

خبر



ثبترکورد کاهش نرخ باروری در چین

بر اساس داده‌های دولتی، نرخ باروری چین در سال ۲۰۲۲ به پایین‌ترین نرخ تخمینی یعنی ۱.۰۹ کاهش یافت که پایین‌ترین نرخ باروری در بین کشورهایی با جمعیت بیش از صد میلیون نفر است.

جمعیت‌شناسان مرکز تحقیقات جمعیت و توسعه چین، داده‌هایی را منتشر کرده‌اند که نشان می‌دهد نرخ باروری در سال گذشته از ۱.۱۵ در سال ۲۰۲۱ به ۱.۰۹ کاهش یافته است. این نرخ باروری کمتر از نرخ باروری ژاپن در همان دوره زمانی و فقط کمی بالاتر از نرخ باروری کره جنوبی است که حدود ۰.۸ برآورد شده است.

همچنین انجمن برنامه‌ریزی خانواده هنگ کنگ به‌طور جداگانه اعلام کرد که تعداد زوج‌های بدون فرزند در قلمرو چین به سطح «هشدار» رسیده است. طبق مطالعاتی که در روز سه‌شنبه منتشر شد، میزان زوج‌های بدون فرزند بین سال‌های ۲۰۱۷ تا ۲۰۲۲ بیش از دو برابر شده و از ۲۰۶ درصد به ۴۳.۲ درصد رسیده است. آمارهای دولت موقت هنگ کنگ که در همین هفته منتشر شده حاکی از این است که جمعیت هنگ کنگ در ۱۲ ماه منتهی به ماه ژوئن ۲۰۱ درصد افزایش پیدا کرده است. این اولین افزایش قابل توجه از زمان کاهشی بوده که در سال ۲۰۲۰ پس از اقدامات کنترلی سختگیرانه کرونا در هنگ کنگ رخ داده است. با پیش‌بینی دولت جمعیت هنگ کنگ به افزایش خود ادامه خواهد داد، اما این رشد به جای تولد جدید، از مهاجرت حاصل خواهد شد و انتظار می‌رود نرخ باروری پایین بماند.

سال گذشته، جمعیت چین برای اولین بار در شش دهه گذشته کم شد و با کاهش ۸۵۰ هزار نفری به ۱.۴۱ میلیارد نفر رسید. بر اساس پیش‌بینی‌ها تا قبل از پایان قرن، جمعیت این کشور به زیر یک میلیارد نفر می‌رسد. همچنان که در آوریل سال گذشته، جمعیت هند با رسیدن به ۱.۴۳ میلیارد نفر از چین به عنوان پرجمعیت‌ترین کشور جهان پیشی گرفت.

کاهش و پیروی جمعیت چین یک نگرانی مهم برای سیاست‌گذاران این کشور است. بین سال‌های ۲۰۱۹ تا ۲۰۲۲، جمعیت در سن کار چین بیش از ۴۰ میلیون نفر افت نشان می‌دهد. در نشست‌های سالانه قانون‌گذاری امسال در ماه مارس، چندین نماینده پیشنهادهایی مانند معافیت‌های مالیاتی، اجازه دادن به کودکان متولد شده از والدین مجرد برای ثبت‌نام قانونی و لغو محدودیت سه فرزند را برای افزایش نرخ پایین زادوولد ارائه کردند.

در راستای همین سیاست‌ها در سال ۲۰۱۶، چین سیاست تک‌فرزندی را که از سال ۱۹۷۹ برقرار بود، کنار گذاشت. این سیاست اکنون به زوج‌ها اجازه می‌دهد تا حداکثر سه فرزند داشته باشند. برخی استان‌ها در کاهش محدودیت‌ها پا را فراتر گذاشته‌اند؛ در ژانویه، «سیچوان»، استانی با بیش از ۸۰ میلیون نفر جمعیت، تمام محدودیت‌های ثبت تولد را لغو کرد و سقف تعداد نوزادان به ازای هر والدین را برداشت. به علاوه برخی استان‌های چین برای زوج‌های تازه ازدواج کرده تا ۳۰ روز مرخصی ازدواج می‌دهند. اما هیچ‌یک از این اقدامات در افزایش نرخ زادوولد موفق نبوده است. جوانان، به‌ویژه زنان، به‌طور فزاینده‌ای ازدواج و زایمان را به تعویق می‌اندازند و تربیت فرزند را بسیار گران می‌دانند. روز سه‌شنبه اداره ملی آمار چین اعلام کرد که انتشار داده‌های مربوط به سن را که باعث تمسخر در فضای مجازی می‌شود متوقف خواهد کرد.

