D2029\).](https://www.mordorintelligence.com/industry-reports/saudi-arabia-freight-and-logistics-market/market-size#:~:text=The%20Saudi%20Arabia%20Freight%20And,period%20(2024%2D2029).)

مهم برای تجارت بین شرق و غرب تبدیل می‌کند. برنامه‌های کلیدی و سرمایه‌گذاری‌های راهبردی شامل چشم‌انداز ۲۰۳۰، ابتکار قطب لجستیکی، مجتمع صنایع دریایی جهانی ملک سلمان، پایانه دروازه دریای سرخ^۱ (RSGT)، پروژه NEOM و اصلاحات در حمل‌ونقل هوایی در راستای فعلیت‌بخشی به این پتانسیل، طراحی شده‌اند.

کشورهایی مانند عمان و کویت نیز سرمایه‌گذاری‌های قابل توجهی در توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل هوایی خود انجام داده و کوشیده‌اند که خود را به عنوان بازیگران نوظهور در بخش هوانوردی جهانی معرفی کنند. عمان از نظر راهبردی بر توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل هوایی خود برای تقویت اتصال و حمایت از متنوع‌سازی اقتصاد و کاهش وابستگی به نفت تمرکز کرده است. در این راستا، عمان اولویت‌های ذیل را در دستور کار قرار داده است:

۱،۲. توسعه فرودگاه بین‌المللی مسقط

هدف از توسعه این فرودگاه، افزایش ظرفیت آن برای جابه‌جایی ۲۰ میلیون مسافر در سال، در پرتو امکانات پیشرفته برای تقویت توانمندی‌های جابه‌جایی مسافر و بار است.^۲

۲،۲. توسعه فرودگاه «صلاله»

این پروژه با هدف افزایش ظرفیت فرودگاه و تبدیل آن به قطب دوم برای حمایت از گردشگری و حمل‌ونقل هوایی در حوزه بار، (به‌ویژه در فصول بهار و پاییز) انجام می‌شود.

۳،۲. فرودگاه «الدقم»

این فرودگاه برای حمایت از توسعه منطقه ویژه اقتصادی الدقم طراحی شده و انتظار می‌رود به یک قطب مهم صنعتی و تجاری تبدیل شود. سرانجام، مجموع سرمایه‌گذاری‌های عمان در زیرساخت حمل‌ونقل هوایی حدود ۳ میلیارد دلار برآورد شده است. از این میزان حدود ۲ میلیارد دلار در فرودگاه مسقط^۳ سرمایه‌گذاری شده است^۴

کویت نیز سرمایه‌گذاری‌های قابل توجهی برای ارتقای زیرساخت‌های هوانوردی خود انجام داده که بر افزایش ظرفیت و امکانات فرودگاه بین‌المللی کویت برای پاسخ‌گویی به تقاضای روبه‌رشد مسافر و بار متمرکز است. در این راستا، انتظار می‌رود با تکمیل پروژه‌های توسعه فرودگاه بین‌المللی کویت، ظرفیت این

1- Red Sea Gateway Terminal

2- <https://airport-world.com/the-omani-way/>

3- <https://oxfordbusinessgroup.com/reports/oman/2023-report/transport/forward-momentum-infrastructure-expansion-and-improvements-to-investment-legislation-encourage-return-to-pre-pandemic-growth-overview/>

4- <https://centreforaviation.com/analysis/reports/oman-government-develops-domestic-airport-infrastructure-3720>

فرودگاه از ۹ میلیون مسافر فعلی به ۲۵ میلیون مسافر در سال افزایش یابد. در همین راستا، کویت قراردادی دولتی به ارزش ۷۶۴.۸۷ میلیون دلار را با شرکت لیماک هولدینگز^۱ مستقر در ترکیه برای ساخت بخشی از فرودگاه بین‌المللی کویت (از جمله سطوح پارکینگ هواپیما، مسیرهای تاکسی و ساختمان‌های خدمات فرودگاهی) منعقد کرده است. سرمایه‌گذاری‌های راهبردی توسط عمان و کویت بخشی از چشم‌اندازهای ملی گسترده‌تر به منظور متنوع‌سازی اقتصاد و بهره‌مندی از موقعیت جغرافیایی راهبردی آن‌هاست. بهبود زیرساخت‌های حمل‌ونقل هوایی نه تنها از رشد بخش‌های گردشگری و تجارت پشتیبانی می‌کند، بلکه به ثبات و توسعه اقتصادی در هر دو کشور نیز کمک می‌کند.

بیشتر کشورهای شورای همکاری خلیج فارس همچنان، به برنامه‌ریزی برای سرمایه‌گذاری بیشتر در زیرساخت‌های فرودگاهی ادامه می‌دهند تا جایگاه خود را به عنوان قطب‌های جهانی هوانوردی ارتقا دهند. این سرمایه‌گذاری‌ها نشان‌دهنده هدف راهبردی کشورهای شورای همکاری خلیج فارس برای تقویت اتصال، افزایش تنوع اقتصادی و تقویت جایگاه خود در بازار جهانی هوانوردی است. بنابراین، انتظار می‌رود بازار زیرساخت‌های هوایی کشورهای شورای همکاری خلیج فارس با نرخ رشد مرکب سالانه^۲ ۳٫۹۴٪ از سال ۲۰۲۴ تا سال ۲۰۲۹ به ۱۶۴٫۵۵ میلیارد دلار برسد^۳. عمان نیز توسعه زیرساخت فرودگاهی خود را باشتاب به پیش می‌برد. خاورمیانه دارای بیش از ۱۱۰ فرودگاه است و صنعت هوانوردی در این منطقه یکی از سریع‌ترین نرخ‌های رشد را در جهان دارد. انتظار می‌رود تا سال ۲۰۴۰ حدود ۲٫۴ تریلیون دلار برای توسعه زیرساخت‌های فرودگاه‌های خاورمیانه سرمایه‌گذاری شود^۴. کشورهای شورای همکاری خلیج فارس از طرفی، از بهترین فرودگاه‌های خاورمیانه برخوردارند و از جهتی دیگر، بیشترین سرمایه‌گذاری‌ها را در این حوزه صورت می‌دهند.

در حوزه حمل‌ونقل زمینی، شورای همکاری خلیج فارس سرمایه‌گذاری‌های قابل توجهی در زیرساخت‌های لجستیکی انجام داده است. در یک دهه اخیر حدود ۱۲۱٫۳ میلیارد دلار به طرح‌هایی اختصاص یافته که بر بهبود زیرساخت‌های حمل‌ونقل زمینی مانند پروژه‌های جاده‌ای، پل‌سازی و راه‌آهن تمرکز دارد. عربستان سعودی به عنوان مهم‌ترین کشور شورای همکاری خلیج فارس، برنامه‌های بلندپروازانه‌ای را برای بخش حمل‌ونقل و لجستیک اعلام کرده است. به گونه‌ای که سهم آن از تولید ناخالص داخلی این کشور تا سال ۲۰۳۰ به ۱۰٪ برسد، سهمی که در مقایسه با ۶٪ در سال ۲۰۲۱ افزایش قابل توجهی داشته است. بر اساس

1- limak.com.tr

۲- رشد مرکب سالانه یا (CAGR (Compound Annual Growth Rate) یک شاخص مالی است که نرخ رشد یک سرمایه‌گذاری را در یک بازه زمانی خاص نشان می‌دهد. این شاخص میانگین نرخ رشد سالانه یک سرمایه‌گذاری را در طول یک دوره زمانی محاسبه می‌کند و فرض می‌گیرد که رشد به صورت یکنواخت و با نرخ ثابتی صورت گرفته است

3- <https://www.mordorintelligence.com/industry-reports/gcc-aviation-infrastructure-market>

4- <https://www.aci-asiapac.ero/media-centre/news/middle-eastern-airports-require-significant-investments-on-infrastructure-upgrade>

آمار سال ۲۰۲۲، حدود ۵۰ میلیارد دلار در زمینه پروژه زیرساخت‌های شهری در کشورهای شورای همکاری خلیج فارس در حال اجراست. افزون بر این، حدود ۷۰ میلیارد دلار در مراحل مختلف برنامه‌ریزی قرار دارد. ۷۱ میلیارد دلار از این پروژه‌ها در عربستان سعودی اجرا شده یا در حال اجراست.^۱

در حوزه زیرساخت‌های بندری، عربستان سعودی با هدف ارتقای جایگاه خود به‌عنوان یک قطب تجارت جهانی، در حال انجام سرمایه‌گذاری‌های کلان در توسعه و نوسازی زیرساخت‌های بندرها و لجستیک دریایی خود است. سازمان بندرهای عربستان^۲ گزارش داده است که در سال ۲۰۲۲، ترافیک کانتینری با رشد ۸.۷ درصدی به ۱.۸ میلیون TEU^۳ رسیده است. همچنین، عملیات تراباری^۴ با افزایش ۶.۲ درصدی به ۱.۲ میلیون TEU دست یافته و تردد مسافر نیز ۱۰.۳٪ رشد داشته است.^۵

عربستان سعودی با هدف دستیابی به ظرفیت کانتینری سالانه بیش از ۴۰ میلیون TEU، اقدام به توسعه زیرساخت‌های بندری، تقویت ارتباط با مناطق لجستیکی، گسترش اتصال با مسیرهای کشتیرانی بین‌المللی و ادغام با شبکه‌های ریلی و جاده‌ای نموده است. این کشور برای ایجاد یک پارک لجستیکی یکپارچه به ارزش ۵۰۰ میلیون ریال سعودی (۱۳۳ میلیون دلار) در بندر جده توافق‌نامه‌هایی منعقد کرده و در حال توسعه و نوسازی ترمینال کانتینری این بندر برای افزایش ظرفیت به ۴ میلیون TEU تا پایان سال ۲۰۲۴ است. اکنون، ظرفیت این ترمینال ۲.۴ میلیون TEU است.^۶

عملکرد عربستان سعودی در شاخص اتصال خطوط کشتیرانی سازمان ملل متحد^۷ در پنج گزارش اخیر این نهاد، همواره امتیازی بالاتر از ۲۴۰ داشته است. این رقم بیانگر افزایش ۳۰ درصدی از زمان رونمایی چشم‌انداز ۲۰۳۰ در سال ۲۰۱۶، و نشان‌دهنده بهبود چشمگیر خدمات و اتصال کشتیرانی است.^۸

علاوه بر موارد فوق، این کشور در حال ایجاد زیرساخت‌هایی برای توسعه و بهره‌برداری از ترمینال‌های کانتینری در بندر «ملک عبدالعزیز» واقع در «دمام» است. این پروژه با سرمایه‌گذاری ۷ میلیارد ریال سعودی (۱.۹ میلیارد دلار) تحت مدل «ساخت، بهره‌برداری و انتقال» اجرا خواهد شد. همچنین، عربستان سعودی مبلغ ۱ میلیارد ریال سعودی (۲۶۷ میلیون دلار) را برای توسعه بخش شمالی بندر جده (به منظور ارتقای قابلیت‌های عملیاتی آن) اختصاص داده است. افزون بر این، عربستان سعودی در همکاری با

1- <https://www.thefirstgroup.com/en/news/gcc-to-invest-1213bn-in-infrastructure/>

2- Saudi Ports Authority

۳- یک واحد غیرمستقیم از ظرفیت بار است که اغلب برای توصیف ظرفیت کشتی کانتینری و پایانه‌های کانتینر استفاده می‌شود

4-Transshipment: Transshipment is a process in which a cargo or container is moved from one mode of transport to another while in transit to its final destination. An example is the transfer of cargo from a ship to a truck or train.

5- <https://www.atalayar.com/en/articulo/economy-and-business/saudi-arabias-ports-are-booming/20230301140936181985.html>

6- <https://www.trade.gov/market-intelligence/saudi-arabia-ports-expansion>

7- UNCTAD Liner Shipping Connectivity Index

8- <https://www.arabnews.com/node/2480551/business-economy>

شرکت‌های ملی و بین‌المللی در حال توسعه ۹ ناحیه و مرکز لجستیکی یکپارچه در بندرهای اصلی خود با سرمایه‌گذاری بیش از ۶ میلیارد ریال سعودی (۱.۶ میلیارد دلار) است. به‌طور کلی، عربستان سعودی با انجام سرمایه‌گذاری‌های کلان که رقمی بیش از ۱۲ میلیارد دلار برآورد می‌شود،^۱ در مسیر توسعه و نوسازی بندرها و زیرساخت‌های لجستیک دریایی به‌منظور تثبیت جایگاه خود به‌عنوان یک قطب لجستیک جهانی و تقویت نقش خود در تجارت منطقه‌ای و بین‌المللی گام برمی‌دارد.^۲

امارات متحده عربی، دیگر بازیگر کلیدی شورای همکاری خلیج فارس، در حال انجام سرمایه‌گذاری‌های قابل توجهی برای توسعه و نوسازی بندرها و زیرساخت‌های لجستیک دریایی به‌منظور تقویت جایگاه خود به‌عنوان یک قطب تجارت جهانی است. انتظار می‌رود اندازه بازار عملیات ترمینال‌های کانتینری امارات تا سال ۲۰۲۹ با نرخ رشد مرکب سالانه ۶.۵۷٪ به ۲.۳ میلیارد دلار برسد، امری که نشان‌دهنده تمرکز این کشور بر توسعه بندرها و قابلیت‌های لجستیکی آن است.^۳ امارات متحده عربی دارای چندین بندر بزرگ از جمله بندر «جبل علی»، بزرگ‌ترین ترمینال کانتینری بین روتردام و سنگاپور است که در سال ۲۰۲۱ حدود ۱۳.۷ میلیون TEU کالا جابه‌جا کرده است. هم‌چنین، بندر «جبل علی» به‌عنوان بندر اصلی امارات، با ظرفیت سالانه ۱۹.۳ میلیون TEU، به‌عنوان بزرگ‌ترین بندر خاورمیانه شناخته می‌شود.

