هزة في العمق

التداعيات الاقتصادية بعيدة الأثر من جراء كارثة اليابان

ستيفان دانينغر، وكينيث كانغ
Stephan Danninger and Kenneth Kang

الدمار الذي لحق باليابان إثر زلزال وتسونامي مارس ٢٠١١.

بينما تخطو اليابان أولى خطواتها على طريق طويلة وشاقة لإعادة الإعمار والتعافي من الآثار المدمرة لزلزال وتسونامي مارس ٢٠١١، الذي أودى بحياة ما يزيد على ٢٣ ألف شخص (حسب الوضع في ٢٣ مايو) وتسبب في خسائر مادية تقدر بما بين ٢٠٠ و٣٠٠ مليار دولار، فقد تمثل هذه الكارثة نقطة تحول فاصلة لثالث أكبر اقتصاد في العالم.

والإحساس بالآثار الاقتصادية للكارثة أوسع نطاقا بكثير من منطقة الجوار المباشرة للزلزال. فمثلا، على الجهة المقابلة عبر المحيط، في مركز «داركارز» لتوزيع سيارات تويوتا في مدينة سيلفر سبرينغ بولاية ميريلاند، الذي يبعد نحو سبعة آلاف ميل عن مركز الزلزال، يفكر مدير المبيعات، قنسطنطين نيكوريسكو، مليا في احتمال نفاد ما لديه من سيارات معروضة للبيع.

يقول نيكوريسكو: «إننا نبيع في الوقت الراهن المخزون الفائض من العام الماضي، ولكن [إذا استمرت الأمور على هذا النحو]، سينفد ما لدينا من سيارات خلال شهرين أو شهرين ونصف الشهر».

ونظرا للنقص في أنظمة الدوائر المتكاملة ووحدات التحكم الإلكترونية الدقيقة الخاصة بالسيارات– وهي أجهزة الحاسب الآلي التي تتحكم في العديد من الوظائف الإلكترونية لمحركات السيارات– اضطرت خطوط الإنتاج إلى إبطاء معدلاتها رغما عنها. وأعلنت شركة تويوتا بالفعل أنه من غير المرجح استئناف الإنتاج بمعدلاته الطبيعية قبل شهر سبتمبر ٢٠١١.

وكان من المعتاد أن يتسلم مركز "داركارز" للتوزيع ٣٠٠ سيارة شهريا. ولكن تم إخطاره أنه خلال الأشهر القليلة القادمة، لن يصله سوى ١٢٪ إلى ١٥٪ من الكمية المعتادة، أي نحو ٤٠ سيارة.

اليابان وسلسلة العرض العالمية

إن تأثير زلزال اليابان على خطوط إنتاج السيارات يوضح الطبيعة المتكاملة إلى حد كبير لسلسلة العرض العالمية، ودور اليابان في تلك السلسلة، وأهميتها في عدد من الصناعات الرئيسية– خاصة صناعة السيارات والإلكترونيات.

فعلى سبيل المثال، تمثل شركة رينيساس للإلكترونيات (Renesas Electronics Corporation) أكبر مورد في العالم لوحدات التحكم الإلكترونية الدقيقة وتنتج من ٣٠٪ إلى ٦٠٪ من وحدات التحكم الإلكترونية الدقيقة وأنظمة الدوائر المتكاملة الخاصة بالسيارات. وحيث إن الشركة لديها مصانع في أحد أهم المراكز الصناعية بالبلاد، بمنطقة توهوكو– في الجزء الشمالي الشرقي من أكبر الجزر اليابانية– فقد عانت الشركة ضربة قاسية عندما تسبب الزلزال والتسونامي في تعطيل مؤقت للعديد من مصانعها التي تنتج أشباه الموصلات.

وقد أصبحت صناعة تجميع السيارات على درجة كبيرة من التعقيد والتخصص– فتجميع سيارة عصرية يتطلب ما بين ٣٠ إلى ٤٠ ألف جزء مختلف – حتى أنه في ظل نظام «كانبان» للمخزون الرشيق الذي يهدف إلى تعويض المخزون في الوقت المناسب، فإن غياب مكون رئيسي واحد يمكن أن يتسبب في إيقاف خط إنتاج بأكمله.

