

٣- أنماط التجارة وسط الصدمات والمشهد الجغرافي-الاقتصادي المتغير^١

في ظل تزايد القيود التجارية على مستوى العالم، تتسبب عدة صدمات - الحرب الروسية في أوكرانيا، والصراع في غزة وإسرائيل، والاضطرابات في البحر الأحمر - في تغيير أنماط التجارة في منطقة القوقاز وآسيا الوسطى (CCA) ومنطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا (MENA). فمنذ عام ٢٠٢٢، شهدت منطقة القوقاز وآسيا الوسطى ارتفاعا ملحوظا في النشاط التجاري ككل، مما يعكس تصاعد تجارة العبور وتحول مسار التجارة. كذلك شهدت بعض بلدان منطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا تحولات في أنماط التجارة، وخاصة في منتجات الطاقة. وفي الآونة الأخيرة، أدت التوترات في البحر الأحمر إلى تعطيل التجارة في عدة بلدان في منطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا. ومع تطور المشهد الجغرافي-الاقتصادي وترسخ أجواء عدم اليقين، يمكن لبلدان المنطقة أن تواصل الاستفادة من زيادة التدفقات التجارية أو تواجه خسائر في التجارة والنتائج الاقتصادية، حسب سيناريوهات التشرذم التي يُنظر فيها. وفي ظل حالة عدم اليقين هذه، فإن الحد من المخاطر والاستفادة من مكاسب التجارة سيتطلبان من البلدان خفض الحواجز التجارية، والنهوض بالبنية التحتية، وتعزيز الأطر التنظيمية. وفي الوقت، يمكن تخفيف الاضطرابات الناجمة عن التوترات في البحر الأحمر مع بناء الصلابة في مواجهة الصدمات التجارية من خلال تنويع مسارات السفن، وعلى المدى المتوسط، من خلال إيجاد ممرات تجارية بديلة وتنويع التجارة.

٣-١ تحول أنماط التجارة

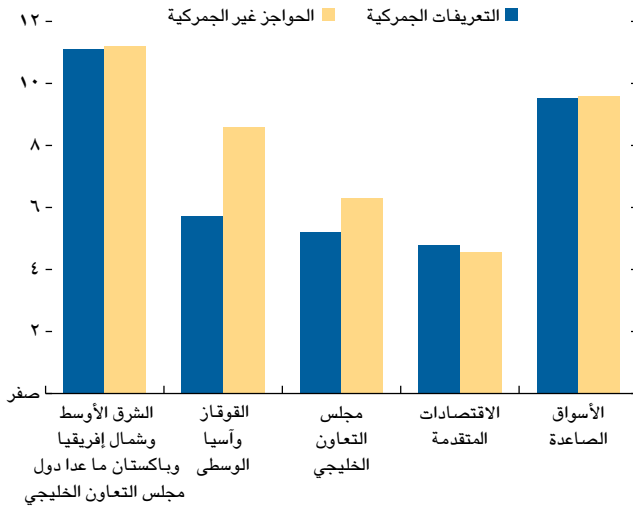
شهدت بلدان منطقة القوقاز وآسيا الوسطى ومنطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا العديد من الصدمات التي أعادت تشكيل أنماطها التجارية بشكل كبير في السنوات الأخيرة. فعقب الاضطرابات التجارية الناجمة عن جائحة كوفيد-١٩، ساهمت الحرب الروسية في أوكرانيا في تغيير

ديناميكية التجارة الإقليمية، وخاصة في بلدان القوقاز وآسيا الوسطى. وفي الآونة الأخيرة، أثارت التوترات الأمنية في البحر الأحمر مخاوف أوسع نطاقا بشأن تأثيرها على تكاليف الشحن والتجارة. وقد أدى ذلك إلى زيادة مخاطر الاضطرابات التجارية والقطاعات في سلاسل الإمداد، ليس في منطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا فحسب، بل على مستوى العالم أيضا. وعلاوة على ذلك، وقعت هذه الصدمات في ظل حواجز تجارية قائمة منذ فترة طويلة (بما في ذلك حواجز غير جمركية مرتفعة)، وبنية تحتية قاصرة، وبيئات تنظيمية ضعيفة، مما حد من الإمكانيات التجارية في منطقة القوقاز وآسيا الوسطى ومنطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا (الشكلان البيانيان ٣-١ و ٣-٢).

تحول مسار التجارة يعيد تشكيلها

كان أحد أهم انعكاسات الحرب في أوكرانيا على بلدان منطقة القوقاز وآسيا الوسطى هو تحول اتجاه تدفقاتها التجارية. ففي عام ٢٠٢٢، زاد نصيب منطقة القوقاز وآسيا الوسطى من الصادرات غير النفطية لبلدان الاتحاد الأوروبي وروسيا والولايات المتحدة بنسبة ٢٥٪ و ٢٢٪ و ٥٣٪ على الترتيب. وبالإضافة إلى ذلك، ارتفع نصيب منطقة القوقاز وآسيا الوسطى من الواردات غير النفطية لنفس البلدان بنسبة ٤٧٪

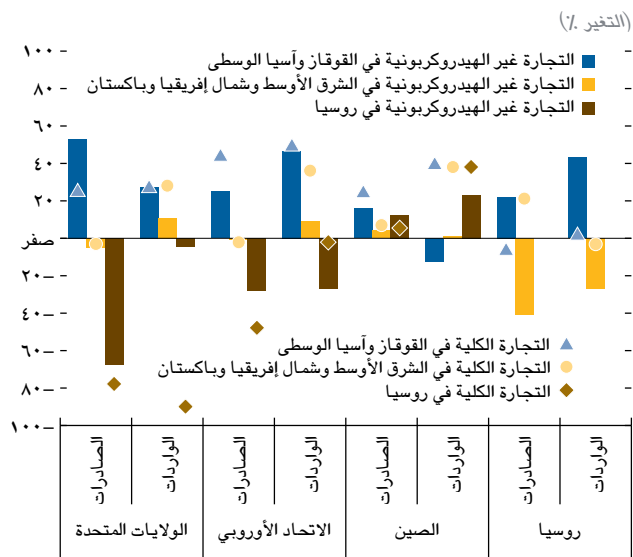
الشكل البياني ٣-١: الحواجز الجمركية وغير الجمركية (التعريفات الجمركية %، الحواجز غير الجمركية كقيم للمؤشر)



المصادر: مؤشر الحرية الاقتصادية الصادر عن معهد فريزر، والبنك الدولي، مؤشرات التنمية العالمية؛ وحسابات خبراء صندوق النقد الدولي. ملحوظة: بيانات التعريفات الجمركية لعام ٢٠٢٢، وبيانات الحواجز غير الجمركية لعام ٢٠٢١. وأعيد قياس الحواجز غير الجمركية لإظهار قيم المؤشر بين صفر و٢٠ (تشير القيم الأعلى إلى زيادة الحواجز).