گروه بندرهای ابوظبی، اپراتور بندر خلیفه در ابوظبی، در حال سرمایه‌گذاری ۱ میلیارد درهم (۲۷۲ میلیون دلار) برای توسعه ترمینال «فجیره» است که منجر به افزایش ظرفیت کانتینری به میزان ۷۲۰.۰۰۰ TEU و افزایش ظرفیت حمل‌ونقل کالای به میزان ۱.۳ میلیون تن خواهد شد.^۴

هم‌چنین، امارات متحده عربی در حال ادغام راه‌حل‌های فناوری بیشتری مانند رباتیک، هوش مصنوعی و اینترنت اشیا^۵ (IOT) برای بهبود بهره‌وری و کارایی بندرهای خود است. بر اساس گزارش کسب‌وکار بانک جهانی در سال ۲۰۲۲، امارات متحده عربی بزرگ‌ترین بازیگر بخش حمل‌ونقل دریایی و بندرها در منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا و پنجمین بازیگر بزرگ جهان است. امارات متحده عربی به‌تازگی با انجام سرمایه‌گذاری‌های کلان که رقمی بیش از ۲ میلیارد دلار برآورد می‌شود، در مسیر توسعه و نوسازی بندرها و زیرساخت‌های لجستیک دریایی و در راستای تثبیت جایگاه خود به‌عنوان یک قطب لجستیک جهانی و تقویت نقش خود در تجارت منطقه‌ای و بین‌المللی گام برمی‌دارد.

عمان در راستای ارتقای جایگاه خود به‌عنوان یک بازیگر کلیدی در تجارت جهانی، اقدام به

1- <https://www.spglobal.com/marketintelligence/en/mi/research-analysis/saudi-arabia-aims-to-quadruple-containerized-trade-by-2030.html>

2- <https://channel16.dryadglobal.com/smc-to-unveil-blueprint-for-saudi-maritime-megaprojects>

3- <https://www.mordorintelligence.com/industry-reports/uae-container-terminal-operations-market>

4- <https://unctadstat.unctad.org/CountryProfile/MaritimeProfile/en-GB/784/index.html>

5- Internet of Things

سرمایه‌گذاری‌های قابل توجهی در توسعه و نوسازی بندرها و زیرساخت‌های لجستیک دریایی خود نموده است. عمان دارای هفت بندر دریایی است که سه بندر آب‌های عمیق آن در «دقم»، «صلاله» و «صحار»، نقش ستون فقرات شبکه‌های لجستیکی این بخش را ایفا می‌کنند.

بندر صلاله، به‌عنوان بزرگ‌ترین و فعال‌ترین بندر عمان، موفق به ثبت رکورد جابه‌جایی ۴.۵ میلیون TEU (تناژ معادل بیست فوت) در سال‌های ۲۰۲۱ و ۲۰۲۲ گردیده است که این میزان، بالاتر از سطح فعالیت‌های پیش از همه‌گیری کووید است. گفتنی است که بانک جهانی بندر «صلاله» را در سال ۲۰۲۱ به‌عنوان ششمین بندر کانتینری کارآمد جهان معرفی نمود و این بندر در سال ۲۰۲۲ نیز به‌عنوان بهترین بندر جهان میان بندرهای با ظرفیت جابه‌جایی سالانه ۴ میلیون TEU و بالاتر شناخته شد.^۱

بندر دقم، جدیدترین بندر آب‌های عمیق عمان، در حال توسعه مستمر بوده و فرصت‌های سرمایه‌گذاری جذابی را ارائه می‌دهد. این بندر از طریق اعطای امتیازات و مشارکت‌های مشترک با سرمایه‌گذاران بخش خصوصی و بین‌المللی فعالیت می‌کند.^۲ در راستای توسعه پرشتاب زیرساخت لجستیک این کشور، شرکت «اسیاد»^۳، به‌عنوان شرکت دولتی لجستیک یکپارچه عمان، در سال ۲۰۱۶ تاسیس گردید. هدف از تاسیس این شرکت، پیشبرد توسعه بخش لجستیک و دستیابی به اهداف بلندپروازانه «استراتژی لجستیک سلطنت عمان ۲۰۴۰» است. هم‌زمان با راه‌اندازی این شرکت، از پروژه‌های زیرساختی به ارزش ۲۰ میلیارد دلار رونمایی شد. عمان به‌طور فزاینده‌ای به‌دنبال جذب سرمایه‌گذاری و تخصص بخش خصوصی، به‌ویژه برای توسعه خط پروژه‌های خود از طریق مشارکت‌های مشترک یا مشارکت‌های بخش دولتی و خصوصی^۴ (PPP) است. دولت برای اداره چهار ترمینال کانتینری، کالاهای عمومی، کالاهای فله‌ای و مایعات در بندر «الدقم» و همچنین، در توسعه بندرهای «خصب» و «شناصر» در شمال کشور، بر مدل مشارکت‌های بخش دولتی و خصوصی تکیه دارد. اولویت‌های عمان در بخش لجستیک شامل توسعه زنجیره سرد، انبارداری، خدمات ارزش افزوده، ایستگاه‌های حمل‌ونقل کالا و مراکز لجستیک تجارت الکترونیک است.

به‌طور خلاصه، عمان با هدف تبدیل شدن به یکی از قطب‌های تجارت جهانی، به انجام سرمایه‌گذاری‌های کلان در حدود ۲۰ میلیارد دلار، اقدام نموده است. این سرمایه‌گذاری‌ها در راستای توسعه و نوسازی بندرها و زیرساخت‌های لجستیک دریایی این کشور صورت می‌پذیرد و به تقویت نقش عمان در تجارت منطقه‌ای و بین‌المللی منجر خواهد شد.^۵

1- <https://salalahport.com.om/our-story>

2- <https://oxfordbusinessgroup.com/reports/oman/2023-report/transport/forward-momentum-infrastructure-expansion-and-improvements-to-investment-legislation-encourage-return-to-pre-pandemic-growth-overview/>

3- <https://www.asyad.om/>

4- Public-Private Partnership

5- <https://www.trade.gov/country-commercial-guides/oman-transportation-logistics>

قطر نیز در حال انجام سرمایه‌گذاری‌های قابل توجهی برای توسعه و نوسازی بندرها و زیرساخت‌های لجستیک دریایی خود به منظور تقویت جایگاه خود به عنوان یکی دیگر از قطب‌های تجارت جهانی است. این کشور میزبان هشتمین بندر بزرگ منطقه (حمد) است که با توجه به موقعیت راهبردی این کشور در مسیر تجارت شرق به غرب، می‌تواند نقشی کلیدی ایفا می‌کند. ارزش بازار حمل‌ونقل و انبارداری در قطر حدود ۹.۹ میلیارد دلار بوده که بیانگر سرمایه‌گذاری قابل توجه دولت قطر در این بخش است.^۱

بندرهاي قطر از جمله «حمد»، «دوحه» و «الرویس»، شاهد رشد قابل توجهی در جابه‌جایی محموله‌های عمومی و فله‌ای در سال ۲۰۲۳ بوده‌اند. قطر با تکیه بر موقعیت راهبردی و خدمات لجستیکی کارآمد خود، از بندرها و لجستیک برای حمایت از تنوع بخشی اقتصادی کشور بهره می‌برد. ترمینال‌های کانتینری بندر «حمد» نقش محوری در مدیریت افزایش حجم تجارت و ساده‌سازی فرآیندهای تجاری ایفا می‌کنند. همچنین، قطر به‌ویژه از طریق مشارکت‌های بخش دولتی و خصوصی، به دنبال جذب سرمایه‌گذاری و تخصص بخش خصوصی برای توسعه بندرها و زیرساخت‌های لجستیکی خود است.

بحرین نیز از دیگر بازیگرانی است که در استای ارتقای جایگاه خود به عنوان یک قطب تجارت جهانی، اقدام به سرمایه‌گذاری‌های قابل توجهی برای توسعه و نوسازی بندرها و زیرساخت‌های لجستیک دریایی خود نموده است. بندر «خلیفه بن سلمان»، به عنوان مرکز اصلی لجستیک دریایی بحرین، در ده سال گذشته، رشد باثباتی داشته است؛ در این مدت حجم کانتینری ۵۴٪، ترافیک رو-رو ۲۷٪ و محمولات عمومی و فله ۸۷٪ افزایش یافته است.^۲ بحرین برای توسعه نیروی کار متخصص خود در بخش بندرها، دریانوردی و حمل‌ونقل لجستیکی نیز سرمایه‌گذاری کرده؛ به گونه‌ای که ۶۴٪ از نیروی کار این بندر را اتباع بحرینی تشکیل می‌دهد. همچنین، این کشور به تاسیس «منطقه لجستیک بحرین» اقدام نموده است. این منطقه در مجاورت بندر «خلیفه بن سلمان» است که با هدف حمایت از رشد بخش‌های خدمات دریایی و لجستیک ایجاد شده است.^۳

بحرین در راستای «استراتژی بخش خدمات لجستیک ۲۰۲۲-۲۰۲۶» خود، به دنبال افزایش ظرفیت حمل‌ونقل هوایی به ۱ میلیون تن در سال و همچنین توسعه ظرفیت حمل‌ونقل دریایی است. این راهبرد، با هدف قراردادن بحرین به عنوان یکی از ۲۰ مقصد برتر جهان برای خدمات لجستیک تدوین شده است. لازم به یادآوری است که بحرین در سال ۲۰۲۳، رتبه دوم جهان عرب و رتبه ۳۴ جهانی را در شاخص عملکرد

1- <https://www.invest.qa/en/sectors-and-opportunities/logistics-and-transport>

2- <https://www.apmterminals.com/en/news/news-releases/2019/191210-khalifa-bin-salman-port-celebrates-a-decade-of-contribution>

3- <https://drupal.oxfordbusinessgroup.com/analysis/ripple-effects-infrastructure-investments-ports-are-supporting-growth-maritime-services-and>

لجستیک^۱ (LPI) بانک جهانی به خود اختصاص داده است. این کشور از سال ۲۰۱۸ موفق به ارتقای ۲۵ رتبه‌ای در شاخص مذکور شده است. همچنین، بحرین در زمینه کمترین تاخیر مشاهده شده در واردات و صادرات، مقام اول را میان کشورهای شورای همکاری خلیج فارس کسب کرده است. از همین روست که عملکرد لجستیکی کشورهای شورای همکاری خلیج فارس طبق گزارش‌های شاخص عملکرد لجستیک بانک جهانی، در سالیان اخیر به شدت بهبود یافته است.

امارات متحده عربی به‌عنوان پیشرفته‌ترین کشور در میان کشورهای شورای همکاری خلیج فارس در شاخص عملکرد لجستیک شناخته شده که نشان می‌دهد این کشور گام‌های قابل توجهی در راستای ارتقای عملکرد لجستیکی خود برداشته است. این کشور در آخرین گزارش شاخص عملکرد لجستیک بانک جهانی در سال ۲۰۲۳ در رتبه ۱۲ جهان قرار گرفت.^۳

قطر در سال ۲۰۱۸ با کسب رتبه ۳۰ جهانی، بالاترین جایگاه را در شاخص عملکرد لجستیک در میان کشورهای شورای همکاری خلیج فارس به خود اختصاص داده بود که بالاتر از بسیاری از کشورهای منطقه بود. عربستان سعودی نیز در شاخص عملکرد لجستیک سال ۲۰۲۳ بانک جهانی، جهشی ۱۷ رتبه‌ای داشته است. این پیشرفت قابل توجه در مدت زمان کمتر از ۲ سال پس از اجرای استراتژی ملی حمل‌ونقل و خدمات لجستیکی به دست آمده است.^۴

شواهد نشان می‌دهد که عملکرد لجستیکی کشورهای شورای همکاری خلیج فارس، به‌ویژه امارات متحده عربی، بحرین، قطر و عربستان سعودی، بر اساس شاخص عملکرد لجستیک بانک جهانی در گذر زمان، بهبود قابل توجهی یافته است. در این میان، امارات متحده عربی به‌عنوان کشوری با عملکرد برتر در منطقه شناخته می‌شود و بحرین و قطر نیز گام‌های قابل توجهی در ارتقای توان لجستیکی خود برداشته‌اند.