وأصبحت شبكة الإنتاج في اليابان وفي مختلف أنحاء العالم أكثر تطورا وترابطا بدرجة كبيرة، ومن ثم أكثر تعرضا للمخاطر من أي خلل في سلسلة العرض مقارنة بما كان عليه الحال منذ ١٥ عاما. لذا فإن أثر العواقب الاقتصادية للزلزال والتسونامي ينتشر تدريجيا إلى منطقة أوسع.

كذلك فالاقتصادات الآسيوية متكاملة بشكل كبير من خلال شبكات الإنتاج عبر الحدود، مع اليابان التي تمثل مُوردا مهما للآلات والمعدات والمكونات الكهربية وأشباه الموصلات. فعلى سبيل المثال، تستأثر اليابان بنحو ١٠٪ إلى ١٥٪ من منتجات القيمة المضافة في كل من ماليزيا وتايلند ومقاطعة تايوان الصينية.

وعلى الرغم من أن اليابان تقوم بتصنيع منتجات تحتل مرتبة أعلى في سلسلة القيمة من تلك التي ينتجها المنافسون مثل كوريا ومقاطعة تايوان الصينية، فثمة قلق من أنه في حال عدم تمكن الموردين اليابانيين، بمرور الوقت، من إعادة عجلة الإنتاج إلى وضعها الطبيعي، فقد تخسر اليابان من حصتها في السوق لصالح أولئك المنافسين.

ولكن حتى وإن كانت بعض الشركات تسعى جاهدة للتخفيف من حدة آثار واحدة من أكثر الكوارث الطبيعية القياسية تكلفة، فمن المرجح أن يكون تأثيرها الإجمالي على الاقتصاد العالمي محدودا. وعلى الرغم من أن اليابان هي ثالث أكبر اقتصاد في العالم، بنصيب يبلغ نحو ٩٪ من إجمالي الناتج المحلي العالمي، فإن حصتها في التجارة العالمية أقل من ذلك إذ تقدر بنحو ٥٪.

ومن الطبيعي أن تتحمل اليابان نفسها الجانب الأكبر ليس فقط من التكاليف البشرية الباهظة للكارثة، بل أيضا من آثارها الاقتصادية. وفور وقوع الزلزال، تهاوى الإنتاج الصناعي والصادرات بشكل كبير. كما قامت الشركات العاملة في المنطقة المنكوبة بتعليق عملياتها، وقلص المستهلكون اليابانيون حجم إنفاقهم مع تصاعد المخاوف إزاء مشكلة محطة فوكوشيما للطاقة النووية، كما ألقت المخاوف من انقطاع الكهرباء بثقلها على ثقة المستهلكين.

وبعد ثلاثة أشهر من وقوع الزلزال، بدأت تظهر علامات التعافي تدريجيا. ويتوقع المصنعون اليابانيون عودة الإنتاج إلى حالته في الأشهر المقبلة، وإن كان بوتيرة معتدلة. وقد أعادت كبرى الشركات مثل هوندا وسوني تشغيل خطوط الإنتاج في مصانعها بمستويات أدنى، كما رفعت شركة طوكيو للطاقة الكهربائية توقعاتها بشأن إمدادات الطاقة، مما خفف من حدة بعض المخاوف بشأن انقطاع

التيار الكهربائي في ظل استمرار الجهود لتثبيت وضع محطة فوكوشيما المنكوبة.

ومع استقرار الوضع، تحول الانتباه إلى مسائل أشمل تتعلق بالتأثير المحتمل للكارثة على الآفاق الاقتصادية لليابان على المدى البعيد. فكيف سيكون شكل التعافي في مرحلة ما بعد الزلزال؟ وما المخاطر الرئيسية التي تواجه اقتصاد البلاد، وربما كان الأهم هو ما السياسات التي قد تساعد على ضمان انتعاش قوي وإرساء أسس التنمية مستقبلا؟

العودة إلى المستقبل

يقدم لنا التاريخ بعض النماذج لنهتدي بها. فقد ضرب زلزال «كوبي» في عام ١٩٩٥ هو الآخر مركزا مهما من مراكز الإنتاج، وألحق الضرر بمنطقة كانت تسهم في الناتج الاقتصادي بنفس النسبة تقريبا التي تسهم بها المنطقة المتضررة من كارثة هذا العام (نحو ٤٪ من إجمالي الناتج المحلي). وتشير تجربة زلزال كوبي وغيره من الكوارث واسعة النطاق إلى أن التعافي سيتخذ منحنى على شكل «الرقم ٧»: أي تباطؤ اقتصادي حاد في البدء يتبعه تعافٍ مدعوم بالإنفاق على إعادة الإعمار.

