



الإمارات العربية المتحدة  
وزارة الأقتصاد

# تقرير حول رصد ومتابعة تطورات التجارة الخارجية

الربع الثاني 2016

قطاع التجارة الخارجية  
إدارة سياسات التجارة الخارجية



## جدول المحتويات

3	ملخص تنفيذي
4	مقدمة
5	الفصل الأول : تحليل موجز لمؤشرات نمو الاقتصاد العالمي
10	الفصل الثاني: مقارنة تحليلية لوضع الاقتصاد الإماراتي
14	الفصل الثالث: قطاع الطيران ودوره في دعم النمو الاقتصادي
19	الفصل الرابع: مبادرة الصين لإحياء طريق الحرير
23	الفصل الخامس: اتفاقيات تجنب الازدواج الضريبي
26	ما الذي يعنيه توقيع هذه الاتفاقيات لدولة الإمارات؟
27	مصادر ومراجع التقرير

## ملخص تنفيذي

مع استمرار التباطؤ الذي يشهده الاقتصاد العالمي في الوقت الراهن، أطلقت منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية OECD صيحة تحذير من عواقب ضعف النمو العالمي وطالبت الحكومات إلى اتخاذ إجراءات عاجلة حيال ذلك. فبمناسبة إصدار تقريرها نصف السنوي للتوقعات الاقتصادية العالمية، دعت المنظمة العالمية - ومقرها باريس - الحكومات مجدداً إلى تحفيز اقتصاداتها عن طريق التوسع في الاستثمار، وتنفيذ سياسات من شأنها تحفيز المنافسة، وزيادة حركة العمالة، وتعزيز الاستقرار المالي. وأفادت منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية أن الاقتصاد العالمي عالق في فخ النمو المنخفض؛ الأمر الذي يتطلب من الحكومات تطبيق سياسات مالية ونقدية أكبر تنسيقاً وأكثر شمولاً، وإجراء إصلاحات هيكلية للانتقال إلى المسار الصحيح للنمو المرتفع، مع ضرورة التزام صناعات السياسات في الدول المتقدمة والنامية - على السواء - بالوفاء بوعددهم.

لا يزال قطاع الطيران في دولة الإمارات متفوقاً على نظرائه في لندن وهونج كونج ومراكز عالمية أخرى، وقد برز بوصفه ممثلاً لقوة كبيرة في البنية التحتية الرئيسية التي تميز دولة الإمارات العربية المتحدة عن نظيراتها على الصعيدين الإقليمي والعالمي؛ إذ تحتل الإمارات الآن المرتبة الثالثة عالمياً في مجال البنية التحتية للنقل الجوي؛ وذلك وفقاً لأحدث مؤشر للسفر والسياحة فيما يتعلق بالقدرة التنافسية، الذي أصدره المنتدى الاقتصادي العالمي.

رفع اتحاد النقل الجوي الدولي (إياتا) توقعاته لعام 2016 بخصوص أرباح قطاع النقل الجوي العالمي لتصل إلى 39,4 مليار دولار (من 35,3 مليار دولار بحسب توقعات ديسمبر 2015)؛ حيث سيتم توليد هذه الأرباح من إيرادات تبلغ 709 مليارات دولار على أساس هامش صافي ربح إجمالي يبلغ 5.6%، ومن المتوقع أن يكون العام الجاري 2016 العام السادس على التوالي من التحسّن في أرباح القطاع.

تمضي الصين قُدماً في إحياء مبادراتها الرامية إلى إحياء طريق الحرير التجاري التاريخي الممتد بين حدودها وأوروبا. تلك المبادرة التي أعلنتها الصين عام 2013 - تتلخص في أن اثنين من ممرات التجارة الجديدة - أحدهما بري، والآخر بحري - سوف يربطان البلاد بجيرانها في الغرب: آسيا الوسطى، والشرق الأوسط، وأوروبا. ويرى مراقبون أن هناك مجموعة من العوامل والاعتبارات التجارية والجيوسياسية القوية التي تعد هي المحرك الرئيسي لهذا المشروع العملاق.

نظراً إلى أن دولة الإمارات تحيا اليوم في ظل نهضة تنموية شاملة، وتمر بمرحلة تحول اقتصادي مفصلية انطلاقاً من تزايد الضغوط والتحديات الاقتصادية الإقليمية والدولية المحيطة؛ وبالتالي فمن الضروري دراسة كل خطوة في رسم السياسة الاقتصادية؛ لأنها سوف تحدّد معالم المسار الاقتصادي لدولة الإمارات، التي من بينها السياسة الضريبية. في ضوء هذا كله، كان لا بد من التطرق إلى مسألة الازدواج الضريبي واتفاقيات الازدواج الضريبي التي وقعتها دولة الإمارات مع كثير من دول العالم، وعلاقتها بالاقتصاد الوطني وتعزيز الاستثمارات الأجنبية.

## مقدمة

لم يكن لدى دولة الإمارات العربية المتحدة - وقت تأسيسها عام 1971 - غير ثلاثة مطارات صغيرة في أبوظبي ودبي والشارقة، أما اليوم فيربط بينها وبين العالم ستة مطارات دولية في كل من أبوظبي ودبي والشارقة ورأس الخيمة والفضيرة والعين، وتستوعب طاقتها الإجمالية نحو 16 مليون راكب في العام، وتستقبل أكثر من 100 شركة عالمية تنظم نحو 125 ألف رحلة جوية منتظمة وعابرة إلى مختلف مدن وعواصم العالم. وتوجد بدولة الإمارات عدة كليات لإعداد الكوادر المؤهلة للعمل في مجال الطيران والنقل المدني، تأتي في مقدمتها كلية الإمارات للتدريب بدبي التي أنشئت عام 1996، وتعد أحدث مركز للتدريب الإقليمي بالشرق الأوسط لهندسة الطيران والعمليات الأرضية والخدمات الجوية، وقد بلغت تكلفة معدات التدريب بهذه الكلية 240 مليون درهم.

وفي إطار النمو المتسارع الذي يشهده قطاع الطيران في دولة الإمارات، جاءت دولة الإمارات "الأولى" عالمياً في جودة البنية التحتية للنقل الجوي؛ وفقاً لتقرير الكتاب السنوي للتنافسية العالمية كل عام، الصادر عن مركز التنافسية العالمي التابع للمعهد الدولي للتنمية الإدارية بمدينة لوزان السويسرية، متفوقاً على كل دول العالم ومتقدّمة على ترتيبها الثاني للعام الماضي في تقرير التنافسية الصادر عن المنتدى الاقتصادي. كما فازت مطارات دبي بجائزة هذا العام عن (أفضل إدارة تشغيل مطار في مجال دعم صناعة البيع بالتجزئة في الأسواق الحرة) في خطوة تُبرز حرص المؤسسة على توفير بيئة تسوّق رائعة، عن طريق جذب العلامات التجارية الدولية المتميزة ليكون لها حضور في مطارات دبي؛ بُغية الارتقاء بتجربة التسوق لدى المسافرين، وإتاحة مزيد من الخيارات أمامهم.

لقد تحقّق وصول دولة الإمارات إلى هذا المركز الريادي في قطاع النقل الجوي -بفضل التغلب على تحديات النمو المستمر؛ إذ تمكّن مطار أبوظبي الدولي من مضاعفة قدرته الاستيعابية للركاب في أقل من عقد؛ من خمسة ملايين مسافر عام 2006 إلى ما يقرب من 24 مليون مسافر بحلول نهاية عام 2015.

ومن المتوقع زيادة هذا العدد مع افتتاح مبنى الركاب الجديد بالمطار عام 2017؛ حيث يتوقع مسؤولون قدرة مضاعفة لما يصل إلى 30 مليون مسافر في المبنى الجديد وحده، مدفوعاً إلى حد كبير بالتوسع السريع لشركة طيران الاتحاد. وفي أغسطس من العام الماضي -على سبيل المثال -مر 2.2 مليون مسافر عبر المطار، وهو عدد يفوق حصيلة أي شهر من الأشهر السابقة في تاريخ المطار، أي بزيادة قدرها 17 في المئة عن العام السابق.