در حوزه حمل‌ونقل زمینی، پروژه راه‌آهن «الاتحاد» در حال پیشرفت است. این پروژه برای بهبود اتصال ریلی در سراسر امارات متحده عربی و گسترش به سایر کشورهای شورای همکاری خلیج فارس طراحی شده است. هدف از این شبکه، تسهیل ادغام اقتصادی و تقویت توان لجستیکی در سراسر منطقه است. فاز اول این پروژه از سال ۲۰۱۶ و بیشتر بر حمل‌ونقل بار (به‌ویژه گوگرد دانه‌بندی‌شده برای شرکت ملی نفت ابوظبی) متمرکز بوده است. فاز دوم که گسترده‌تر است، به طول ۶۰۵ کیلومتر از مرز عربستان در «الغویفات» امتداد یافته و امارات و شهرهای اصلی از جمله ابوظبی، بندر خلیفه، دبی و فجیره را در بر

1- Logistics Performance Index

۲- شاخص عملکرد لجستیک توسط بانک جهانی تدوین شده است. این شاخص به کشورها برای شناسایی چالش‌ها و فرصت‌های موجود در عملکرد لجستیک بازرگانی کمک می‌کند. این شاخص ترکیبی از میانگین رتبه‌های یک کشور در شش بعد کلیدی است: عملکرد گمرکی، کیفیت زیرساخت، سهولت انجام تشریفات حمل‌ونقل، کیفیت خدمات لجستیک، ردیابی و پیگیری مرسوله‌ها، و به‌نگام‌بودن حمل‌ونقل

3- <https://www.thenationalnews.com/business/economy/2023/04/24/uae-among-top-12-in-world-banks-logistics-performance-index-2023/>

4- <https://www.statista.com/statistics/1276296/gcc-logistics-performance-index-rank-by-country/>

می‌گیرد. این فاز مناطق صنعتی کلیدی، بندرها و مراکز جمعیتی را به هم پیوند می‌دهد. بخش‌های قابل توجهی از این فاز تکمیل شده و خدمات حمل‌ونقل ریلی باری، تولیدکنندگان اصلی صنعتی را به بندرها و شهرهای سراسر امارات متحده عربی متصل می‌سازد. شبکه ریلی اتحاد با ظرفیت جابه‌جایی سالانه ۶۰ میلیون تن بار تا سال ۲۰۳۰، جایگاه امارات متحده عربی را به‌عنوان یک مرکز لجستیکی مهم تثبیت خواهد کرد.^۱ این شبکه شامل پایانه‌های بار پیشرفته با ظرفیت بالا بوده و زمان حمل‌ونقل در سراسر منطقه را به میزان قابل توجهی کاهش می‌دهد. از نظر فناوری، این پروژه از استانداردهای بالایی برخوردار است و از سیستم کنترل قطار اروپای سطح ۲، برای سیگنال‌دهی و لوکوموتیوهای طراحی شده برای شرایط سخت کویری بهره می‌برد. همچنین، بر پایداری و مدیریت کارآمد منابع تمرکز دارد. برخی مدعی‌اند این توسعه زیرساختی تحول‌آفرین، رشد اقتصادی و یکپارچگی را در شورای همکاری خلیج فارس ترویج کرده و معیاری برای زیرساخت و پیشرفت فناوری در صنعت حمل‌ونقل ریلی به شمار می‌رود.^۲

شبکه ریلی یکپارچه شورای همکاری خلیج فارس در کانون کریدور اقتصادی هند- خاورمیانه- اروپا قرار دارد. این کریدور ابتکار مهمی در سطح قاره‌های مختلف است که هدف آن ارتقای سطح اتصال و تحریک رشد اقتصادی در سراسر هند، خاورمیانه و اروپاست. این کریدور که در سپتامبر ۲۰۲۳ در اجلاس G20 به میزبانی هند اعلام شد، در صدد ایجاد شبکه‌ای قدرتمند برای تجارت و حمل‌ونقل است که شامل راه‌آهن، مسیرهای کشتیرانی و خطوط لوله انرژی می‌شود. این پروژه از حمایت کشورهای مختلفی از جمله ایالات متحده، امارات متحده عربی، عربستان سعودی، فرانسه، آلمان، ایتالیا و اتحادیه اروپا (۲۷ کشور عضو) برخوردار شده است.^۳

هدف از ایجاد این کریدور، تسهیل جریان کالا، خدمات و داده‌ها در سراسر این مناطق است که به‌طور بالقوه می‌تواند چشم‌انداز اقتصادی را از طریق افزایش تجارت و کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل متحول سازد. انتظار می‌رود این کریدور با راه‌حل‌های اتصال دیجیتال و منابع انرژی پاک یکپارچه شود و به این ترتیب، با تلاش‌های جهانی برای دستیابی به پایداری و تنوع‌سازی اقتصادی هم‌سو گردد یا حداقل می‌توان گفت اعضای آن چنین امیدهایی دارند.^۴

با وجود چشم‌اندازهای امیدوارکننده، این کریدور با چالش‌هایی از جمله تنش‌های ژئوپلیتیکی و پیچیدگی‌های لجستیکی مواجه است. درگیری‌های اخیر در خاورمیانه نگرانی‌هایی را پیرامون امکان‌پذیری و جدول زمانی

1- <https://www.railjournal.com/>

2- <https://www.etihadrail.ae/>

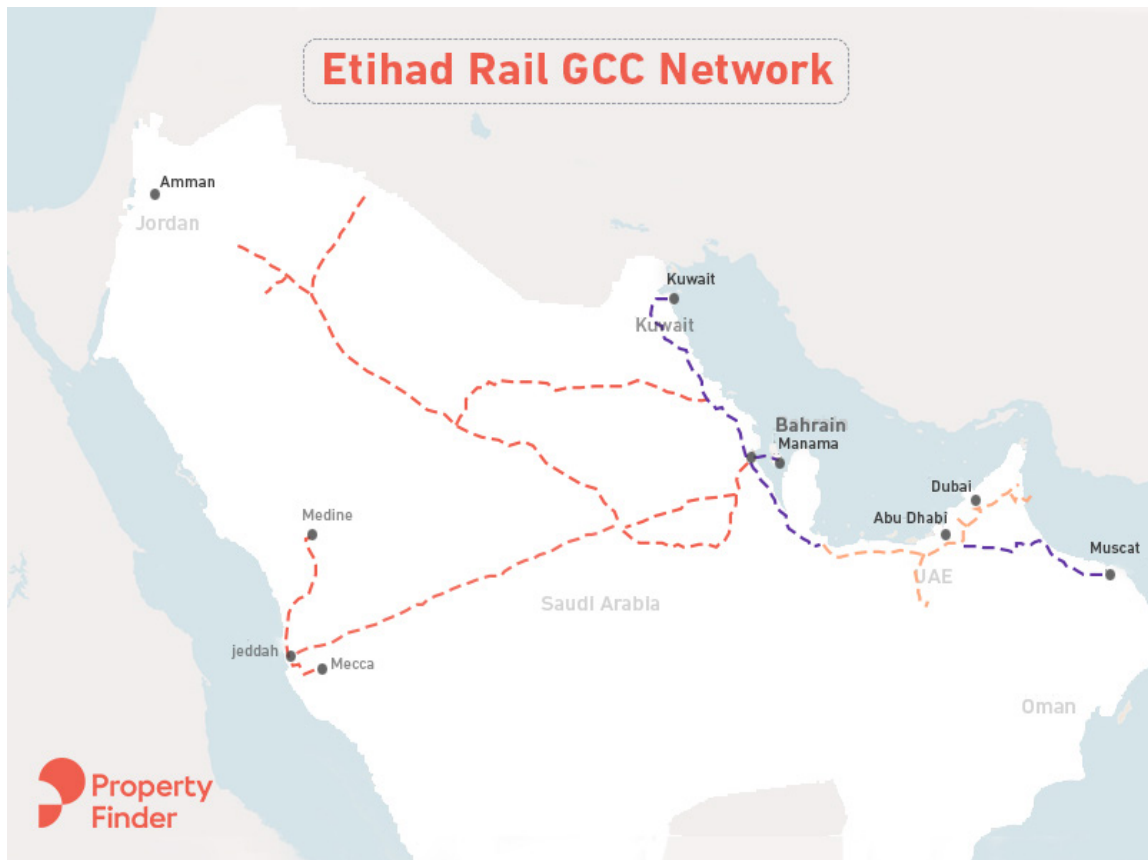
3- <https://www.newindianexpress.com/nation/2024/Feb/01/india-middle-east-europe-corridor-will-be-strategic-game-changer-says-finance-minister>

4- <https://www.bradley.com/insights/publications/2023/10/the-india-middle-east-europe-economic-corridor-prospects-and-challenges-for-us-businesses>

تکمیل این کریدور ایجاد کرده است. با این حال، برخی معتقدند تعهدات راهبردی و مالی کشورهای مشارکت‌کننده، آن‌ها را به همکاری بیشتر سوق دهد.^۱

از منظر برخی کشورهای شورای همکاری خلیج فارس، این کریدور چشم‌اندازی تحول‌آفرین را برای یکپارچگی منطقه‌ای و توسعه اقتصادی نشان می‌دهد و نویدبخش منافع قابل توجهی برای تجارت و صنعت در سه قاره است. این طرح با راهبردهای اقتصادی گسترده‌تری مانند چشم‌انداز ۲۰۳۰ عربستان سعودی هم‌سو بوده و می‌تواند نقش اساسی در بازتعریف مسیرهای تجارت جهانی ایفا نماید.^۲ نقشه ذیل، مسیرهای پروژه ریلی الاتحاد را نشان می‌دهد.

نقشه ۱- پروژه ریلی الاتحاد^۳



1- <https://www.mei.edu/publications/war-delays-likely-will-not-fully-derail-imec-plans>

2- https://www.google.com/url?sa=t&source=web&rct=j&opi=89978449&url=https://agsiw.org/great-expectations-the-india-middle-east-europe-economic-corridor/&ved=2ahUKewjnu96cw9qFAxVNR_EDHTNRBkcQFnOECBAQAQ&usg=AOvVaw1yHZfs5MasT3XYazzsFOno

3- <https://www.propertyfinder.ae/blog/etihad-rail/>

۳. منابع عظیم مالی

درآمدهای بالای نفتی و صندوق‌های ثروت ملی (SWF) ^۱ به‌طور قابل توجهی توانمندی‌های مالی کشورهای شورای همکاری خلیج فارس را ارتقا بخشیده و آن‌ها را قادر ساخته تا در بخش‌های با ارزش بالا سرمایه‌گذاری کرده و در زنجیره‌های ارزش جهانی ادغام شوند.

کشورهای عضو شورای همکاری خلیج فارس توانسته‌اند با استفاده از مازاد درآمدهای نفتی خود بخش قابل توجهی از این درآمدها را برای تامین مالی سرمایه‌گذاری‌های راهبردی مختلف در بخش‌های گوناگون ذخیره نمایند. برای نمونه، شرکت ملی نفت ابوظبی، از فناوری‌های پیشرفته‌ای مانند یادگیری ماشین ^۲ برای ارتقای کارآیی عملیاتی و پیش‌بینی‌ها بهره برده است. این پیشرفت‌های فناورانه، نه تنها موجب افزایش بهره‌وری می‌گردد، بلکه سرمایه‌گذاری در بخش‌های با ارزش بالا (مانند بهداشت و درمان، آموزش و تولید پیشرفته) را نیز که برای متنوع‌سازی اقتصاد آن‌ها به دور از وابستگی به نفت ضروری است، جذب می‌نماید. ^۳

علاوه بر این، صندوق‌های ثروت ملی مانند صندوق سرمایه‌گذاری عمومی عربستان سعودی و مرجع سرمایه‌گذاری ابوظبی نقش محوری در هدایت سرمایه‌گذاری‌ها به بازارهای جهانی ایفا می‌کنند و به این ترتیب، مشارکت کشورهای شورای همکاری خلیج فارس را در پروژه‌های با ارزش بالا در سطح بین‌المللی افزایش می‌دهند. این سرمایه‌گذاری‌ها محدود به موارد منفعلانه مالی نبوده و به مشارکت فعال در زمینه‌هایی مانند املاک و مستغلات، بهداشت و درمان و زیرساخت که بخش جدایی‌ناپذیر زنجیره‌های ارزش جهانی هستند، گسترش می‌یابد. ^۴

برای نمونه، رشد سرمایه‌گذاری‌های صندوق‌های ثروت ملی کشورهای شورای همکاری در بخش بهداشت و درمان در سال ۲۰۲۱ با سه برابر افزایش به ۱۳.۴ میلیارد دلار رسید که نشان‌دهنده تغییر راهبردی به سمت بخش‌هایی است که بازدهی بالاتری را وعده می‌دهند و در برابر نوسانات اقتصادی مقاوم‌ترند. این سرمایه‌گذاری‌های راهبردی با نفوذ مالی حاصل از درآمدهای نفتی تسهیل می‌شود که همچنان، سرمایه لازم برای دنبال کردن این سرمایه‌گذاری گسترده و متنوع را فراهم می‌آورد.

