

مكانة شمال افريقيا في مبادرة الحزام والطريق الصينية مصر نموذجا

أ.م.د. مصطفى ابراهيم سلمان الشمري
مركز الدراسات الاستراتيجية والدولية / جامعة بغداد
dr.mustafa@cis.uobaghdad.edu.iq

مستخلص البحث:

تعد "مبادرة الحزام والطريق" من اكبر الاستراتيجيات في تاريخ الصين ذات ابعاد تنموية واقتصادية وثقافية وسياسية وامنية، وتربط المبادرة الصينية قارات اسيا وافريقيا واوربا عبر سلسلة من مشروعات البنى التحتية وخبرات فنية تنموية تغطي شتى المجالات من طرق وسكك حديدية وموانئ وطاقة وتكنولوجيا واتصالات وغيرها، وتعكس المبادرة طموح الصين ودورها المتنامي على الصعيد العالمي. وتحتل منطقة شمال افريقيا اهمية كبيرة في "مبادرة الحزام والطريق" بحكم موقعها الاستراتيجي المؤثر في الاسواق الافريقية والاسيوية والاوربية مما جعلها اهم محطات هذه المبادرة، ولأجل ذلك ارتبطت الصين بعلاقات شراكة استراتيجية مع بعض دولها وعقدت اتفاقات ومذكرات تفاهم معها. وتبرز مصر من منطقة شمال افريقيا التي احتلت مكانة كبيرة في المبادرة بحكم ثقلها الاقليمي، واهمية موقعها الاستراتيجي، كما ان قناة السويس تعد اهم جزء في طريق الحرير البحري للمبادرة.

الكلمات المفتاحية: الصين، مبادرة الحزام والطريق، الشرق الاوسط، افريقيا، مصر،

قناة السويس.

المقدمة : Introduction

تمثل "مبادرة الحزام والطريق" استراتيجية الصين الطموحة نحو تعزيز مكانتها في الساحة العالمية، إذ تخلت الصين عن سياستها التي كانت تقوم على مبدأ "الحفاظ على مكانة منخفضة في الشؤون الدولية"، ولأجل ذلك سعت الصين الى تعزيز التكامل والترابط الاقتصادي مع دول المبادرة، فبعد قرابة ثلاثة عقود من الاصلاح الاقتصادي والتنمية الداخلية بدأت الصين بعد ان تحولت الى قوة عالمية صاعدة بالاندفاع نحو الخارج لحماية وتعزيز مصالحها الاقتصادية والاستراتيجية، لاسيما وان شركاتها تمتلك خبرات ورؤوس أموال وحوافز قوية مدعومة من الحكومة الصينية للاستثمار في دول أخرى لتنفيذ المبادرة، والذي يندرج أيضاً في اطار سعي الصين لكسب المزيد من الأرباح وتوسيع عملياتها التجارية العالمية، علماً ان الاستثمار في البنية التحتية لدول المبادرة يأتي في مقدمة الاستثمارات الصينية كونه سيعزز النمو الاقتصادي. ومن الجدير بالذكر ان وجود الصين قد نما بدرجات كبيرة في جميع أنحاء القارة الافريقية، وأخذت تزاخم الوجود الامريكي والغربي فيها، ويُعزى ذلك في جانب منه الى تركيز الصين على المصالح والمنفعة الاقتصادية المتبادلة، والابتعاد عن التدخل في الشؤون الداخلية للدول الافريقية، وفيما يخص منطقة شمال افريقيا فهي تحتل اهمية خاصة في الادراك الصيني، كونها حلقة اتصال جغرافي في غاية الاهمية تربط قارات اسيا وافريقيا واوربا. وتبرز مصر من دول شمال افريقيا التي تعدها الصين اهم اركان مبادرتها على صعيد منطقة الشرق الاوسط والقارة الافريقية، ويعود ذلك الى العديد من الاسباب ابرزها: اهمية موقعها الاستراتيجي، وثقلها

السكاني، وبعدها الحضاري، ودورها الاقليمي، وعلاقاتها الدولية المتميزة، وامكاناتها السياسية والاقتصادية والامنية، وغيرها مما جعلها شريكاً استراتيجياً في غاية الاهمية للمبادرة الصينية.