## الفصل الأول: تحليل موجز لمؤشرات نمو الاقتصاد العالمي

"تباطؤ نمو الاقتصاد العالمي وانحسار النتائج في فخ النمو المنخفض"

## منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية OECD تطلق صيحة تحذير من عواقب ضعف النمو العالمي وتطالب الحكومات باتخاذ إجراءات عاجلة:

حذرت منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية OECD من تباطؤ نمو الاقتصاد العالمي ودعت الحكومات مجدداً إلى تحفيز اقتصاداتها عن طريق التوسع في الاستثمار، وتنفيذ سياسات من شأنها تحفيز المنافسة، وزيادة حركة العمالة، وتعزيز الاستقرار المالي. وأفادت منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية أن الاقتصاد العالمي عالق في فخ النمو المنخفض؛ الأمر الذي يتطلب تطبيق سياسات مالية ونقدية أكبر تنسيقاً وأكثر شمولاً وإجراء إصلاحات هيكلية للانتقال إلى المسار الصحيح للنمو المرتفع، مع ضرورة التزام صناعات السياسات في الدول المتقدمة والنامية - على السواء - بالوفاء بوعودهم.

### العوامل المؤثرة في ضعف النمو:

استند التحذير الذي أطلقتته المنظمة إلى إن النمو يشهد تباطؤاً في الاقتصادات المتقدمة، وكذلك في كثير من الاقتصادات الناشئة التي كانت قاطرةً للنمو العالمي منذ بداية الأزمة المالية العالمية، مشددة على أن تراجع النمو في الإنتاجية وزيادة عدم المساواة يُشكّلان مزيداً من التحديات أمام الاقتصاد العالمي. ومن ثم، هناك حاجة ماسة لتبني سياسة شاملة؛ لضمان الخروج من هذا المسار للنمو المخيب للأمال، ودفع الاقتصادات إلى مستويات من شأنها الحفاظ على مستويات معيشية ملائمة للجميع؛ إذ إن النمو الضعيف في التجارة والاستثمار الراكد، والأجور المتدنية، وتباطؤ النشاط في الأسواق الناشئة الرئيسية - كلها عوامل تساهم في النمو المتواضع للنتائج المحلي الإجمالي العالمي الذي سجل نسبة 3% في عام 2016، وهو أساساً نفس المستوى الذي كان عليه النمو في عام 2015، وفقاً لآفاق التوقعات لدى منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية التي أشارت إلى أنه من المتوقع تحسُّن انتعاش الاقتصاد العالمي ليصل فقط إلى 3.3% عام 2017.

### تباين توقعات النمو المعتدل للاقتصادات الكبرى على مستوى العالم:

من بين الاقتصادات المتقدمة الكبرى، سوف يستمر الانتعاش المعتدل في الولايات المتحدة، والذي من المتوقع أن ينمو بنسبة 1.8% في عام 2016 و 2.2% في عام 2017. وسوف يشهد النمو في دول منطقة اليورو تحسُّناً بطيئاً، مع نمو بنسبة 1.6% في عام 2016 و 1.7% في عام 2017. وفي اليابان، من المتوقع حدوث نمو بنسبة 0.7% في عام 2016 و 0.4% في عام 2017. وبالنسبة إلى النمو في إطار منظمة التعاون التي تضم 34 دولة، من المتوقع أن تحقق نمواً بنسبة 1.8% في عام 2016 و 2.1% في عام 2017. وفي ظل استمرار إعادة التوازن في الصين، من المتوقع أن يستمر تراجع النمو ليصل إلى 6.5% في عام 2016 و 6.2% في عام 2017، بدعم من تحفيز نمو الطلب. ومن المتوقع أن تظل معدلات النمو في الهند قريبة من 7.5% هذا العام والعام المقبل، ولكن كثيراً من اقتصادات الأسواق الناشئة سوف تستمر في فقدان الزخم. كما أن الركود العميق في روسيا والبرازيل سيظل قائماً، بينما من المتوقع أن ينكمش اقتصاد البرازيل بنسبة 4.3% في عام 2016 و 1.7% في عام 2017.

## مخاطر خروج المملكة المتحدة من الاتحاد الأوروبي على الاستقرار الاقتصادي:

يتعرض الاقتصاد العالمي للعديد من المخاطر التي يأتي في مقدمتها تصويت المملكة المتحدة في الاستفتاء الذي أُجري في يونيو الماضي لمغادرتها الاتحاد الأوروبي - وترى التقارير أنه من المتوقع أن يؤدي ذلك إلى آثار سلبية على الاقتصاد البريطاني والدول الأوربية الأخرى وبقيّة دول العالم، كما أنه من شأنه أن يؤدي إلى عدم الاستقرار الاقتصادي وعرقلة نمو التجارة، بل إن الآثار العالمية ستكون أقوى إذا ما أدى الانسحاب البريطاني من الاتحاد الأوروبي إلى تقلبات في الأسواق المالية العالمية. وبحلول عام 2030، يمكن للناتج المحلي الإجمالي في المملكة المتحدة أن يتراجع إلى أقل من 5% في حقبة ما بعد الخروج من الكتلة الأوربية. ووفقاً للتوقعات، فإنه إذا لم تتخذ إجراءات لتعزيز الإنتاجية والنمو المحتمل؛ فإن الأجيال الأصغر والأكبر سناً سيكونون أسوأ حالاً؛ إذ كلما طال بقاء الاقتصاد العالمي في هذا الفخ للنمو المنخفض، كان من الصعب على الحكومات الوفاء بالوعود الأساسية. كما أن عواقب التراخي في تنفيذ السياسات المطلوبة قد تؤدي إلى تراجع آفاق النمو الوظيفي للشباب اليوم، والذين عانوا كثيراً بالفعل من الأزمة الاقتصادية، فضلاً عن انخفاض دخل التقاعد للمتقاعدين في المستقبل.

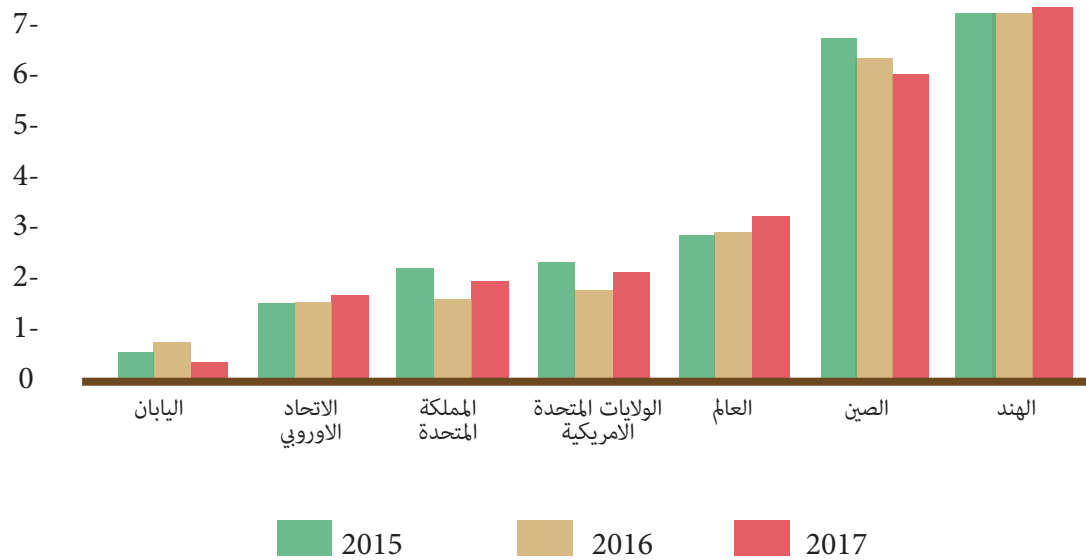
## ضرورة تطبيق الحكومات لتدابير تعتمد على الإصلاحات الهيكلية لمعالجة تباطؤ النمو:

من المهم أن يقوم صناع القرار حول العالم بتطبيق سلسلة من التدابير، بما فيها الاستخدام الأكثر شمولاً للسياسة المالية، وإحياء الإصلاحات الهيكلية للخروج من فخ النمو المنخفض. إذ تشير التوقعات إلى أن الاعتماد على السياسة النقدية وحدها لا يمكن أن يضمن تحقيق نمو مُرضٍ أو ينجح في تقليص التضخم. ويمكن للمزيد من التخفيف في السياسة النقدية أن يثبت الآن أنه أقل فاعلية مما كان عليه في الماضي، وقد يؤدي حتى إلى نتائج عكسية في بعض الظروف. وكثير من الدول لديها الآن مجال لتطبيق سياسات مالية لتعزيز النشاط عن طريق الاستثمار العام، خاصة أن أسعار الفائدة المنخفضة طويلة الأجل قد ساعدت على زيادة الحيز المالي بدرجة فعالة. وفي حين أن البلدان كلها تقريباً لديها مجال لإعادة توزيع الإنفاق العام وتوجيهه إلى تنفيذ مزيد من المشاريع المحفزة للنمو؛ فإن العمل الجماعي عبر الاقتصادات المختلفة بهدف زيادة الاستثمار العام في مشاريع ذات تأثير مرتفع على النمو - من شأنه أن يعزز الطلب ويعمل على تحسين الاستدامة المالية.