به‌طور کلی، استحکام مالی ناشی از درآمدهای نفتی و صندوق‌های ثروت ملی، کشورهای شورای همکاری خلیج فارس را به منابع مورد نیاز برای توسعه و ارتقای بخش‌های با ارزش بالا مجهز می‌سازد

1- Sovereign Wealth Fund

2- Machine Learning

3- <https://hir.harvard.edu/the-growth-trajectories-of-sovereign-wealth-funds-trends-challenges-and-opportunities/>

4- <https://oxfordbusinessgroup.com/reports/bahrain/2023-report/economy/positive-outlook-surpluses-from-oil-revenue-are-enhancing-regional-integration-and-economic-diversification-among-gcc-countries-analysis/>

و به این ترتیب، نقش آن‌ها را در زنجیره‌های ارزش جهانی تقویت کرده و تداوم اقتصادی فراتر از نفت را تضمین می‌نماید. شاهد این مدعا، آن است که صندوق سرمایه‌گذاری عمومی عربستان، با بهره‌مندی از منابع مالی خود برای ترویج تنوع اقتصادی و یکپارچگی جهانی، به‌طور فعال در بخش‌های مختلف زنجیره ارزش جهانی مشارکت نموده است. در جدول ذیل برخی از مهم‌ترین پروژه‌های خارجی که صندوق سرمایه‌گذاری عمومی عربستان در آن‌ها سرمایه‌گذاری کرده است، ارائه شده است:

جدول ۱- برخی از مهم‌ترین سرمایه‌گذاری‌های صندوق سرمایه‌گذاری عمومی عربستان در خارج از این کشور^۱

توضیحات	میزان سرمایه‌گذاری	پروژه/شرکت
یک صندوق سرمایه‌گذاری فناوری محور که در همکاری با گروه سافت بانک تاسیس شده است. صندوق سرمایه‌گذاری عمومی عربستان ۴۵ میلیارد دلار از سرمایه این صندوق ۱۰۰ میلیارد دلاری را تامین کرده است.	۴۵ میلیارد دلار	صندوق سرمایه‌گذاری ویژن سافت بانک
صندوق سرمایه‌گذاری عمومی عربستان سهام ۵ درصدی در شرکت اوبر را خریداری کرده است.	۳.۵ میلیارد دلار	اوبر
صندوق سرمایه‌گذاری عمومی عربستان نیمی از سرمایه ۴۰ میلیارد دلاری صندوق سرمایه‌گذاری زیرساخت بلکستون را تامین کرده است.	۲۰ میلیارد دلار	صندوق زیرساخت بلکستون
صندوق سرمایه‌گذاری عمومی عربستان دارای ۵.۷ درصد سهام شرکت سرگرمی زنده لایو نیشن است.	۵۰۰ میلیون دلار (تقریباً)	لایو نیشن
صندوق سرمایه‌گذاری عمومی عربستان سهام ۲.۳۲ درصدی در شرکت خدمات دیجیتال هندی جیو پلتفرمز را خریداری کرده است.	۱.۵ میلیارد دلار	جیو پلتفرمز
صندوق سرمایه‌گذاری عمومی عربستان سهامی را در شرکت‌های بزرگ آمریکایی مانند بوئینگ، متا پلتفرمز (فیسبوک)، سیتی‌گروپ، دیزنی، بانک آو آمریکا و برکشایر هائاوی افشا کرده است.	بیش از ۳ میلیارد دلار (در مجموع)	سهام عمومی بین‌المللی

صندوق سرمایه‌گذاری عربستان از طریق این سرمایه‌گذاری‌های راهبردی، نه تنها در حال متنوع‌سازی سبد سرمایه‌گذاری خود است، بلکه با پرورش صنایع جدید و تقویت مشارکت عربستان سعودی در زنجیره‌های ارزش جهانی، نقش کلیدی در تحول چشم‌انداز اقتصادی این کشور ایفا می‌کند. این اقدامات، بخش جدایی‌ناپذیر دستیابی به اهداف ترسیم‌شده در سند چشم‌انداز ۲۰۳۰ عربستان سعودی است که به منظور کاهش وابستگی این کشور به نفت و توسعه بخش‌های خدمات عمومی، تدوین شده است.

از سوی دیگر، صندوق ثروت ملی امارات^۱ (صندوق مرجع سرمایه‌گذاری ابوظبی) با سرمایه‌گذاری‌های راهبردی، به‌طور فعال در بخش‌های مختلف زنجیره‌های ارزش جهانی مشارکت نموده است. به‌عنوان مثال می‌توان به سرمایه‌گذاری‌های زیر اشاره کرد:

انرژی‌های تجدیدپذیر

این صندوق در شرکت گرین‌کو^۲ (شرکتی هندی که در زمینه پروژه‌های انرژی پاک با تمرکز بر حوزه‌های بادی، آبی و خورشیدی فعالیت می‌کند) سرمایه‌گذاری کرده است. این سرمایه‌گذاری با روندهای جهانی به سمت انرژی پایدار همسو بوده و از تغییر رویه هند از وابستگی به سوخت‌های فسیلی حمایت می‌کند.

- فن‌آوری و زیرساخت

صندوق ثروت ملی امارات، از طریق شرکت‌های زیرمجموعه خود که سهام‌دار پروژه‌های زیرساختی استرالیاست، در پروژه‌های مهم زیرساختی در بخش فناوری مشارکت نموده است.

- املاک و مستغلات

این صندوق، سهم قابل توجهی در برخی از مهم‌ترین پروژه‌های ساخت‌وساز چین به‌ویژه پروژه‌های نوآورانه در شانگهای دارد.

- بهداشت و درمان

این صندوق سرمایه‌گذاری‌های قابل توجهی در بخش بهداشت و درمان، به‌ویژه در شرکت‌هایی مانند ReNew Power هند انجام داده است. این شرکت تولیدکننده عمده انرژی تجدیدپذیر در هند است که از طریق تامین انرژی پاک برای مراکز درمانی به توسعه زیرساخت‌های بهداشتی سازگار با تغییرات اقلیمی نیز کمک می‌کند.

- ابتکارات مرتبط با تغییرات اقلیمی

این صندوق یکی از اعضای موسس گروه کاری «صندوق ثروت ملی یک سیاره» است که بر در نظر گرفتن اثرات تغییرات اقلیمی در مدیریت دارایی بزرگ و متنوع تاکید دارد. این ابتکار، رویکرد پیش‌دستانه صندوق در مقابله با چالش‌های جهانی اقلیم از طریق بازطراحی راهبرد سرمایه‌گذاری را نشان می‌دهد.^۳

1- Abu Dhabi Investment Authority

2- <https://greengogroup.com/>

3- <https://www.adia.ae/en/purpose/responsible-long-term-investing/case-studies/sustainable-investing>

۴. گشودگی تجاری

گشودگی تجاری به درجه‌ای از تعامل و یکپارچگی که اقتصاد یک کشور یا یک بلوک تجاری با بازار جهانی دارد، اطلاق می‌شود. گشودگی تجاری پیش‌نیاز کلیدی مشارکت کشورها و بلوک‌ها در زنجیره‌های ارزش جهانی محسوب می‌شود. این نسبت، ساده‌ترین معیاری است که با تقسیم مجموع صادرات و واردات یک کشور بر تولید ناخالص داخلی، محاسبه می‌شود. نسبت بالاتر نشان‌دهنده گشایش بیشتر است. این نسبت، نشان‌دهنده اهمیت نسبی صادرات و واردات در اقتصاد یک کشور است. نسبت متعادل نشان‌دهنده اقتصاد یکپارچه‌تر است. میزان سرمایه خارجی که در مشاغل یک کشور سرمایه‌گذاری می‌شود، نشان‌دهنده گشایش آن کشور به جریان‌های سرمایه‌گذاری بین‌المللی است. انواع کالاهایی که یک کشور صادر و وارد می‌کند، می‌تواند موقعیت آن را در زنجیره‌های ارزش جهانی نشان دهد. کشورهایی که کالاهای نهایی را صادر می‌کنند، تمایل به ادغام بیشتر در زنجیره‌های ارزش جهانی دارند.

ویژگی مهم اقتصادهای باز، تعرفه‌های پایین‌تر و موانع غیرتعرفه‌ای کمتری است که می‌تواند مانع از حرکت کالاها و خدمات در سراسر مرزها شود. این امر، مشارکت کارآمد در شبکه‌های تولید بین‌المللی را امکان‌پذیر می‌کند. گشایش به کشورها اجازه می‌دهد تا به بازارهای بزرگ‌تر برای صادرات خود دسترسی پیدا کنند و نهادهای ضروری برای تولید را با قیمت‌های رقابتی وارد کنند. اقتصادهای باز سرمایه‌گذاری خارجی را جذب می‌کنند. سرمایه‌گذاری خارجی، سرمایه، فناوری و تخصص را به ارمان می‌آورد. هر سه این موارد برای مشارکت در زنجیره‌های ارزش ضروری است.^۱

همان‌گونه که اشاره شد، کشورهای شورای همکاری خلیج فارس در سال‌های اخیر، شاهد اصلاحات اقتصادی قابل توجهی بوده‌اند. گشایش تجاری در این قالب، به‌عنوان یک محرک کلیدی برای تنوع‌بخشی به اقتصاد و ادغام در زنجیره‌های ارزش جهانی در اولویت قرار گرفته است. شورای همکاری خلیج فارس از چند مسیر گشایش تجاری را توسعه داده و تعمیق کرده است.

این شورا با انعقاد توافق‌نامه‌های تجارت آزاد با طیفی از شرکای تجاری یا در دستور کار قراردادن چنین توافق‌نامه‌هایی، تعرفه‌ها و موانع غیرتعرفه‌ای را کاهش داده است. این موضوع، واردات نهاده‌ها و صادرات کالاهای نهایی را برای کسب‌وکارها در این بلوک، ارزان‌تر و آسان‌تر می‌کند و آن‌ها را برای ورود به عرصه

۱- نمونه‌هایی از نقش گشایش تجاری در مشارکت کشورها در زنجیره عبارت است از:
 ۱. کره جنوبی از نسبت تجارت به GDP بالا و تمرکز بر صادرات لوازم الکترونیکی و ماشین‌آلات برخوردار است که نشان‌دهنده نقش برجسته آن در زنجیره‌های جهانی این بخش‌ها است.
 ۲. موریس یک اقتصاد نسبتاً باز با تمرکز بر صادرات نساجی دارد؛ این گشایش به آن اجازه می‌دهد تا در زنجیره جهانی تولید پوشاک مشارکت کند.
 ۳. آلمان صادرکننده عمده خودرو و ماشین‌آلات است که نشان‌دهنده گشایش تجاری بالا و نقش مرکزی آن در زنجیره ارزش اروپایی است.
 ۴. مکزیک به دلیل گشایش تجاری خود با ایالات متحده و کانادا در زنجیره‌های لوازم الکترونیکی و خودرو تنیده شده است.
 ۵. توافق‌نامه‌های تجارت آزاد و تمرکز شیلی بر صادرات منابع مانند مس، نشان‌دهنده گشایش و مشارکت آن در زنجیره‌های جهانی استخراج معدن و منابع است.

زنجیره‌ها آماده می‌سازد.