أهمية البحث: research importance

تكمن اهمية البحث في التركيز على طموح الصين العالمي الذي لم يعد يقتصر على مجالها الحيوي الاسيوي، وانما امتد ليشمل قارات العالم اسيا وافريقيا واوروبا وامريكا اللاتينية، وذلك عن طريق "مبادرة الحزام والطريق"، فضلاً عن بيان مدى الاهمية الاستراتيجية التي تحظى بها منطقة شمال افريقيا وتحديداً مصر في المدرك الاستراتيجي الصيني مما جعلها اهم دول وطرق هذه المبادرة.

اشكالية البحث: The problem of searching

ينطلق البحث من اشكالية رئيسية وهي ان الصين عرضت مبادرتها وهي تدرك جيداً حجم المشكلات الاقتصادية والسياسية والامنية للدول التي شملتها المبادرة، وعليه فان التساؤل الرئيس هو ماهية "مبادرة الحزام والطريق" وحدودها العالمية؟، وتطرح هذه الاشكالية الرئيسة تساؤلات فرعية وهي:

- ١- ما اهداف "مبادرة الحزام والطريق"؟
- ٢- ما أهمية منطقة شمال افريقيا في اطار "مبادرة الحزام والطريق"؟
- ٣- ما الاهمية التي تحتلها مصر في "مبادرة الحزام والطريق"؟

فرضية البحث: Research Hypothesis

يقوم البحث على فرضية مفادها ان منطقة شمال افريقيا تحظى باهمية خاصة في المدرك الاستراتيجي الصيني، وان لها مكانة مهمة في "مبادرة الحزام والطريق"، وان احد ركائز نجاح هذه المبادرة هي مصر وباقي دول شمال افريقيا.

منهجية البحث: Research Methodology

اعتمد البحث على المنهج الوصفي التحليلي، ومنهج دراسة الحالة، كونهما من مناهج البحث الرئيسة في دراسات العلوم السياسية.

هيكلية البحث: search structure

بهدف الاجابة على تساؤلات الاشكالية، والاحاطة بموضوع البحث تضمن البحث الاتي:

- المطلب الاول: مبادرة الحزام والطريق الصينية.
- المطلب الثاني: مكانة شمال افريقيا في مبادرة الحزام والطريق.
- المطلب الثالث: مكانة مصر في مبادرة الحزام والطريق.
- المطلب الرابع: المسارات المستقبلية لمكانة مصر في مبادرة الحزام والطريق.

المطلب الاول مبادرة الحزام والطريق الصينية The first requirement

China's Belt and Road Initiative

عرض الرئيس الصيني (شي جين بينغ) "مبادرة الحزام الاقتصادي لطريق الحرير" لأول مرة بجامعة نزار باييف في كازاخستان في ٧/أيلول/٢٠١٣، خلال خطاب له بعنوان "تعزيز الصداقة بين الشعبين من أجل مستقبل أفضل".

(https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/topics_665678/xjpfwzysiesgjtffhshzzfh_665686/t1076334.shtml)

وفي ٣/تشرين الاول/٢٠١٣ اقترح في خطابه بالبرلمان الاندونيسي بعنوان "الصين والآسيان معا لبناء مجتمع مصير مشترك"، مبادرة طريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين (Jian, 2021: 48, 50). كما أصدرت الصين في العام ٢٠١٤ خطتها الاستراتيجية لبناء "حزام واحد طريق واحد"، وفي ٢٨/أذار/٢٠١٥ أصدرت اللجنة الوطنية للتنمية والإصلاح ووزارة الخارجية ووزارة التجارة الصينية بشكل مشترك "الرؤية والتحرك للدفع بالتشارك في بناء الحزام الاقتصادي لطريق الحرير وطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين"، وتعد هاتان الوثيقتان المخطط الرسمي العلني لمبادرة "حزام واحد طريق واحد"، وشهدت "مبادرة الحزام والطريق" دعماً دولياً واسعاً، لا سيما بعد نجاح البنك الآسيوي للاستثمار وصندوق طريق الحرير الصيني في انشاء عدد كبير من المشاريع الكبرى في البنية التحتية (Ministry of Foreign, 2015).

وتتكون المبادرة من طريقين هما: أولاً (الحزام) أي الممر البري عن طريق شبكة اقتصادية برية أوراسية تربط الصين بالدول الآسيوية والأوروبية والشرق أوسطية، وثانياً (الطريق) أي الطريق البحري عبر شبكة من الموانئ في الساحل الصيني التي تربط بحر الصين الجنوبي بالمحيط الهندي وجنوب شرق آسيا وشبه القارة الهندية وأفريقيا والشرق الأوسط وأوروبا (ينظر الخريطة رقم ١) (Ilan Alon, Mingchun Cao, 2020: 1).

