

مشروع الحزام و الطريق وتأثيره علي الأقتصاد المصري

أسم الباحث : عمرو محمد فريد سيد سليمان

المستخلص :

حيث هدف البحث إلي التعرف علي مشروع الحزام و الطريق الصيني وتأثيره أقتصاد مصر ، أستغلال مصر لمشروع الحزام و الطريق لأحداث طفرة أقتصاديه ومعرفه أثاره الإيجابيه و السلبيه ، لذلك أستخدم الباحث المنهج الوصفي في وصف وتحديد مفهوم وتاريخ و أدوات تنفيذ المشروع و تحديات و عقبات المشروع ومحتوي مشروع الحزام والطريق الصيني وتأثيره علي الأقتصاد المصري من جميع الجوانب ، فكانت من أهم النتائج تعتبر مصر عنق المشروع الصيني كما كانت في الماضي عنق للإمبراطوريه البريطانيه وهذا يدل علي أن مصر عادت إلي موقعها الجغرافي والسياسي كمركز دائره ومركز قوة وتأثير ، أن الهدف من مبادرة الحزام و الطريق هو إحياء طرق التجارة القديمه عن طريق إنشاء الحزام الأقتصادي لطريق الحرير وطريق الحرير البحري لربط قارات آسيا بأوروبا وإفريقيا وهذا يعود علي مصر والعالم بالنفع وخاصه الصين ، ومن أهم التوصيات ضرورة أن يكون لمصر دور هام في مبادرة الحزام و الطريق ، لأنها مدخل أفريقيا ، و بالتالي يجب أن يكون لمصر دور محوري من خلال وجود أجنده للتعامل مع الاستثمارات يتيح مصر التبادل التجاري من صادرات و واردات ، يجب أيضا الاستثمار في تطوير الموانئ لاسيما ميناء شرق بور فؤاد ببورسعيد ليصبح مركزاً لتقديم كافة الخدمات التي تحتاجها السفن البحرية المارة من قناة السويس ، لو استطعنا أن نجذب الاستثمارات مع الصين ستدخل لنا استثمارات من الهند وإيران وعدد من دول اسيا ، مما سيكون له تأثير على تخفيض تكلفة النقل نظرا لقصر مدة النقل البري ، مما يؤدي إلى انخفاض أسعار السلع في مصر ، كما انها ستوفر فرص عمل ، يجب استفادة مصر من مبادرة الحزام و الطريق لكي تساهم في زيادة حجم الأقتصاد المصري والنتائج المحلي وخلق فرص عمل ، لذلك يجب استغلال هذا الموقع المتميز في إقامة مناطق صناعية في قناة السويس ، مما يرفع من معدلات النمو الأقتصادي في مصر ، يجب أن يكون لمصر دور هام في مبادرة الحزام و الطريق ، لأنها مدخل أفريقيا ، و بالتالي يجب أن يكون لمصر دور محوري من خلال وجود أجنده للتعامل مع الاستثمارات يتيح مصر التبادل التجاري من صادرات و واردات .

Abstract:

The current study Identify the project of the belt and the Chinese way and its impact on the economy of Egypt , the exploitation of Egypt for the project of the belt and the road for the events of the economic and know the impact of positive and negative , So the researcher used the descriptive approach in describing and defining the concept, history and tools of project implementation and the challenges and obstacles of the project and the content of the project of the belt and the Chinese way and its impact on the Egyptian economy from all aspects , Was one of the most important results Egypt is the neck of the Chinese project as it was in the past neck of the British Empire This indicates that Egypt has returned to its geographical and political position as a center of its circle and a center of power and influence , That the goal of the Belt and Road initiative is to revive the old ways of trade by establishing the economic belt of the Silk Road and the Silk Road to link the continents of Asia to Europe and Africa, and this is due to Egypt and the world benefit, especially China , One of the most important recommendations is that Egypt should play an important role in the road and road initiative, because it is the gateway to Africa, and therefore Egypt should have a central role by having an agenda to deal with investments. Egypt allows trade between exports and imports , We must also invest in the development of ports, especially the port of East Port Fouad in Port Said to become a center to provide all the services needed by vessels passing through the Suez Canal. If we can attract investments with China, we will enter investments from India, Iran and a number of countries , Which will have an impact on reducing the cost of transportation due to the short duration of land transport, leading to lower commodity prices in Egypt , And will provide employment opportunities. Egypt should benefit from the Belt and Road Initiative to contribute to increasing the size of the Egyptian economy and GDP And the creation of jobs, so this site must be used in the advantage of the establishment of industrial areas in the Suez Canal, which raises the rates of economic growth in Egypt , Egypt should have an important role in the road and road initiative, because it is the gateway to Africa. Egypt must therefore play a pivotal role by having an agenda to deal with investments. Egypt allows trade to be made from exports and imports.

أولاً : المقدمة والأحساس بالمشكلة

انتقلت الصين من النظام الاقتصادي المغلق و المركزي إلى النظام المفتوح المتجه نحو السوق العالمي ، و كان ذلك منذ أواخر السبعينيات ، حيث إنّ الحكومة الصينية قامت بعدة إصلاحات تدريجية أدت إلى زيادة الناتج المحلي الإجمالي بأكثر من عشرة أضعاف ما كان عليه منذ عام 1978م ، وقد اشتملت هذه الإصلاحات على الزراعة و تحرير الأسعار، وزادت استقلال الشركات الحكومية ، كما أنّها ساعدت على نمو القطاع الخاص ، و أدت إلى تنمية الأنظمة المصرفية ، وزادت في الانفتاح على التجارة والاستثمار الخارجي ، كما دعمت الدولة القطاعات الرئيسية بشكل كبير، و في عام 2013م أصبحت الصين من أكبر الدول التجارية العالمية، وفي عام 2014م تفوقت الصين على الولايات المتحدة الأمريكية من ناحية الاقتصاد، والجدير بالذكر أنّه وبحلول عام 2016م أصبحت الصين من الدول ذات الاقتصاد الكبير في العالم ، و بالرغم من ذلك يعد دخل الفرد الصيني اقل من المتوسط العالمي .

فرغم أن مشروع الحزام والطريق انطلق لربط الصين بأوروبا فإنه اتسع وتجاوز حدود آسيا ليضم إفريقيا و أمريكا اللاتينية ومنطقة الكاريبي ومنطقة جنوب الباسيفيك، وحتى يوليو 2018، وقعت أكثر من 100 دولة و منظمة دولية على وثائق تعاون مع الصين في إطار مبادرة الحزام والطريق ، وتأتي مصر في قلب مشروع الحزام والطريق وذلك بموقعها الجغرافي الفريد وقناة السويس التي تعد محورا رئيسيا وضروريا في المشروع ، ويفتح هذا آفاقاً رحبة لمصر في تعاونها مع الصين على المستوى الثنائي لاسيما في منطقة محور قناة السويس، التي تحظى باهتمام كبير من جانب الصين وتسعى لضخ استثمارات في هذه المنطقة و إقامة مشروعات جادة تخدم مصالح البلدين ، كما تبرز آفاقا أرحب لتطوير التعاون المصري الصيني المشترك في القارة الإفريقية .

وتعد التجربة الصينية من النماذج الدولية المميزة والفريدة من نوعها ، وذلك بفضل المعجزة الاقتصادية التي تم تحقيقها في وقت قصير، حيث نجح الاقتصاد الصيني في أن يصبح ثاني أكبر اقتصاد عالمي بعد اقتصاد الولايات المتحدة الأمريكية بناتج محلي إجمالي بلغ حوالي 10.35 تريليون دولار أمريكي في عام 2014م وفقاً لإحصائيات البنك الدولي، كما تُعد الصين أسرع اقتصاد نامٍ خلال الثلاثين سنة الماضية بمعدل نمو سنوي تخطى 10% ولكنه تقلص خلال السنتين الأخيرتين ليلبلغ حوالي 7.3% مع تكهنات باستمرار التراجع في النمو خلال السنوات القادمة ليعكس الوضع الحقيقي للاقتصاد الصيني.

(1)

وخلال السنوات الخمس الأولى من تنفيذه ، أكمل الممر الاقتصادي بين الصين وباكستان ، العديد من مشاريع الطاقة ، التي أسهمت في حل مشكلة نقص الطاقة في باكستان ، وساعدت على تسهيل التنمية الاقتصادية للبلاد ، من خلال توفير الطاقة الكهربائية الكافية للصناعات فيها .