وبسبب ضعف الاقتصاد العالمي وتباطؤ معدلات النمو في كثير من البلدان؛ فإن إصلاحات هيكلية أكثر طموحاً - ولاسيما التي تستهدف قطاعات الخدمات - يمكنها أن تعزز الطلب على المدى القصير، وتؤدي إلى تشجيع تحسينات على المدى الطويل.

### انحسار الاقتصاد العالمي في فخ النمو المنخفض :

إجمالي الناتج المحلي الحقيقي، التغيرات السنوية بمعدل النسبة المئوية %



المصدر : منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية OECD , التوقعات الاقتصادية

### أهمية اتخاذ إجراءات فعالة لتعزيز الإنتاجية والمساواة :

يبين الفصل الخاص بأفاق التوقعات للنمو العالمي في تقرير منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية السبب وراء الركود الذي لا يزال يعانيه الاقتصاد العالمي حتى الآن. فمنذ منتصف عام 2000، كان نمو الإنتاجية أقل بدرجة ملحوظة مما كان عليه في أي وقت آخر منذ عام 1950. وهذا أمر مهم؛ لأن زيادة الإنتاجية هي أساس التقدم الاقتصادي. ويبين هذا الفصل أيضاً اتجاهًا مقلقًا آخر يتمثل في انعدام المساواة في الدخل، الذي كان يتفاقم على نحو مستمر على مدى السنوات الثلاثين الماضية. ومن المرجح أن يكون التغيير التكنولوجي والعولمة قد أوصلا العمال من ذوي المهارات المنخفضة والمتوسطة إلى الوضع الحالي غير الملائم. ومن ناحية أخرى، فقد كان النمو في الدخل مرتفعاً بصفة خاصة لدى شريحة الواحد في المئة الأعلى.



وقد شكّل تباطؤ الإنتاجية وزيادة عدم المساواة "ضربةً مزدوجةً" لكثير من العاملين وأسرههم؛ ففي المتوسط عبر دول منظمة التعاون الاقتصادي، تحسّن الدخل من النسبة الأدنى البالغة 40 % في توزيع الدخل بمقدار طفيف بلغ نصف في المئة سنوياً على مدى العقود الماضية (معدلاً على أساس نسبة التضخم) والدخل الأدنى البالغ 10 % بالفعل لا يتجاوز عام النسبة التي سجلها في عام 1990، قبل ربع قرن.

وبسبب هذه التطورات غير المرصية؛ لم يكن من المستغرب أن السخط الاقتصادي والاجتماعي والسياسي قد تزايد على جانبي المحيط الأطلسي. ومن المثير للقلق حقاً أنه ما من تحول سريع يلوح في الأفق؛ ذلك أن آفاق التوقعات للنمو العالمي تشير فقط إلى معدل نمو صغير في الإنتاجية لعام 2016-17. ومن ثم، فإن السؤال الذي يطرح نفسه هو: كيف يمكن لواقعي السياسات عكس الاتجاهين لتباطؤ الإنتاجية وزيادة عدم المساواة؟ فكثير من الخيارات السياسية - بشأن السياسات النقدية والمالية والهيكلية - تؤثر على كل من الإنتاجية وعدم المساواة؛ ولذا يمكنهم التصدي لهذا التحدي المزدوج معاً. وفضلاً عن ذلك، يبدو اتخاذ سلسلة من الإجراءات السياسة الطموحة - متعددة الأوجه والمتناسكة - أمراً ملحاً وضرورياً.

إضافةً إلى ذلك، فإن معالجة الطلب المتزايد تساعد الاقتصادات على العودة إلى اتجاه الإنتاجية وخلق فرص عمل؛ إذ إن الأثر السلبي للتباطؤ الذي حدث منذ عام 2007 لم يقتصر على تراجع الإنتاجية، بل أدى إلى الحد من معدلات التوظيف. ولذلك، كان العمال من أصحاب الدخل المنخفضة والمهارات الأقل - في كثير من الأحيان - هم أول من يفقدون وظائفهم؛ ولهذا فإن تطبيق سياسات نقدية ومالية متكيفة يمكن أن يساعد على التصدي لهذه الزيادة في الفقر وعدم المساواة في الدخل. وبنفس القدر من الأهمية، فإن كثيراً من الدول لديها مجال واسع للسياسات الهيكلية لتحسين نظام التعليم، وتطوير البنية التحتية، وتسهيل دخول وخروج الشركات، ودعم العمال في الالتحاق بفرص العمل الناشئة ذات الإنتاجية العالية.

(المصدر: منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية - باريس)

<http://www.oecd.org/newsroom/global-economy-stuck-in-low-growth-trap-policymakers-need-to-act-to-keep-promises.htm>

<https://oecdecoscope.wordpress.com/2016/06/01/oecd-economic-outlook-urges-policy-action-to-promote-productivity-and-equality/>

الفصل الثاني:

مقارنة تحليلية لوضع الاقتصاد الإماراتي

"نظرة مستقبلية متفائلة لأداء الاقتصاد الإماراتي وتوقعات النمو في 2016"

## سياسات الاقتصاد الكلي وتنويع موارد للاقتصاد تعزز نمو اقتصاد الإمارات

التقرير الأولي الذي أعدته بعثة صندوق النقد الدولي (IMF)، التي زارت دولة الإمارات العربية المتحدة في الفترة من 26 أبريل إلى 9 مايو 2016، خلص في ختام الزيارة، التي أجري فيها ممثلو بعثة صندوق النقد سلسلة من المباحثات والمشاورات مع كبار المسؤولين في الحكومة الاتحادية والمحلية، وأيضاً مسؤولين في السلطات والأجهزة الاقتصادية المعنية، وممثلين عن مجتمع المال والأعمال، إلى أن اقتصاد دولة الإمارات تمكن باقتدار من التغلب على الأزمة التي نجمت عن التراجع الحاد في أسعار النفط في الأسواق العالمية في الآونة الأخيرة اعتماداً على البنية الصلبة والأساس القوي للاقتصاد الوطني كما ساعدت سياسات الاقتصاد الكلي الحكيمة، التي تبنتها الحكومة في غضون السنوات الماضية، في رفد مقومات الاقتصاد باحتياطات قوية كانت تُعدُّ حوائطاً صدَّ حاداً دون أن يتأثر الاقتصاد الإماراتي بتداعيات الانهيار الذي شهدته أسعار النفط، فضلاً عن انتهاج دول الإمارات سياسة محورية تعتمد على تنويع اقتصادها بعيداً عن الاعتماد الكلي على إنتاج النفط وتصديره، وهو ما أتاح للاقتصاد استمرارية الاستفادة من وضعه القوي باعتباره ملاذاً آمناً في مواجهة التقلبات والتحديات المستقبلية.

## توقعات باستمرار قدرة اقتصاد الإمارات على النمو في عام 2016 وانخفاض معدل التضخم:

يتوقع المحللون أن هذه النظرة المستقبلية المتفائلة والمعتدلة لنمو الاقتصاد الوطني لدولة الإمارات من المتوقع أن تستمر في عام 2016 حتى في ظل انخفاض أسعار النفط، مع نمو متوقع للقطاع غير النفطي بنسبة 2.4 في المئة وتوقعات النمو في القطاعات الحيوية الأخرى الاحتياطيات المالية الهائلة لدى الدولة، والمناخ الاقتصادي المشجع والإيجابي في البلاد، والأوضاع النقدية والمالية المواتية إلى حد كبير، فضلاً عن التسهيلات والمزايا التي تشجع على جذب الاستثمارات الأجنبية إلى البلاد. ومع التحسن المنتظر في أسعار النفط، من المتوقع أن ينمو الاقتصاد الإماراتي بوتيرة أسرع في المدى المتوسط، بدعم أيضاً من زيادة الاستثمار قبل أن تشهد البلاد فعاليات معرض "إكسبو" Expo2020 الدولي التي تستضيفها دبي، وأيضاً مع التحسن المرتقب للظروف الخارجية. ومن المتوقع أيضاً أن ينخفض معدل التضخم إلى 3.2 في المئة في 2016 من 4.1 في المئة في عام 2015.