جدول ۲- موافقت‌نامه‌های تجارت آزاد شورای همکاری خلیج فارس

ویژگی‌های کلیدی	آخرین تحولات	وضعیت	موافقتنامه
<ol style="list-style-type: none"> حذف یا کاهش حقوق گمرکی بر اکثر کالاهای مبادله شده تسهیل تجارت در خدمات و تشویق سرمایه‌گذاری ساده‌سازی رویه‌های گمرکی 	<p>مذاکرات برای به‌روزرسانی توافق‌نامه با در نظر گرفتن واقعیت‌های جدید تجارت در حال انجام است. آخرین دور مذاکرات در دسامبر ۲۰۲۳ به پایان رسید.</p>	در حال اجرا (از سال ۲۰۰۹)	اتحادیه تجارت آزاد اروپا (EFTA) با محوریت کشورهای ایسلند، لیختن اشتاین، نروژ، سوئیس
<ol style="list-style-type: none"> هدف آن آزادسازی کامل تجارت کالا، خدمات و سرمایه‌گذاری است. مذاکرات با چالش‌هایی در زمینه یارانه‌های کشاورزی و حقوق مالکیت معنوی روبه‌رو بود. 	<p>مذاکرات در سال ۲۰۱۶ از سر گرفته شد، اما همچنان متوقف است. تاثیر جنگ اوکراین و بحث‌های داخلی در حال انجام در اتحادیه اروپا ممکن است پیشرفت را بیشتر به تاخیر بیندازد.</p>	آغاز شده در ۱۹۹۰	
<ol style="list-style-type: none"> هدف آن تقویت روابط اقتصادی و رسیدگی به موانع تجاری دوجانبه است. تمرکز بالقوه بر بخش‌هایی مانند انرژی، فناوری و کشاورزی. 	<p>گزارش‌ها حاکی از آن است که مذاکرات در مراحل اولیه است. تغییر چشم‌انداز سیاسی در هر دو منطقه و تنش‌های تجاری جهانی در حال انجام می‌تواند بر سرعت مذاکرات تاثیر بگذارد.</p>	در حال مذاکره (اعلام شده در ۲۰۱۷)	موافقتنامه تجارت آزاد با اتحادیه اروپا
<ol style="list-style-type: none"> حذف تعرفه بر اکثر کالاها ترویج همکاری در زمینه‌هایی مانند سرمایه‌گذاری، مالکیت معنوی و سیاست رقابت. ایجاد سازوکار حل و فصل اختلاف. 	<p>این توافق‌نامه همچنان به تسهیل جریان تجارت و سرمایه‌گذاری بین شورای همکاری خلیج فارس و سنگاپور ادامه می‌دهد. هر دو طرف در حال بررسی زمینه‌های بالقوه برای همکاری بیشتر، به ویژه در تجارت دیجیتال هستند.</p>	در حال اجرا (از سال ۲۰۰۸)	موافقتنامه تجارت آزاد با سنگاپور
<p>شورای همکاری خلیج فارس ابراز تمایل کرده است که موافقتنامه تجارت آزاد موجود خود با EFTA را برای شامل شدن اعضای جدید گسترش دهد.</p>	<p>هنوز هیچ اقدام مشخصی انجام نشده است. تصمیم در مورد گسترش (احتمالاً به پیشرفت مذاکرات برای به‌روزرسانی توافق‌نامه موجود با اعضای فعلی EFTA بستگی دارد).</p>	بالقوه	گسترش موافقتنامه تجارت آزاد با EFTA
<ol style="list-style-type: none"> هدف آن ایجاد یک FTA جامع برای افزایش تجارت و سرمایه‌گذاری است. تمرکز بالقوه بر زمینه‌هایی مانند انرژی، زیرساخت و فناوری. 	<p>مذاکرات در مرحله مقدماتی است. هر دو طرف در تلاش‌اند تا در زودترین زمان ممکن به توافق برسند، اما پیچیدگی توافق‌نامه و ملاحظات ژئوپلیتیکی بالقوه می‌تواند چالش‌هایی را ایجاد کند.</p>	این مذاکرات از ۲۰۰۵ آغاز شده است. آخرین دور مذاکرات سطح بالا در ژانویه ۲۰۲۴ برگزار شد. اما به درخواست عربستان مذاکرات از می ۲۰۲۴ متوقف شده است	موافقتنامه تجارت آزاد با چین

افزون بر این، کشورهای شورای همکاری به‌طور فعال اقدامات تسهیل تجاری را برای ساده‌سازی رویه‌های گمرکی، کاهش رویه‌های اداری و تسریع حرکت کالا در سراسر مرزها اجرا کرده یا در حال اجرای آن هستند. ورودی سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی به شورای همکاری خلیج فارس در سال ۲۰۲۲ به ۳۷ میلیارد دلار رسید، امری که نشانی از تعهد این کشورها به تسهیل تجارت و ادغام در اقتصاد جهانی است.^۱ از همین روست که نسبت تجارت خارجی به تولید ناخالص داخلی این کشورها بیشتر از میانگین جهانی است. البته نقش کلیدی نفت در اقتصاد و سبب صادراتی این کشورها را نیز نباید نادیده گرفت.

جدول ۳- نسبت بخش تجارت خارجی (کالا و خدمات) به تولید ناخالص داخلی کشورهای شورای همکاری خلیج فارس و میانگین جهانی (۲۰۲۲)^۲

کشور	بخش تجارت خارجی به‌عنوان درصدی از تولید ناخالص داخلی
عربستان سعودی	(٪۶۴)
امارات متحده عربی	(٪۱۶۷)
قطر	(٪۱۰۰)
کویت	(٪۹۸)
بحرین	(٪۱۶۰)
عمان	(٪۹۴)
میانگین شورای همکاری خلیج فارس	(٪۱۱۳)
میانگین جهانی	(٪۶۳)

منبع: بانک جهانی

میانگین نسبت تجارت خارجی به تولید ناخالص داخلی در شورای همکاری خلیج فارس ۷۷.۵٪ است که به‌طور قابل‌توجهی بالاتر از میانگین جهانی ۶۳٪ است. این امر انعکاس ساختار اقتصادی کشورهای شورای همکاری خلیج فارس است که صادرکنندگان بزرگ نفت و گاز هستند و بازارهای داخلی نسبتاً کوچکی دارند، بنابراین به تجارت بین‌المللی بسیار وابسته هستند.

شورای همکاری با کاهش محدودیت‌های مالکیت خارجی در بخش‌های مختلف، زمینه‌های گسترده‌تری را برای جذب سرمایه فراهم آورده است. این امر ورود فناوری، تخصص و سرمایه را به ارمغان می‌آورد و استقرار امکانات تولیدی در شورای همکاری خلیج فارس را تسهیل می‌کند که به نوبه خود ادغام آن‌ها را در زنجیره‌های ارزش جهانی تقویت می‌کند. منطقه آزاد «جیل علی» در امارات نمونه بارز یک مرکز لجستیک شورای همکاری است که بیشتر از طریق جذب سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی به رشد و توسعه خود، دست یافته است.

1- <https://www.emiratesnbdresearch.com/en/articles/uae-led-the-gcc-region-in-fdi-inflows-and-fdi-outflows-in-2022>

2- World Bank

۵. نقاط ضعف شورای همکاری در اتصال به زنجیره‌های ارزش

۵.۱ وابستگی به نفت

کشورهای شورای همکاری خلیج فارس برای مشارکت در زنجیره‌های ارزش جهانی با محدودیت‌های مهمی مواجه است. وابستگی شدید کشورهای شورای همکاری خلیج فارس به صادرات نفت، تاثیر قابل توجهی بر اقتصاد آن‌ها، به‌ویژه در مشارکت و ادغام آن‌ها در زنجیره‌های ارزش جهانی دارد. وابستگی شدید شورای همکاری خلیج فارس به صادرات نفت به این معناست که هر نوسان قابل توجهی در قیمت نفت، به‌طور مستقیم بر ثبات اقتصادی آن‌ها اثر می‌گذارد. تحقیقات نشان می‌دهد که شوک‌های قیمتی نفت تاثیر عمیقی بر بازارهای سهام شورای همکاری خلیج فارس دارد و آسیب‌پذیری منطقه را در برابر نوسانات جهانی قیمت نفت تایید می‌کند. این نوسانات می‌تواند برنامه‌ریزی اقتصادی و سرمایه‌گذاری در بخش‌های خارج از صنعت نفت را مختل کند و بر سلامت کلی اقتصاد این کشورها تاثیر بگذارد. همچنین، نوسانات قیمت نفت بر بازدهی بخش‌های مختلف در بازارهای سهام شورای همکاری خلیج فارس اثر می‌گذارد. به‌عنوان مثال، در دوره‌های با قیمت بالای نفت، مازاد نقدینگی قابل توجهی وجود دارد که خود را در قالب سود در بازار سهام نشان می‌دهد، اما در زمان پایین بودن قیمت نفت، بازار سهام اغلب با کاهش مواجه می‌شود. این امر نشان‌دهنده همبستگی مستقیم بین تغییرات قیمت نفت و فعالیت‌های اقتصادی در شورای همکاری خلیج فارس است که بر اعتماد سرمایه‌گذاران و ثبات بازارهای مالی تاثیر می‌گذارد.

علاوه بر این، کشورهای شورای همکاری خلیج فارس در تلاش بوده‌اند تا به اقتصاد خود (با هدف کاهش وابستگی به نفت) تنوع دهند. با این حال، نوسانات قیمت نفت، این تلاش‌های متنوع‌سازی را پیچیده می‌کند. درآمد بالای نفت می‌تواند منجر به کاهش انگیزه‌های سیاستگذاران در تلاش برای متنوع‌سازی شود، درحالی‌که قیمت‌های پایین می‌تواند منابع مالی موجود برای سرمایه‌گذاری در سایر بخش‌ها را کاهش دهد. این پویایی برای ادغام در زنجیره‌های ارزش جهانی، چالش قابل توجهی ایجاد می‌کند و این امر به اقتصادهای باثبات و متنوع نیاز دارد.^۱ نمونه‌هایی از دوره‌های تاریخی مختلف در قالب جدول شماره ۳، آسیب‌پذیری این کشورها به نوسانات قیمت نفت را نشان می‌دهد.

جدول ۴- تاثیر نوسانات قیمت نفت بر اقتصادهای کشورهای شورای همکاری خلیج فارس^۱

دوره زمانی	رویداد	زمینه	تاثیر بر اقتصادهای شورای همکاری خلیج فارس	تغییرات قیمت نفت
دهه ۱۹۹۰	بحران مالی آسیا	افزایش عرضه و کاهش تقاضا منجر به کاهش شدید قیمت شد.	کاهش درآمدهای نفتی منجر به کسری بودجه، کاهش هزینه‌های دولتی و کند شدن رشد اقتصادی شد.	از ۲۰ دلار به زیر ۱۰ دلار برای هر بشکه
۲۰۰۸	بحران مالی جهانی	رکود اقتصادی منجر به کاهش سریع تقاضا برای نفت شد.	سقوط بازارهای سهام و تاخیر یا لغو پروژه‌ها در بخش‌های غیرنفتی مانند املاک و مستغلات.	از ۱۴۷ دلار به حدود ۳۰ دلار برای هر بشکه
۲۰۱۴-۲۰۱۶	افزایش تولید نفت شیل در آمریکا	افزایش عرضه جهانی نفت به دلیل تولید نفت شیل.	کشورهای شورای همکاری خلیج فارس با کاهش شدید درآمدها مواجه شدند و مجبور به اجرای تدابیر ریاضتی و برنامه‌های تنوع اقتصادی شدند.	از بیش از ۱۰۰ دلار به زیر ۳۰ دلار برای هر بشکه
۲۰۲۰	همه‌گیری COVID-۱۹	همه‌گیری تقاضا برای نفت را به شدت کاهش داد.	انقباض اقتصادی، تاثیرات شدید بر بازار کار، و تاخیر در سرمایه‌گذاری‌ها در برنامه‌های تنوع‌بخشی.	به طور موقت منفی در آوریل ۲۰۲۰

افزون‌براین، وابستگی اقتصادی کشورهای شورای همکاری خلیج فارس به یک کالای واحد، رقابت‌پذیری آن‌ها را در بازارهای جهانی کاهش می‌دهد. اقتصادهایی که به شدت به نفت وابسته‌اند، به احتمال کمتری سایر بخش‌ها مانند تولید و خدمات را توسعه می‌دهند؛ همان بخش‌هایی که برای مشارکت در زنجیره‌های ارزش جهانی ضروری‌اند. این امر توانایی آن‌ها را برای بهره‌مندی از ارتباط متقابل بازارهای جهانی محدود می‌کند و نفوذ آن‌ها را در عرصه اقتصاد بین‌المللی کاهش می‌دهد. این امر، نیاز راهبردی کشورهای شورای همکاری خلیج فارس برای پیگیری جدی‌تر راهبرد متنوع‌سازی اقتصادی نشان می‌دهد. از همین روست که در سال‌های اخیر آشکارا راهبرد متنوع‌سازی اقتصادی این کشورها، (به‌ویژه عربستان و امارات) جدی‌تر و بلندپروازانه‌تر شده است. نمودار زیر میزان وابستگی تولید ناخالص داخلی عربستان به عنوان بازیگر کلیدی شورای همکاری به نفت و نیز میانگین وابستگی سایر کشورها به نفت را نشان می‌دهد.

۱- این جدول توسط نویسندگان و با استفاده از داده‌های مختلف از جمله داده‌های منابع ذیل تهیه شده است:
<https://www.eia.gov/outlooks/steo/special/pdf/high-oil-price.pdf>
<https://time.com/5401647/america-global-order/>
<https://blogs.worldbank.org/en/developmenttalk/what-triggered-oil-price-plunge-2014-2016-and-why-it-failed-deliver-economic-impetus-eight-charts>

نمودار ۱ روند تحول در وابستگی تولید ناخالص داخلی، درآمد و صادرات کشورهای شورای همکاری خلیج فارس به

نفت ۲۰۰۵-۲۰۲۲

Oil dependence

Saudi Arabia has been reducing its reliance on oil across output, revenue, and exports.

Hydrocarbon dependence

(in percent of relevant indicator)



Sources: Authorities data; and IMF staff calculations.
Note: Five-year average to account for volatility.