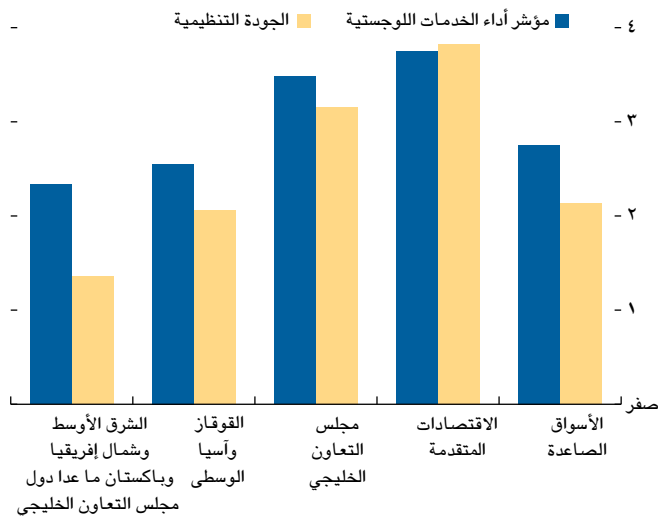
^١ من إعداد أبوستولوس أبوستولو (رئيسا مشاركا)، وحسن دودو، وفيليبو غوري (رئيسا مشاركا)، وأليخاندر هایدنبرغ، وتوماس كروين، وفاي ليو، وسالم محمد نيتشي، وسوبي فيلكومار، وكيروي زانغ.

الشكل البياني ٣-٣: أنصبة التجارة مع البلدان الشريكة، ٢٠٢١-٢٠٢٢ (%)



المصادر: قاعدة بيانات CEPII BACI، وحسابات خبراء صندوق النقد الدولي. ملحوظة: التغيير % في نصيب منطقة القوقاز وآسيا الوسطى، ومنطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا وباكستان، وروسيا من الصادرات والواردات من/إلى مجموعة مختارة من الشركاء التجاريين بين عامي ٢٠٢١ و٢٠٢٢.

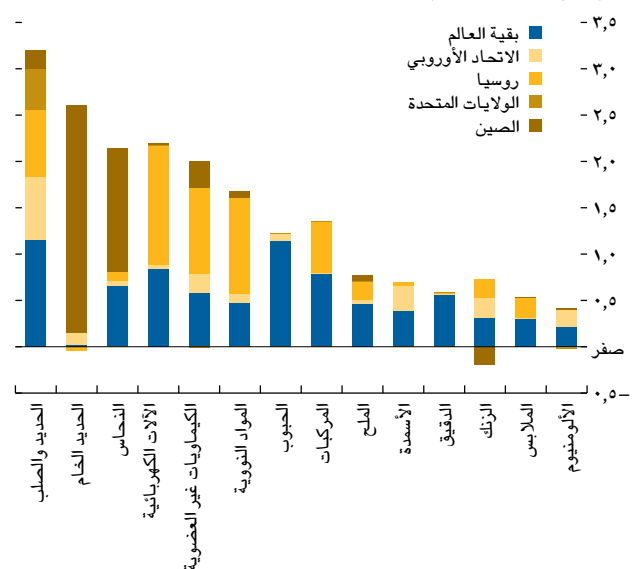
الشكل البياني ٣-٢: أداء الخدمات اللوجستية والجودة التنظيمية (المؤشر)



المصادر: البنك الدولي، مؤشر أداء الخدمات اللوجستية؛ والبنك الدولي، قاعدة بيانات مؤشرات الحوكمة العالمية. ملحوظة: يُعاد قياس الجودة التنظيمية للتعبير عنها في صورة مؤشر يتراوح بين صفر و٥ (تشير القيم الأعلى إلى تحسن الجودة التنظيمية). ويتم أيضا إبلاغ بيانات مؤشر أداء الخدمات اللوجستية في صورة مؤشر يبدأ تصنيفه من منخفض للغاية (١) إلى مرتفع للغاية (٥). ويتضمن مؤشر أداء الخدمات اللوجستية مقاييس جودة البنية التحتية، والأداء الجمركي، وجودة الخدمات اللوجستية، وكفاءة الخدمات اللوجستية.

الشكل البياني ٣-٤: القوقاز وآسيا الوسطى: الصادرات حسب مجموعة المنتجات

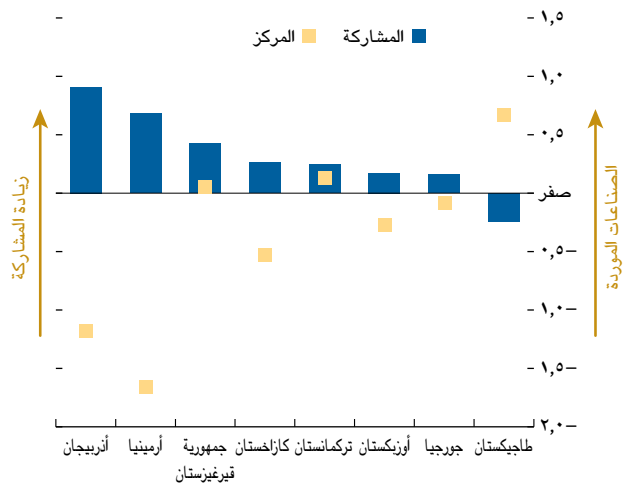
(تغير القيمة بمليارات الدولارات الأمريكية، عام ٢٠٢٢ مقابل متوسط الفترة من ٢٠١٩-٢٠٢١)



المصادر: قاعدة بيانات تجارة السلع الأساسية لدى الأمم المتحدة، وحسابات خبراء صندوق النقد الدولي. ملحوظة: تُستبعد طاجيكستان نتيجة لنقص البيانات.

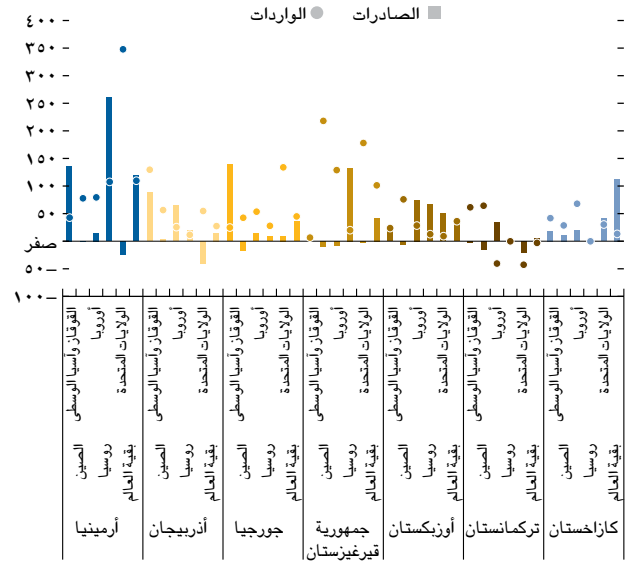
كذلك اتسع نطاق بصمة منطقة القوقاز وآسيا الوسطى في سلاسل القيمة العالمية. وتحديدا، زادت المشاركة في سلاسل القيمة العالمية - أي نسبة الصادرات التي تشكل جزءا من عملية تجارية متعددة المراحل - في جميع بلدان المنطقة (عدا طاجيكستان). وفي الوقت نفسه، قامت عدة بلدان في المنطقة (أرمينيا وأذربيجان وجورجيا وكازاخستان وأوزبكستان) بزيادة استخدامها للمدخلات الأجنبية في إنتاجها وصادراتها، متجاوزة حجم صادراتها المستخدم في إنتاج صادرات البلدان الأخرى (الشكل البياني ٣-٦).