بيد أنه رغم القدرة القوية للاقتصاد الوطني للتكيف مع انخفاض أسعار النفط، من المتوقع أن يتسع العجز المالي في عام 2016 إلى نحو 7.2 في المئة من الناتج المحلي الإجمالي، وذلك قبل أن يتحسن على المدى المتوسط. ومن المتوقع أن ينخفض الفائض في الحساب الجاري بنسبة 0.3 في المئة من الناتج المحلي الإجمالي في عام 2016. ومع ذلك، فإن نمو القروض في القطاع الخاص من المتوقع أن يعتدل متأثراً باحتياجات التمويل المالي الأكبر.

## دور السياسات المالية الشمولية في رفد موارد النمو الاقتصادي:

من الضروري أن يستمر مزيج السياسات الاقتصادية الكلية لدولة الإمارات في التركيز على ضبط التوازن المالي، مع الحفاظ على ربط العملة الوطنية بالدولار وتعزيز الظروف الملائمة لنمو القروض المقدمة إلى القطاع الخاص. وبالنظر إلى الاحتياجات المالية الضخمة، يمكن أن تصبح وتيرة الاندماج المالي - إلى حد ما - أكثر تدرجاً في عام 2016 مما كان متصوراً في الوقت الحاضر، وذلك للحد من تأثير التقلبات والاضطرابات العالمية على الاقتصاد، بينما يواصل التكيف مع الانخفاض في أسعار النفط التي بدأت في العام الماضي. ومع تلاشي حالة الضعف مستقبلاً التي أصابت النمو الاقتصادي العالمي جرّاء التراجع في أسعار النفط - فمن المهم الإسراع بوتيرة الاندماج المالي على المدى المتوسط لتحقيق التوازن في الميزانية وتقليل الفجوة في العجز غير النفطي إلى مستوى يتفق مع العدالة بين الأجيال. وفيما يتعلق بتكوين ضبط أوضاع المالية العامة، لابد من المحافظة على الاستثمارات العامة مع تعزيز كفاءتها، والتخطيط لإدخال ضريبة القيمة المضافة وزيادة الضرائب غير المباشرة والعمل على تنفيذها في الوقت المناسب، فضلاً عن إلغاء أشكال الدعم المقدم إلى الطاقة على مراحل وعلى أساس تدريجي.

## الاقتصاد الإماراتي يحافظ على معدلات نمو معتدلة في الربع الثاني: دراسة تحليلية للمعطيات والنتائج

رغم بعض التعالي النسبي الذي طرأ على أسعار النفط التي وصلت إلى أدنى مستوياتها عدة مرات في بداية عام 2016، إلا أنها لا تزال منخفضة نسبياً، وحسبما أفاد موقع "فوكس إيكونوميكس" focus-economics.com الإلكتروني الإسباني المتخصص في توفير البيانات والتحليلات الاقتصادية؛ فقد نجحت دولة الإمارات في إصلاح ميزانيتها العام الماضي عن طريق خفض الإنفاق والدعم المقدم للوقود وتقليص الاستثمارات في قطاع الطاقة. وفي الوقت نفسه، أعلنت حكومة أبو ظبي في أواخر يونيو اندماج اثنين من صناديق الثروة الحكومية الرئيسية، وهو الاندماج الذي قالت الحكومة: إنه سوف يساعد على تنويع الاقتصاد، في حين أشار بعض المحللين إلى أن الفوائد التي تحققت من توفير التكاليف كانت الدافع الرئيسي وراء مثل هذا الاندماج الذي يمثل أحدث محاولة من قبل الحكومة لتقليل معدلات الإنفاق.

كما أن معدل النمو في دولة الإمارات سيكون معتمداً على مدى فعالية ونجاح سياساتها في تنويع الاقتصاد بعيداً عن الاعتماد في تحقيق النمو على قطاع النفط والغاز والقطاعات الأخرى ذات الصلة بهذا القطاع. وفي هذا المجال، يتوقع محللو "فوكس إيكونوميكس" أن يحافظ الاقتصاد الإماراتي على معدلات نمو جيدة هذا العام مع الوضع في الاعتبار تداعيات التراجع الحاد في أسعار النفط، وعلى الرغم من ذلك سجلت معدلات النمو 2.4% في عام 2016، وهو بانخفاض 0.1 نقطة مئوية عن توقعات الشهر الماضي. وفي عام 2017 يتوقع المحللون أن سياسة التنويع الاقتصادي سوف تشكل بصورة واضحة في دولة الإمارات؛ ومن ثم، سوف يؤدي ذلك إلى تسارع النمو ليصل إلى 2.8%.

علاوة على ذلك، في شهر مايو الماضي، ارتفعت أسعار المستهلك بنسبة 0.25% عن الشهر السابق، وهي أقل من الزيادة بنسبة 0.38% التي سُجّلت في شهر أبريل. ووفقاً لبيانات بنك دبي الوطني NDB، كان قطاع النقل هو المكون الذي سجل المعدل الأعلى في ارتفاع الأسعار في شهر مايو، في حين شهدت قطاعات المواد الغذائية والمشروبات الغازية انخفاضاً أكثر جوهرياً.

وكان معدل التضخم مستقرًا في أبريل عند نسبة 1.6%. كما تراجع متوسط التضخم السنوي من 3.4% في أبريل إلى 3.2% في مايو، وهو أدنى مستوى له منذ أبريل عام 2015. ويتوقع المحللون أن يصل معدل التضخم في عام 2016 إلى 3.1%، أي بانخفاض 0.1 نقطة مئوية عن توقعات الشهر الماضي، فيما تشير توقعات المحللين إلى تراجع معدل التضخم في عام 2017 إلى أقل من 3.1%.

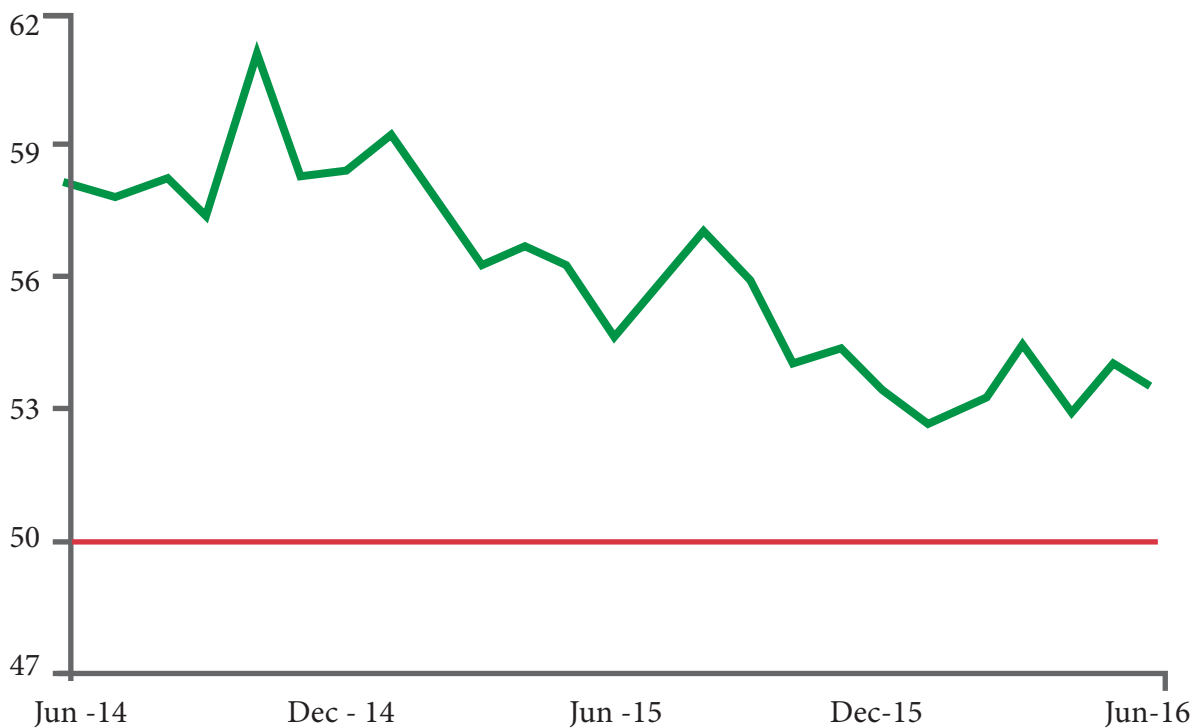
وبالنسبة إلى مؤشر مديري المشتريات (PMI) في دولة الإمارات، فقد انخفض في يونيو إلى 53.4 من 54.0 في مايو متأثرًا بالنمو الضعيف في القطاع غير النفطي. ومع ذلك، مازال المؤشر على نحو مريح فوق عتبة الـ 50 التي تفصل بين النمو والانكماش في إنتاج القطاع الخاص غير النفطي.