IMF

۵,۲ بنیان صنعتی محدود

پایه تولیدی محدود شورای همکاری خلیج فارس مانعی برای مشارکت در بخش‌های با ارزش افزوده بالا در زنجیره‌های ارزش جهانی است. کشورهای شورای همکاری خلیج فارس با برخورداری از ذخایر عظیم نفت به‌طور قابل توجهی به درآمدهای هیدروکربنی وابسته‌اند. این وابستگی، اگرچه منجر به ثروت قابل توجهی شده، اما چالشی اساسی را برای این کشورها به وجود آورده‌است؛ یعنی فقدان پایه تولیدی قوی و متنوع. این عدم تنوع، مشارکت شورای همکاری خلیج فارس در بخش‌های با ارزش افزوده بالا زنجیره‌های ارزش جهانی را محدود می‌کند. اقتصادهای شورای همکاری خلیج فارس بیشتر بر استخراج و صادرات نفت و گاز تمرکز دارند، که این امر منجر به وابستگی شدید به واردات کالاهای نهایی، از جمله ماشین‌آلات و محصولات مصرفی می‌شود. علاوه بر این، سهم تولید در GDP شورای همکاری خلیج فارس به‌طور قابل توجهی کمتر از اقتصادهای توسعه‌یافته و برخی از کشورهای در حال توسعه است که اولویت را به صنعتی‌شدن داده‌اند. این امر، نشان‌دهنده عدم سرمایه‌گذاری کافی در بخش‌های تولیدی و فقدان دانش فنی و نوآوری در این زمینه است.

وابستگی به تخصص خارجی، کمبود نیروی کار ماهر و هزینه‌های محدود تحقیق و توسعه (R&D) در بخش تولید، چالش‌های دیگری را برای شورای همکاری خلیج فارس به وجود آورده است. این عوامل،

مانع از ادغام کامل شورای همکاری خلیج فارس در زنجیره‌های ارزش جهانی و بهره‌مندی از مزایای اقتصادی آن مانند اشتغال‌زایی، انتقال فناوری و ارتقای سطح زندگی می‌شود. سهم متوسط تولید در GDP شورای همکاری خلیج فارس حدود ۱۰٪ است که به‌طور قابل‌توجهی کمتر از اقتصادهای توسعه یافته (حدود ۲۰٪) و برخی از کشورهای در حال توسعه (بیش از ۳۰٪) است که اولویت را به صنعتی‌شدن داده‌اند. شورای همکاری خلیج فارس بخش قابل‌توجهی از کالاهای تولیدی خود را وارد می‌کند. به عنوان مثال، عربستان سعودی بیش از ۷۰٪ از کالاهای تولیدی مورد نیاز خود را وارد می‌کند. سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در بخش‌های تولیدی شورای همکاری خلیج فارس به‌طور قابل‌توجهی کمتر از سایر بخش‌هایی مانند نفت و گاز است. این نشان‌دهنده اعتماد نداشتن سرمایه‌گذاران به قابلیت‌های تولیدی منطقه است.

۵,۳ کمبود نیروی کار ماهر

کمبود نیروی کار ماهر بومی در کشورهای شورای همکاری خلیج فارس یکی دیگر از چالش‌های پیش روی آنان برای مشارکت در زنجیره‌های ارزش جهانی است. کشورهای شورای همکاری خلیج فارس با کمبود مهارت در چندین بخش کلیدی، از جمله تولید پیشرفته، لجستیک و حمل‌ونقل، خدمات مبتنی بر دانش، مراقبت‌های بهداشتی و انرژی تجدیدپذیر مواجه‌اند. کمبود مهارت‌ها تاثیر منفی بر توانایی شورای همکاری خلیج فارس برای مشارکت در زنجیره‌های ارزش جهانی دارد.

در بخش تولید پیشرفته، این کشورها با کمبود مهندسان با تخصص در اتوماسیون، رباتیک و فناوری‌های کانونی در انقلاب چهارم صنعتی و همچنین تکنسین‌های ماهر برای تعمیر و نگهداری ماشین‌آلات پیچیده روبه‌رو اند. این امر، به توان محدود داخلی برای مراحل تولید با ارزش افزوده بالا، افزایش وابستگی به تخصص و فناوری خارجی و دشواری در جذب سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی (که نیاز به مهارت‌های پیشرفته دارد) منجر می‌شود.

در بخش لجستیک و حمل‌ونقل، این کشورها با کمبود پرسنل واجد شرایط برای مدیریت لجستیک پیچیده و هماهنگی زنجیره تامین و همچنین، متخصصان تحلیل داده و فناوری‌های دیجیتال برای بهینه‌سازی لجستیک دست‌وپنجه نرم می‌کنند. این امر می‌تواند منجر به ناکارآمدی در حمل‌ونقل و لجستیک پیشرفته، افزایش زمان و هزینه تحویل، کاهش رقابت‌پذیری صادرات شورای همکاری خلیج فارس در بازارهای جهانی و مشارکت محدود در خدمات لجستیک با ارزش بالاتر در زنجیره‌های ارزش جهانی شود.

در بخش خدمات دانش‌بنیان، کمبود متخصصان فناوری اطلاعات با تخصص در امنیت سایبری، محاسبات ابری و تجزیه و تحلیل کلان‌داده و همچنین محققان و دانشمندان ماهر برای فعالیت‌های نوآوری و تحقیق و توسعه وجود دارد. این امر به ایجاد محدودیت توان داخلی برای توسعه بخش خدمات دانش‌بنیان

با ارزش افزوده بالا، وابستگی به شرکت‌های خارجی برای تحقیق و توسعه و از دست رفتن فرصت‌ها برای خلق دانش و پیشرفت فناوری کی در زنجیره‌های ارزش جهانی می‌انجامد.

در بخش مراقبت‌های بهداشتی، کمبود متخصصان پزشکی (مانند جراحان، پرستاران و تکنسین‌ها) و همچنین پرسنل ماهر برای تجهیزات و فناوری پزشکی پیشرفته وجود دارد. این امر منجر به وابستگی به کارکنان مراقبت‌های بهداشتی خارجی، افزایش هزینه‌ها، ظرفیت محدود برای ارائه خدمات پزشکی با ارزش بالا در زنجیره‌های ارزش جهانی (مانند گردشگری پزشکی) و دشواری در مراقبت‌های بهداشتی تخصصی می‌شود.^۱

در نهایت، در بخش انرژی تجدیدپذیر، کمبود مهندسان متخصص در فناوری‌های انرژی خورشیدی، بادی و زمین‌گرمایی و همچنین تکنسین‌های ماهر برای نصب، راه‌اندازی و نگهداری نیروگاه‌های انرژی تجدیدپذیر در این کشورها وجود دارد. این امر به پیشرفتی کند در گذار به یک بخش انرژی پایدار، توان محدود داخلی برای تولید اجزای انرژی تجدیدپذیر و وابستگی به تخصص و فناوری خارجی برای پروژه‌های انرژی تجدیدپذیر، منجر می‌شود. البته برای غلبه بر این چالش‌ها، کشورهای شورای همکاری خلیج فارس بر توسعه مهارت‌های خود در این بخش‌های کلیدی تمرکز کرده‌اند. این امر از طریق سرمایه‌گذاری در آموزش و پرورش، آموزش حرفه‌ای، تشویق به مشارکت بخش خصوصی و تسهیل مهاجرت کارگران ماهر انجام می‌شود. با ارتقای سطح مهارت نیروی کار خود، شورای همکاری خلیج فارس امیدوار است مشارکت خود را در زنجیره‌های ارزش جهانی افزایش دهد و از مزایای اقتصادی جهانی‌شدن، بیشتر بهره‌مند شود.^۲

۵,۴ نوسانات ژئوپلیتیکی

نوسانات ژئوپلیتیکی، عملکرد روان زنجیره‌های ارزش جهانی را مختل می‌کند. همان‌گونه که اشاره شد، برای عملکرد زنجیره‌های ارزش جهانی، جریان کارآمد کالاها و خدمات ضروری است. نوسانات ژئوپلیتیکی به دلیل درگیری‌های مسلحانه که مسیرهای حمل‌ونقل را مختل می‌کند و زیرساخت‌ها را تخریب می‌کند، مانع از حرکت کالا در مرزها شده و بی‌ثباتی و ناامنی (مانند حملات به خطوط لوله در خاورمیانه) در یک منطقه ایجاد می‌کند. تنش‌های سیاسی می‌تواند منجر به محدودیت‌های تجاری، تحریم‌ها و افزایش نظارت در مرزها شود که باعث تاخیر و هزینه‌های اضافی می‌شود (مانند تنش‌های ایالات متحده و ایران که بر صادرات نفت ایران تاثیر می‌گذارد). بی‌ثباتی منطقه‌ای، محیطی پرخطر برای سرمایه‌گذاری ایجاد کرده و در مواردی شرکت‌های خارجی را از استقرار در کشورهای شورای همکاری خلیج فارس یا همکاری

1- <https://www.semanticscholar.org/paper/SKILL-GAP-IN-VARIOUS-SECTORS-A-REVIEW-Karmakar/c26870d524e7a08d91d7aeb571985d9ed7178727>

2- <https://www.semanticscholar.org/paper/Enhanced-Learning-in-Manufacturing-%3A-overview-%2C-and-Perini/197da3afd4dc151a81345d20cf79202ba57a90a2>

در فعالیتهای زنجیره‌های ارزش جهانی دل‌سرد می‌سازد. در جدول ذیل طیف نوسانات ژئوپلیتیک که می‌تواند بر مشارکت این کشورها و همسایگان آنها در زنجیره‌های ارزش تاثیر بگذارد آمده است.

جدول ۵- تاثیرات نوسانات ژئوپلیتیکی بر مشارکت کشورهای شورای همکاری در زنجیره‌های ارزش جهانی

توضیح	تاثیر بر تجارت خارجی	عدم قطعیت / خطر
پتانسیل تبدیل تنش‌های موجود به درگیری‌های تمام عیار نظامی، ثبات منطقه‌ای را مختل می‌کند و فضایی از افزایش گریز از ریسک را برای سرمایه‌گذاران و کسب‌وکارهای خارجی ایجاد می‌کند.	<ol style="list-style-type: none"> اختلال در مسیرهای تجاری تثبیت‌شده به دلیل زیرساخت‌های آسیب‌دیده یا نگرانی‌های امنیتی. افزایش حق بیمه برای حمل‌ونقل دریایی و تامین مالی تجارت. تعویق یا لغو سرمایه‌گذاری‌های برنامه‌ریزی‌شده در منطقه توسط شرکت‌های خارجی. 	<ol style="list-style-type: none"> تشدید درگیری‌های منطقه‌ای (مانند اسرائیل - فلسطین)
محیط‌های سیاسی ناپایدار یا غیرقابل پیش‌بینی که با فقدان شفافیت و حاکمیت قانون مشخص می‌شوند، برنامه‌ریزی بلندمدت و سرمایه‌گذاری را برای کسب‌وکارهای خارجی دشوار می‌کند.	<ol style="list-style-type: none"> دشواری در تضمین قراردادهای بلندمدت و ایجاد مشارکت‌های تجاری قابل اعتماد. تاخیر در تاییدها و مجوزهای مربوط به شرکت‌های خارجی که به دنبال فعالیت در منطقه هستند. کاهش سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی به دلیل جست‌وجوی بازارهای پایدارتر توسط شرکت‌ها. 	<ol style="list-style-type: none"> بی‌ثباتی سیاسی (مانند دولت‌های شکننده، درگیری‌های سیاسی داخلی)
محدودیت‌های تجاری اعمال‌شده توسط برخی کشورها بر ملتها یا کالاهای خاص در خاورمیانه، دسترسی به بازارهای سودآور و منابع ضروری را محدود می‌کند.	<ol style="list-style-type: none"> محدودیت جریان‌های تجاری برای کالاها و خدمات تحت تحریم که مانع از تلاش‌های تنوع‌سازی می‌شود. دشواری در انجام معاملات مالی به دلیل مقررات انطباق پیچیده. افزایش هزینه‌های مرتبط با پایش رژیم‌های تحریم پیچیده برای کسب و کارهای فعال در منطقه. 	<ol style="list-style-type: none"> تحریم‌های هدفمند (مانند قطر، ایران، سوریه)
پیچیدگی فزاینده حملات سایبری که زیرساخت‌های حیاتی و سیستم‌های مالی را هدف قرار می‌دهند، خطری قابل توجه برای عملکرد روان تجارت منطقه‌ای ایجاد می‌کند.	<ol style="list-style-type: none"> اختلال در زنجیره‌های تامین تثبیت‌شده به دلیل حملات سایبری به شبکه‌های لجستیک (که مانع از حرکت کارآمد کالا می‌شود). تاخیر و لغو معاملات تجاری ناشی از حملات سایبری به موسسات مالی که بر تامین مالی تجارت تاثیر می‌گذارد. افزایش هزینه‌های عملیاتی برای کسب و کارها به دلیل نیاز به سرمایه‌گذاری قابل توجه در امنیت سایبری. 	<ol style="list-style-type: none"> تهدیدات در حال تحول امنیت سایبری