الشكل البياني ٣-٦: القوقاز وآسيا الوسطى: مشاركة متعمقة في سلاسل القيمة العالمية (التغير في قيم المؤشر، ٢٠٢١-٢٠٢٢)



المصدر: قاعدة بيانات EORA MRIO، وحسابات خبراء صندوق النقد الدولي. ملحوظة: يُحسب المؤشران وفقا لما ورد في دراسة (Aslam, Novta, and Bastos (2017) استنادا إلى التجارة في مجال الصناعات التحويلية ما عدا قطاع الصناعات الاستخراجية. وزيادة المشاركة تعني زيادة الاندماج في سلاسل القيمة العالمية. وتقدم المركز يعني زيادة الصادرات من الصناعات الموردة.

الشكل البياني ٣-٥: القوقاز وآسيا الوسطى: الصادرات والواردات حسب الشريك التجاري (التغير %، متوسط الفترة ٢٠٢٢-٢٠٢٣ مقابل عام ٢٠٢١)



المصدر: قاعدة بيانات تجارة السلع الأساسية لدى الأمم المتحدة، وحسابات خبراء صندوق النقد الدولي. ملحوظة: تُستبعد طاجيكستان نتيجة لنقص البيانات. جمهورية قيرغيزستان: البيانات لا تشمل صادرات الذهب، والتي انخفضت بشكل حاد لأسباب لا تتعلق بالحرب.

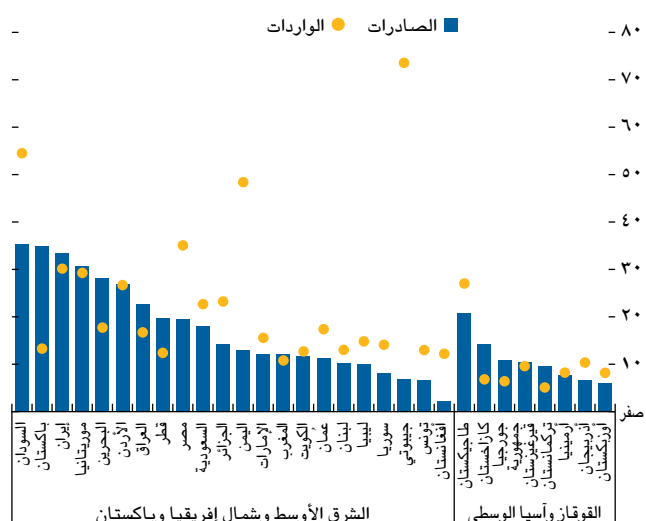
وفي منطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا، شوهد التحول في أنماط التجارة بشكل أساسي بين البلدان المصدرة للنفط والصادرات النفطية، حيث قام الاتحاد الأوروبي باستبدال بعض إمدادات النفط والغاز الروسية. وارتفع نصيب المنطقة من الواردات النفطية للاتحاد الأوروبي من ٢,٣٪ في الربع الأول من عام ٢٠٢٢ إلى ٥,٨٪ في الربع الرابع من عام ٢٠٢٣ (حيث حققت الجزائر والمملكة العربية السعودية معظم المكاسب).

التوترات الأمنية في البحر الأحمر تعطل التجارة في منطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا

أدت التوترات الأمنية الأخيرة في البحر الأحمر إلى تعطيل التجارة البحرية عبر المنطقة. ونظرا لمرور نحو ١٥٪ من التجارة العالمية و٣٠٪ من تجارة الحاويات في العالم عبر قناة السويس قبل بداية الصراع، يعد البحر الأحمر مسارا بالغ الأهمية للتجارة البحرية العالمية. لكن بدءا من نوفمبر ٢٠٢٣، أثارت الهجمات على السفن التجارية المارة عبر مضيق باب المندب مخاوف أمنية بشأن مسارات السفن وتسببت في ارتفاع حاد في أقساط التأمين البحري. وبالتالي، فمنذ بداية الصراع في غزة وإسرائيل حتى مارس ٢٠٢٤، ارتفعت تكلفة شحن حاوية قياسية بطول ٤٠ قدما من الصين إلى البحر المتوسط من حوالي ألف دولار إلى أكثر من أربعة آلاف دولار.

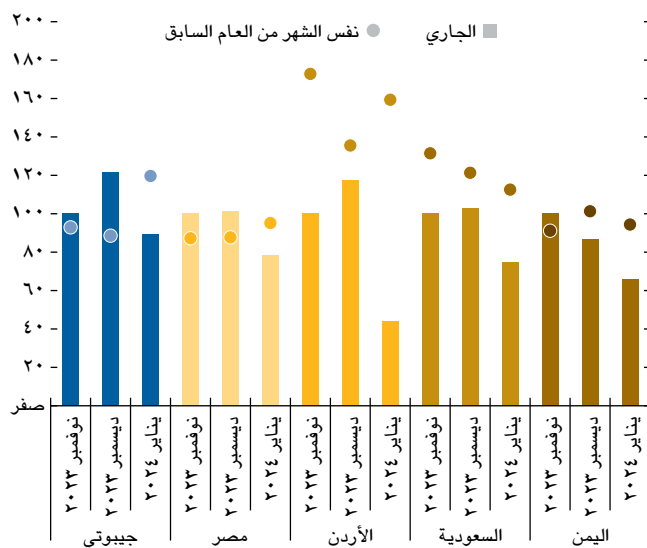
وقد أثرت هذه المخاوف الأمنية أيضا على التجارة الإقليمية. فقد انخفضت التجارة عبر قناة السويس انخفاضا كبيرا بأكثر من ٥٠٪ في الفترة بين نوفمبر ٢٠٢٣ ونهاية فبراير ٢٠٢٤. وبالإضافة إلى ذلك، تقلصت أحجام تجارة البضائع في بعض بلدان الشرق الأوسط وشمال إفريقيا خلال هذا الأفق الزمني، وخاصة تلك التي تعتمد على موانئ البحر الأحمر، مما يعكس اختلاف حجم التعرض لمخاطر التجارة البحرية عبر مضيق باب المندب (الشكلان البيانيان ٣-٧ و٣-٨). فعلى سبيل المثال، انخفض معدل مرور البضائع عبر ميناء العقبة الأردني بنحو النصف في الفترة بين نوفمبر ٢٠٢٣ ونهاية فبراير ٢٠٢٤، مما أدى إلى تغيير مسار بعض التدفقات التجارية عبر مسارات النقل البري. وفي المملكة العربية السعودية، انخفض نشاط ميناء جدة حيث قامت السلطات بتحويل التدفقات التجارية جزئيا إلى ميناء الدمام في الخليج العربي. وفي المرحلة المقبلة، يمكن أن يكون للتوترات طويلة الأمد في مضيق باب المندب تأثير سلبي أعمق على التجارة والنتاج، وخاصة بالنسبة للبلدان المطلة على البحر الأحمر (الإطار ٣-٢).