خريطة رقم (١) توضح طريق الحرير البري والبحري



المصدر: مشروع "طريق الحرير" الصيني، بي بي سي، ٢٠١٧/٥/١٥.

<https://www.bbc.com/arabic/business-39922326>

وتغطي منطقة المبادرة قرابة (٦٥ %) من سكان العالم، وبحدود (٤٠ %) من الناتج المحلي الإجمالي العالمي، والملاحظ ان هذه المبادرة في نمو مستمر فقد زاد عدد الدول المنضوية اليها من (٦٥) دولة في العام ٢٠١٣ الى (١٢٦) دولة في العام ٢٠١٨، وشملت قارات اسيا وافريقيا واوربا وامريكا اللاتينية، وتعكس المبادرة في جانب اخر طبيعة العلاقات التنافسية بين القوى الدولية المتنافذة عالمياً مما دفع بعض المحللين الى وصف المبادرة بانها " نمط صراع واسع النطاق عندما تتحدى القوة الصاعدة أي الصين القوة المهيمنة أي الولايات المتحدة "، ومن أجل تدعيم هذه المبادرة تبنت الصين استراتيجية "سلسلة اللؤلؤ" أو "عقد اللؤلؤ" أو "خيط اللؤلؤ"، ويقصد بها اقامة منشآت وموانئ وقواعد عسكرية عبر المحيط الهندي لحماية طرقها التجارية، وتعد القاعدة العسكرية التي انشأتها الصين في جيبوتي في العام ٢٠١٧ أول قاعدة عسكرية لها خارج حدودها بمثابة التطبيق العملي لهذه الاستراتيجية، ولأجل ذلك خصصت الصين قرابة (١,٢٥) تريليون دولار لتغطي مشاريع المبادرة في جميع أنحاء العالم لغاية العام ٢٠٢٥، متجاوزة بذلك ما قدمته الولايات المتحدة والاتحاد السوفيتي من استثمارات ومساعدات خلال مرحلة الحرب الباردة في اطار تنافسهما الجيوسياسي السابق للمهيمنة على العالم، علماً ان هذه المبادرة مثلت لبعض الدول فرصتها لتحقيق التنمية المستدامة لتحسين بنيتها التحتية، وايجاد فرص عمل، والحد من الفقر، وتنمية اقتصادها عبر الربط العالمي للدول بمختلف القارات مما يجعلها أكثر فائدة وشمولية للجميع

(Ilan Alon ,Mingchun Cao, 2020: 1, 21-23).

ومن الجدير بالذكر ان "مبادرة الحزام والطريق" تتضمن ست ممرات اقتصادية رئيسية وهي (Biliang Hu 2019:3-4):

- ١- الممر الاقتصادي بين الصين ومنغوليا وروسيا.
- ٢- الممر الاقتصادي للجسر الأرضي الأوروبي الآسيوي (الأوراسي) الجديد.
- ٣- الممر الاقتصادي بين الصين وآسيا الوسطى وغرب آسيا.
- ٤- الممر الاقتصادي بين الصين وباكستان.
- ٥- الممر الاقتصادي بين بنغلاديش والصين والهند وميانمار.
- ٦- الممر الاقتصادي بين الصين وشبه جزيرة الهند الصينية.

ولدعم تنفيذ المبادرة أنشأت الصين "صندوق طريق الحرير" كصندوق استثماري مدعوم من الحكومة، فضلاً عن ذلك سعت الصين الى اكساب مبادرتها شرعية دولية عن طريق التنسيق بين مشاريع المبادرة وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي كون المبادرة تعد " طريقة لتحقيق أهداف التنمية المستدامة للأمم المتحدة " (Laura-Anca Parepa, 2020: 181). وفي هذا الخصوص أشاد الأمين العام للأمم المتحدة (أنطونيو غوتيريس) بالمبادرة خلال افتتاح "منتدى الحزام والطريق للتعاون الدولي" الذي انعقد بالعاصمة الصينية بكين في ٢٦/نيسان/٢٠١٩، ووصف المبادرة بـ " الاستراتيجية التنموية التي تعتمد عليها الحكومة الصينية، وتتضمن تطوير البنية التحتية والاستثمارات في ١٥٢ دولة "، وأكد بأن العالم سيستفيد من المبادرة في " تسريع الجهود لتحقيق أهداف التنمية المستدامة "، داعياً دول العالم الى الاستفادة من المبادرة لا سيما وان دول العالم النامي بحاجة الى تريليون دولار استثمارات في بنيتها التحتية (<https://news.un.org/ar/story/2019/04/1031771>).

