باختصار

أطفال أفغان يجمعون مواد قابلة لإعادة التدوير لكسب نقود.

عدد الأطفال الفقراء أعلى من اللازم

تراجع عدد الأشخاص الذين يعيشون في فقر مدقع في بلدان العالم بصورة حادة على مدى العقود الثلاثة الماضية. ولكن ظل الرقم في عام ٢٠١٠ يتضمن ما يقرب من ٤٠٠ مليون طفل، أو ثلث الذين يعيشون في ظروف بائسة، طبقاً لتقرير جديد صادر عن البنك الدولي، بعنوان حالة الفقراء، يعرض صورة متعمقة للأشخاص الأكثر فقرا في العالم.

وقد خلص التقرير إلى أن عدد الأشخاص الذين يعيشون في فقر مدقع — أي الأشخاص الذين يعيشون حسب التعريف على أقل من ١,٢٥ دولار أمريكي في اليوم، قل في عام ٢٠١٠ بمقدار ٧٢١ مليون شخص مقارنة بعام ١٩٨١. ولكنه انتهى أيضاً إلى أن هذا العدد يتضمن عددا كبيرا بصورة غير متكافئة من الأطفال، حيث مثل الأطفال نسبة ١ إلى ٣ من الذين يعيشون في فقر مدقع في مختلف بلدان العالم في عام ٢٠١٠، مقارنة بنسبة ١ إلى ٥ فقط من الذين يعيشون فوق خط الفقر. وفي البلدان منخفضة الدخل، كانت النسب المئوية أسوأ حتى، حيث يعيش نصف جميع الأطفال في فقر مدقع.

ويقول كوشيك باسو، الاقتصادي الأول في البنك الدولي والنائب الأول لرئيسه، إن النتيجة التي مفادها أن أكثر من ٤٠٠ مليون طفل يعيشون في فقر مدقع وأنه يرجح بدرجة أكبر للأطفال من الكبار أن يكونوا فقراء لا تبعث على الارتياح، إذ يمكن أن يؤدي ذلك إلى تدهور وضع عمالة الأطفال وخلق مصائد فقر بين الأجيال.

وفي حين تراجعت معدلات الفقر المدقع في جميع المناطق، فإن البلدان منخفضة الدخل في العالم البالغ عددها ٣٥ بلدا — يوجد ٢٦ منها في إفريقيا — سجلت ١٠٠ مليون شخص إضافي يعيشون اليوم في فقر مدقع مقارنة بالوضع منذ ثلاثة عقود.

مدينة صنعاء القديمة، اليمن.

الانضمام إلى النادي

يتوقع أن ينتهي سعي اليمن الذي دام ١٣ عاما للحصول على مقعد في منظمة التجارة العالمية نهاية ناجحة بدخول البلد رسميا في هذا النادي التجاري العالمي في أوائل العام القادم.

فقد وافق أعضاء الفرقة العاملة المعنية بانضمام اليمن في ٢٦ سبتمبر على شروط عضوية منظمة التجارة العالمية بالنسبة لليمن. وستعرض حزمة وثائق الانضمام على اجتماع وزاري في بالي في الفترة ٣–٦ ديسمبر ليتخذ الوزراء قرارا رسميا في هذا الشأن، مما يتيح لليمن فرصة ثلاثة أشهر للتصديق عليها.

وكانت اليمن قد تقدمت بطلبها لأول مرة للانضمام إلى المنظمة في إبريل ٢٠٠٠ وستصبح هي العضو رقم ١٦٠.

وسيكون انضمامها دفعة لبلد يناضل من أجل التعافي من الاضطراب الذي أعقب المظاهرات التي قامت في عام ٢٠١١ من أجل التحول إلى الديمقراطية، وأرغم الرئيس على التنحي، ودفع البلد إلى شفا حرب أهلية، ووجه ضربة لاقتصادها الضعيف أصلا.