الشكل البياني ٣-٨: الصادرات والواردات المارة عبر مضيق باب المندب (%) من مجموع صادرات | وواردات البضائع، (٢٠٢٢)



المصدر: دراسة Verschuur and Hall (فيد الإصدار).

الشكل البياني ٣-٧: حجم تجارة البضائع (نوفمبر ٢٠٢٢ = ١٠٠)



المصادر: منصة PortWatch، وحسابات خبراء صندوق النقد الدولي. ملحوظة: ترصد البيانات التجارة في السلع.

تزايد القيود التجارية

أصبح صناع السياسات على مستوى العالم أكثر تقبلاً لتطبيق الحواجز التجارية، والتي تعوق على نحو متزايد حرية تدفق التجارة. وهناك سلسلة من التدابير التجارية الحمائية بين الصين والولايات المتحدة منذ ٢٠١٨ سبقت اتجاهها أوسع نحو زيادة الحواجز التجارية بين البلدان (Aiyar and others 2023). وعلاوة على ذلك، أدت الاضطرابات التجارية الناجمة عن جائحة كوفيد-١٩، والحرب الروسية في أوكرانيا، والتوترات في البحر الأحمر إلى تفاقم التحديات الناجمة عن تزايد التشرذم الجغرافي-الاقتصادي. وفي هذا السياق، زادت التدخلات التجارية على مستوى العالم بنسبة ٧٠٪ منذ عام ٢٠١٩. فقد تضاعف تقريباً متوسط عدد التدخلات التجارية التي تؤثر على بلدان الشرق الأوسط وآسيا الوسطى (ME&CA) خلال نفس الفترة، مع اختلاف القيود عبر البلدان (الشكلان البيانيان ٣-٩ و ٣-١٠).

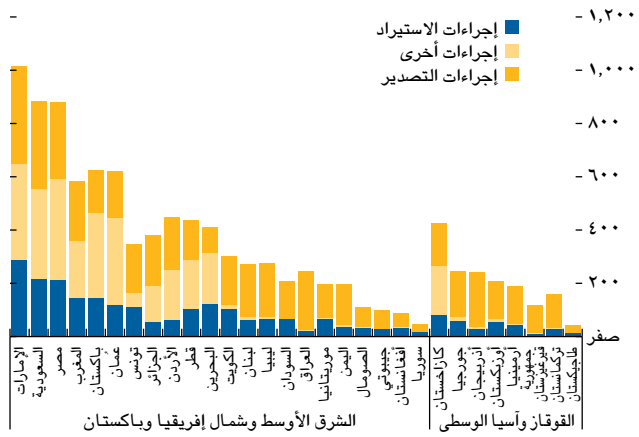
٢-٣ تقييم تأثير التشرذم الجغرافي-الاقتصادي على منطقة الشرق الأوسط وآسيا الوسطى

في ظل التغيرات الجارية في أنماط التجارة والقيود التجارية، تشير ثلاثة سيناريوهات توضيحية إلى المكاسب والخسائر المحتملة في التجارة والناتج الاقتصادي في بلدان الشرق الأوسط وآسيا الوسطى نتيجة تزايد التشرذم الجغرافي-الاقتصادي^٢. وينطوي السيناريو الأول على قيام الاتحاد الأوروبي والولايات المتحدة بوقف جميع أشكال التجارة مع روسيا مع استمرار التجارة بين البلدان الأخرى كالمعتاد^٣. ويوضح السيناريو الثاني والثالث تقسيم العالم إلى ثلاث كتل - كتلة غربية وكتلة شرقية وكتلة محايدة، مع توقف التجارة بين الكتلتين الغربية والشرقية واستمرارها بين الكتلة المحايدة وأي بلد. وفي السيناريو الثاني، يفترض أن تظل بلدان الشرق الأوسط وآسيا الوسطى في الكتلة المحايدة. أما في السيناريو الثالث، فتتجاز بلدان الشرق الأوسط وآسيا الوسطى إلى كتلة الثلاث بناء على تصويتها في الدورة السابعة والسبعين للجمعية العامة للأمم المتحدة خلال الفترة ٢٠٢٢-٢٠٢٣ (للاطلاع على التفاصيل، راجع المرفق ٣-١ على شبكة الإنترنت).

^٢ يتم تقييم هذه السيناريوهات استناداً إلى نموذج الجاذبية الهيكلية للتجارة الثنائية باستخدام بيانات ١٨٥ بلداً في الفترة من ٢٠١٢ إلى ٢٠١٩. وينصب التركيز على السنوات السابقة لجائحة كوفيد-١٩ لإزالة أي تأثير محتمل للاضطرابات التجارية المرتبطة بالجائحة من تقدير معادلة الجاذبية.

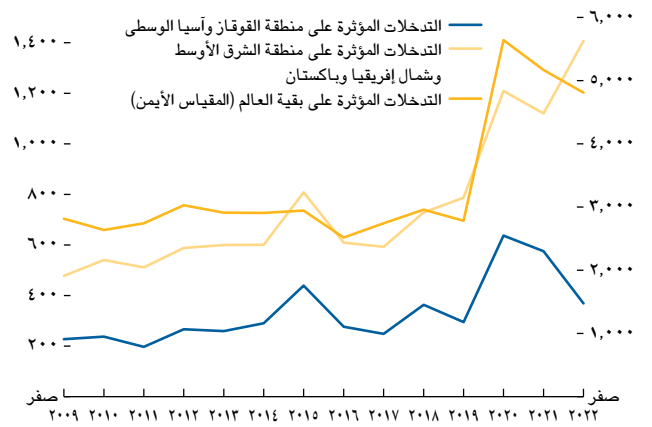
^٣ تماشياً مع سيناريو "الانفصال الاستراتيجي" الوارد في دراسة Bolhuis, Chen, and Kett (2023).

الشكل البياني ٣-١٠: الشرق الأوسط وآسيا الوسطى: التدخلات التجارية الجديدة (العدد، ٢٠٢٠-٢٠٢٢)



المصدر: قاعدة بيانات مرصد التجارة العالمية، وحسابات خبراء صندوق النقد الدولي. ملحوظة: تشمل الإجراءات الأخرى مكافحة التحايل، ومكافحة الإغراق، ومكافحة الدعم، والقيود على المشتريات الحكومية، والضمانات الوقائية الخاصة، والإجراءات غير المذكورة في موضع آخر.