وتسعى الصين من وراء المبادرة الى تحقيق مجموعة من الاهداف ابرزها (مشروع الحزام والطريق ٢٠١٨: ٣-٦):

- ١- تعزيز تجارتها العالمية.
- ٢- تعزيز مكانة عملتها الوطنية (اليوان) عالمياً.
- ٣- تنمية اقتصادها الوطني.
- ٤- تعزيز مكانة شركاتها لتكنولوجيا الاتصالات.
- ٥- تعزيز الوجود الصيني في منطقة أوراسيا.
- ٦- توسيع انفتاح الصين الخارجي.
- ٧- تأمين سلامة إمدادات الطاقة واستقرارها.

ويمكن تحديد المناطق الخمس الرئيسة لـ"مبادرة الحزام والطريق" وهي آسيا الوسطى وجنوب آسيا وجنوب شرق آسيا والشرق الأوسط ووسط وشرق أوروبا، ولتدعيم مبادرتها عملت الصين وفق مسارين الأول توظيف تجمعات اقليمية تم تأسيسها قبل المبادرة وانشاء تجمعات اقليمية جديدة تكون بقيادتها فعلى سبيل المثال وظفت الصين امكاناته وعلاقاتها ضمن اطار "منظمة شنغهاي للتعاون" * في وسط وجنوب اسيا لتعزيز مبادرتها، كما تم انشاء "منتدى التعاون الصيني العربي" في العام ٢٠٠٤، وشمل الصين والدول الاعضاء في الجامعة العربية (٢٢) دولة، وكذلك انشأت الصين في وسط وشرق أوروبا مجموعة (١٦ + ١) **، وهو تجمع سنوي لرؤساء حكومات (١٦) دولة من وسط وشرق أوروبا فضلاً عن الصين، وتمثل هذه التجمعات الاقليمية ارض الصين الخصبة لتوسيع مشاركتها ونفوذها في هذه المناطق، كما انها فرصة الصين الذهبية للترويج لافكارها ومعاييرها، فضلاً عن تمكين مؤسساتها الرسمية وشركاتها من اقامة علاقات اقليمية مع هذه الدول مستقبلاً، واما المسار الثاني فيتمثل بعلاقات الصين الثنائية مع الدول وحثها على التعاون معها تحت مظلة "مبادرة الحزام والطريق"، لاسيما وان هذه العلاقات تحظى باهمية كبيرة في السياسة الصينية، وباختصار فان "مبادرة الحزام والطريق" عبارة عن ممرات اقتصادية عابرة للحدود تربط بين مجموعة من الدول، كما تعكس براعة الصين الاقتصادية والقدرة المتنامية لشركاتها في مجال البنى التحتية والنقل ومحطات الطاقة والطرق والمواصلات والموانئ والسدود والسكك الحديدية والتكنولوجيا وغيرها، وفي جانب اخر فان هذه المبادرة تؤمن تدفق امدادات طاقة ثابتة للصين من نفط وغاز طبيعي واسواق لتصريف منتجاتها (Jeremy Garlick, 2020: 4-6).

* منظمة شنغهاي للتعاون: هي منظمة حكومية دولية تأسست في الصين في شنغهاي في ١٥/حزيران/٢٠٠١، كما انها عضو مراقب في الامم المتحدة منذ العام ٢٠٠٥، وتتكون من ثماني دول هي (الصين، روسيا، وباكستان، والهند، وأوزبكستان، وكازاخستان، وقيرغيزستان، وطاجيكستان)، واما مجالات عمل المنظمة فهي: مكافحة الارهاب، ومواجهة التطرف الديني والنزعات الانفصالية، فضلاً عن التنمية الإقليمية. ينظر: الامم المتحدة، منظمة شنغهاي للتعاون.