و لقد وافقت فرنسا على العمل المشترك مع الصين لدفع التعاون بمشاريع الحزام والطريق في سوق طرف ثالث ، بينما وقعت إيطاليا و الصين مذكرة تفاهم حول العمل المشترك لدفع المبادرة ، كما تبين أن مبادرة الحزام والطريق ، بما تتمتع به من إمكانيات هائلة تحقق الخير لكل من الدول النامية و المتطورة ، قد أصبحت جذابة أكثر فأكثر للعالم. (9)

و أظهرت آخر الدراسات من البنك الدولي ومؤسسات دولية أخرى ، أن التعاون ضمن الحزام و الطريق ، سيخفض كلفة التجارة العالمية بـ 1.1% إلى 2.2% ، ويسهم بما لا يقل عن 0.1% للنمو العالمي خلال عام 2019. (3)

و مع اكتساب مبادرة الحزام والطريق دعماً عالمياً متزايداً ، بدأ بعض السياسيين الغربيين ووسائل إعلامهم ، يتهمون الصين بنصب "فخ ديون" ، هذه الاتهامات قد تم دحضها من قبل مسؤولين و خبراء في أنحاء العالم ، و جاء في بحث نشر في يناير من قبل مؤسسة ضمان الائتمانات التجارية (أيولر هيرمس) ، أن مبادرة الحزام و الطريق ستضيف 0.3% للتجارة العالمية ، و 0.1% للنمو العالمي ، و ستشهد الدول المشتركة بالمبادرة ، تعاملات تجارية أعلى. (6)

ثانياً: مشكله البحث

حيث لفت إلى أن مبادرة الحزام و الطريق ، تنموية بالدرجة الأولى وتمنع الاحتكار العالمي لحركة التجارة ، و هو أكثر ما يقلق العديد من الدول الغربية ، مؤكداً أن المبادرة تمضي في طريقها كالقطار ، حيث تعدت الدول الموقعة عليها 120 دولة ، و سوف تغير تلك المبادرة وجه العالم باعتبارها مبادرة القرن 21 و مصر موجودة مع الشريك الصيني من بداية المبادرة و ستكون فاعلة و مستعيدة وستلعب دوراً كبيراً في نجاحها ، و المبادرة تعزز من التواجد المصري في إفريقيا ، وتحقق أكثر من معادلة لمصر ، وكذا تواجدنا و علاقتنا بالأشقاء الأفارقة ، فهي قائمة أساساً على ربط إفريقيا و آسيا وأوروبا بحزام بحري وطريق بري ، و بالتالي التواجد المصري في إفريقيا سيكون في أفضل حالاته و أيضاً التنمية والتبادل

التجاري بإفريقيا ستكون في أحسن حالاتها ، فالمبادرة تهم القارة الإفريقية بأسرها ، وستغير وجه التنمية والاقتصاد ورفاهية الشعوب وكذلك حرية تنقل البضائع والأفراد.

و حينما أعلن عن عام الثقافة المصرية الصينية في عام 2017، وحينما وصلت العلاقات بين البلدين إلى درجة الاستراتيجية ، تم تأسيس منتدى الحوار المصري الصيني و الذي يهدف إلى التقاء المفكرين المصريين و الصينيين على طريق الثقافة لدعم العلاقات الثقافية المصرية الصينية ، وهي هامة لتعزيز العلاقات الاقتصادية والسياسية بين البلدين ، لذلك فإذا لم تكثف مصر جهودها وسعيها ودراساتها نحو هذا المشروع وأستغلاله لصالح اقتصادها لخسرت الكثير وبالتالي ستؤثر سلبياً علي الأقتصاد المصري .

ثالثاً: أهميه البحث

تتمثل أهميه البحث في الدور الذي يلعبه مشروع الحزام و الطريق وتأثيره علي اقتصاد مصر ، وأستغلال مصر لهذا المشروع لأحداث طفره أقتصاديه ، والنتائج الأيجابية والسلبية لهذا المشروع علي مصر ، وهل هذا المشروع يخدم الصين فقط وسيطر علي الأقتصاد العالمي أم لا .

رابعاً : هدف البحث

- 1- التعرف علي مشروع الحزام والطريق الصيني وتأثيره أقتصاد مصر
- 2- أستغلال مصر لمشروع الحزام والطريق لأحداث طفره أقتصاديه ومعرفه أثاره الإيجابية والسلبية .

خامساً : تساؤلات البحث

- 1- ماهو مشروع الحزام والطريق وتأثره علي الأقتصاد المصري ؟
- 2- كيف تستغل مصر مشروع الحزام والطريق لأحداث طفره أقتصاديه ؟

سادساً : منهجيه البحث

أستخدم الباحث المنهج الوصفي في وصف وتحديد مفهوم وتاريخ و أدوات تنفيذ المشروع و تحديات و عقبات المشروع ومحتوي مشروع الحزام و الطريق الصيني وتأثيره علي الأقتصاد المصري من جميع الجوانب .

سابعاً : خطه البحث

أولاً : الأطار النظري لمشروع الحزام والطريق الصيني

ثانياً: مشروع الحزام والطريق الصيني وتأثيره أقتصاد مصر وكيفية أستغلال مصر لمشروع الحزام والطريق لأحداث طفره أقتصاديه .

أولاً : الأطار النظري لمشروع الحزام والطريق الصيني

خلفية تاريخية لمشروع الحزام والطريق الصيني :

منذ أن أطلق الرئيس الصيني شي جينبينغ خلال زيارته إلى كازاخستان عام 2013 مبادرته "البناء المشترك للحزام الاقتصادي لطريق الحرير وطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين" المعروفة اختصاراً بأسم " حزام واحد وطريق واحد " ، باتت هذه المبادرة تشكّل المحرك الأساسي للسياسة الصينية داخلياً و للدبلوماسية الصينية خارجياً ، وأدرجت رسمياً عام 2014 ضمن خطة أعمال الحكومة ، و كذلك تُعقد من أجلها المؤتمرات و الندوات و تُفرد لها وسائل الإعلام الصينية مساحات واسعة من التقارير و التحليلات ، وها هي الصين تستضيف قمة خاصة للمبادرة يحضرها نحو 28 رئيساً ورئيس دولة بينهم الرئيس الروسي فلاديمير بوتين ، و الأمين العام للأمم المتحدة أنطونيو غوتيريس ، ورئيس البنك الدولي جيم يونغ كيم ، و المديرية الإدارية لصندوق النقد الدولي كريستين لاجارد، بالإضافة إلى نحو 1200 شخصية ممثلين عن نحو 60 منظمة إقليمية ودولية، ومدراء شركات ورواد أعمال وخبراء مال وصحفيون من 110 دولة . (1)

لم يكن الرئيس شي جينبينغ أول من أطلق المبادرة ، فقد سبقه رئيس الوزراء الصيني الأسبق لي بنغ بعشرة أعوام خلال جولة له في دول آسيا الوسطى عام 1994 ، وكانت الفكرة قد راودت أيضاً رئيس الوزراء الياباني هاشيموتو عام 1997 بهدف تعزيز التعاون بين بلاده و دول آسيا الوسطى و جنوب القوقاز ، و كانت الهند من جهتها قد اقترحت فكرة مشابهة عام 2002 تحت اسم "ممر موصلات شمال وجنوب" يربط الهند بروسيا عبر إيران والقوقاز. كما اقترح الاتحاد الأوروبي عام 2009 ما عرف باسم " برنامج طريق الحرير الجديد " لمد خط أنابيب ينقل الغاز الطبيعي من آسيا الوسطى إلى أوروبا بهدف تقليل الاعتماد على الغاز الروسي ، ولم تكن الولايات المتحدة بعيدة عن مثل هذه المبادرات ، فقد اقترحت عام 2011 استراتيجية طريق الحرير الجديدة أو ما عُرف في حينه باسم " طريق الحرير

الحديدي " ، الذي يهدف إلى بناء شبكة خطوط حديدية لتعزيز التعاون الاقتصادي بين أفغانستان و جمهوريات آسيا الوسطى و دول جنوب آسيا ، لكن الرؤية الأكثر وضوحًا تولدت من بنات أفكار شو شن دا ، نائب رئيس الهيئة الوطنية العامة للضرائب في الصين ، الذي قدمها كمقترح لوزارة التجارة الصينية تحت عنوان " خطة مارشال الصينية " مقتبسًا الاسم من المبادرة المعروفة لوزير الخارجية الأميركي جورج مارشال لمساعدة الدول الأوروبية في إعادة إعمار ما دمرته الحرب العالمية الثانية و بناء اقتصاداتها من جديد ، و جاءت مبادرة شو كرد صيني على الأزمة المالية و الركود الاقتصادي العالمي عام 2008 ، و تقوم الفكرة على استخدام الاحتياطي الاستراتيجي الصيني من العملة لمنح قروض إلى الدول النامية ، تستخدم لبناء مشاريع تنفذها شركات صينية في تلك الدول و سرعان ما تلقف الرئيس الصيني شي جينبينغ الفكرة وجرى تطويرها بعد سلسلة من النقاشات وجلسات العصف الذهني في أروقة مراكز البحث و أوعية الفكر الحزبية و الحكومية الصينية لتصبح بعد ذلك "مبادرة الحزام والطريق" . (1)

ويري الباحث أن من الواضح أن جمهوريات آسيا الوسطى وما تمتلكه من الغاز الطبيعي والموارد الأولية و الموقع الجغرافي كانت دائمًا العامل المشترك و المحرك الرئيس في كل تلك المبادرات ، لكن العامل المشترك الآخر هو أن كل تلك المبادرات لم تبصر النور و لم تتحول إلى واقع ملموس لأسباب ليس هنا محل تفصيلها ، فهل يمكن لمبادرة الرئيس الصيني أن تشكل استثناء وتتجح حيث فشل غيرها؟ للإجابة على هذا السؤال ، نحتاج إلى التعرف على أهداف المبادرة و أدوات تنفيذها والتحديات التي قد تواجهها ، مع محاولة استشراف مستقبلها .