بنابر نظر کارشناسان زمانی که تصویر اقتصادی گسترده‌تر تار یک باشد و زنان همچنان در محل کار به دلیل مادر بودن یا تبعیض مواجه شوند، مشوق‌های مالی و اداری تأثیر چندانی نخواهد داشت. یک نظرسنجی اخیر از ۲۴۵۹ دانشجو توسط محققان دانشگاه علم و فناوری «ژجیانگ» نشان داد که ۳۰ درصد نگرش منفی نسبت به ازدواج دارند. طبق این مطالعه بسیاری از دانشجویان چینی دیگر ازدواج را اجتناب‌ناپذیر و تنها راه برای بچه‌دار شدن نمی‌دانند.

منبع: گاردین

اقتصاد جهان با کاهش شکاف سلامت جنسیتی بهبود می‌یابد

نفع یک تریلیون دلاری از سلامت زنان

در یک دهه گذشته، شاهد جلب توجه جهانی بیشتر به شکاف میان زنان و مردان در مراقبت‌های بهداشتی بوده‌ایم. در حالی که افزایش آگاهی در مورد سلامت زنان دلگرم‌کننده به نظر می‌رسد، اما مشهود است که در این تلاش‌ها برای گسترش دسترسی به سلامت زنان، همه رویکردها به یک اندازه مناسب نیستند. شکاف چه در کشورهای پر درآمد و چه در کشورهای کم‌درآمد همچنان پابرجاست.

گزارش

حمیدرضا علی‌نیا

روانشناس

بر اساس اولین گزارش سنجش فرصت‌های اقتصادی و سرمایه‌گذاری در رفاه زنان، از بین بردن شکاف سلامت میان زنان و مردان می‌تواند تا سال ۲۰۴۰ حداقل یک تریلیون دلار (هزار میلیارد دلار) در سال به‌انفعای اقتصاد جهانی اضافه کند. هر یک دلار سرمایه‌گذاری برای بهبود سلامت زنان می‌تواند سه دلار برای اقتصاد سودآوری داشته باشد؛ زیرا کیفیت زندگی بهبود می‌یابد و به همین دلیل زنان قادر به مشارکت فعال در نیروی کار خواهند بود. این سرمایه‌گذاری در سلامت می‌تواند منجر به افزایش هفت روز زندگی سالم در ازای هر سال و برای هر زن شود یا به عبارتی هر زن می‌تواند ۵۰۰ روز بیشتر زندگی کند.

شکاف سلامتی و بهداشت

این تحقیق که توسط «مجمع جهانی اقتصاد» و «مؤسسه بهداشت مک کینزی» (MHI) در داووس منتشر شد، نشان داد که به‌طور متوسط زنان ۲۵ درصد بیشتر از مردان در وضعیت نامناسب سلامتی قرار دارند. اگر شکاف سلامتی میان مردان و زنان بسته شود وضعیت نامناسب سلامت زنان تا دوسوم کمتر خواهد شد. در واقع با توجه به تعداد زنان در جمعیت جهانی این امر می‌تواند نتایج سلامتی را برای بیش از ۳.۹ میلیارد نفر در سراسر جهان بهبود بخشد.

این گزارش شکاف بهداشتی را از نظر سال‌های زندگی با بیماری و ناتوانی (یعنی تعداد سال‌های از دست رفته زندگی فرد به دلیل بیماری، ناتوانی یا مرگ زودهنگام) مورد سنجش قرار داده و تفاوت ناشی از موانع ساختاری و سیستمی منجر به این ناتوانی که زنان با آن مواجه هستند را برآورد می‌کند.

ساده‌سازی سلامت زنان

همچنین طبق این پژوهش علمی سلامت زنان اغلب ساده‌سازی می‌شود و فقط سلامت زنانه و باروری را دربر می‌گیرد که بار سلامتی زنان را کمتر نشان می‌دهد. داده‌های مربوط به سلامت زنان اغلب مفقود یا نادرست است. همچنین برای تحقیق در مورد شرایط خاص بیماری زنان بودجه‌بسیار



کمپاب‌تر از بیماری‌های عمومی و بیماری‌های مردانه است. شاهد مثال اینکه تا سال ۲۰۱۵ مطالعات علمی درباره بیماری‌های خاص مردانه (که ۱۹ درصد مردان را تحت تأثیر قرار می‌دهد) پنج برابر بیشتر از بیماری‌های زنانه انجام شده است. بیماری‌های خاص زنانه ۹۰ درصد زنان را تحت تأثیر قرار می‌دهد.