لكن الاستفادة من السوابق التاريخية والمقارنة مع زلزال كوبي محدودة. فبالرغم من الطبيعة المدمرة للعديد من الكوارث الطبيعية التي حدثت أخيرا في بلدان الاقتصادات المتقدمة، سواء إعصار كاترينا في الولايات المتحدة في عام ٢٠٠٥، أو الفيضانات التي اجتاحت أستراليا أخيرا، فإن الكارثة التي اجتاحت الساحل الشمالي الشرقي لليابان استثنائية نظرا لحجمها ونطاق تأثيرها.

وبالمقارنة بزلزال كوبي، فإن الأضرار الاقتصادية التي خلفتها هذه الكارثة أكبر بكثير إذ بلغت ٣٪ إلى ٥٪ من إجمالي الناتج المحلي، أي نحو ضعف ما سببه زلزال عام ١٩٩٥. كما تسبب زلزال هذا العام أيضا في تعطيل إمدادات الطاقة الكهربية بمنطقة «كانتو» حول العاصمة طوكيو والتي تسهم بنحو ٤٠٪ من اقتصاد البلاد، مما يزيد من مخاطر نقص الطاقة خلال أشهر الصيف، عندما يزيد الطلب عادة. وعلى خلاف ما تم بعد زلزال كوبي، حيث جرى علاج القيود التي تواجه سبل توفير الطاقة سريعا، لا يزال هناك احتمال بتدهور وضع الطاقة النووية أو الكهرباء. وقد تبدأ أوجه عدم اليقين هذه في التأثير سلبا على ثقة المواطنين، ومن ثم يضعف الطلب؛ إذ قد تضطر الشركات إلى خفض الأجور أو تسريح العمالة. أما الأسر التي تواجه مخاوف مالية أكبر فقد تلجأ إلى الادخار بدلا من الإنفاق.

وتشير الأبحاث إلى أن مثل هذه الصدمات قد تتسبب في حالات ركود حاد (وحالات تعافٍ)، عندما تتوخى الشركات الحذر وسط تزايد حالة عدم اليقين. وفي ظل الظروف الخاصة للكارثة الأحدث عهدا، قد يثبت أن التعافي هذه المرة تدريجي بشكل أكبر لأن انخفاض الثقة يحبط أي بوادر للانتعاش. وتزداد هذه المشكلات تعقيدا بسبب ما عانته اليابان أخيرا من نمو ضعيف، وارتفاع معدلات الدين الحكومي، بالإضافة إلى حالة من الانكماش الطفيف.

بيد أن سياسات الاقتصاد الكلي والسياسات المالية الفعالة تستطيع أن تضطلع بدور محوري، ليس فقط في دعم إعادة الإعمار والحفاظ على استمرار التعافي– عن طريق تعويض أوجه الضعف الخاصة وتعزيز الثقة– ولكن أيضا في تحديد استراتيجية ممكنة لمواجهة التحديات على المدى الأطول، ومساعدة البلاد على الإفلات من قبضة اعتلالها الاقتصادي.

وقد تبدت إرادة السلطات بوضوح عقب وقوع الزلزال مباشرة. فتحرك بنك اليابان بسرعة للحفاظ على استقرار الأسواق المالية، في حين كفلت هيئة الخدمات المالية حصول السكان المتضررين على أموالهم وعلى الخدمات المصرفية. كذلك تحركت الحكومة بسرعة لإصدار السلسلة الأولى من الميزانيات التكميلية لإصلاح البنية التحتية المدمرة.