طريق الحرير

كان "طريق الحرير" عبارة عن شبكة من المسارات والطرق التجارية التي تربط الصين بجيرانها وبالقارة العجوز ، ويعود تاريخها إلى نحو القرن الثاني قبل الميلاد . و ضمت الطريق شبكة بحرية لربط الموانئ الرئيسية في الدول التي ترتبط مع الصين بعلاقات تجارية تشمل تبادل البضائع المختلفة مثل الحرير والمنسوجات الأخرى والمعادن الثمينة والتوابل والورق والبارود و تراجعت قيمة هذه الطريق بعد إدخال الأوروبيين لتحسينات كثيرة على أنظمة النقل البحري ، وتعاضم دور قناة السويس في التبادل التجاري العالمي . (7)

و ترمي مبادرة " الحزام والطريق " لإعادة إحياء هذه الطريق لربط المدن الصينية بالوجهات التجارية في آسيا و روسيا و أوروبا ، كما ستضم الطريق الجديدة مجموعة من الطرق البحرية التي تسعى الصين من

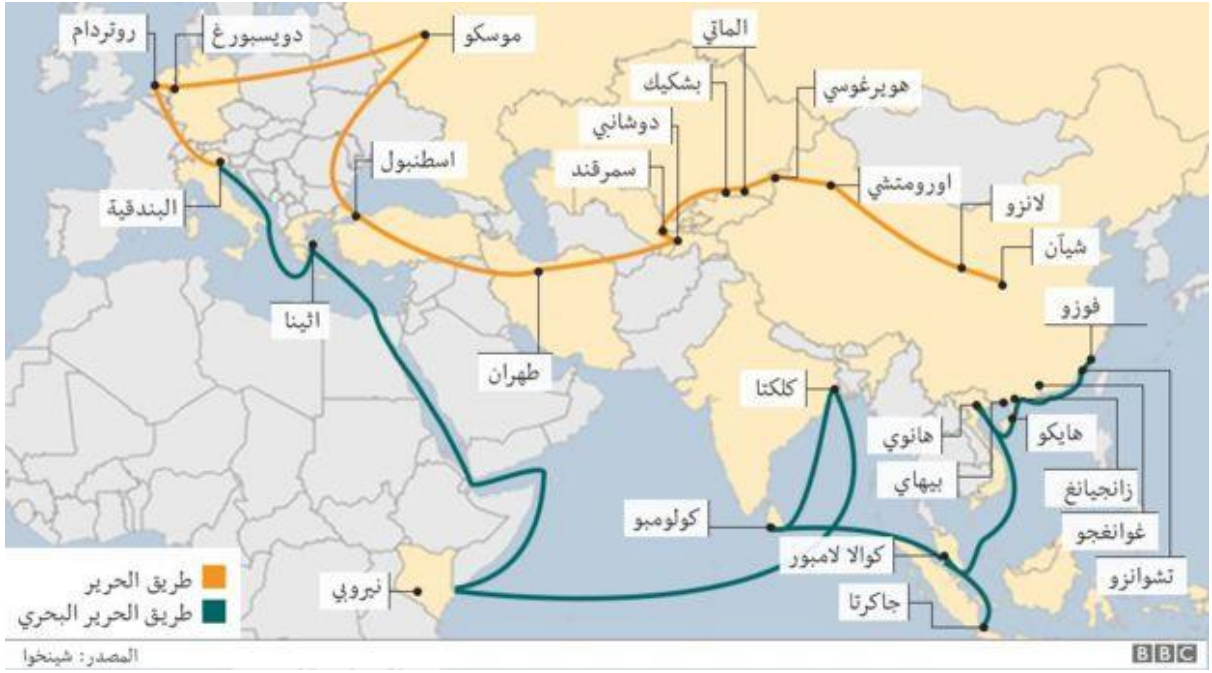
خلالها لتأسيس تعاون مثمر مع الدول الواقعة في جنوب شرق آسيا وأوقيانوسيا وأفريقيا وآسيا وطريق
بحر الشمال الروسي . (3)

ورغم أن المخطط بات ممكناً عبر ربط شبكات السكك الحديدية بين الصين وكازاخستان في 1990، إلا
أن المشروع شهد نقطة تحول مهمة في سنة 2008 عندما وصل أول قطار للصين قادماً من ألمانيا.
و وقعت حتى الآن 126 دولة و29 منظمة عالمية على وثائق للتعاون في هذا المشروع ، حيث ستنفق
كازاخستان 9 مليارات دولار على تحسين الطرق وشبكة السكك الحديدية.

كما سيوفر خط حديدي جديد بمليارات الدولارات من زمن الرحلة من ساحل البحر الأحمر إلى أديس أبابا
من ثلاثة أيام إلى 12 ساعة فقط ، من جانبها ، وقعت إيطاليا على اتفاقيات بقيمة 8 مليارات
دولار لتطوير موانئ لتصدير المواد الغذائية و المنتجات إلى الصين ، و سيعمل خط سكة حديدية
جديد من جاكارتا الإندونيسية إلى باندونغ عاصمة مقاطعة جاوة إلى تقليص زمن الرحلة من ثلاث
ساعات إلى 40 دقيقة.

و في باكستان و التي تنقل البضائع بها بالقطار و الطرقات للموانئ الواقعة في جوادار وكراتشي ، فسيتم
تحديثها للسماح بشحنها إلى أفريقيا و غرب آسيا ، أعلنت الحكومة الصينية انها ستستثمر
عشرات المليارات من الدولارات في مشروع اقتصادي طموح يشمل انشاء موانئ وطرق وسكك حديد
في عشرات الدول حول العالم في نطاق مبادرة اطلق عليها اسم "حزام واحد ، طريق واحد".

فقد وعد الرئيس الصيني شي جينبينغ بتخصيص مبلغ 124 مليار دولار للمشروع ، وقال الرئيس شي في
قمة عقدت في العاصمة بكين حضرها العشرات من رؤساء الدول ، " إن التجارة هي المحرك الأهم للتنمية
الاقتصادية ، و يهدف هذا المشروع ، الذي ازيل عنه الستار للمرة الأولى في عام 2013 ، الى تعزيز
الأواصر التجارية بين قارات آسيا و افريقيا و أوروبا و القارات الأبعد ، و يشمل الاستثمار الصيني
الذي يهدف الى تمتين علاقات البلاد مع شركائها التجاريين 9 مليارات دولار على شكل معونات للدول
النامية و المؤسسات الدولية التي تشكل جزءاً من مشروع الحزام و الطريق ، وطمأن الرئيس شي في
كلمة القاها امام المشاركين في القمة الغرب بأن المشروع - الذي يلقب بطريق الحرير الجديد - ليس
مجرد وسيلة لتعزيز نفوذ الصين على المسرح الدولي .



شكل (1) يوضح طريق الحرير وطريق الحرير البحري

أهداف مشروع الحزام والطريق الصيني :

تهدف المبادرة إلى محاولة إحياء طريقي الحرير البحري (الحزام) و البري (الطريق) اللذين كانا يربطان الصين بالعالم قبل ثلاثة آلاف عام، ويتم من خلالهما تبادل السلع والمنتجات كالحريير والعطور و البخور و التوابل و العاج و الأحجار الكريمة و غيرها، و كذلك تبادل الثقافات و العلوم و تقوم المبادرة على مبادئ و ميثاق الأمم المتحدة و المبادئ الخمسة للتعايش السلمي كاحترام المتبادل للسيادة الوطنية ، و سلامة الأراضي و عدم الاعتداء، و عدم التدخل في الشؤون الداخلية، و المنفعة المتبادلة(2).

و تركز المبادئ الحاكمة لتطبيق المبادرة على التنسيق السياسي بين الدول و تعزيز التواصل و الحوار و التجارة دون عوائق لتهيئة الظروف اللازمة للتنمية الاقتصادية و تتضمن المبادرة نحو ألف مشروع

ستنفذ تدريجياً ، تسعى إلى ربط دول آسيا و إفريقيا و أوروبا عبر شبكة مواصلات معقدة من الجسور و الطرقات و السكك الحديدية و الطائرات و البواخر، و كذلك بناء موانئ و مطارات و إنشاء مناطق تجارة حرة إلى جانب أنابيب النفط و الغاز و خطوط الطاقة الكهربائية و شبكات الإنترنت و البنية التحتية و قد لاقت المبادرة تجاوباً و مشاركة نشطة من نحو سبعين دولة مطلة على هذا الخط بما فيها دول عربية و شرق أوسطية. و يغطي نطاق المبادرة نحو 70 دولة في القارات الثلاث آسيا

وإفريقيا و أوروبا، و ينقسم إلى ثلاث مستويات . (3)

- المناطق المركزية: تضم كلاً من الصين وروسيا ودول آسيا الوسطى الخمس.

- المناطق المحاذية : تشمل الدول الأعضاء الدائمين والمراقبين في منظمة تعاون شنغهاي و الدول التسع للاتحاد الاقتصادي (الهند ، باكستان ، إيران ، أفغانستان ، منغوليا ، روسيا البيضاء ، أرمينيا ، أوكرانيا ومولدافيا).

- المناطق الشعبية : تشمل دول غرب آسيا (الدول العربية) ودول الاتحاد الأوروبي ، وتمتد أيضاً إلى اليابان و كوريا الجنوبية وغيرها من دول شرق آسيا.