الشكل البياني ٣-٩: الاتجاهات العامة للتدخلات التجارية (العدد)



المصدر: قاعدة بيانات مرصد التجارة العالمية، وحسابات خبراء صندوق النقد الدولي. ملحوظة: تعرف التدخلات التجارية بأنها تلك التي تتحيز ضد المصالح التجارية الأجنبية. وتشمل الفئات الرئيسية للتدخلات أدوات سياسات التصدير والاستيراد، والدعم ومساعدات الدولة، وأدوات حماية التجارة.

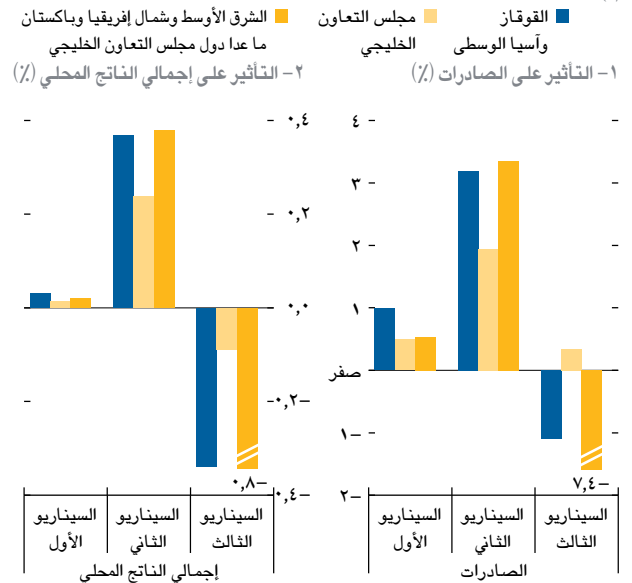
الخسائر الاقتصادية المحتملة

يعتمد التأثير الصافي على التجارة والناتج في هذه السيناريوهات على قوتين متعارضتين. فمن ناحية، قد يؤدي فقدان الشركاء التجاريين إلى تراجع مستويات التجارة، مما يؤثر سلباً على الناتج الاقتصادي. ومن الناحية الأخرى، قد يحدث تحول في مسار التجارة بسبب التشرذم، مما يؤدي إلى إعادة توجيه التدفقات التجارية نحو البلدان التي تستطيع ممارسة التجارة.

وفي ظل السيناريو الأول، يمكن أن تستمر بلدان الشرق الأوسط وآسيا الوسطى في رؤية المزيد من الفرص التجارية، حيث إن التحول في مسار التجارة الناشئ عن زيادة أكثر استهدافاً في القيود التجارية قد يؤدي إلى تعزيز التدفقات التجارية (الشكل البياني ٣-١١). وسيولد تحول مسار التجارة والآثار السعيرية في أسواق السلع الأولية تأثيرات إيجابية، وإن كانت محدودة، على الناتج، ولا سيما في بلدان الشرق الأوسط وآسيا الوسطى.^٤

وفي ظل السيناريو الثاني، يمكن لبلدان الشرق الأوسط وآسيا الوسطى، ببقائها على الحياد، أن تقوم بدور الوسيط للتجارة بين الكتل ذات العلاقات التجارية المتوترة، مما يساهم في تحقيق مكاسب في التجارة والناتج تفوق المكاسب الموضحة في ظل السيناريو الأول. وستزيد الصادرات عبر منطقة الشرق الأوسط وآسيا الوسطى بنسبة ٢٪-٣٪، بينما سيزيد الناتج الاقتصادي بما يصل إلى ٠,٤٪.

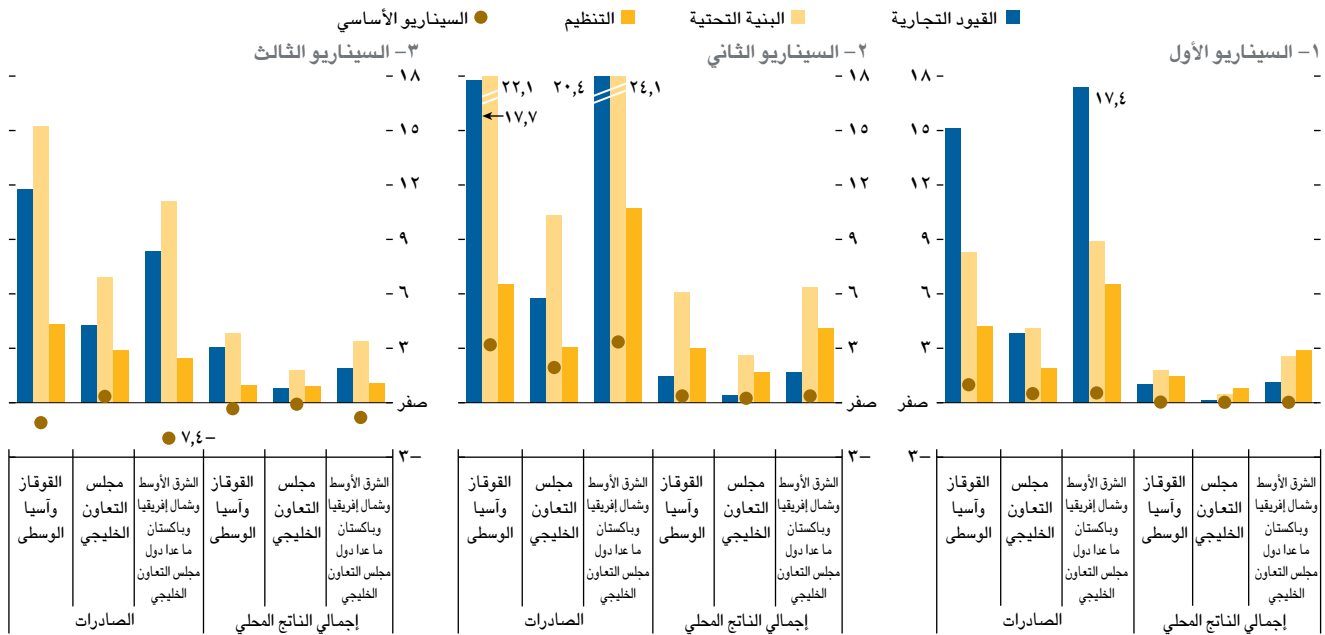
الشكل البياني ٣-١١: التأثير على الصادرات وإجمالي الناتج المحلي في السيناريو الأساسي (%)



المصدر: مجموعة بيانات الجاذبية الصادرة عن CEPII، وحسابات خبراء صندوق النقد الدولي.