وقد يساعد انضمام اليمن إلى هذه الهيئة التي يوجد مقرها في جنيف، ويتقيد أعضاؤها باتباع قواعد عالمية في التجارة، على تعزيز الثقة في اقتصادها المفقر.

ذرة ملح

يتوقع أن يتجاوز الإمداد العالمي من الحبوب في موسم التسويق ٢٠١٣–٢٠١٤ مستويات ٢٠١٢ بنحو ٨٪ على الرغم من التعديلات بالنقصان التي أدخلت على التنبؤات بالإنتاج العالمي من الحبوب وأسعار الأسهم عند الإغلاق، وفقا للتقرير الفصلي الأخير آفاق المحاصيل والحالة الغذائية الصادر عن منظمة الأمم المتحدة للأغذية والزراعة (الفاو).

وحسب تنبؤات الفاو الحالية، سيبلغ الإنتاج العالمي من الحبوب ٢٧٤٤ مليون طن في عام ٢٠١٣، وهو إنتاج يقل بدرجة طفيفة (بمقدار ٣ ملايين طن) عن التنبؤ المبلغ في سبتمبر، فيما يعزى بالدرجة الأولى إلى ضعف الاحتمالات لمحصول القمح في أمريكا الجنوبية بسبب سوء الطقس.

ويتوقع التقرير زيادة مقدارها ٨٪ من الإنتاج العالمي من الحبوب هذا العام مقارنة بعام ٢٠١٢ لسبب رئيسي هو أنه يتوقع أن يزيد ناتج الحبوب الخشنة بمقدار ١١٪ ليصل إلى نحو ١٤٢٠مليون طن.

وستكون الولايات المتحدة الأمريكية، أكبر منتج للذُرة، مسؤولة عن الجزء الأكبر من هذه الزيادة، مع توقع بلوغ المحصول مستويات قياسية هي ٣٨٤ مليون طن، بزيادة قدرها ٢٧٪ عن مستويات العام السابق التي جاءت منخفضة بسبب الجفاف.

ويسلط التقرير الضوء أيضاً على أماكن انعدام الأمن الغذائي في جمهورية إفريقيا الوسطى وجمهورية الكونغو الديمقراطية وكوريا الشمالية والأجزاء الشمالية من مالي وسوريا.

حصاد الحبوب في بيرو.

منصة نفطية، بحر جاوة

طلب قوي

يمكن أن تضطلع عمليات تبادل الطاقة عبر الحدود بدور محوري في مساعدة منطقة آسيا والمحيط الهادئ على تلبية طفرة الطلب على الطاقة لديها، والذي يتوقع أن يتجاوز بصورة حادة الطلب عليها من بقية العالم على مدى العقدين القادمين، وفقا لتقرير جديد شامل أعده بنك التنمية الآسيوي.

ويشير التقرير المعنون آفاق آسيا والمحيط الهادئ إلى أن الوقود الأحفوري سيظل هو العنصر الغالب في مزيج الطاقة في السنوات العشرين القادمة. ويتوقع أن يزداد الطلب على الفحم بأكثر من ٥٠٪، أو نحو ٢٪ سنويا، يقوده الاستهلاك في الصين وزيادة في الاستخدام في جنوب شرق آسيا مع بحث البلدان عن خيارات منخفضة التكلفة لتنويع مصادر الإمدادات القائمة.

ويتوقع أن يزيد الطلب على النفط بمقدار ٢٪ سنويا، يدفعه قطاع النقل، مع قيام الموسرين الجدد في جنوب آسيا بشراء مزيد من سيارات الركوب. ويتوقع أن يتوسع الطلب على الغاز الطبيعي بوتيرة أسرع — ٤٪ سنويا — من أنواع الوقود الأخرى بسبب انخفاض أعبائه البيئة وسهولة استخدامه.