كما تشمل المبادرة ستة ممرات اقتصادية أساسية تشكّل أعصاب شبكة التجارة والنقل والتنمية الإقليمية والدولية القادمة وهي:

1- الجسر القاري الأوراسيوي الجديد.

2- ممر الصين منغوليا روسيا.

3- ممر الصين آسيا الوسطى غرب آسيا.

4- ممر الصين شبه الجزيرة الهندية.

5- ممر الصين باكستان.

6- ممر بنغلاديش الصين الهند ميانمار. (4)

أدوات تنفيذ مشروع الحزام والطريق الصيني

تعتبر كافة أجهزة الحزب و مؤسسات الدولة و مراكز البحث ووسائل الإعلام والشركات المملوكة للدولة أدوات هامة لدراسة المبادرة و الترويج لها داخلياً و خارجياً ويُعتبر بنك الاستثمار الآسيوي للبنية التحتية و بنك دول بريكس و صندوق طريق الحرير بالإضافة إلى مساهمات الشركات الصينية و توفير الدعم الشعبي أهم الأدوات والأذرع المالية لضمان نجاح وتمويل مشاريع المبادرة ، وقد حرصت الصين بعد عام على إطلاق مبادرتها، أو بالأحرى مبادرة رئيسها ، إلى إخراجها من الإطار النظري إلى التنفيذي فبادرت في أكتوبر/تشرين الأول 2014 إلى تأسيس بنك الاستثمار الآسيوي للبنية التحتية ورصدت له 50 مليار دولار. وسرعان ما تجاوز رأسمال البنك 100 مليار دولار بعد مساهمة بعض الدول فيه بما في ذلك دول

عربية و يقدم البنك الآسيوي للاستثمار في البنية الأساسية و صندوق طريق الحرير و صناديق التعاون متعددة الأطراف و الثنائية ، دعمًا ماليًا للمشروعات في إطار المبادرة والتي أقر منها حتى الآن نحو ألف مشروع.

واستثمرت الصين ما يقرب على 50 مليار دولار في البلاد المشاركة في المبادرة، وقامت شركات صينية ببناء إجمالي 56 منطقة تعاون اقتصادي و تجاري في هذه الدول و حققت حوالي 1.1 مليار دولار من العائدات الضريبية ، ووفرت 180 ألف فرصة عمل محلية .

و استثمرت الشركات الصينية 2.95 مليار دولار في 43 دولة على طول منطقة الحزام و الطريق في الربع الأول من العام 2017 فقط ، أي ما يعادل 14.4 في المائة من إجمالي الاستثمارات الخارجية مقارنة بتسعة في المائة في الفترة نفسها من العام 2016 ، و بلغ إجمالي قروض البنك الائتماني المتعدد الأطراف أكثر من 2 مليار دولار بينما بلغت قيمة الصفقات التجارة بين الصين والدول الواقعة على طول الحزام و الطريق حوالي 913 مليار دولار في عام 2016 ، أي أكثر من ربع إجمالي قيمة التجارة الصينية. (5)

تحديات وعقبات على الطريق

مع بزوغ نجم الصين كقوة دولية ، فإن الهجوم الاقتصادي الناعم الذي تشنه عبر مبادرتها لا بد أن يحمل في طياته أيضًا مخاوف سياسية و أمنية لقوى إقليمية و دولية كثيرة ، و خاصة لدول الجوار التي تشهد علاقاتها معها توترات و نزاعات ، لذلك يبقى نجاح هذه المبادرة مرتبطًا بقدرة الصين على طمأنة جيرانها وحل خلافاتها معهم ، وإلا فإن الكثير من الأشواك ستنتب على طريق الحرير هذا و تهدد مستقبله .

- على الرغم من مرور ما يقارب خمسة أعوام على إطلاق المبادرة ، و على الرغم من إطلاق الصين ما سمي "خطة عمل المبادرة"، إلا أنها حتى الآن لا تزال تعاني من ضبابية وعدم وضوح سواء على صعيدها النظري أو على صعيدها التنفيذية ، و يطغى عليها الطابع الشعائري و الدعائي و الترويجي أكثر من التركيز على الفحوى والمضمون ، ولم تصدر حتى الآن خارطة رسمية توضح الدول التي سيمر عبرها كل من الحزام أو الطريق ، فقد تُرك الباب مفتوحًا أمام الدول والمنظمات للانضمام والمشاركة في الوقت الذي تراه مناسبًا وهو ما دفع ببعض المراقبين إلى اعتبار أن موافقة الكثير من الدول ، خاصة النامية منها ، جاء فقط من أجل إرضاء الصين

و قيادتها أو من أجل الحصول على بعض الدعم المادي أو بناء المشاريع التي تقدمها الصين لتلك الدول.

- تسعى الصين من خلال المبادرة إلى تصدير وتعميم نموذجها التنموي، لكن هذا النموذج لا يزال حتى الآن في إطاره التجريبي ، ومن المبكر الحكم عليه فيما إذا كان بالفعل نموذجًا ناجحًا يمكن تعميمه و الاحتذاء به ، خاصة في ظل ما يشهده من مشاكل و أزمات سواء على صعيد تراجع الأداء الاقتصادي و المالي ، أو على صعيد انتشار الفساد ، مرورًا بغياب العدالة الاجتماعية وتنامي الفجوة الكبيرة بين الفقراء و الأغنياء، وصولًا إلى تأثيراته البيئية المدمرة .

- تسعى الصين من خلال مبادرتها إلى إيجاد خطوط إمداد دائمة و مستقرة لتلبية احتياجاتها من الطاقة عبر شبكة من أنابيب النفط و الغاز، و كذلك ضمان تدفق المواد الأولية إليها عبر شبكة من السكك الحديدية البحرية ، و ضمان المحافظة على أسواق لبضائعها. لكنها في الوقت ذاته تبقى على أسواقها محصنة أمام الواردات الأجنبية ، كما تدفع بشركاتها و توفر لها الدعم للاستثمار الخارجي في الوقت الذي تبقى فيه أبواب الاستثمار في بعض القطاعات الصينية مؤصدة أمام الاستثمار الأجنبي ، و على الرغم من الشعارات البراقة التي ترفعها الصين حول البناء المشترك للمبادرة و المنفعة المتبادلة و غيرها ، إلا أن ما تتميز به السياسة الاقتصادية و التجارية الصينية من أنانية قد تكون مثار تساؤل و عدم رضى لدى الكثير من الدول .

- بالإضافة إلى أن آلية عمل المبادرة تقوم على التعاون متعدد الأطراف بين الصين و بعض المنظمات الإقليمية ، إلا أنها في جزئها الأوسع تقوم على أساس التعاون الثنائي بين الصين و الدول المشاركة في المبادرة ، وهذا ما يمكن أن يؤدي إلى بروز تناقضات كبرى في بناء مشاريع في بعض الدول قد تهدد الأمن القومي لدول أخرى مشاركة في المبادرة ، ما سيهدد تماسكها في المستقبل.

- تسعى الصين إلى تنمية بعض أقاليمها الفقيرة مثل إقليمي التيب و شينجيانغ اللذين يعتبران محطتين هامتين على طريق المبادرة، وذلك من خلال بناء و تشييد مشاريع تنموية كبرى ، وهناك خشية دولية من أن تكون لهذه المشاريع آثار كارثية على التوازن الديمغرافي و على طمس الهويتين الثقافيتين و الدينيتين لسكان الإقليمين المضطربين .

- ما من شك بأن الصين تسعى من خلال هذه المبادرة إلى تحسين وضعها الجيوستراتيجي ، وتعزيز الاستقرار وبناء الثقة السياسية إقليمياً مع دول الجوار ، وعالمياً مع القوى الكبرى ، لكنها حتى الآن لم تتجح في حل الكثير من مشاكلها ، خاصة الحدودية ، سواء البرية أو البحرية مع معظم دول الجوار . وبعض هذه المشاكل تصل إلى حد الأزمات والنزاعات كما هو الحال مع الهند براً أو في بحري الصين الشرقي والجنوبي بحرًا .

- تحظى القارة الإفريقية على أهمية خاصة في الرؤية الاستراتيجية الصينية ، فالصين تعتبر أكبر شريك تجاري لإفريقيا ، وثاني أكبر مقصد للاستثمارات الصينية الخارجية ، لكن حجم التنافس الدولي على القارة السمراء لا بد أن يشكّل أحد العقبات والتحديات أمام طموحات المبادرة الصينية .

- يحظى الشرق الأوسط بأهمية كبيرة في هذه المبادرة ، باعتباره أحد أهم مصادر الطاقة بالنسبة إلى الصين ، أو واحدًا من الأسواق الاستهلاكية الهامة للبضائع الصينية و كذلك للاستثمارات ، بالإضافة إلى موقعه الاستراتيجي كجسر على طريق المبادرة يوصلها إلى منتهاها في أوروبا ، لكن ما يعاني منه الشرق الأوسط ودوله من أزمات و صراعات و انعدام للاستقرار يبقى أحد التحديات الكبيرة أمام المبادرة الصينية في ظل عزوف الصين عن الانخراط في لعب دور سياسي في قضايا المنطقة .