وتميزت نتيجة المؤشر لشهر يونيو الماضي بالاعتدال مقارنةً بقراءة شهر مايو التي كانت أقل من المتوسط لمدة 12 شهرًا والبالغ 54.3. وعلى الرغم من أن الناتج ارتفع بدرجة حادة في شهر يونيو، فإن جوانب أخرى من مؤشر مديري المشتريات تبدو أقل ودية. وكان النمو في الصادرات وفرص العمل والقدرة الشرائية أضعف كثيرًا من معدلاتها على المدى الطويل. وارتفعت تكاليف المدخلات في يونيو، على الرغم من أن هذه الزيادة لم تؤدِّ إلى ارتفاع الرسوم. وفي تعليقه على ذلك، قال بنك دبي الوطني NDB "التراجع في أعمال جديدة ونمو الناتج في يونيو قد يكون جزئيًا بسبب بداية شهر رمضان هذا العام. ومع ذلك، لا يزال مؤشر الإنتاج مرتفعًا نسبيًا، مع توقعات إيجابية بتحقيق معدلات نمو قوية في القطاع غير النفطي في دولة الإمارات هذا العام."

واستنادًا إلى هذه المعطيات، تشير التوقعات في "فوكس إيكونوميكس" إلى زيادة الناتج المحلي الإجمالي ليصل إلى نسبة 2.5% في عام 2016، والذي تراجع 0.2 نقطة مئوية عن توقعات الشهر الماضي. وبالنسبة لعام 2017، يتوقع هؤلاء ارتفاع الناتج المحلي بنسبة 2.9%. (المصدر: موقع "فوكس إيكونوميكس" focus-economics.com الإلكتروني الإسباني - مدريد)

<http://www.focus-economics.com/countries/united-arab-emirates>

<http://www.focus-economics.com/countries/united-arab-emirates/news/inflation/inflation-stabilizes-in-july>



رسم بياني لمؤشر مديري المشتريات عن شهر يونيو يوضح أن القراءات فوق 50 تشير إلى وجود تحسن في قطاعات الأعمال غير النفطية في حين أن القراءات بأقل من 50 تشير إلى غير ذلك.

(المصدر: بنك دبي الوطني وماركيت).

الفصل الثالث:

قطاع الطيران ودوره في دعم النمو الاقتصادي

"البنية التحتية القوية لقطاع الطيران في الإمارات ودورها في دعم

الاقتصاد الوطني"

## الاستثمار في تطوير البنية التحتية لقطاع الطيران ضمن خطة الدولة للانتقال المدروس نحو تنويع المصادر:

إدراكاً من حكومة الإمارات للأهمية القصوى التي يمتلكها النقل الجوي في دعم الاقتصاد الوطني؛ قامت بتوفير كافة المتطلبات اللازمة لتطوير مرافق البلاد وزيادة قدرتها التنافسية العالمية. ويأتي افتتاح ممر جديد بتكلفة 1.2 مليار دولار في مطار دبي الدولي في إطار الخطط الطموحة التي تهدف إلى توسعة المطارات الحالية. ولأن مطار دبي يعد بالفعل أكبر مركز في العالم لنقل الركاب، فإن مثل هذا التوسع من شأنه أن يزيد قدرة المناولة في مطارات الإمارات لتصل إلى 90 مليون راكب، مقارنة مع 75 مليون فيما مضى؛ إذ تشير أحدث التوقعات الصادرة عن اتحاد النقل الجوي "إياتا" - إلى أن مطار دبي الدولي سوف يستقبل حوالي 85 مليوناً من المسافرين في عام 2016، ومع التوسع الحالي فإنه من المتوقع أن يصبح مطار دبي أكبر وأفضل.

## تفوق قطاع الطيران في دولة الإمارات عالمياً:

على مدار السنوات الأخيرة، تفوق قطاع الطيران في دولة الإمارات على نظرائه في لندن وهونغ كونج ومراكز عالمية أخرى، وقد برز بوصفه ممثلاً لقوة كبيرة في البنية التحتية الرئيسية التي تميز دولة الإمارات العربية المتحدة عن نظيراتها على الصعيدين الإقليمي والعالمي. إذ تحتل الإمارات الآن المرتبة الثالثة عالمياً في مجال البنية التحتية للنقل الجوي، وذلك وفقاً لأحدث مؤشر للسفر والسياحة فيما يتعلق بالقدرة التنافسية، الذي أصدره المنتدى الاقتصادي العالمي.

فقد ارتفعت حركة الركاب في مطار دبي الدولي بنسبة 10.9% وحتى نهاية شهر نوفمبر من عام 2015، وفقاً لأحدث البيانات المتاحة لدى مطارات دبي. واستقبل المطار حوالي 71 مليون مسافر بنهاية نوفمبر عام 2015، مقابل 64 مليون ريال في نفس الفترة من عام 2014. أما حركة الطائرات في المطار، فقد وصلت إلى 371103 في نوفمبر عام 2015، وهو ما يعد نمواً قوياً بنسبة 13.8% مقابل 323203 سُجِّلت في الأشهر الـ 11 الأولى من عام 2014. وفي مجال الشحن الجوي، بلغت أحجام عمليات الشحن 2287167 طناً في عام 2015، مقابل 2217135 طناً في عام 2014، بزيادة قدرها 3.2%.

ومن المتوقع أن يستغرق الانتهاء من الإنفاق على البنية التحتية للطيران في دولة الإمارات بعض الوقت؛ ففي الوقت الحاضر تتطلع شركات المقاولات وأعمال التصميم والهندسة للحصول على حصتها في المشروع الضخم لتوسيع مطار "آل مكتوم الدولي" في "مركز دبي العالمي" (DWC)، الذي من المقرر أن يتم توسعته على مدى العقد المقبل بتكلفة تبلغ 33 مليار دولار. ونظراً إلى توقعات النمو الأخيرة مع حقيقة أنه من المتوقع زيادة قدرة مطار دبي الدولي إلى الحد الأقصى وهو 100 مليون مسافر - فقد أعلنت مؤسسة مطارات دبي مؤخراً عن خطط لتوسيع صالة الركاب لتستوعب 26 مليون مسافر. ومن المتوقع أن تبدأ أعمال البناء في العام المقبل على أن تنتهي - كما هو مقرر لها - في عام 2017.

يقع "مركز دبي العالمي" جنوب مدينة "دبي الجديدة"، وقد بدأ عمليات الشحن في عام 2010 ورحلات الركاب في عام 2013، ولكن المحللين يعتقدون أن هذا المشروع هو غيض من فيض. ومن المتوقع أن يصبح أكبر مطار في العالم فور انتهاء المشروع، وستكون لديه القدرة على التعامل مع حوالي 200 مليون مسافر و 16 مليون طن من البضائع سنوياً وسوف يضم محور المطار الذي تبلغ مساحته 140 كيلومتراً مربعاً - ست مناطق تتألف من: مدينة دبي اللوجستية (DLC)، والمدينة التجارية، والمدينة السكنية، ومدينة الطيران، ومدينة الجولف.

(المصدر: بنك "اتش اس بي سي-لندن)

<https://globalconnections.hsbc.com/uae/en/articles/uae-aviation-infrastructure-sets-course-future-growth>

## قطاع النقل الجوي العالمي مقبل على مزيد من التحسّن في الربحية:

رفع اتحاد النقل الجوي الدولي (إياتا) توقعاته لعام 2016 بخصوص أرباح قطاع النقل الجوي العالمي لتصل إلى -39,4 مليار دولار (من -35,3 مليار دولار بحسب توقعات ديسمبر 2015)؛ حيث سيتم توليد هذه الأرباح من إيرادات تبلغ 709 مليارات دولار على أساس هامش صافي ربح إجمالي يبلغ 5.6%، ومن المتوقع أن يكون العام الجاري 2016 العام السادس على التوالي من التحسّن في أرباح القطاع.