ويمثل اعتماد المنطقة على أنواع الوقود الأحفوري تحديات كبيرة في مجالات التسعير وأمن الطاقة والبيئة، مع توقعات بأن تتضاعف انبعاثات ثاني أكسيد الكربون لمنطقة آسيا والمحيط الهادئ بحلول عام ٢٠٣٥ لتصل إلى أكثر من نصف مجموع الناتج العالمي. ويقول إس تشاندر، المستشار الأول الخاص لشؤون البنية التحتية والشراكات بين القطاعين العام والخاص في بنك التنمية الآسيوي إنه «ليس بمقدور البلدان أن تلبي هذه الاحتياجات الضخمة من الطاقة كلها بمفردها، ولذلك يتعين على المنطقة تعجيل وتيرة الربط عبر الحدود لشبكات الكهرباء والغاز من أجل تحسين أوجه الكفاءة وخفض التكاليف والاستفادة من فائض الطاقة.»

مناسبات في عام ٢٠١٤

٢٢–٢٥ يناير، دافوس، سويسرا
الاجتماع السنوي للمنتدى الاقتصادي العالمي

١١–١٣ أبريل، واشنطن العاصمة
اجتماعات الربيع لصندوق النقد الدولي والبنك الدولي

٢–٥ مايو، أستانا، كازاخستان
الاجتماع السنوي لبنك التنمية الآسيوي

١٩–٢٣ مايو، كيغالي، رواندا
الاجتماع السنوي لبنك التنمية الأفريقي

٢٩–٣٠ مايو، مابوتو، موزامبيق
مؤتمر أفريقيا الناهضة الذي تستضيفه حكومة موزامبيق وصندوق النقد الدولي

٤–٥ يونيو، سوتشي، روسيا
قمة مجموعة الثمانية

التنقل بالدراجات

ستة من المدن الإحدى عشرة التي اختيرت موضوعا للاستقصاء في دراسة جديدة حول استخدام الدراجات الهوائية في أمريكا اللاتينية إما نفذت برامج الدراجات المشتركة أو تعتزم تنفيذها، مما يؤكد على تزايد شعبية ركوب الدراجات الهوائية كخيار للنقل في المنطقة. وهذه المدن هي مكسيكو سيتي وليما وبوينس أيريس وبوغوتا ومونتيفيديو وكوينكا.

وقد عمل بنك التنمية للبلدان الأمريكية مع فريق من الطلاب من الجامعة الأمريكية في واشنطن العاصمة لدراسة مدى تشجيع البنية التحتية والسياسة وأعمال الناشطين لركوب الدراجات في بعض أكبر المدن في المنطقة.

ووجدت الدراسة أن ما بين ٠,٤٪ و ١٠٪ من السكان يستخدمون الدراجة كوسيلة الانتقال الأولى في مدن العينة. وفي المدن متوسطة الحجم، بلغ متوسط الرحلات اليومية بالدراجة بين نحو ٢٠٠٠ و ٤٨ ألف رحلة. وبلغ متوسط النطاق اليومي من ٨٤ ألف إلى مليون رحلة بالدراجة يوميا في أكبر مدن المنطقة، وكانت أكثر الرحلات اليومية من نصيب مكسيكو سيتي.

وخلصت الدراسة التي حملت اسم *biciudades 2013* إلى أن البنية التحتية لركوب الدراجات في المدن محدودة وإن كانت

الدراجات المشتركة في مكسيكو سيتي.

المدن تسعى رغم ذلك إلى تشجيع هذا البديل. غير أن شعور الجماهير تجاه ركوب الدراجات متفاوت. ففي حين امتدح كثيرون فوائد التنقل بالدراجة، اعتبر البعض أنه رمز لتدني المكانة الاجتماعية والاقتصادية، وهناك مخاوف بشأن الأمان والخوف من السرقة وغير ذلك من الشواغل.

وذكرت الدراسة أن هناك دفعا قويا ومتناميا على مستوى المجتمعات المحلية لجعل المدن أكثر تشجيعا لركوب الدراجات.