^٤ يتضمن نموذج الجاذبية الهيكلية التجارة المباشرة فقط بين المصدر والمستورد، ولكنه لا يتضمن التجارة التي تتم من خلال وساطة بلد ثالث في سيناريو التشرذم. وبالتالي، قد تمثل النتائج حداً أدنى للبلدان التي يمكن أن تبرز كوسطاء تجاريين في سيناريو التشرذم.

الشكل البياني ٣-١: مكاسب التجارة والناجح المتحققة من الإجراءات على مستوى السياسات



المصادر: مجموعة بيانات الجاذبية الصادرة عن CEPII، وحسابات خبراء صندوق النقد الدولي.

أما في ظل السيناريو الثالث، فمع التركيبة الافتراضية للكتل والتي تقوم على التصويت في الأمم المتحدة، سيتكبد العديد من بلدان الشرق الأوسط وآسيا الوسطى خسائر، مع ما يترتب على ذلك من انخفاض في صادرات بلدان القوقاز وآسيا الوسطى (1.1٪) والبلدان غير الأعضاء في مجلس التعاون الخليجي داخل مجموعة بلدان الشرق الأوسط وشمال إفريقيا وباكستان (-7.4٪)، وانخفاض طفيف في الناتج. وستكون دول مجلس التعاون الخليجي أقل تأثراً في ظل السيناريو الثالث، نظراً لأنها أقدر على الاستفادة من تحول مسار التجارة بسبب انخفاض الحواجز الجمركية وغير الجمركية لديها مقارنة بمجموعات البلدان الأخرى.

الإجراءات على مستوى السياسات يمكن أن تؤدي إلى زيادة مكاسب التجارة ومنع الخسائر

من شأن الإجراءات على مستوى السياسات التي تحد من الحواجز طويلة الأمد^٦ - مثل تخفيض القيود التجارية^٦ وتخفيف القيود التنظيمية، والاستثمار في تحسين البنية التحتية^٧ - أن تساعد على تحقيق مكاسب التجارة والدخل في ظل السيناريوهين الأول والثاني (الشكل البياني ٣-١) أو التخفيف من التأثير السلبي في ظل السيناريو الثالث.^٨

وفي ظل السيناريو الأول تحديداً، يمكن أن يؤدي تقليص فجوة القيود التجارية مع الاقتصادات المتقدمة إلى زيادة الصادرات بنسبة 14٪ في بلدان القوقاز وآسيا الوسطى وبأكثر من 15٪ في المجموعة التي تضم بلدان الشرق الأوسط وشمال إفريقيا غير الأعضاء في مجلس التعاون الخليجي وباكستان مقارنة بالسيناريو الأساسي (أي بدون هذه الإجراءات على مستوى السياسات). ويمكن أن يؤدي النهوض بالبنية التحتية إلى تمكين اقتصادات الشرق الأوسط وآسيا الوسطى من زيادة الصادرات بنحو 7٪ في بلدان القوقاز وآسيا الوسطى و8٪ في بلدان الشرق الأوسط وشمال إفريقيا غير الأعضاء في مجلس التعاون الخليجي وباكستان، نتيجة تحسن تدفقات التجارة داخل المناطق وفيما بينها. وعلاوة على ذلك، يمكن أن يؤدي تحسين البيئة التنظيمية إلى زيادة الصادرات بأكثر من 3٪ في بلدان القوقاز وآسيا الوسطى وبحوالي 6٪ في بلدان الشرق الأوسط وشمال إفريقيا غير الأعضاء في مجلس التعاون الخليجي وباكستان. كذلك يمكن أن تؤدي مكاسب الصادرات هذه في ظل مختلف الإجراءات على مستوى السياسات إلى زيادة في الناتج السنوي في بلدان القوقاز وآسيا الوسطى (بين 1٪ و2٪) وبين بلدان الشرق الأوسط وشمال إفريقيا غير الأعضاء في مجلس التعاون الخليجي وباكستان (بين 1٪ و3٪).^٩

^٥ تمت معيارتها لتقليص فجوة نسبتها 20٪ في هذه العوامل بين بلدان الشرق الأوسط وآسيا الوسطى والاقتصادات المتقدمة.

^٦ استناداً إلى مؤشر مركب للحواجز الجمركية وغير الجمركية.

^٧ تقاس البنية التحتية بمتغير بديل هو مؤشر أداء الخدمات اللوجستية الصادر عن البنك الدولي، وهو مقياس مركب للبنية التحتية المادية، والأداء الجمركي، وجودة الخدمات اللوجستية، وكفاءة الخدمات اللوجستية في البلدان.

^٨ رغم أن نموذج الجاذبية الهيكلية يوفر إطاراً قابلاً للتتبع لتحليل السياسات في بيئة متعددة البلدان، تعتمد النتائج على الافتراض الضمني الذي يفيد بأن المعلومات الهيكلية لكل اقتصاد ستكون ثابتة إزاء مختلف درجات التشرد الجغرافي-الاقتصادي، وبالتالي يمكن رصدها عن طريق نموذج الجاذبية المقدر باستخدام البيانات التاريخية (للاطلاع على التفاصيل، راجع المرفق ٣-٢ على شبكة الإنترنت).

^٩ تتكون هذه المكاسب من عنصرين، هما: زيادة التجارة من خلال تحسين البنية التحتية، وزيادة الناتج المحلي من خلال تحسين البنية التحتية. وفي النتائج، يتم تسجيل التغيرات في إجمالي الناتج المحلي باستثناء التأثير المباشر لتحسين البنية التحتية على الإنتاج المحلي.

وبالمثل، وفي ظل السيناريو الثاني، يؤدي خفض الحواجز التجارية إلى زيادة الصادرات بأكثر من ١٧٪ في بلدان القوقاز وآسيا الوسطى، وبأكثر من ٢٠٪ في بلدان الشرق الأوسط وشمال إفريقيا غير الأعضاء في مجلس التعاون الخليجي وباكستان، وبنسبة ٦٪ في دول مجلس التعاون الخليجي. وعلاوة على ذلك، ستصل مكاسب الصادرات المرتبطة بالنهوض بالبنية التحتية إلى ٦٪ و ٢٢٪ و ٢٤٪ في دول مجلس التعاون الخليجي، وبلدان القوقاز وآسيا الوسطى، وبلدان الشرق الأوسط وشمال إفريقيا غير الأعضاء في مجلس التعاون الخليجي وباكستان، على الترتيب، وإلى ٦٪ و ٣٪ و ١١٪، على الترتيب، بعد إدخال تحسينات على البيئة التنظيمية. كذلك تؤدي المكاسب الإضافية في الصادرات نتيجة الإجراءات على مستوى السياسات إلى مكاسب إضافية في الناتج (من ٠,٤٪ إلى ٦,٣٪)، وخاصة في بلدان القوقاز وآسيا الوسطى وبلدان الشرق الأوسط وشمال إفريقيا غير الأعضاء في مجلس التعاون الخليجي وباكستان.