والآن، وفي إطار مواجهة هذه الكارثة، سيتعين على السلطات اليابانية أن توازن بدقة بين زيادة الإنفاق العام على المدى القصير بهدف إصلاح البنية التحتية المدمرة من جهة، والإصلاحات على المدى الأبعد لتحسين المركز المالي للبلاد من خلال خفض مستوى ديونها المرتفعة.

وفي هذا المجال، يجب ألا يكون الهدفان متعارضين. ففي حين يرجح أن يؤدي الإنفاق على إعادة الإعمار إلى زيادة عجز الموازنة، فسيكون حجمه في حدود يسهل تدبرها، وسيكون الإنفاق مؤقتا. وللحفاظ على ثقة المواطنين، سيكون من المهم ربط الإنفاق على إعادة الإعمار باستراتيجية واضحة لخفض الدين العام على المدى المتوسط. وحتى بعد سداد التمويل الطارئ، ستظل اليابان في حاجة إلى تمويل ضخم لمواجهة تكاليف الضمان الاجتماعي التي تزيد بوتيرة متسارعة. ومن ثم، سيجب عليها خفض الإنفاق العام، أو زيادة الضرائب، أو كلاهما.

ضريبة عالية القيمة

يتمثل أحد التدابير الممكنة لمواجهة تكاليف التعافي والمساهمة في استمرارية أوضاع المالية العامة على المدى البعيد في فرض زيادة تراكمية على ضريبة الاستهلاك، وهي إحدى الخطوات المرشحة بوضوح نحو الإصلاح. واليابان التي تفرض ضريبة للقيمة المضافة قدرها ٥٪، لديها معدل من أدنى معدلات ضريبة القيمة المضافة في العالم. ويمكن لرفع هذا المعدل تدريجيا، على مدى فترة ١٠ سنوات على سبيل المثال، أن يجعل اليابان تقترب من نظيراتها الأوروبية التي تصل معدلات ضريبة القيمة المضافة فيها إلى نحو ٢٠٪.

وبالإضافة إلى انخفاض معدل هذه الضريبة حاليا، ثمة أسباب أخرى لاختيارها ضمن الإصلاحات المالية، ومن بينها الكفاءة التي تنطوي عليها (فهي ضريبة بسيطة تطبق على قاعدة عريضة وبسعر موحد) وتحقق العدل بين الأجيال، إذ أنه من العدل أن يسدد الجيل الحالي الديون التي أوجدها بدلا من تأجيلها لتتحملها الأجيال القادمة. وستقطع زيادة ضريبة الاستهلاك، مقترنة بإصلاحات في نظام الضمان الاجتماعي وغيره من أوجه الإنفاق على الاستحقاقات، شوطا طويلا نحو تعزيز مركز اليابان المالي.

ولو كان هناك مثقال ذرة من العزاء يمكن التماسه من أحداث شهر مارس المدمرة، فهو أن السلطات يمكنها اغتنام هذه الفرصة للاستعانة بنظام التكافل الاجتماعي الذي يشتهر به المجتمع الياباني بغية تأمين المستقبل المالي للبلاد. وقد كشفت نتائج استطلاع للرأي أجرته صحيفة يابانية تتبنى الاتجاه السائد أن ٥٨٪ ممن أبدوا رأيهم فضلوا دفع ضرائب أعلى من أجل إعادة إعمار البلاد. والسؤال هنا هو، لماذا لا تَلقى خطط الرفاهية الاقتصادية في البلاد على المدى البعيد دعما مماثلا؟

لقد خلف زلزال شرق اليابان الرهيب دمارا استثنائيا، لكن الأسس القوية للاقتصاد الياباني بقيت دون تغيير: فلا تزال تنعم بتكنولوجيا متقدمة، وقوة عمل عالية المهارة، ومدخرات محلية كبيرة، ودور بارز في الاقتصاد العالمي. وليس على السياسات المعنية سوى تسخير هذه الأصول لتحقيق تعافٍ سريع ومفعم بالقوة، مقترنا في الوقت ذاته بمساعٍ مستمرة لتحقيق الإصلاح من أجل خفض الدين العام لليابان وإرساء أسس النمو القوي في المستقبل. ■

كينيث كانغ رئيس قسم، وستيفان دانينغر نائب رئيس قسم، وكلاهما من إدارة آسيا والمحيط الهادئ في صندوق النقد الدولي.