- تعتبر دول آسيا الوسطى محطات هامة على طريق المبادرة ، و هنا لا بد أن تزداد حدة المنافسة الاستراتيجية بين طموحات روسيا في بناء الاتحاد الأوراسيوي ، وبين طموحات الصين في بناء مبادرة الحزام والطريق .

- تخشى دول كثيرة في الاتحاد الأوروبي أن تزيد المبادرة من حجم الصادرات الصينية إلى دول الاتحاد ، و هو ما سيؤدي إلى عدم تمكين دول الاتحاد من حل أحد أكبر المشاكل استعصاء مع الصين ، و هو إصلاح الخلل في عدم تكافؤ الميزان التجاري بين الصين و دول الاتحاد ، والذي يميل بشكل كبير لصالح الصين .

- تسعى الصين أيضاً إلى محاولة تغيير نمطية النظام الدولي الحالي ، أو على الأقل في شقه الاقتصادي ، من نظام تهيمن عليه الولايات المتحدة إلى نظام متعدد الأقطاب تكون الصين أحدها وهذا ما لا يمكن أن تسلم به واشنطن بسهولة ، خاصة مع تنامي دور القوى الشيوعية والحمائية

في الاقتصادات الدولية لاسيما في الولايات المتحدة ؛ حيث سيكون من الصعب على الصين إحداث اختراقات لعولمة الاقتصاد وفق رؤيتها الخاصة .

- مع تفشي ظاهرة الإرهاب الدولي والقرصنة والجريمة المنظمة و كذلك النزاعات و بؤر التوتر و انعدام الاستقرار في العديد من الدول و المناطق التي تشكّل مفاصل هامة بالنسبة إلى المبادرة فإن مثل هذه التهديدات الأمنية ستبقى تشكل تحديًا كبيرًا وخطيرًا أمام حماية أنابيب النفط والغاز والسكك الحديدية والخطوط البحرية ، وستحتاج إلى الكثير من الاستثمارات للحد منها.

ثانياً: دراسته مشروع الحزام والطريق الصيني وتأثيره أقتصاد المصري

و فيما يخص مشروع الحزام والطريق الصيني وتأثيره علي الأقتصاد المصري ، حيث أعلنت الصين عن مبادرة الحزام و الطريق في 2013 بهدف تحقيق التكامل الاقتصادي مع دول العالم من خلال إنشاء طريق الحرير البري و البحري ، تهدف المبادرة إلى تقليل تكلفة النقل و اللوجيستيات من خلال الممرات الاقتصادية التجارية ، تم الإعلان عن المبادرة تحت اسم (حزام واحد، طريق واحد) ، المبادرة تستهدف إعادة إنشاء شبكة الممرات البحرية القديمة لخلق طريق الحرير البحري لتعزيز الربط الدولي و دعم حركة التجارة الدولية مروراً بـ 65 دولة كما هو موضح بالجدول التالي .

جدول (1) يوضح الدول المشاركة في المشروع

الدولة	قيمة الناتج	الدولة	قيمة الناتج
الصين		كرواتيا	
الهند		روسيا البيضاء	
كوريا الجنوبية		لبنان	
روسيا		سلوفينيا	
إندونيسيا		أوزباكستان	
تركيا		ليتوانيا	
السعودية		صربيا	
بولندا		أذربيجان	
تايلاند		ا ر دن	
إيران		تركمانيستان	
النمسا		البحرين	
ا مارات		لاتفيا	
إسرائيل		إستونيا	
جنوب أفريقيا		نيبال	
سنغافورة		كمبوديا	
ماليزيا		أفغانستان	
الفلبين		ترينداد وتوباغو	
باكستان		البوسنة والهرسك	
بنجلاديش		لاوس	
مصر		اليمن	
فيتنام		جورجيا	
التشيك		ألبانيا	
رومانيا		فلسطين	
نيوزيلاندا		بروناي	
العراق		مقدونيا	
قطر		أرمينيا	
كازاخستان		منغوليا	
ا ر		مدغشقر	
الكويت		مولدوفا	
المغرب		طاجيكستان	
أوكرانيا		قرغيزستان	
سلوفاكيا		المالديف	
سيرلانكا		الجبلى ا سود	
إثيوبيا		تيمور الشرقية	
سوريا		بوتان	
عمان		أنتيغوا آند باربودا	
ماينمار		إجمالي ناتج الدول المشاركة	
بنما		الناتج المحلي ا جمالي العالمي	
بلغاريا		النسبة من ا جمالي العالمي	

يوضح جدول (1) الدول المشاركة في مشروع الحزام والطريق وتتضمن المبادرة فرعين رئيسيين و هما حزام طريق الحرير البري و طريق الحرير البحري ، حيث أن طريق الحرير البحري يبدأ من فوجو فى الصين و يمر عبر فيتنام وأندونيسيا وبنجلادش و الهند وسيريلانكا وجزر المالديف وشرق أفريقيا على طول الساحل الأفريقي متجها إلى البحر الأحمر مارا عبر قناة السويس إلى البحر المتوسط نحو أوروبا حتى يصل إلى الساحل الصينى و ساهم ميناء كولومبو الدولي للحاويات ، غربي سريلانكا ، و الذي تديره بصورة مشتركة شركة الموانئ الصينية (سي أم) مع سلطات الموانئ السريلانكية منذ 2014، ساهم بتحويل ميناء كولومبو إلى أحد الموانئ الأسرع نموا في السوق العالمية ، و وفقا لوكالة التصنيف الدولية (ألفالينر) فإن هذا الميناء كان له أسرع معدل نمو في مجال الحاويات ، خلال النصف الأول من عام 2018 كما يوضح شكل (2) .



شكل (2) يوضح الممر البحري القطبي

و ينقسم الطريق البري إلى 6 ممرات الجسر البري الأوراسيوي الجديد الذى يمتد من غربى الصين إلى روسيا الغربية ، ممر الصين - منغوليا - روسيا و يمتد من شمال الصين إلى شرق روسيا ، و ممر الصين - آسيا الوسطى - آسيا الغربية يمتد من غرب الصين إلى تركيا ، ممر الصين -

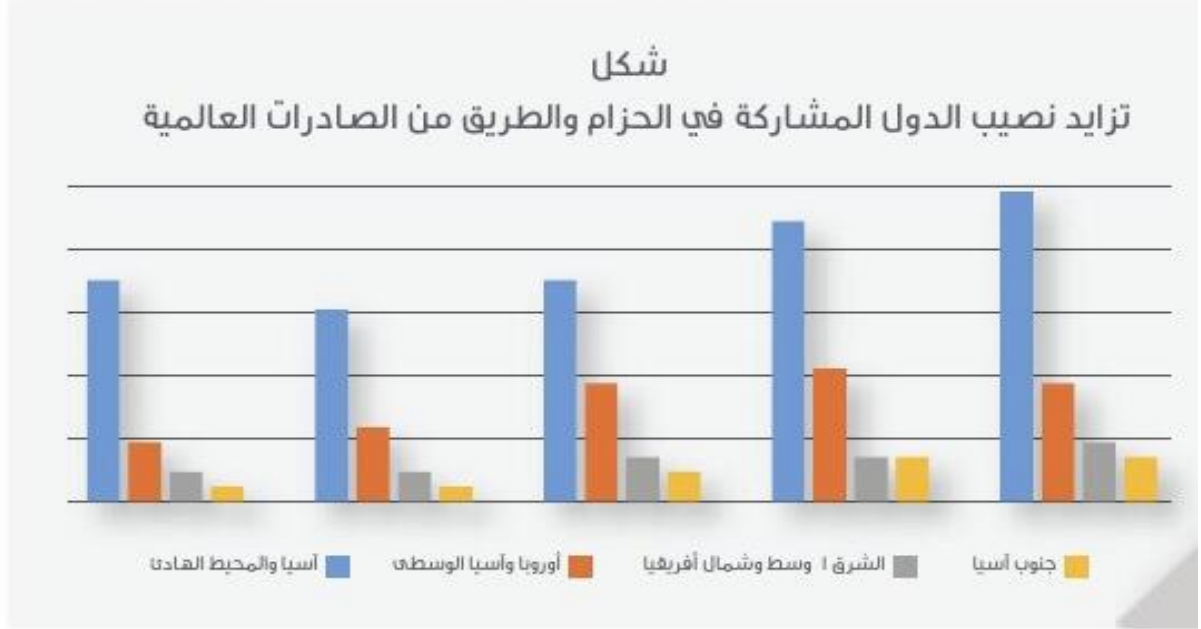
شبه جزيرة الهند ويمتد من جنوب الصين إلى سنغافورة ، ممر الصين - باكستان و يمتد من جنوب غرب الصين إلى باكستان ، ممر بنجلاديش - الصين - الهند - ميانمار ويمتد من جنوب الصين إلى الهند ويعتبر مشروع السكك الحديدية بين الصين ولاوس مجرد واحد من العديد من المشاريع التعاونية التي تخلفها مبادرة الحزام و الطريق ، و حتماً يكتمل في عام 2021، سينطلق هذا الخط البالغ طوله 414.332 كم ، و تربط السكك الحديدية الصينية السريعة ، و هي شريان للتجارة العالمية ، حالياً 59 مدينة في الصين مع 50 مدينة في 15 بلداً أوروبياً، مع عدد تراكمي للرحلات بلغ 14 ألفاً بنهاية فبراير من بوابة موهان - بوتن الحدودية في شمال لاوس ، إلى العاصمة اللاوسية فيتنام ، بسرعة تشغيلية تصل إلى 160 كم/ساعة، محولاً هذا البلد الخالي من منفذ مائي ، إلى محور ربط بري كما يوضح شكل (3) .