وفي ظل السيناريو الثالث، يمكن أن تساعد الإجراءات على مستوى السياسات في منع الخسائر الاقتصادية على المدى المتوسط وتحسين نتائج التجارة والناتج، رغم أن التحسينات أقل وضوحاً بشكل عام مقارنة بتلك التي شوهدت في السيناريوهين الأول والثاني (الشكل البياني ٣-١٢). وعن طريق الحد من القيود التجارية، يمكن أن تشهد مجموعتا بلدان القوقاز وآسيا الوسطى وبلدان الشرق الأوسط وشمال إفريقيا غير الأعضاء في مجلس التعاون الخليجي وباكستان ارتفاعاً في صادراتها بأكثر من ١١٪ وحوالي ٨٪، على الترتيب - وهو ما يؤدي إلى التخلص فعلياً من أي خسائر في الناتج ناجمة عن التشرذم في ظل نتائج السيناريو الأساسي. وعلاوة على ذلك، من شأن النهوض بالبنية التحتية أن يعزز كذلك الصادرات والناتج في مختلف بلدان المنطقة. كذلك يؤدي تحسين الجودة التنظيمية إلى تحقيق مكاسب في الصادرات والناتج وانعكاس مسار الآثار السلبية التي شهدتها بلدان القوقاز وآسيا الوسطى ومجموعة بلدان الشرق الأوسط وشمال إفريقيا غير الأعضاء في مجلس التعاون الخليجي وباكستان دون اتخاذ إجراءات على مستوى السياسات في ظل السيناريو الثالث.

٣-٢ استجابة السياسات

تؤكد النتائج التجريبية على الحاجة إلى اتخاذ إجراءات حاسمة وموجهة على مستوى السياسات لتعزيز آفاق التجارة ومواجهة الآثار السلبية المحتملة للصدمات التجارية وزيادة التشرذم. ومن الضروري معاً هذه التدابير لمواجهة التحديات الآنية والأطول أجلاً.

فعلى المدى القصير، من شأن السياسات التي تعطي الأولوية لتدابير تيسير التجارة وتحسين البنية التحتية "المرونة" - مثل التكنولوجيا الرقمية وإدارة الجمارك - أن تساعد في تعزيز التحولات الجارية في أنماط التجارة لتحقيق مكاسب أقوى في التجارة وإجمالي الناتج المحلي. وينبغي أن تهدف الإصلاحات إلى خفض الحواجز غير الجمركية من خلال تحسين كفاءة الجمارك، بما في ذلك عن طريق التوسع في استخدام التكنولوجيا الرقمية، وتبسيط إجراءات إصدار تراخيص الاستيراد والتصدير، والتغلب على الحواجز الفنية الأخرى على الحدود.

وعلى المدى المتوسط، فإن سياسات تقليص فجوات البنية التحتية وتعزيز الجودة التنظيمية - مثل الحد من اختناقات البنية التحتية وتنسيق وتبسيط المتطلبات التنظيمية - من شأنها أيضاً أن تعزز التجارة، وتساعد على التخفيف من تأثير الصدمات التجارية، والحد من التأثير السلبي للتشرذم الجغرافي-الاقتصادي، بما في ذلك من خلال تيسير الروابط وقنوات الربط الإقليمية (على سبيل المثال من خلال إيجاد ممرات تجارية بديلة). ومن شأن زيادة الاندماج في سلاسل القيمة العالمية أن تساعد البلدان على تعزيز قدرتها التنافسية والمساهمة في ارتفاع نصيب الفرد من الدخل (دراسة 2019 Raei, Ignatenko, and Mircheva).

ومما يمكن أن يساعد بلدان منطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا في التخفيف من الاضطرابات المرتبطة بالتوترات الجارية في البحر الأحمر الجهود المبذولة لتحسين إدارة سلاسل الإمداد، والاستعداد لمصادر الإمداد البديلة في القطاعات الأكثر تضرراً، والبحث عن مسارات بديلة للسفن، وتقييم احتياجات قدرات الشحن الجوي. وعلى المدى المتوسط، تتطلب زيادة صلابته بلدان المنطقة في مواجهة الاضطرابات التجارية المضى قدما في الاستثمارات في البنية التحتية للنقل من أجل تقوية وزيادة الروابط وقنوات الربط الإقليمية، بما في ذلك من خلال إيجاد مسارات بحرية-برية جديدة. ومن شأن زيادة تنوع نموذج النشاط التجاري - من حيث الشركاء والمنتجات والمسارات - أن يعزز الصلابته أيضاً.

المراجع

Aiyar, Shekhar, Jiaqian Chen, Christian H. Ebeke, Roberto Garcia-Saltos, Tryggvi Gudmundsson, Anna Ilyina, Alvar Kangur, and others. 2023. "Goeconomic Fragmentation and the Future of Multilateralism." IMF Staff Discussion Note 23/001, International Monetary Fund, Washington DC.

- Aslam, Aqib, Natalija Novta, and Fabiano Rodrigues Rodrigues Bastos. 2017. "Calculating Trade in Value Added." IMF Working Paper 17/178, International Monetary Fund, Washington, DC.
- Bolhuis, Marijn A., Jiaqian Chen, and Benjamin Kett. 2023. "Fragmentation in Global Trade: Accounting for Commodities." IMF Working Paper 23/73, International Monetary Fund, Washington, DC.
- European Bank for Reconstruction and Development (EBRD). 2023. *Sustainable Transport Connections Between Europe and Central Asia*. London.
- Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD). 2023. *Realising the Potential of the Middle Corridor*. Paris: OECD Publishing.
- Organisation for Economic Co-operation and Development/International Transport Forum (OECD/ITF). 2022. *Transport Connectivity in Central Asia: Strengthening Alternative Trade Corridors between Europe and Asia*. Paris: OECD Publishing.
- Raei, Faezeh, Anna Ignatenko, and Borislava Mircheva. 2019. "Global Value Chains: What are the Benefits and Why Do Countries Participate?" IMF Working Paper 2019/018, International Monetary Fund, Washington, DC.
- Verschuur, Jasper, and Jim Hall. Forthcoming. "Systemic Risks from Maritime Chokepoint Disruptions." University of Oxford.
- World Bank. 2023. "Middle Trade and Transport Corridor: Policies and Investments to Triple Freight Volumes and Halve Travel Time by 2030." Washington, DC.