دکتر «لوسی پرز»، یکی از نویسندگان گزارش و شریک‌ارشد «مؤسسه بهداشت مک کینزی» در این باره گفت: «بسیاری از مردم فکر می‌کنند که چون زنان عمر طولانی‌تری دارند، سالم‌ترند، اما این درست نیست. زنان به‌طور متوسط ۹ سال از زندگی خود را در شرایط نامناسبی سپری می‌کنند که بیشتر آن در سن کار است. با این همه بسیاری از علل ریشه‌ای بیماری‌های زنان قابل رسیدگی است.»

وحشت غرب از هجوم خودروهای چینی

افزایش مرگ‌ومیر در میان طبقه کارگر آمریکایی تا انتخاب دونالد ترامپ بوده است. اکنون نیز صنعت خودروسازی چین رشد شگفت‌انگیزی دارد. این اتفاق جدید، ترس از شوک ویرانگر دیگری را در میان غربی‌ها ایجاد کرده است. در واقع اکنون این سؤال مطرح شده که باید از موفقیت‌های چین در صنعت خودروسازی تجلیل کرد یا ترسید؟

پایین‌تری می‌تواند تولید آلاینده‌گی را کاهش دهد. ارزان‌ترین خودروی فروخته شده در چین توسط (BYD) حدود ۱۲ هزار دلار قیمت دارد، در حالی که ارزان‌ترین تسلا در آمریکا ۳۹ هزار دلار است.

آینده چینی

تهدید صنایع ناشی از واردات ارزان خودرو معمولاً بیش از حد است. در حال حاضر، (BYD) افتتاح کارخانه‌ای در مجارستان را در برنامه خود دارد. بسیاری از خودروسازان چینی سایت‌هایی را در آمریکای شمالی جست‌وجو می‌کنند. در عین حال، شرکت‌هایی مانند فورد و فولکس واگن در حال رقابت برای گرفتن شرکت‌های چینی هستند. به‌طور مثال، سال گذشته توپوتا اعلام کرد که پیشرفت در فناوری «حالت جامد» به آن اجازه می‌دهد وزن و هزینه باتری‌های خود را کاهش دهد.

نگرانی دیگر در خصوص مواجهه با صنعت خودروسازی چین، مسئله امنیت ملی محسوب می‌شود. وابستگی کامل به چین برای خرید باتری که اهمیت آن برای اقتصادهای برقی بسیار فراتر از خودروهاست، خطرناک خواهد بود. همچنین این امکان وجود دارد که (EVS)های پر شده با تراشه‌ها، سنسورها و دوربین‌ها برای نظارت مورد استفاده قرار گیرند. البته تا زمانی که همچنان افرادی از وسایل نقلیه ساخت غرب استفاده می‌کنند، دلیل کمی برای ترس از مصرف‌کنندگان ماشین‌های چینی وجود دارد. بنابراین، سیاست‌گذاران باید غریز حمایت‌گرایانه خود را مهار کنند و تنها در صورتی که خودروسازان غربی به‌طور کامل در حال انقراض باشند، نگران این مسئله شوند.

علاوه بر این، سهم بازار بزرگ خودروسازان چینی که باعث ایجاد رقابت گسترده می‌شود، ترسناک نیست. اگر چین می‌خواهد پول مالیات‌دهندگان را صرف یارانه به مصرف‌کنندگان جهانی و سرعت بخشیدن به انتقال انرژی کند، بهترین پاسخ استقبال از آن به حساب می‌آید.

منبع: اکونومیست



یکی از بزرگ‌ترین خریدهای مردم هستند و حدود هفت درصد مصرف آمریکایی‌ها را تشکیل می‌دهند. خودروی ارزان‌تر به معنای پول بیشتر برای خرید چیزهای دیگر است. خودروهای چینی نه تنها ارزان هستند، کیفیت بهتری نیز دارند، به ویژه با ویژگی‌های هوشمند در (EVS) که با اتصال به اینترنت ممکن شده است.