شكل (3) يوضح سكة حديد كونمينج

و تم تأسيس صندوق طريق الحرير في بكين في 29 ديسمبر 2014 برأسمال 40 مليار دولار لتمويل تنفيذ هذه المبادرة الصين تسعى لتعظيم الاستفادة من مبادرة الحزام والطريق لمضاعفة تجارتها مع الدول العربية من 240 مليار دولار العام الماضي إلى 600 مليار دولار ، تستهدف الصين رفع رصيدها من الاستثمار غير المالي في الدول العربية من 10 مليارات دولار إلى أكثر من 60 مليار

دولار خلال الـ 10 سنوات القادمة ، تستهدف الصين الوصول بحجم تجارتها مع إفريقيا إلى 400 مليار دولار بحلول عام 2020،



شكل (4) يوضح تزايد نصيب الدول المشاركة في الحزام والطريق من الصادرات العالمية

حيث رحبت الدول العربية و على رأسها مصر بالمبادرة الصينية ، تنفيذ المبادرة يتطلب من حكومات الدول المشاركة فيها تيسير المعوقات و تبسيط الإجراءات الجمركية و تحديث البنية التحتية و الفوقية ، تعتبر مصر مؤثر رئيسي في مبادرة الحزام و الطريق بسبب موقعها الجغرافي الذي يجعلها قادرة على تقديم الخدمات اللوجيستية للشرق الأوسط و أفريقيا ، و تعد قناة السويس بوابة طريق الحرير البحري إذ أنها الممر الملاحى الرئيسى الذى يربط الشرق بالغرب ، حيث أن حركة التجارة المنقولة عبر طريق الحرير و المتجهة إلى أوروبا لا بد أن تمر عبرها ، محور إقليم قناة السويس سيكون مركزا لوجيستيا للسفن و البضائع يخدم طريق الحرير البحري ، تسعى مصر إلى تعظيم دور الموانئ المصرية المرتبطة بطريق الحرير البحري لتكون محورا استثماريا خصوصا في تجارة الترانزيت و الخدمات اللوجيستية و النقل متعدد الوسائط .

بالنسبة إلى مصر، نجد أن الرئيس عبد الفتاح السيسي كشف عن جاهزية مصر سياسياً و اقتصادياً لإستقبال هذا الممر التجاري الضخم على مسرحها الجغرافي وموقعها الإستراتيجي الفريد، فمصر “عنق”

المشروع الصيني كما كانت في الماضي عنق للإمبراطورية البريطانية ، ولعل هذا دليل على أن مصر عادت إلى موقعها الجغرافي والسياسي كمركز دائرة ومركز قوة وتأثير .

و بدراسة المشروع الصيني ، نجد أنه يعتمد في المقام الأول على البنية التحتية للدول التي سيمر بها و سنجد في ذلك إجابة على جدوى و أهمية المشروعات القومية التي تشهدها مصر منذ عدة سنوات وفي مقدمتها قناة السويس الجديدة و مشروعات تطوير محور قناة السويس ، ومدينة العلمين الجديدة ، وغيرها من المشروعات وسيجد الباحث والدارس أو القارئ لمشروع “الحزام والطريق” أن الظروف السياسية للدول التي سيعبرها الطريق الصيني عامل مؤثر وهام في جودة المشروع والضامن لإستمراره لذلك سنرى الصين ، عاجلاً أم آجلاً ، مزاجمة للولايات المتحدة في العديد من الصراعات و بخاصة قضايا الشرق الأوسط، ويمكن ملاحظة ذلك من خلال تصريحات قيادات دول غرب أوروبا التي ترى فيه تهديداً لنفوذها و اقتصادها، بإستثناء فرنسا التي تتابع المشروع بحيادية ، وسيجد أن مصر ستكون هي الفاعل المسيطر على هذا الطريق بفضل حزمة الإصلاحات الإقتصادية التي مهدت الطريق لإستقبال كل إستثمار يحتاجه مشروع “الحزام والطريق” الصيني الذي سيغير من خريطة العالم سياسياً وإقتصادي .



شكل (5) يوضح مبادره الحزام والطريق

- أما الممثل المقيم لبرنامج الأمم المتحدة للتنمية ، في كمبوديا، نك بريسفورد ، فقال إن مبادرة الحزام و الطريق " توفر فرصا هائلة لكمبوديا، و قد أكدت حكومة مملكة كمبوديا ، بوضوح، التزامها بمشاريع المبادرة " .
- بينما قال هيم فاندي ، نائب وزير دولة بوزارة الاقتصاد والمالية بكمبوديا، إن المبادرة " لن تسبب ما يسمى فخ الديون لكمبوديا " .
- و قال كيشمير ماكون ، الأستاذ المحاضر بجامعة جنوب الباسيفيك في فيجي ، إنه "من المهم معرفة أن الصين دائما ما تأخذ بالاعتبار إمكانية الوفاء بالتزامات الديون الأجنبية و الملاءة المالية للدول المستقبلية للمشاريع ، وتتفادى بذلك عبء الديون الثقيلة " .
- وأضاف ماكون "أن المشاريع الممولة من الصين لا تتمتع بالكلفة المناسبة والنوعية فحسب، بل تساعد أيضا على تحقيق الدعم الاجتماعي والاقتصادي للناس" .
- و خلال التطرق لمشكلة الديون في سريلانكا ، كتب الباحث المحلي الدكتور دوشني و يراكون ، و بروفيسور الاقتصاد في جامعة موناخ الاسترالية ، سيسيرا جاياسوريا ، مقالا أشار إلى أن هذه المشكلة لاعلاقة لها بالديون الصينية التي تمثل مجرد 10% من إجمالي الديون الأجنبية لسريلانكا .
- و نفس الأمر ينطبق على مشروع الطريق السريع في الجبل الأسود، حيث قال صندوق النقد الدولي ، إن مثل هذا المشروع قد ضح بالفعل حيوية للبلاد لأنه " بعد توسع اقتصاد الجبل الأسود بـ 2.9 % عام 2016 ، نما الاقتصاد بـ 4.4% عام 2017"، متوقعا أن الجبل الأسود ستمكن "من تحقيق" فائض مالي أساسي بمقدار 4.5% في إجمالي الناتج المحلي بحلول عام 2020 " .
- إن المزاعم المتعلقة بمبادرة الحزام والطريق "مضللة وخاطئة"، حسبما قال خيرى تورك ، من معهد ستيفارث للأعمال، في معهد إلينوي للتكنولوجيا، في شيكاغو .
- أضاف خيرى تورك قائلا إن مبادرة الحزام والطريق هي من أجل التشارك ، في الحقيقة، أن مبادرة الحزام والطريق ، ومن خلال دفعها للعولمة لتكون أكثر انفتاحا وشمولا وتوازنا، فإنها تهدف إلى بناء شبكة تجارة و بنية تحتية تربط العالم على أساس الاحترام المتبادل والمساواة والمنفعة المتبادلة .

- وفي عام 2018، وخلال كلمة له ندوة بمناسبة الذكرى الـ5 للحزام والطريق، أكد الرئيس الصيني شي جين بينغ، على أنها مبادرة منفتحة وشاملة، أكثر منها كتلة حصرية أو "نادي الصين".

- و بينما أثبتت المبادرة أنها نعمة للدول على طول الحزام والطريق من خلال مشاريع التعاون الثنائية ، بدأ المجتمع الدولي أيضا إدراك أهميتها في تعزيز الترابط و الاحتضان المشترك للأعمال التنموية الجديدة ، ومعالجة النمو الغير المتوازن .

- وفي معرض حديثه عن المبادرة ، أضاف المسؤول من جيبوتي ، أبو بكر عمر هادي ، قائلا إنه "يتوقع ترابطا أقوى بين أفريقيا وبقية العالم " .

حيث إن آسيا الوسطى هي منطقة حبيسة أساسا فيما يتعلق بتجارتها مع بقية العال ، و من خلال زيادة الترابط ، و هي فكرة "عصرية" تعكسها مبادرة الحزام و الطريق ، فإن هذه المنطقة ستستفيد بالتأكيد اقتصاديا، وفقا لما قاله فابيني بوسويت ، و هو بروفيسور مساعد في جامعة غينت البلجيكية.

- كما صرح لماكون ، الأستاذ المحاضر في فيجي ، فإن مبادرة الحزام و الطريق ساعدت الدول الجزرية بالمحيط الهادي على جذب المزيد من الاستثمارات الأجنبية ، من الاقتصادات المجاورة ، و قال " في الحقيقة ، إن وجود الصين و مساعداتها ، قد حفز أيضا جيراننا الإقليميين مثل أستراليا و نيوزيلاندا و الولايات المتحدة ، على التحرك نحونا ، إنه لأمر جيد أن مثل هذه الدول قد أوضحت التزامها بدفع التنمية في منطقة الباسيفيك " .

- و بالمقارنة مع سياسات الأحادية و الحمائية ، توفر الصين الفرصة " لازدهار سلمي مشترك " بين الدول ، وفقا لما قاله فرانسيسكو مارينيو، وهو خبير إيطالي في شؤون الصين.