وكانت الناقلات الجوية قد حققت في عام 2015 إجمالي أرباح بلغ -35,3 مليار دولار أمريكي (بعد أن كانت تبلغ -33,0 مليار دولار وفق تقديرات ديسمبر 2015). وفي حين ساهمت جميع المناطق في هذا الارتفاع البالغ 4.1 مليار دولار في أرباح العام الماضي، والنتائج بفضل تحسّن نتائج الناقلات، غير أنه لا بد من الإشارة إلى الفوارق الكبيرة في الأداء تبعاً للمنطقة؛ إذ من المتوقع أن تكون أكثر من نصف أرباح القطاع متركّزة في شمال إفريقيا (-22,9 مليار دولار)، بينما من المتوقع أن تعاني الناقلات الإفريقية من مزيد من الخسائر الإجمالية (-0,5 مليار دولار).

وتعود هذه التوقعات المتفائلة بشأن تحسّن ربحية قطاع النقل الجوي العالمي بالأساس إلى انخفاض أسعار النفط في الآونة الأخيرة، الذي له دور إيجابي في هذا المجال، -وإن كان دوراً محدوداً بشكل ما كنتيجة لسياسات التحوّل وواقع أسعار الصرف. وفي إطار التوقعات باقتراب قمة الزخم الإيجابي الناجم عن أسعار النفط المنخفضة، إلا أن الأداء الإيجابي يرجع بالدرجة الأولى إلى الجهود الحثيثة التي تبذلها الناقلات الجوية في العالم، خاصة في منطقة الخليج التي تشهد نقلة كبيرة في هذا القطاع الحيوي للاقتصاد العالمي.



## مرونة القطاع الجوي:

وللسنة الثانية على التوالي والمرة الثانية في تاريخ قطاع النقل الجوي، فإن عائدات رأس المال المستثمر (9.8%) ستفوق تكلفة رأس المال (المتوقع أن تبلغ 6.8%)، حيث تمثل هذه النسب أدنى مستوى ممكن من التوقعات للمستثمرين؛ فقد بدأ القطاع بتوليد الأرباح ذاتها المتوقعة من أي شركة في أي قطاع آخر.

## أهم العوامل التي تستند إليها التوقعات:

**أسعار النفط:** استندت التوقعات إلى حقيقة أن أسعار النفط ستتراوح حول 45 دولاراً للبرميل (برنت) على مدار العام الجاري، وهي قيمة أدنى كثيراً من سعر 2015 الذي بلغ 53.9 دولار للبرميل في المتوسط.

**الاقتصاد العالمي:** لا تزال التحديات الاقتصادية ذات تأثير كبير على الاقتصاد العالمي، ومن المتوقع للنتائج المحلي الإجمالي أن يصل إلى 2.3% في 2016، وهو انخفاض عن مستواه البالغ 2.4% في عام 2015، وأدنى مستوى للنمو منذ عام 2008 الذي شهد الأزمة المالية العالمية.

**معدلات طلب المسافرين:** من المتوقع أن يشهد عام 2016 طلباً إيجابياً ومستقراً على الرحلات الجوية بنسبة 6.2%، رغم أن هذا المستوى يمثل تراجعاً عن النمو الذي تم تسجيله في 2015، والذي بلغ 7.4%. وتشير التوقعات إلى أن القدرة الاستيعابية ستفوق حجم الطلب بدرجة طفيفة؛ حيث سيبلغ معدل نموها 6.8%. ومن المتوقع لعوامل الحمولة أن تبقى مرتفعة (80.0%)، ولكن مع انخفاض طفيف عن العام الماضي (80.4%).

**الشحن الجوي:** لا تزال عمليات الشحن الجوي تواجه موجة من الركود؛ إذ لا تتعدى نسبة نمو الطلب عليها 2.1%، ولذلك تركز الناقلات على تنمية أساطيلها بشراء طائرات ركاب بعيدة المدى ذات هياكل عريضة من أجل تلبية طلب المسافرين؛ مما يمدد السوق بطبيعة الحال بقدرة استيعابية إضافية للشحن.

## التنوع الإقليمي لحركة قطاع الطيران:

**ناقلات دول شمال إفريقيا:** ما زالت تتمتع بالأداء المالي الأقوى في القطاع؛ حيث من المتوقع أن يبلغ صافي أرباحها 22.9 مليار دولار؛ ما يمثل تحسناً عن أرباح 2015 التي بلغت 21.5 مليار دولار. وهناك توقعات بزيادة طاقة استيعاب المسافرين بمقدار 4.3% في 2016، لتفوق بدرجة طفيفة مستوى الارتفاع المتوقع سابقاً، والذي كان يبلغ 4.0%.

**الناقلات الأوروبية:** من المتوقع للناقلات الأوروبية أن تحقق أرباحاً بقيمة 7.5 مليار دولار أمريكي في عام 2016 (مقارنة بـ 7.4 مليار في 2015). كما يُتوقع أن تزيد الطاقة الاستيعابية للمسافرين بنسبة 5.8% في استعداد للنمو المتوقع في الطلب بنسبة 4.9%، علماً بأن الخوف من الأعمال الإرهابية يؤثر سلباً على الطلب في بعض المراكز السياحية المهمة.

**الناقلات الجوية في منطقة آسيا والمحيط الهادي:** من المتوقع للناقلات في هذه المنطقة أن تحقق أرباحاً بقيمة 7.8 مليار دولار أمريكي في 2016، بعد أن بلغت أرباحها 7.2 مليار دولار أمريكي في 2015. وتشير التوقعات إلى أن الطاقة الاستيعابية ستزداد بمقدار 9.1% عام 2016 استعداداً للنمو المرجح على الطلب بنسبة 8.5%. وتستأثر الناقلات في منطقة آسيا والمحيط الهادي بـ 40% من إجمالي أسواق الشحن الجوي العالمية.

**الناقلات في الشرق الأوسط:** من المتوقع أن تحقق الناقلات الشرق أوسطية أرباحاً بقيمة 1.6 مليار دولار، وهو ما يمثل ارتفاعاً طفيفاً عن الأرباح المسجلة في 2015، والبالغة قيمتها 1.4 مليار دولار. وتشير التوقعات إلى أن الطاقة الاستيعابية ستزداد بنسبة 12.2%، لتفوق الزيادة المتوقعة في الطلب، والبالغة 11.2%.

**الناقلات الجوية في أمريكا اللاتينية:** من المتوقع أن تبلغ أرباح الناقلات الأمريكية اللاتينية 100 مليون دولار أمريكي بعد الخسائر التي شهدتها عام 2015، والتي بلغت 1.5 مليار دولار. وهناك توقعات بنمو الطلب بنسبة 4.2% بالتوازي مع تعزيز الناقلات لطاقتها الاستيعابية بنسبة 3.7%.

**الناقلات الجوية الإفريقية:** من المتوقع أن تتعرض الناقلات الجوية الإفريقية لخسائر بقيمة 500 مليون دولار أمريكي في عام 2016، وهو ما يمثل تحسناً عن العام السابق الذي سجلت فيه خسائر أكبر وقدرها 700 مليون دولار. وتشير التوقعات إلى أن الطاقة الاستيعابية (5.3%) ستتجاوز نمو الطلب البالغ 4.5%.

(المصدر: اتحاد النقل الجوي الدولي (إياتا) - مونتريال، وديبلن)

<http://www.iata.org/pressroom/pr/Pages/2016-06-02-02.aspx>

الفصل الرابع:  
مبادرة الصين لإحياء طريق الحرير  
"الدوافع الاقتصادية والجيوسياسية"

## نظرة عامة:

تواصل الصين جهودها من أجل إحياء طريق الحرير التجاري التاريخي الممتد بين حدودها وأوروبا. وهذه المبادرة التي أعلنتها الصين في عام 2013 تتلخص في أن اثنين من ممرات التجارة الجديدة - أحدهما بري، والآخر بحري - سوف يربطان البلاد بجيرانها في الغرب: آسيا الوسطى والشرق الأوسط وأوروبا. وقد ثبت أن هذا المشروع مكلف ومثير للجدل في آن واحد، فلماذا إذن تصر الصين على المضي قدماً في تنفيذه؟

وتتأسس المبادرة على مبادئ وميثاق الأمم المتحدة والمبادئ الخمسة للتعايش السلمي؛ كاحترام المتبادل للسيادة الوطنية، وسلامة الأراضي، وعدم الاعتداء، وعدم التدخل في الشؤون الداخلية، والمنفعة المتبادلة. كما أن المبادئ الحاكمة لتطبيق المبادرة تركز على التنسيق السياسي بين الدول وتعزيز التواصل والحوار والتجارة دون عوائق والتكامل المالي من خلال البنك الآسيوي للتنمية وبنك دول "بريكس" وصندوق طريق الحرير، بالإضافة إلى توفير الدعم الشعبي لضمان نجاح المبادرة.