البته وجود صنعت خودروسازی رشد اقتصادی یک کشور را تعیین نمی‌کند. دانمارک یکی از بالاترین استانداردهای زندگی در جهان را دارد، بدون اینکه نقشی در صنعت خودروسازی داشته باشد. در چین با وجود حجم بالای صادرات خودرو، اقتصاد به شدت در حال آسیب است. در آخر، باید مزایای محیط زیستی خودروهای برقی را در نظر گرفت. سیاست‌مداران در سرتاسر جهان متوجه شده‌اند که در خواست از مصرف‌کنندگان برای کاهش تولید دی‌اکسید کربن چقدر سخت است. این خودروها در حال حاضر گران‌تر از خودروهای گازسوز هستند، بنابراین استقبال از خودروهای چینی با قیمت‌های

رئیس‌جمهوری آمریکا، در حال بررسی افزایش تعرفه‌ها بر خودروهای چینی است. اگرچه خودروسازان آمریکایی که تحت حفاظت مالیات ۲۷.۵ درصدی و کمک‌های قانون کاهش تورم هستند، در حال حاضر رقابت کمی با چین دارند. با این حال، قفل کردن ورود خودروهای چینی می‌تواند یک اشتباه باشد.

خودروهای الکتریکی

یکی از دلایل مسئله این است که بدون توجه به تجارت با چین، بازار خودروها رو به بهبود است. در سال ۲۰۲۲ بین ۱۶ تا ۱۸ درصد خودروهای جدید فروخته شده در سراسر جهان الکتریکی بودند. از سال ۲۰۳۵ اتحادیه اروپا فروش خودروهای جدید با موتورهای احتراق داخلی را ممنوع می‌کند. اگرچه شرکت‌ها در حین تغییر به سمت تولید (EVS)، کارگران خود را نگه می‌دارند، اما قطعاً این فرایند به نیروی کار کمتری نیاز دارد. علاوه بر این، باید سود حاصل از اجازه دادن به جریان تجارت را نیز در نظر گرفت. وسایل نقلیه

گزارش

ندا اظهري

روانشناس

به تازگی صنعت خودروسازی چین ادعا کرده بیش از پنج میلیون خودرو در سال ۲۰۲۳ صادر کرده که از کل صادرات خودروی ژاپن بیشتر است. (BYD) بزرگ‌ترین خودروساز چین، نیم‌میلیون وسیله نقلیه الکتریکی (EVS) در سه‌ماهه چهارم فروخته و از رقیب خود تسلا جلو زده است. تنها محدودیت صادرات (EVS) چینی جذاب، فریبنده و ارزان، کمبود کشتی برای حمل آن است. با افزایش تقاضا برای کاهش کربن در جهان، تقاضا برای این خودرو نیز بیشتر خواهد شد. تا سال ۲۰۳۰، چین می‌تواند سهم خود از بازار جهانی را دو برابر کند و به یک‌سوم برساند و به سلطه بسیاری از خودروها خصوصاً در غرب پایان دهد.

ساخت چین

این بار حتی برای سیاست‌مداران آسان‌تر خواهد بود که تقصیر از دست دادن شغل کارگران را به گردن بازی‌های چین بیندازند. از زمان راه‌اندازی دستور کار «ساخت چین» در سال ۲۰۱۴، چین گمستاخانه قوانین تجارت جهانی را نادیده می‌گیرد و از خودروسازان حمایت می‌کند. به سختی می‌توان درباره ارزش وام‌های ارزان قیمت، تزریق سهام، یارانه‌های خرید و قرار دادهای دولتی که شرکت‌های خودروساز چینی از آن بهره می‌برند، صحبت کرد. بر اساس یک برآورد، کل هزینه‌های عمومی این صنعت برای چین در حدود یک‌سوم فروش خودرو بوده و باعث عقب ماندن شرکت‌های خودروساز و باتری‌سازان غربی و کره‌ای شده است.

بنابراین این مسئله برای سیاست‌گذاران جهان وجود دارد تا از خودروسازان خود در برابر هجوم رقابت‌های مورد حمایت دولت محافظت کنند. در ماه اکتبر، کمیسرین اروپا تحقیقاتی را در مورد خودروهای چینی آغاز کرد. گفته می‌شود جواب‌دین