الإطار ٣-١ الممر الأوسط

الممر الأوسط، المعروف أيضا باسم طريق النقل الدولي عبر بحر قزوين، هو شبكة متعددة الأنماط^١ تربط بين الصين وأوروبا، مما يتيح إمكانات كبيرة لتنمية منطقة القوقاز وآسيا الوسطى. ويمتد الممر عبر كازاخستان وبحر قزوين وأذربيجان وجورجيا، ثم إلى أوروبا عبر تركيا أو البحر الأسود. ويوفر الممر الأوسط طريق عبور بديلا للنقل البحري والممر الشمالي^٢ (الطريق البري بين الشرق والغرب عبر روسيا^٣) للتجارة بين الصين وأوروبا. وقد تم تدعيم الطريق من خلال افتتاح خط السكك الحديدية العابرة لكازاخستان في عام ٢٠١٤ وخط السكك الحديدية الذي يربط بين باكو وتبليسي وكارس في عام ٢٠١٧. ومنذ أن بدأت الحرب الروسية في أوكرانيا، زادت أحجام البضائع المنقولة عبر الممر الأوسط زيادة كبيرة، من ٦٠٠ ألف طن في عام ٢٠٢١ إلى ٢,٧ مليون طن في عام ٢٠٢٣. ورغم أن الممر الأوسط لا يساهم سوى بنسبة ضئيلة في حجم التجارة الكلية بين الصين وأوروبا، فإنه يتيح إمكانات مهمة لتنمية منطقة القوقاز وآسيا الوسطى ودمجها في سلاسل الإمداد العالمية.

ومع ذلك، هناك حاجة إلى العديد من الإجراءات للتغلب على التحديات المتعلقة بتطوير الممر الأوسط ليصبح طريقا تتوفر له مقومات البقاء. وقد أشارت دراسات أجريت مؤخرا إلى تكاليف النقل المرتفعة وفترات العبور الطويلة التي لا يمكن التنبؤ بها باعتبارها أوجه قصور رئيسية (EBRD 2023، OECD 2023، World Bank 2023). وبالتالي، هناك حاجة إلى اتخاذ تدابير لتبسيط الإجراءات عند المعابر الحدودية من أجل تقليص فترات التأخير، وتعزيز الأتمتة من خلال رقمنة وثائق النقل، وتنسيق المتطلبات التنظيمية، والتصاريح، والتعريفات عبر بلدان الممر الأوسط. وهناك حاجة أيضا إلى إدخال تحسينات كبيرة على البنية التحتية، بما في ذلك تسريع عمليات الشحن العابرة على الطريق، وزيادة حجم الأسطول في بحر قزوين، وتطوير قدرات السكك الحديدية، وتحسين شبكة الطرق. ويعد التعاون بين البلدان المعنية وتوفير الظروف المواتية لجذب مشاركة القطاع الخاص عنصرين غاية في الأهمية لتحقيق هذه الأهداف. ولتحقيق هذه الغاية، توجد بالفعل عدة مبادرات إقليمية. ففي عام ٢٠٢٠، على سبيل المثال، وقعت أذربيجان وجورجيا وكازاخستان وتركيا على خارطة الطريق للفترة ٢٠٢٢-٢٠٢٧ بهدف تسريع عملية تطوير الممر الأوسط.

من إعداد أليخاندر هایدنبرغ وفاي ليو.

^١ تشمل الطرق والسكك الحديدية والروابط البحرية.

^٢ راجع OECD/ITF (2022).

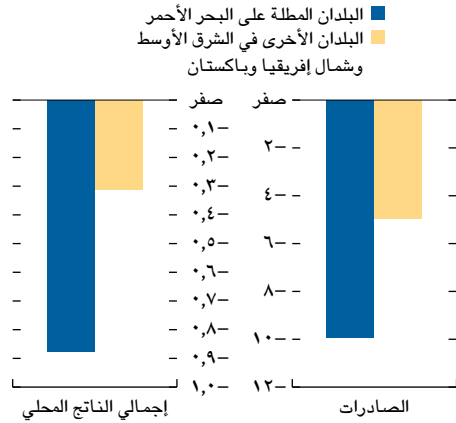
^٣ انخفضت أحجام البضائع المنقولة عبر الممر الشمالي في عام ٢٠٢٣ بأكثر من ٦٠٪ مقارنة بعام ٢٠٢١، وفقا لمؤشر اتحاد السكك الحديدية في أوراسيا.

الإطار ٣-٢: الشرق الأوسط وشمال إفريقيا: تفاوت الخسائر التجارية الناجمة عن التوترات طويلة الأمد في البحر الأحمر

في ظل التغيرات الجارية في أنماط التجارة والمرتبطة بالمخاوف الأمنية في البحر الأحمر، يشير سيناريو توضيحي إلى خسائر تجارية ملحوظة تُمنى بها الاقتصادات المنكشفة بشكل كبير عند حدوث اضطرابات طويلة الأمد. ويفترض السيناريو استمرار المستوى الحالي من الاضطرابات في التجارة البحرية حتى نهاية عام ٢٠٢٤. وهو بالتالي يحاكي تأثير زيادة التكاليف التجارية بنسبة ١٪ من قيمة شحن التجارة المارة عبر البحر الأحمر (أي ما يعادل ارتفاع أقساط التأمين البحري خلال عام كامل عند المستوى المشاهد في منتصف مارس ٢٠٢٤ للسفن المارة عبر البحر الأحمر). وتتم معايرة حجم هذه الصدمة حسب مدى اعتماد كل بلد من بلدان الشرق الأوسط وشمال إفريقيا على مسار السفن هذا، والذي يقاس بنسبة تجارتها عبر مضيق باب المندب. وتوضح نتائج التحليل تفاوت التأثير بين مختلف بلدان الشرق الأوسط وشمال إفريقيا. وبالنسبة للبلدان المطلة على البحر الأحمر (مصر والأردن والمملكة العربية السعودية والسودان واليمن)، تشير التقديرات إلى انخفاض الصادرات بنسبة ١٠٪ في المتوسط.

أما بقية بلدان الشرق الأوسط وشمال إفريقيا فقد انخفضت صادراتها بنحو النصف مقارنة بانخفاض صادرات المجموعة السابقة، مما يشير إلى أن نسبة التجارة المعرضة لمخاطر الاضطرابات الجارية في حركة النقل البحري أقل بشكل عام. وما يتبع ذلك من تأثير سلبي على النشاط الاقتصادي يُقدَّر بنحو ١٪ في الاقتصادات المطلة على البحر الأحمر و٠,٣٪ في بلدان الشرق الأوسط وشمال إفريقيا وباكستان (الشكل البياني ٣-٢-١ في الإطار).

الشكل البياني ٣-٢-١ في الإطار: التأثير التقديري للاضطرابات طويلة الأمد في البحر الأحمر على الشرق الأوسط وشمال إفريقيا وباكستان (التغير ٪)



المصادر: مجموعة بيانات الجاذبية الصادرة عن CEPII، وحسابات خبراء صندوق النقد الدولي.

ملحوظة: يفترض السيناريو استمرار المستوى الحالي من الاضطرابات في التجارة البحرية عبر البحر الأحمر حتى نهاية عام ٢٠٢٤. ويعرض الرسم البياني التأثيرات على مدار عام واحد. وتشمل البلدان المطلة على البحر الأحمر مصر والأردن والمملكة العربية السعودية والسودان واليمن.

من إعداد توماس كروين وسالم نيتشي.