- أما كيث بينيت ، نائب رئيس نادي مجموعة الـ48 في بريطانيا ، فقال إن تأكيد مبادرة الحزام والطريق "على البنية التحتية و الترابط ، يرسى أفضل الأسس لدفع التنمية الاقتصادية الشاملة و المتكاملة وتحسين حياة الناس في المستقبل".

- بينما قال وليام جونز ، رئيس مكتب واشنطن لهيئة المجلة الإخبارية إن المبادرة "هي منصة فعالة تسهل على الدول العمل معاً، ومعالجة اختلافاتها بصورة ودية عبر التفاوض، و عبر الأخذ والعطاء ، والحلول المزدوجة المنفعة

المكاسب الاقتصادية لمصر

أكد عدد من أعضاء اللجنة الاقتصادية و الخطة والموازنة بالبرلمان أن الهدف من مبادرة الحزام والطريق هو إحياء طرق التجارة القديمة عن طريق إنشاء الحزام الاقتصادي لطريق الحرير وطريق الحرير البحري لربط قارات آسيا بأوروبا وإفريقيا ، كما أن الصين، ستنفق المليارات لتنفيذ هذه المبادرة ، وأشاروا إلى أن استفادة مصر من مبادرة الحزام والطريق تساهم فى زيادة حجم الاقتصاد المصرى والنتائج المحلى و خلق فرص عمل ، من خلال استغلال هذا الموقع المتميز فى إقامة مناطق صناعية فى قناة السويس ، مما يرفع من معدلات النمو الاقتصادى فى مصر، وشددوا على ضرورة أن يكون لمصر دور هام فى مبادرة الحزام والطريق ، لأنها مدخل أفريقيا ، وبالتالي يجب أن يكون لمصر دور محورى من خلال وجود أجنحة للتعامل مع الإستثمارات يتيح مصر التبادل التجارى من صادرات و واردات.

فى البداية قال النائب ياسر عمر، وكيل لجنة الخطة والموازنة بالبرلمان: إن مصر من الممكن أن تستفيد مما يسمى بطريق الحرير، فى إطار مبادرة الحزام والطريق ، على اعتبار أنه من أهم الطرق التجارية فى العالم ، كما ان الصين تعتبر أقوى اقتصاد على مستوى العالم ، و إلى أن موقع مصر المتميز الذى يطل على البحرين المتوسط و الأحمر يساهم فى تنمية طريق الحرير فى الوقت الحالى ، كما أنه يزيد من قوة الاقتصاد المصرى ، خاصة أنه طريق معروف.

وأكد وكيل لجنة الخطة والموازنة بالبرلمان أن استفادة مصر من مبادرة الحزام والطريق تساهم فى زيادة حجم الاقتصاد المصرى والنتائج المحلى وخلق فرص عمل ، من خلال استغلال هذا الموقع المتميز فى إقامة مناطق صناعية فى قناة السويس ، مما يرفع من معدلات النمو الاقتصادى فى مصر.

وقال اللواء حسن السيد عضو اللجنة الاقتصادية بمجلس النواب ، إن الهدف من مبادرة الحزام و الطريق هو إحياء طرق التجارة القديمة عن طريق إنشاء الحزام الاقتصادي لطريق الحرير وطريق الحرير البحري لربط قارات آسيا بأوروبا وإفريقيا ، لافتاً إلى أن الصين ، ستنفق المليارات لتنفيذ هذه المبادرة ، و أن هدف الصين من المبادرة الاستفادة من الخامات المتوفرة بالقارة الإفريقية ثم تصنيعها ، و تمريرها إلى الدول الأوروبية مروراً من قناة السويس ، و هنا يمكن أن نعظم الأستفاده الاقتصادية من هذه المبادرة من خلال عدة طرق منها ، تنفيذ منطقة صناعية ضخمة بقناة السويس تعمل على تصنيع المواد الخام وتصديرها .

وأضاف عضو اللجنة الاقتصادية: أنه "يجب أيضا الاستثمار في تطوير الموانئ لاسيما ميناء شرق بور فؤاد ببورسعيد ليصبح مركزاً لتقديم كافة الخدمات التي تحتاجها السفن البحرية المارة من قناة السويس"، و أن مبادرة الرئيس عبد الفتاح السيسي في مبادرة الحزام و الطريق بدعوة من الرئيس الصيني ، تدعم مكانة مصر العالمية ، إضافة إلى دعم مكانة الدول الأفريقية لأن الرئيس السيسي أصبح يتكلم نيابة عن دول القارة السمراء بصفة رئيس الاتحاد الأفريقي .

وقال النائب عمرو الجوهري ، عضو اللجنة الاقتصادية بالبرلمان إن هناك خطة متبعة منذ فترة طويلة من جانب الصين لكي تضخ استثماراتها في أفريقيا ، حتى تكون قوة اقتصادية عظيمة لمواجهة الولايات المتحدة الأمريكية و الدول الغربية كما أشار إلى ضرورة أن يكون لمصر دور هام في مبادرة الحزام و الطريق ، لأنها مدخل أفريقيا ، و بالتالي يجب أن يكون لمصر دور محوري من خلال وجود أجندة للتعامل مع الاستثمارات يتيح مصر التبادل التجاري من صادرات و واردات.

و أكد عضو اللجنة الاقتصادية بالبرلمان أن مصر تمثل معبرا لكل شرق آسيا وتتطلق منها نحو إفريقيا ، وبالتالي فلا بد من وجود بنية تحتية مجهزة من خلال خطة استراتيجية للاستثمار مع الصين ، خاصة وان الميزان التجاري بين مصر و الصين يصل إلى 12 مليار دولار ، و أوضح أنه لابد ان تضع مصر في خطتها الاستراتيجية للاستثمار مع الصين أن يكون هناك تعاون بين السعودية و الأردن ، خاصة وأن مبادرة الحزام و الطريق لن تفعل إلا من خلال منفذ برى تمر منه السعودية عن طريق تيران وصنافير و الأردن عن طريق طابا، مشيرا إلى أنه لو استطاعت الصين ان تعقد اتفاقية في هذا الطريق مع مصر والسعودية والأردن فسيكون مهم جدا.

المخاوف وبعض الآراء :

في مقابل هذه الإمتيازات ، لا بد من وجود أعداء لأي تحالف قائم خوفاً من السيطرة على العالم لذلك ، كانت البداية مع استراليا و الهند و اليابان حيث قاموا بإنشاء تحالف يحد من التجربة الصينية وعليه ، انقسمت الدول الأوروبية ما بين متفائل وآخر قلق، فعلى سبيل المثال، تعتبر شرق أوروبا أحد المشجعين للمبادرة الصينية ، أما دول أوروبا الشمالية فهي من الدول التي في حالة قلق خوفاً من محاول الصين السيطرة على العالم ، و من ضمن تلك الدول ألمانيا وفرنسا، حيث قام رئيس الوزراء الدنماركي السابق ،

أندرس فوغ راسموسين، من التحذير من المبادرة الصينية مطالباً بعدم الإنصياح لها، أما وزير الخارجية الألماني فقال "إذا لم نُحضر استراتيجية في مواجهة الصين، فإنها ستتجح في تقسيم أوروبا."

أما فرنسا ، فتتخذ دور الوسيط حتى الآن حيث قال وزير خارجيتها ، جان إيف لودريان، إن هدف بلاده ليس قطع الطريق على الصين ، و لكن يجب إقامة شراكة تستند إلى المعاملة بالمثل في فتح الأسواق ، مشيراً إلى أن الصينيون يفضلون صيغة " الكل رابح لم لا " شرط ألا تكون الجهة نفسها رابحة مرتين كما أشار البروفسور جمال واكيم ، أستاذ التاريخ العلاقات الدولية في الجامعة اللبنانية ، إلى أنه " يجب الإنطلاق في الدرجة الأولى من السياسة ، حيث تنطلق الصين من مسألة أساسية عندها، وهي مرتبطة بقرن الذل التي تعرضت له، بعد حرب الأفيون العام 1840، والتي خرجت منه العام 1949 مع انتصار الثورة الشيوعية فيها ، العقدة الأساسية بالنسبة للصين تكمن في أن ثقافتها قائمة على العزلة و لكن نتيجة هذا الخيار، في وقت من الأوقات ، استطاع الغرب محاصرتها و ضربها في العمق .

وعن أهمية المبادرة الصينية ، يقول البروفسور واكيم " إن المقاربة في الحزام والطريق، بالدرجة الأولى ، تؤمن شبكة من العلاقات بالنسبة لبكين تكون هي المحور وليست المهيمن ، و هذا الأمر يعطي فرصة للصين بأن يكون لديها شركاء ليس أتباعاً ، و هذا ما يميزها عن المفهوم الأمريكي للهيمنة ، حيث تعتقد بأن عالمياً لا تديره الولايات المتحدة هو عالم آيل للفوضى ، أما الصين فلا تمتلك هذا المفهوم، فكل ما تريده هو ألا يكون العالم معادٍ لها و ألا يضربها في العمق ، يضاف إلى ذلك ، أن الصين تحاول أن تواجه محاولات الهيمنة الأمريكية ، في الواقع ، الولايات المتحدة تعتبر قوة بحرية تسيطر على طرق المواصلات البحرية، والصين ليست قادرة الآن على تحدي هذه الهيمنة خصوصاً أن هذا التحدي مكلف و بحاجة إلى بلورة تراث في إدارة القوة البحرية و ليست بالأمر السهل وتحتاج إلى عقود من الزمن كي تتحقق ، خصوصاً وأن لا نية لديها للتحكم بالتجارة العالمية وخطوطها .