<p>نوسانات قیمت جهانی نفت و گاز، عدم اطمینان را برای کسب و کارها ایجاد می‌کند که برای تولید یا حمل‌ونقل به این منابع وابسته هستند.</p>	<p>۱. افزایش هزینه‌های حمل‌ونقل برای کالاهای وارداتی، که بر رقابت کلی تجارت تاثیر می‌گذارد.</p> <p>۲. دشواری در برنامه‌ریزی برنامه‌های تولید و بودجه‌بندی دقیق هزینه‌های عملیاتی.</p> <p>۳. کاهش سرمایه‌گذاری در جایگزین‌های انرژی تجدیدپذیر به دلیل عدم اطمینان در مورد قیمت سوخت‌های فسیلی.</p>	<p>۴. نوسانات قیمت انرژی</p>
<p>تهدیدات ترکیبی کمبود آب و رویدادهای آب‌وهوایی شدید ناشی از تغییرات آب‌وهوایی، تولید کشاورزی را مختل می‌کند و به زیرساخت‌های حمل‌ونقل حیاتی آسیب می‌رساند و بر جریان‌های تجاری منطقه‌ای تاثیر می‌گذارد.</p>	<p>۱. ناامنی غذایی بیشتر در منطقه که به‌طور بالقوه منجر به محدودیت‌های تجاری در مورد کالاهای غذایی ضروری می‌شود.</p> <p>۲. آسیب به زیرساخت‌ها به دلیل رویدادهای آب‌وهوایی شدید که مسیرهای تجاری تثبیت‌شده را مختل می‌کند و بر لجستیک تاثیر می‌گذارد.</p> <p>۳. تشدید رقابت برای منابع کمیاب که به‌طور بالقوه منجر به تنش‌های تجاری بین کشورهای منطقه می‌شود.</p>	<p>۴. تغییرات آب‌وهوایی و کمبود منابع</p>

همان گونه که جدول بالا نشان می‌دهد، نوسانات ژئوپلیتیکی به چندین اثر منفی بر مشارکت شورای همکاری خلیج فارس در زنجیره‌های ارزش جهانی ترجمه می‌شود. درگیری‌ها و تنش‌های سیاسی می‌تواند به‌طور فیزیکی حرکت کالا را در زنجیره‌های ارزش جهانی مختل کند. به عنوان مثال، درگیری جاری در دریای سرخ خسارات قابل توجهی بر روند حمل‌ونقل وارد کرده و از جریان روان کالا میان کشورهای شورای همکاری خلیج فارس و شرق آفریقا که یک مسیر تجاری حیاتی است، جلوگیری می‌کند. بی‌ثباتی ژئوپلیتیکی، شرکت‌های خارجی را از سرمایه‌گذاری در کشورهای شورای همکاری خلیج فارس برای فعالیت در زنجیره‌های ارزش جهانی دل‌سرد می‌کند. خطر درگیری یا ناآرامی سیاسی می‌تواند منجر به از دست رفتن سرمایه‌گذاری، اختلال در تولید و دشواری در بازگرداندن سود شود. این امر به‌ویژه برای جذب فناوری و تخصص پیشرفته مورد نیاز برای مشارکت در زنجیره‌های ارزش جهانی با ارزش بالاتر مضر است (مانند تاخیر در ساخت پروژه‌های بزرگ زیربنایی در شورای همکاری خلیج فارس به دلیل تنش‌های منطقه‌ای). همچنین، نوسانات ژئوپلیتیکی می‌تواند به افزایش حق بیمه برای کشتی‌های باری که از مناطق پرخطر عبور می‌کنند، بینجامد. علاوه بر این، اختلال‌های احتمالی می‌تواند شرکت‌ها را به نگهداری موجودی‌های بیشتر، تشویق کند که هزینه‌های انبارداری و لجستیک را افزایش می‌دهد. این هزینه‌های اضافی رقابت‌پذیری کلی کشورهای شورای همکاری خلیج فارس را در زنجیره‌های ارزش جهانی کاهش می‌دهد. وابستگی به مسیرهای تجاری یا شرکای خاص در زنجیره‌های ارزش جهانی در یک محیط ناپایدار، خطرناک می‌شود. اگر شرکای سنتی تحت تاثیر درگیری یا تحریم قرار گیرند، کشورهای شورای همکاری خلیج فارس ممکن است برای یافتن تامین‌کنندگان یا خریداران جایگزین

با مشکل مواجه شوند. این آسیب‌پذیری، موقعیت آن‌ها را در زنجیره‌های ارزش جهانی ضعیف می‌کند. به عنوان مثال اختلال در زنجیره تامین جهانی ناشی از جنگ روسیه و اوکراین بر واردات کالایی شورای همکاری خلیج فارس تاثیر منفی گذاشته است.

درگیری جاری در دریای سرخ به طور قابل توجهی مسیرهای تجاری بین شورای همکاری خلیج فارس و شرق آفریقا را مختل کرده و از جریان روان (جابه‌جایی) کالا در زنجیره‌های ارزش جهانی برای منسوجات و لوازم الکترونیکی مصرفی جلوگیری می‌کند. تنش‌های ایران و غرب، منجر به تحریم صادرات نفت ایران شده و بر زنجیره تامین جهانی نفت تاثیر گذاشته است. جنگ داخلی در سوریه، مسیرهای حمل‌ونقل زمینی را در خاورمیانه مختل کرده و در جریان کالا میان کشورهای شورای همکاری خلیج فارس و برخی شرکای منطقه‌ای در قالب زنجیره ارزش منطقه‌ای اختلال ایجاد کرده است. در نتیجه، نوسانات ژئوپلیتیکی، محیطی چالش برانگیز برای مشارکت موثر کشورهای شورای همکاری خلیج فارس در زنجیره‌های ارزش جهانی ایجاد می‌کند.

۶. چشم‌انداز زنجیره‌های ارزش جهانی و جایگاه کشورهای شورای همکاری خلیج فارس

در شرایط کنونی بازاریابی زنجیره‌ها تحت تاثیر روندهای مختلف جهانی مانند جنگ‌های تجاری، پیشرفت‌های فناوری کی و تاکید فزاینده بر تاب‌آوری زنجیره تامین قرار دارد. این عوامل بر مشارکت کشورهای شورای همکاری خلیج فارس در زنجیره‌ها تاثیر گذاشته و به احتمال زیاد همچنان بر آن تاثیر خواهد گذاشت.

جنگ‌های تجاری (به ویژه بین قدرت‌های اقتصادی بزرگ مانند آمریکا و چین) منجر به بازپیکربندی شبکه‌های تجارت جهانی شده است. برای کشورهای شورای همکاری که به شدت به تجارت جهانی وابسته‌اند، این امر هم چالش‌ها و هم فرصت‌هایی را ایجاد می‌کند. درگیری تجاری ایالات متحده و چین ممکن است کشورهای شورای همکاری را برای شرکت‌هایی که به دنبال اجتناب از تعرفه‌ها هستند، به قطب‌های جایگزین تولید تبدیل کند. به عنوان مثال، تولیدکنندگان می‌توانند پایگاه‌های تولیدی خود را به مکان‌هایی مانند عربستان سعودی یا امارات متحده عربی منتقل کنند تا از تعرفه‌ها عبور کرده و به بازارهای جدید دسترسی پیدا کنند.

پیشرفت‌های فناوری کی با امکان‌پذیر ساختن فرآیندهای تولید خودکارتر، کارآمدتر و مقرون‌به‌صرفه‌تر، صنایع را بازسازی می‌کنند. پذیرش فناوری‌های انقلاب چهارم صنعتی مانند اینترنت اشیا، هوش مصنوعی و رباتیک در منطقه شورای همکاری، می‌تواند منجر به ایجاد بخش‌های تولیدی هوشمندتر و کارآمدتر شود. این امر به نوبه خود می‌تواند با افزایش رقابت‌پذیری، منجر به ادغام بیشتر کشورهای شورای

همکاری در زنجیره‌های ارزش تولید جهانی شود.

شیوع بیماری همه‌گیر کووید-۱۹ آسیب‌پذیری‌های زنجیره‌های تامین جهانی را برجسته کرد و باعث شد کشورها و شرکت‌ها بر اولویت‌دادن به تاب‌آوری تمرکز کنند. این امر می‌تواند برای کشورهای شورای همکاری فرصت‌های جدیدی ایجاد کند. این کشورها می‌توانند از موقعیت راهبردی جغرافیایی خود استفاده کرده و برای تبدیل شدن به قطب‌های لجستیکی سرمایه‌گذاری کنند. این کشورها با ارتقای تاسیسات بندری و خدمات لجستیکی می‌توانند راه‌حل زنجیره تامین انعطاف‌پذیرتری ارائه دهند و شرکت‌های چندملیتی را که به دنبال قابلیت اطمینان و کاهش حداکثری اختلال‌ها هستند، جذب کنند.

از دیگر سو تحول جهانی به سمت منابع انرژی پایدار و تجدیدپذیر، بر اقتصادهای وابسته به نفت (کشورهای شورای همکاری) تاثیر می‌گذارد. این روند آن‌ها را مجبور می‌کند تا نقش خود را در زنجیره‌های ارزش جهانی انرژی، مجدد ارزیابی کنند. چشم‌انداز ۲۰۳۰ عربستان سعودی و راهبرد انرژی ۲۰۵۰ امارات متحده عربی بر تغییر به سمت منابع انرژی تجدیدپذیر تاکید می‌کند و هدف آن‌ها ادغام انرژی خورشیدی و بادی در شبکه‌های برق آن‌هاست. این انتقال می‌تواند به این کشورها کمک کند تا در زنجیره‌های ارزش انرژی پاک جدید مشارکت کنند و سرمایه‌گذاری در فناوری و زیرساخت سبز را جذب کنند.

از آن جایی که شرکت‌ها به دنبال کاهش ریسک یا نزدیک‌تر ساختن تولید به مصرف نهایی یا در شبکه‌ای از کشورهایی با ثبات سیاسی و دوست هستند، کشورهای شورای همکاری می‌توانند از ثبات سیاسی و روابط راهبردی خود با اقتصادهای غربی بهره‌مند شوند. کشورهای شورای همکاری می‌توانند با استفاده از محیط‌های سیاسی باثبات و روابط قوی با کشورهای غربی برای جذب شرکت‌هایی که به دنبال غیرمتمرکز کردن تولید خود از مناطق بالقوه بی ثبات هستند، بهره‌برداری نمایند.

در نتیجه، مشارکت کشورهای شورای همکاری در زنجیره‌های ارزش جهانی به شدت تحت تاثیر این روندهای جهانی قرار دارد. از همین روست که کشورهای شورای همکاری می‌کوشند تا با هدایت راهبردی برای عبور از چالش‌ها و فرصت‌های ناشی از جنگ‌های تجاری، استفاده از پیشرفت‌های فناوری کی، افزایش تاب‌آوری زنجیره تامین، تنوع‌بخشی به بخش‌های انرژی خود و موقعیت‌یابی مطلوب در عرصه ژئوپلیتیک، نقش خود را در چشم‌انداز اقتصاد جهانی به‌طور قابل توجهی بهبود بخشند. این تلاش‌ها نه تنها آن‌ها را بیشتر در زنجیره‌های موجود ادغام می‌کند، بلکه به آن‌ها کمک می‌کند تا از نردبان زنجیره‌های ارزش بالا روند و از تامین‌کنندگان مواد خام به مراکز تولید و نوآوری تبدیل شوند.

۷. پویایی قدرت منطقه‌ای و مشارکت کشورهای شورای همکاری در زنجیره‌های ارزش جهانی

پویایی قدرت منطقه‌ای، به‌ویژه جریان‌هایی که کشورهای شورای همکاری خلیج فارس را درگیر می‌کنند، نقش مهمی در شکل‌دهی جریان‌های سرمایه‌گذاری و ادغام این کشورها در زنجیره‌های ارزش جهانی ایفا می‌کنند. اتحادهای سیاسی و توافق‌نامه‌های تجاری که کشورهای عضو شورای همکاری خلیج فارس با شرکای [مهم] تجاری خود ایجاد می‌کنند، چشم‌انداز اقتصادی و فرصت‌های همکاری بین‌المللی آن‌ها را به‌طور قابل‌توجهی تحت‌تاثیر قرار می‌دهد.

اتحاد راهبردی با ایالات متحد به‌ویژه برای عربستان سعودی و امارات متحده عربی که روابط اقتصادی، نظامی و سیاسی دیرینه‌ای با آمریکا دارند، کلیدی است. این روابط، جریان سرمایه‌گذاری مستقیم از ایالات متحده به کشورهای شورای همکاری خلیج فارس را تسهیل می‌کند و نقش منطقه را در بخش‌هایی مانند دفاع، نفت و گاز و زیرساخت تقویت می‌کند. این سرمایه‌گذاری نه‌تنها سرمایه، بلکه انتقال فناوری و ادغام در زنجیره‌های تامین شرکت‌های چندملیتی مستقر در ایالات متحده را نیز به همراه دارد و دامنه نفوذ کشورهای شورای همکاری خلیج فارس در بازارهای جهانی را گسترش می‌دهد.