## العوامل التجارية والجيوسياسية:

هناك مجموعة من العوامل والاعتبارات التجارية والجيوسياسية القوية التي تعد المحرك الرئيسي لهذا المشروع العملاق، وفي مقدمتها القدرة الصناعية الهائلة لدى الصين، وبصفة رئيسية في تصنيع الصلب والمعدات الثقيلة والتي سيكون الطريق التجاري الجديد متنفساً لها. ففي ظل تباطؤ السوق المحلي الصيني، فإن فتح أسواق تجارية جديدة يمكن أن يقطع شوطاً طويلاً نحو الحفاظ على الاقتصاد الوطني المزدهر. وحيث إنه يؤمل من هذا المشروع الطموح زيادة قيمة التبادل التجاري عبر الحدود إلى 2.5 تريليون دولار في غضون عشر سنوات، فقد ضخت الحكومة الصينية ما يقرب من تريليون دولار من أموال الحكومة في هذا المشروع. كما أنه يشجع الشركات المملوكة للدولة والمؤسسات المالية على الاستثمار في البنية التحتية والبناء في الخارج.

## كيف تستفيد التجارة العالمية من طريق الحرير الجديد؟

في أكتوبر 2012، حثت مجموعة من الأساتذة في جامعة بكين الحكومة الصينية على أن تعيد طرق تجارتها القديمة فتح رحلاتها للتبادل التجاري مع الغرب. ولذا ففي عام 2013، اقترحت على جيرانها مبادرة "طريق واحد، حزام واحد".

## ما الوضع الحالي للمشروع وماهي فرص النجاح؟

القطاع الخاص بدأ تعزيز الربط بين الشرق والغرب. وفي عام 2011، بدأت شركة سلسلة التوريد DB شينكر تسيير رحلات القطارات الأسبوعية بين الصين وألمانيا. وقد حملت هذه القطارات 40000 حاوية فيما بين عام 2012 وعام 2014. وفي عام 2015، رحب ميناء روتردام بالشحنة الأولى من الحاويات التي تسلمها عن طريق السكك الحديدية من الصين. هذا الطريق يساعد على تقصير وقت تسليم البضائع من نحو 60 يوماً عن طريق البحر إلى حوالي 14 يوماً عن طريق البر. وفي المستقبل، من المتوقع أن تقل المدة الزمنية لرحلات القطارات من تشونغ تشينغ في الصين إلى دويسبورج في ألمانيا والتي تستغرق 10,800 كم (6700 ميل) إلى عشرة أيام. وهكذا، فإن مشروع تطوير "طريق الحرير الجديد" الذي يغطي المنطقة التي تعد موطناً لحوالي 70٪ من سكان العالم، وتنتج حوالي 55٪ من الناتج المحلي الإجمالي العالمي، ونحو 75٪ من احتياجات الطاقة المعروفة - قد بدأ أولى خطواته نحو التنفيذ الفعلي. وبالطبع لا تزال هناك تحديات، بيد أن الطموح يتطلب التعاون الفعال بين أربعين دولة واقعة على طول طرق الحرير التاريخية، سواء تلك التي امتدت براً من الصين إلى أوروبا، وتلك التي امتدت عن طريق البحر. وقد اتخذت الصين زمام المبادرة لبدء التوافق بين المشاركين في المشروع، وتوقيع اتفاقيات شراكة تتعلق بالمبادرة من عام 2013 فصاعداً مع روسيا وكازاخستان وبيلاروسيا.

المشروع يتطلب تمويلاً كبيراً - وهو مبلغ يُقدَّر بحوالي 8 مليارات دولار ما بين عامي 2010 و 2020. وأعلنت الحكومة الصينية عدة التزامات بما في ذلك تخصيص صندوق بقيمة 40 مليار دولار لمشروع طريق الحرير؛ حيث انصب التركيز على مراحل المشروع في منطقة آسيا الوسطى، فضلاً عن تخصيص مبلغ 50 مليار دولار عن طريق بنك الاستثمار في البنية التحتية الآسيوية (AIIB). وتشير بعض المصادر إلى أن بكين مستعدة لدعم مشاريع تتراوح قيمتها من 160 مليار دولار إلى 300 مليار دولار يخصصها بنك التنمية الصيني لمشروع طريق الحرير الجديد.

## التحديات التقنية والتنظيمية:

مشروع إحياء طريق الحرير الجديد بحاجة إلى تجاوز مجموعة من التحديات التقنية والتنظيمية؛ إذ تتطلب القطارات اثنين على الأقل من التغييرات المتعلقة بالقياسات، خاصة أن الصين وأوروبا تستخدمان مستوى القياس 1435 ملم، في حين تستخدم روسيا البيضاء وروسيا ومنغوليا وكازاخستان قياسات أوسع تصل إلى 1520 مم. ولا بد للقطارات أيضاً من اجتياز كثير من الحدود البرية بين هذه الدول. كما تحتاج عمليات التخليص الجمركي إلى أن تكون موحدة، وتكنولوجيا المعلومات المتقدمة والرقمنة قد تساعد كثيراً في هذا الشأن. ومن منطلق التوقعات المبشرة، فإن طريق الحرير الجديد سوف يصبح ممراً حيوياً وعلى قدر كبير من الأهمية للتجارة الحرة.

إضافة إلى ذلك، يحتاج كل بلد إلى فهم ما يمكن أن يقدمه من مساهمة، مثل: ما البنى التحتية والسياسات التي يمكن اتباعها والبدء في تنفيذها، وكيفية تمويل هذه المبادرة، وما الفوائد التي يمكن توقعها من الاستثمارات في هذا المشروع العالمي. كما أن تقديم نموذج أعمال مصمم جيداً يحتوي على خطة تحدد كيف سيعمل طريق الحرير - هو أمر بالغ الأهمية لضمان خلق قيمة إضافية - أعمال جديدة، صناعات جديدة وظائف جديدة - على طول سلسلة القيمة بأكملها وليس فقط عند كلا الطرفين لهذا المشروع، وهما (الصين وأوروبا). وإلى جانب ذلك، فإن الاختلافات في القوة الاقتصادية وتدفق السلع - إذ تُعدّ صادرات الصين أقوى تقليدياً من تلك التي لدى معظم شركائها التجاريين - وعامل الموسمية - مثل وجود أشهر تشهد تباطؤاً في نشاط التصدير وأخرى يصل فيها النشاط إلى الذروة - كل هذه عوامل ينبغي أن تؤخذ في الاعتبار عند تصميم النموذج.



وفي ضوء هذا كله، يمكن القول بأن نجاح طريق الحرير الجديد يعتمد أيضاً على قواعد وآليات واضحة. ويشمل هذا الإجابة على سؤال حول ما إذا كان هذا المشروع يتطلب منظمة مستقلة أو ما إذا كان يمكنه التعامل مع عملية صنع القرار الاستراتيجي وتسوية النزاعات بطريقة ثنائية أو متعددة الأطراف. وما من شك في أن الحافز لنيل هذا الحق حافز ضخم؛ فالدول المشاركة في المشروع ينبغي أن تكون قادرة على الاستفادة منه باعتباره مصدراً جديداً للنمو ويحتاج إلى موازنة الإنفاق مع التقدم. وفي الوقت الراهن، تظفر الصين بنصيب الأسد من الاستثمارات في المشروع. وفي المقابل، يتوقع أكبر اقتصاد في آسيا حافزاً كبيراً والحصول على فوائد جمة لأسواقه، فضلاً عن علاقات مَرْضِيَّة مع البلدان الواقعة على الحزام.