و من هنا يشير البروفسور واكيم إلى " أن البديل الصيني يبقى في التوجه عبر البر، حيث تستطيع أن تتكامل مع قوتين أساسيتين في البر الأوراسي ، وهما روسيا وإيران. والسبب وراء ذلك هو أن هؤلاء الدول الثلاث ، تاريخياً، من وسط آسيا هي التي كانت تسيطر على تلك الدول. فمن خلال هذا التحالف، يمكن القول بأن كل دولة تحفظ ظهر الدولة الأخرى ، فبالنسبة للصين ، تقوم كل من إيران و روسيا بحماية ظهرها خاصة و أنها توجه أنظارها نحو جنوب بحر الصين ، بالنسبة إلى روسيا ، و تقوم كل

من إيران و الصين بحماية ظهرها في وسط آسيا خصوصاً و أنها تقوم بتوجيه أنظارها إلى البحر الأسود و بحر البلطيق ، أما بالنسبة إلى إيران ، فكل من الصين وروسيا تقومان بحماية ظهرها في الوقت الذي تقوم فيه طهران بتوجيه أنظارها نحو مضيق هرمز و البحر الأحمر و شرق البحر المتوسط .

أما عن الشراكة مع باكستان و مسألة الهند، يرى البروفسور واكيم أنها “ حليف للصين منذ ثمانينات القرن الماضي و هي اليوم ممر إلزامي لأحد الطرق الرئيسية ، أما بالنسبة إلى الهند، فقد كانت هناك محاولة للقيام بنوع من التحالف ضمن منظومة البريكس ، و لكن الضربة السياسية التي وجهت إلى البرازيل و الأحداث في فنزويلا تعرقل المسار حيث يبقى الهدف الأوراسيوي هو الالتفاف على زخم الهجوم الأمريكي في عمق الشرق الأوسط. في المقابل، تراقب واشنطن كل ما يجري، و ما حدث في سريلانكا هو جزء من تلك الإجراءات الأمريكية. المشكلة هي في ارتباط طرق مواصلات دول الطوق البحري بالولايات المتحدة، عدا أن الهند لديها هواجس تاريخية تجاه الصين ، كقضية التيب و من تكون له الأولوية في المنطقة . بالتالي قد تكون الهند الأكثر تحفظاً في الدخول ضمن شراكة كاملة مع مبادرة الحزام و الطريق ، وهذا هو السر خلف دخول نيودلهي في نزاع مع إسلام آباد مؤخراً ، بحجة مكافحة الإرهاب، لكونها قلقة من تلك الشراكة ما بين الصين و باكستان و إيران، و أن يأتي الممر البري عبر منطقة التيب المتنازع عليها إلى ميناء غوادر و تنطلق منها إلى إيران و مروراً بروسيا وصولاً إلى شرق أوروبا .

في الخلاصة ، يقول البروفسور واكيم “ إن الآفاق متاحة لمستقبل مبادرة الحزام و الطريق لكونها تفتح الآفاق أمام التعددية القطبية و ليس الهيمنة الصينية، غير أنها تطرح شراكات اقتصاد آسيوية خصوصاً و أن الإقتصاد الصيني في صعود مستمر، فهو الثاني عالمياً و لكنه الأول عملياً لا سيما بعد الأزمة البنوية التي تمر بها الولايات المتحدة .

النتائج :

1- أن مصر تمثل معبراً لكل شرق آسيا و تنطلق منها نحو إفريقيا ، وبالتالي فلا بد من وجود بنية تحتية مجهزة من خلال خطة استراتيجية للاستثمار مع الصين ، خاصة و ان الميزان التجاري بين مصر و الصين يصل إلى 12 مليار دولار .

2- تعتبر مصر عنق المشروع الصيني كما كانت في الماضي عنق للإمبراطورية البريطانية و هذا يدل علي أن مصر عادت إلي موقعها الخغرافي و السياسي كمركز دائره و مركز قوة وتأثير .

3- و على الرغم من إطلاق الصين ما سمي "خطة عمل المبادرة"، إلا أنها حتى الآن لا تزال تعاني من ضبابية وعدم وضوحها سواء على صعيدها النظري أو على صعيدها التنفيذية ويطغى عليها الطابع الشعاري و الدعائي والترويجي أكثر من التركيز على الفحوى والمضمون ولم تصدر حتى الآن خارطة رسمية توضح الدول التي سيمر عبرها كل من الحزام أو الطريق ، فقد تُرك الباب مفتوحاً أمام الدول و المنظمات للانضمام و المشاركة في الوقت الذي تراه مناسباً .

4- أن الهدف من مبادرة الحزام و الطريق هو إحياء طرق التجارة القديمة عن طريق إنشاء الحزام الاقتصادي لطريق الحرير وطريق الحرير البحري لربط قارات آسيا بأوروبا وإفريقيا وهذا يعود علي مصر والعالم بالنفع وخاصة الصين .

5- إن مصر من الممكن أن تستفيد مما يسمى بطريق الحرير، في إطار مبادرة الحزام و الطريق، على اعتبار أنه من أهم الطرق التجارية في العالم ، كما ان الصين تعتبر أقوى اقتصاد على مستوى العالم ، و إلى أن موقع مصر المتميز الذي يطل على البحرين المتوسط والأحمر يساهم في تنمية طريق الحرير في الوقت الحالي ، كما أنه يزيد من قوة الاقتصاد المصري ، خاصة أنه طريق معروف.

التوصيات :

1- ضرورة أن يكون لمصر دور هام في مبادرة الحزام والطريق، لأنها مدخل أفريقيا ، و بالتالي يجب أن يكون لمصر دور محوري من خلال وجود أجندة للتعامل مع الاستثمارات يتيح مصر التبادل التجاري من صادرات وواردات.

2- يجب أيضا الاستثمار في تطوير الموانئ لاسيما ميناء شرق بور فؤاد ببورسعيد ليصبح مركزاً لتقديم كافة الخدمات التي تحتاجها السفن البحرية المارة من قناة السويس ."

3- تضع مصر في خطتها الاستراتيجية للاستثمار مع الصين أن يكون هناك تعاون بين السعودية والأردن ، خاصة و أن مبادرة الحزام و الطريق لن تفعل إلا من خلال منفذ برى تمر منه السعودية عن

طريق تيران وصنافير والأردن عن طريق طابا، مشيراً إلى أنه لو استطاعت الصين ان تعقد اتفاقية في هذا الطريق مع مصر والسعودية والأردن فسيكون مهم جداً.

4- لو استطعنا أن نجذب الاستثمارات مع الصين ستدخل لنا استثمارات من الهند و إيران وعدد من دول اسيا ، مما سيكون له تأثير على تخفيض تكلفة النقل نظراً لقصر مدة النقل البرى ، مما يؤدي إلى انخفاض أسعار السلع في مصر ، كما انها ستوفر فرص عمل .

5- يجب استفادة مصر من مبادرة الحزام والطريق لكي تساهم في زيادة حجم الاقتصاد المصرى والنتائج المحلى وخلق فرص عمل ، لذلك يجب استغلال هذا الموقع المتميز في إقامة مناطق صناعية في قناة السويس ، مما يرفع من معدلات النمو الاقتصادى في مصر .

6- يجب أن يكون لمصر دور هام في مبادرة الحزام و الطريق، لأنها مدخل أفريقيا ، و بالتالى يجب أن يكون لمصر دور محورى من خلال وجود أجندة للتعامل مع الاستثمارات يتيح مصر التبادل التجارى من صادرات و واردات .

المراجع :

أولاً : المراجع العربيہ :

1- "الرؤية والتحرك للدفع بالتشارك في بناء الحزام الاقتصادي لطريق الحرير وطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين"، 28 مارس 2015.

2- تحرير ليوشيه تشنج،لى شى دونج ؛ ترجمة عبدالعزيز حمدى عبدالعزيز الصين و الولايات المتحدة الامريكية خصمان ام شريكان ، ط2، المجلس الأعلى للثقافة للنشر ، القاهرة ، 2003.

3- جانغ يون لينغ، "الحزام والطريق: تحولات الدبلوماسية الصينية في القرن 21"، ترجمة آية محمد الغازي، (دار صفصافة للنشر والتوزيع، الجيزة، 2017)، ص . 436

4- وكالة الأنباء الصينية. "ماذا ينتظر العالم من منتدى الحزام والطريق للتعاون الدولي؟"، 1 مايو 2017.

ثانياً: الموقع الإلكتروني

4 http://arabic.china.org.cn/txt/01/05-2017/content_40727792.htm

5 <http://www.fmprc.gov.cn/ara/zxxx/t1252002.shtml>

6 www.cia.gov ,Retrieved 8-3-2018. Edited. **Economy ,CHINA** ,

7 <https://ar.wikipedia.org/>

8 <http://www.worldbank.org/en/>

9 <https://www.elbalad.news/3803716>