افزون بر این، برای کشورهای شورای همکاری خلیج فارس، مذاکرات برای امضای موافقت‌نامه‌های تجارت آزاد با اتحادیه اروپا، امری ضروری است. هدف از این توافق‌نامه، کاهش موانع تعرفه‌ای و افزایش دسترسی به بازار برای کالاها و خدمات از هر دو منطقه است. به عنوان مثال، کاهش تعرفه بر محصولات پتروشیمی، کشورهای شورای همکاری خلیج فارس را قادر می‌سازد تا صادرات بیشتری به اتحادیه اروپا داشته باشند و این کشورها را در زنجیره‌های ارزش جهانی مواد شیمیایی و پلاستیک، بیشتر ادغام کند؛ جایی که شرکت‌های اروپایی اغلب در زمینه طراحی و نوآوری محصول پیشرو هستند.

همچنین، مشارکت کشورهای شورای همکاری خلیج فارس در ابتکار «کمربند و جاده»^۱ چین (BRI) سرمایه‌گذاری قابل‌توجهی را برای پروژه‌های زیرساختی مانند بندرها، جاده‌ها و راه‌آهن فراهم می‌کند. این تحولات برای ارتقای توان لجستیکی کشورهای شورای همکاری خلیج فارس و تبدیل آن‌ها به گره‌های جذاب در مسیرهای دریایی و زمینی که بخشی از BRI هستند، ضروری است. زیرساخت‌های بهبودیافته با افزایش کارایی تجارت و اتصال عمیق‌تر کشورهای شورای همکاری خلیج فارس به زنجیره‌های ارزش جهانی آسیایی و اروپایی، سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی بیشتری را جذب می‌کند.^۲

مشارکت‌های اقتصادی و توافق‌نامه‌های تجاری با هند، نقش شورای همکاری خلیج فارس را در

1- Belt and Road Initiative

2- <https://gjia.georgetown.edu/2023/06/02/chinas-increasing-role-in-the-middle-east-implications-for-regional-and-international-dynamics/>

بخش‌هایی مانند فناوری و مخابرات تقویت کرده است.^۱ جمعیت زیاد هندی‌ها در کشورهای شورای همکاری خلیج فارس و توافق‌نامه‌های دوجانبه در زمینه خدمات فناوری اطلاعات و فناوری‌های دیجیتال، همکاری‌هایی را ترویج می‌کند که می‌تواند به میزبانی بخش‌هایی از زنجیره‌های ارزش جهانی برای شرکت‌های فناوری هندی در کشورهای شورای همکاری خلیج فارس بینجامد و در نتیجه، اقتصاد آن‌ها را فراتر از نفت متنوع کند و انتقال دانش را ترویج دهد.^۲

درون این شورا، حل و فصل دیپلماتیک محاصره قطر توسط عربستان سعودی، امارات متحده عربی، بحرین و مصر، ثبات منطقه‌ای را تقویت می‌کند و فرصت‌های جدید تجارت و سرمایه‌گذاری را داخل شورای همکاری خلیج فارس فراهم می‌کند. این حل و فصل می‌تواند به سیاست‌های اقتصادی و شیوه‌های تجاری روان‌تر و هماهنگ‌تر میان این کشورها منجر شود و مشارکت جمعی منطقه را در زنجیره‌های ارزش جهانی (به‌ویژه در بخش‌هایی مانند گردشگری، لجستیک و امور مالی، جایی که همکاری درون منطقه‌ای کلیدی است) تقویت کند.

این مثال‌ها نشان می‌دهد که اتحادهای سیاسی و توافق‌نامه‌های تجاری کشورهای شورای همکاری خلیج فارس تاثیر به‌سزایی بر چشم‌انداز اقتصادی و راهبردی آن‌ها دارد و از طریق جریان‌های سرمایه‌گذاری بیشتر، تبادل فناوری و توسعه زیرساخت‌ها، مشارکت بیشتر در زنجیره‌های ارزش جهانی را تسهیل می‌کند. با این حال، ماهیت پویای این روابط به این معناست که تغییرات سیاسی می‌تواند این ادغام‌ها را تقویت کند یا مانع آن‌ها شود و مدیریت سیاسی این اتحادها را برای دستیابی به رشد اقتصادی پایدار و مشارکت در زنجیره‌های ارزش جهانی، حیاتی سازد.^۳

۸. چشم‌انداز مشارکت کشورهای شورای همکاری خلیج فارس در زنجیره‌های ارزش جهانی

همان‌گونه که در بخش‌های پیشین اشاره شد، چشم‌انداز سیاست‌های صنعتی در سراسر کشورهای شورای همکاری خلیج فارس، با اجرای ابتکارات دولت‌ها به‌منظور ترویج تنوع اقتصادی و جذب سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در بخش‌های راهبردی، به‌طور قابل‌توجهی در حال تحول است. این سیاست‌ها در بازآرایی مشارکت کشورهای شورای همکاری خلیج فارس در زنجیره‌های ارزش جهانی، نقش محوری دارند.

چشم‌انداز ۲۰۳۰ عربستان سعودی یک برنامه جامع است که هدف آن، کاهش وابستگی عربستان به نفت و متنوع‌سازی اقتصاد آن است. اجزای کلیدی این چشم‌انداز شامل سرمایه‌گذاری‌های کلان در

1- https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2017/02/india_gcc_relations.pdf

2- <https://www.orfonline.org/research/india-gcc>

3- <https://www.oecd.org/industry/global-value-chains/>

بخش‌های غیرنفتی مانند گردشگری، سرگرمی و معدن است. عربستان سعودی با توسعه این بخش‌ها، قصد دارد سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی را جذب کند و این صنایع را در بازارهای جهانی ادغام کند و به این ترتیب، نقش و مشارکت خود را در زنجیره‌های ارزش جهانی مرتبط گسترش دهد. به‌عنوان مثال، توسعه پروژه گردشگری دریای سرخ با هدف تبدیل عربستان سعودی به یک مقصد گردشگری جهانی و اتصال آن به زنجیره‌های ارزش جهانی گردشگری و خدمات بین‌المللی صورت می‌گیرد.^۱

استراتژی ۲۰۳۱ هوش مصنوعی (AI) امارات متحده عربی، برنامه این کشور برای تبدیل شدن به رهبر در فناوری هوش مصنوعی را ترسیم می‌کند که انتظار می‌رود به بخش‌های مختلف اقتصادی نفوذ کند. با تقویت صنایع مبتنی بر هوش مصنوعی، امارات متحده عربی می‌کوشد خود را به عنوان قطب فناوری و نوآوری در منطقه معرفی کند. این ابتکار برای جذب شرکت‌های فناور و استارت‌آپ‌ها طراحی شده است و ایجاد زنجیره‌های ارزش جدیدی را که حول محور هوش مصنوعی و فناوری‌های دیجیتال متمرکز هستند، تشویق می‌کند و به این ترتیب، برقراری ارتباط عمیق‌تر با صنایع فناوری جهانی را تسهیل می‌کند.

چشم‌انداز ملی ۲۰۳۰ قطر بر توسعه اقتصادی و اجتماعی با تمرکز بر ارتقای سیستم‌های آموزشی و بهداشتی کشور تاکید دارد. بخشی از این چشم‌انداز شامل توسعه زیرساخت‌های بهداشتی در سطح جهانی است که می‌تواند باعث جذب سرمایه‌گذاری در بخش‌های بیوفناوری و دارویی شود و به این ترتیب، قطر را در زنجیره‌های ارزش جهانی بهداشت و زیست‌فناوری ادغام کند. این ادغام از طریق مشارکت با شرکت‌های دارویی جهانی و موسسات تحقیقاتی تسهیل می‌شود.

بحرین نیز به‌طور سنتی خود را به‌عنوان یک مرکز مالی در خاورمیانه معرفی کرده است. سیاست‌های اخیر این کشور به سمت تقویت بخش فناوری مالی آن هدایت شده‌اند. بحرین با ایجاد مقررات مطلوب و سیستم‌های پشتیبانی برای استارت‌آپ‌های فناوری مالی، سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی را در این بخش (با ارزش بالا) جذب می‌کند. این سیاست، گنجانده شدن بحرین در زنجیره‌های ارزش خدمات مالی و فناوری را تسهیل می‌کند و آن را به شبکه‌های مالی و پرداخت دیجیتال جهانی پیوند می‌دهد.

سرمایه‌گذاری‌های راهبردی عمان در بندرها، مناطق آزاد و زیرساخت‌های حمل‌ونقل، در استراتژی لجستیک ۲۰۴۰، با هدف تقویت نقش این کشور به‌عنوان یکی از مرکزهای لجستیک در خاورمیانه صورت می‌گیرد. این ابتکارات به‌منظور جذب سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در بخش‌های لجستیک و حمل‌ونقل که برای مشارکت در زنجیره‌های ارزش جهانی حیاتی هستند، طراحی شده‌اند. عمان با بهبود زیرساخت‌های لجستیکی خود می‌تواند ارتباط موثرتر با شرکای تجاری عمده برقرار کند و به این ترتیب، عملیات زنجیره تامین را در سراسر بازارهای منطقه‌ای و جهانی روان‌تر و کارآمدتر کند.

1- <https://www.imf.org/en/News/Articles/2023/09/28/cf-saudi-arabias-economy-grows-as-it-diversifies>

این نمونه‌ها نشان می‌دهند که کشورهای شورای همکاری خلیج فارس فعالانه در حال بازسازی چشم‌انداز سیاست‌های صنعتی خود برای تقویت ادغام اقتصادی جهانی خود هستند. این کشورها با تمرکز بر تنوع‌بخشی و ایجاد محیط‌های مطلوب برای سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی، می‌کوشند خود را به طور راهبردی در بخش‌های با ارزش افزوده بالا در زنجیره‌های ارزش جهانی، از فناوری و امور مالی تا گردشگری و لجستیک، قرار دهند. به دیگر سخن اولویت کشورهای شورای همکاری برای مشارکت در زنجیره ارزش جهانی از مشارکت پیشینی و توجه به صادرات مواد خام به مشارکت پسینی تغییر یافته است. این کشورها می‌کوشند در حلقه‌های بالاتر زنجیره ارزش جهانی که برای آنان ارزش افزوده بیشتری خلق می‌کند مشارکت نمایند. البته حرکت این کشورها ه سوی حلقه‌های بالاتر زنجیره ارزش جهانی آسان نخواهد بود.

نتیجه‌گیری

بر مبنای آنچه که آمد می‌توان گفت که کشورهای عضو شورای همکاری خلیج فارس در پرتو منابع عظیم نفتی، موقعیت راهبردی جغرافیایی خود در مسیرهای تجاری جهانی و نیز سرمایه‌گذاری‌های عظیم لجستیک، نقش قابل توجهی در تجارت بین‌المللی ایفا می‌کنند. این کشورها در راستای ارتقای مشارکت خود در زنجیره‌های ارزش جهانی در بخش حمل و نقل، اقدامات قابل توجهی در زمینه توسعه زیرساخت‌ها (از جمله فرودگاه‌ها، بنادر و مراکز لجستیک) انجام داده‌اند. این تلاش‌ها بخشی از چشم‌اندازهای ملی گسترده‌تر برای تنوع‌بخشی اقتصادی و کاهش وابستگی به درآمدهای نفتی است.

موقعیت راهبردی جغرافیایی، زیرساخت‌های پیشرفته حمل و نقل، منابع مالی قابل توجه حاصل از درآمدهای نفتی و مشارکت فعال بخش خصوصی، این کشورها را در مسیر دستیابی به اهداف خود برای مشارکت در زنجیره‌ها قرار داده است. با این حال، چالش‌هایی نیز وجود دارد. وابستگی شدید اقتصادها به نفت، محدودیت‌های ظرفیت و کارایی در برخی از زیرساخت‌های حمل و نقل، هزینه‌های بالای لجستیک و کمبود نیروی کار ماهر در برخی از مناطق، از جمله این چالش‌ها هستند.

با وجود این چالش‌ها، فرصت‌های قابل توجهی نیز برای کشورهای شورای همکاری در مسیر مشارکت در زنجیره‌ها وجود دارد. رشد تجارت با آسیا، تنوع‌بخشی اقتصادی از طریق توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل، همکاری‌های منطقه‌ای مانند پروژه "قطار اتحاد" و به‌کارگیری فناوری‌های نوین (مانند هوش مصنوعی، بلاکچین و اینترنت اشیا) از جمله این فرصت‌ها هستند.

در نهایت، کشورهای شورای همکاری به ویژه امارات و عربستان با اتخاذ رویکردی جامع که شامل سرمایه‌گذاری مستمر در زیرساخت‌ها، تقویت همکاری‌های منطقه‌ای، جذب سرمایه‌گذاری خارجی و

به کارگیری فناوری‌های نوین می‌شود، می‌کوشند بر چالش‌های موجود غلبه کرده و از فرصت‌های موجود در زنجیره‌های ارزش جهانی بیش از پیش بهره‌مند شوند. این امر به نوبه خود به رشد اقتصادی پایدار و تنوع‌بخشی اقتصادی در این منطقه کمک خواهد کرد.