( المصدر: موقع منتدى دافوس الاقتصادي العالمي - جنيف، ومجلة "فورين بوليسي" الأمريكية - نيويورك)

<http://foreignpolicy.com/2016/06/01/chinas-new-silk-road-into-europe-is-about-more-than-money/>

<https://www.weforum.org/agenda/2016/06/why-china-is-building-a-new-silk-road/>

الفصل الخامس :

اتفاقيات تجنب الازدواج الضريبي

"الحصان الأسود لدعم التكامل التجاري والاستثمار الأجنبي المباشر"

## دور اتفاقيات تجنب الازدواج الضريبي في تعزيز الاقتصاد الإماراتي وزيادة تدفق الاستثمار الأجنبي:

العصر الحاضر هو عصر التكامل الاقتصادي الدولي، والتشابك العابر للحدود، والاستثمارات المشتركة، وهو كذلك عصر النمو السريع في حركة رؤوس الأموال وتزايد تدفقها إلى الخارج. فقد ازدادت الاستثمارات الأجنبية المباشرة على نحو مطرد، كما شهدت حركة الصادرات والواردات زيادة هائلة على مدار العقود الماضية. ولقد كان لتغير قواعد التجارة الدولية وتحرير التجارة في ظل منظمة التجارة العالمية WTO دور رئيسي في فتح عهد جديد للاستثمار الأجنبي المباشر وإعطائه أهمية. فقد ساد ما يعرف بـ (اقتصاد العولمة) وعولمة النشاط الاقتصادي بأكمله؛ فالأسواق كانت في وقت ما محصورة داخل الحدود الوطنية، أما الآن فقد أصبحت شبكة متكاملة عبر التجارة الدولية والتوسع العالمي لأنشطة الشركات المتعددة الجنسيات. كما زاد في المقابل دور الاستثمار الأجنبي المباشر داخل الاقتصاد العالمي، بيد أنه قد تركز في الدول الصناعية وفي الدول النامية التي تطبق النظم الديمقراطية ونظم الأسواق الحرة.

كما أن جميع الظواهر السائدة تشير إلى وجود تكامل قوي ما بين التجارة والاستثمار الأجنبي المباشر، فضلاً عن النسق الدولي اليوم والفاعلين الدوليين الجدد (من منظمات دولية، ومؤسسات دولية وشركات متعددة الجنسيات، أخذت تفرض برامج وسياسات اقتصادية، فرضت على الدول النامية اتباعها وصياغة سياستها الاقتصادية في ضوء تلك البرامج والسياسات، وهنا يبرز دور صندوق النقد الدولي، والبنك الدولي، ومنظمة التجارة العالمية).

وحيث إن دولة الإمارات تحيا اليوم في ظل نهضة تنموية شاملة وتمر بمرحلة تحول اقتصادي مفصلية انطلاقاً من تزايد الضغوط الإقليمية والدولية المحيطة من دول وفاعلين دوليين آخرين؛ فمن أجل هذا باتت الحاجة ماسة لدراسة كل خطوة في رسم السياسة الاقتصادية؛ لأنها سوف تحدّد معالم المسار الاقتصادي لدولة الإمارات، التي من بينها السياسة الضريبية. في ضوء هذا كله، كان لا بد من التطرق إلى مسألة الازدواج الضريبي واتفاقيات الازدواج الضريبي التي وقعتها دولة الإمارات مع كثير من دول العالم، وعلاقتها بالاقتصاد الوطني وتعزيز الاستثمارات الأجنبية.



## الازدواج الضريبي-مفهومه وأنواعه:

الازدواج الضريبي هو فرض نفس نوع الضريبة على نفس مصدر الدخل الخاضع للضريبة وفي نفس المدة المعينة. ويشترط لتطبيق الازدواج الضريبي ضرورة توافر أربعة شروط مجتمعة معاً :

1. وحدة الشخص المكلف بالضريبة: كون الفرد المكلف بالضريبة أكثر من مرة هو الشخص ذاته.
2. وحدة الوعاء الضريبي: أي وحدة المادة الخاضعة للضريبة، سواء كانت هذه المادة دخلاً أم رأس مال.
3. وحدة الضريبة: أن تكون الضرائب المفروضة من نوع واحد.
4. وحدة المدة الزمنية أو وحدة الواقعة المنشئة للضريبة: حيث إن اختلاف المدة التي فرضت عنها الضريبة ينفي واقعة الازدواج ولو تحققت الشروط السابقة.

وقد يكون الازدواج الضريبي محلياً أو دولياً. ويحدث الازدواج الضريبي الداخلي عندما تتوفر الشروط الآتية الذكر على دخل تُفرض عليه أكثر من ضريبة وطنية داخل حدود الدولة. أما الازدواج الضريبي الدولي فيحدث عندما تتوافر تلك الشروط في دخل تُفرض عليه الضريبة في أكثر من دولة واحدة. فمن الممكن أن تُفرض الضريبة على دخل المستثمر الأجنبي في كل من الدولة التي يحمل جنسيتها، والدولة التي يقيم فيها، أو الدولة الكائنة أمواله بها، أو تلك التي ينبع دخله من مصادر إقليمها. فكل ما تقدم يعد أمراً جائزاً من الناحية القانونية، إذ إن فرض الضريبة هو حق مستمد من السيادة التي تتمتع بها كل دولة على مواطنيها وعلى الرعايا الأجانب الذين يقيمون في إقليمها، والأموال الموجودة في اقتصادها والدخول النابعة من مصادر فيها.

## اتفاقيات الازدواج الضريبي التي وقعتها الإمارات مع دول العالم :

بلغ عدد اتفاقيات تجنب الازدواج الضريبي على الدخل، الموقعة بين دولة الإمارات العربية المتحدة والدول الأخرى بهدف تخفيف الأعباء الضريبية على الاستثمارات الإماراتية في الخارج، 94 اتفاقية تشمل معظم الشركاء التجاريين لدولة الإمارات.

## ما الذي يعنيه توقيع هذه الاتفاقيات لدولة الإمارات؟

يتم توقيع اتفاقيات بين الدول لتجنب الازدواج الضريبي؛ من أجل أسباب قد تشمل الآتي:

- الأفراد لا يدفعون ضريبة الدخل لحكومتين على الدخل المكتسب في بلد واحد.
- الأفراد لا يدفعون ضريبة الدخل على استثمارات لأكثر من حكومة واحدة.
- تخفيض أو إلغاء الضرائب المدفوعة على الأرباح والودائع المعفاة من الضرائب.
- الإعفاء من الضرائب على أرباح رأس المال (CGT).
- ربما يكون القصد من توقيع هذه الاتفاقيات تعزيز العلاقات الاقتصادية الثنائية.
- الاستثمارات الحكومية في بلد آخر يمكنها الاستفادة من الإعفاءات الضريبية الناتجة عن الاتفاقيات الضريبية
- جذب الاستثمار الأجنبي وتدفقات رأس المال إلى دولة الإمارات.
- الإعفاء من ضرائب الشحن لشركات الطيران الوطنية وشركات النقل البحري.

(المصدر: موقع "فوكس بيزنس سيرفيسيز" الإلكتروني-موقع "الموسوعة العربية-دمشق،بغداد")

<http://www.fbsemirates.com/uae-double-tax-treaties/>

[http://www.arab-ency.com/\\_/details.law.php?full=1&nid=163211](http://www.arab-ency.com/_/details.law.php?full=1&nid=163211)

[https://www.facebook.com/permalink.php?id=255881754595364&story\\_fbid=298944876955718](https://www.facebook.com/permalink.php?id=255881754595364&story_fbid=298944876955718)

## المصادر والمراجع

## المصادر والمراجع

### ■ تقارير منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية

<http://www.oecd.org/newsroom/global-economy-stuck-in-low-growth-trap-policymakers-need-to-act-to-keep-promises.htm>

<https://oecdoscope.wordpress.com/2016/06/01/oecd-economic-outlook-urges-policy-action-to-promote-productivity-and-equality>

### ■ تقارير اتحاد النقل الجوي العالمي (إياتا)

<http://www.iata.org/pressroom/pr/Pages/2016-06-02-02.aspx>

<https://globalconnections.hsbc.com/uae/en/articles/uae-aviation-infrastructure-sets-course-future-growth>

### ■ تقارير مبادرة طريق الحرير الصيني الجديد

[/https://www.weforum.org/agenda/2016/06/why-china-is-building-a-new-silk-road](https://www.weforum.org/agenda/2016/06/why-china-is-building-a-new-silk-road)

[/http://foreignpolicy.com/2016/06/01/chinas-new-silk-road-into-europe-is-about-more-than-money](http://foreignpolicy.com/2016/06/01/chinas-new-silk-road-into-europe-is-about-more-than-money)

### ■ تقارير اتفاقيات الازدواج الضريبي

[/http://foreignpolicy.com/2016/06/01/chinas-new-silk-road-into-europe-is-about-more-than-money](http://foreignpolicy.com/2016/06/01/chinas-new-silk-road-into-europe-is-about-more-than-money)

[/http://www.fbsemirates.com/uae-double-tax-treaties](http://www.fbsemirates.com/uae-double-tax-treaties)