<https://dppa.un.org/ar/shanghai-cooperation-organization>

** تم تأسيس هذا التجمع في العام ٢٠١٢، وكان يضم في بدايته (١٧) دولة اوروبية والصين وحمل صيغة (١٧ + ١)، بيد ان ليتوانيا انسحبت منه في العام ٢٠٢١، مبررة ذلك بان التعاون مع الصين لم يجلب فوائد الى ليتوانيا، وانها ستعمل على تعزيز علاقاتها بتايوان. للمزيد ينظر: (Wikipedia, 2021)

https://en.wikipedia.org/wiki/Cooperation_between_China_and_Central_and_Eastern_European_Countries

وفي الواقع ان المبادرة تعد حجر الزاوية في سياسة الصين الخارجية الجديدة، فهي انعكاس لصعود الصين في الساحة العالمية اقتصادياً واستراتيجياً وسياسياً، فهي استراتيجية كبرى متعددة الأوجه موجهة نحو الاتصال بدول العالم لخدمة مصالح الصين الجيوستراتيجية والجغرافية الاقتصادية الطموحة (Robert Tama, 2020: 425).

وهنا لا بد من الإشارة الى قضية مهمة وهي ان المبادرة جعلت من الصين مركزاً للجغرافية الاقتصادية والجغرافية السياسية في المنطقة وخارجها، وقد وظفت الصين قوتها الاقتصادية الهائلة لتؤدي دوراً فاعلاً ومركزياً على الساحة السياسية والاقتصادية لتحقيق أهدافها العالمية الجيواقتصادية والجيوسياسية طويلة المدى، وما يؤكد على ذلك ان الصين أصبحت الشريك التجاري الرئيس للعديد من الدول، وعليه مكنت القوة الاقتصادية الهائلة للصين من توسيع نفوذها الجيوسياسي مما سيمنح لمشاريع المبادرة وصولاً اسهل وأكبر للموارد الطبيعية والطاقة والأسواق الضخمة على طول طريق الحرير مما سيعزز النمو الاقتصادي المستدام في داخل الصين، وبالوقت ذاته سيعزز من مصالحها في الخارج، لا سيما عن طريق تطوير الربط البيني للبنى التحتية لدول المبادرة، وقد وصف بعض المحللين المبادرة بأنها "النسخة الصينية من خطة مارشال"، بل ان طموح الصين فاق بكثير خطة مارشال التي كانت محصورة بالمساعدات الامريكية لاوروبا، كون المبادرة الصينية ذات توجه عالمي، وبذلك فان الدول الواقعة على طول طريق المبادرة ستدخل ضمن المدار الاقتصادي للصين (Hong Yu, 2017: 353-358).

مما تقدم يتضح ان "مبادرة الحزام والطريق" تمثل خطة الصين الاستراتيجية الطموحة تجاه العالم، والتي لم تقتصر على قارة معينة مما جعلها محط اهتمام كبير، لاسيما وانها تركز على تحقيق التنمية والتطوير الاقتصادي بغض النظر عن الدين والثقافة والاثنية وطبيعة النظام السياسي لأية دولة مما وفر لها مقبولة دولية، لاسيما وان الامم المتحدة عدتها استراتيجية في غاية الاهمية لتحقيق التنمية المستدامة، ومن جانب اخر فانها تعكس طبيعة الحراك الدولي واحد مؤشرات بداية ظهور قطبية جديدة تنافس الهيمنة الامريكية، وما يساعد الصين في ذلك انه ليس لديها تاريخ استعماري كالولايات المتحدة مما جعلها أكثر مقبولة، فضلاً عن ذلك نجاح تميمتها وخططها الاقتصادية في الداخل والخارج.

المطلب الثاني

مكانة شمال افريقيا في مبادرة الحزام والطريق

The second requirement

North Africa's position in the Belt and Road Initiative

احتلت القارة الافريقية أهمية خاصة في اطار "مبادرة الحزام والطريق"، وما يؤكد على ذلك ان (٤٦) دولة افريقية من أصل (٥٤) دولة فضلاً عن منظمة الاتحاد الافريقي وقعت اتفاقية ومذكرة تفاهم خاصة بالمبادرة مع الصين (Henry Tugendhat and Julia Voo, 2021: 1). وقد أسست الصين عن طريق المبادرة وجوداً اقتصادياً مهماً وكبيراً لها في معظم الدول الافريقية، ويعزى ذلك الى الاستثمارات الصينية الكبيرة ومشاريع التنمية التي اقامتها في افريقيا في اطار المبادرة، فضلاً عن تبني النهج السياسي المرن دون أي شروط محددة مسبقاً، أي ان الصين تبنت نهجاً عملياً قائم على المصالح، وليس نهجاً قائماً على القيم في تعاملها مع الحكومات الافريقية على عكس الدول الغربية

التي تتطلب الالتزام بمعايير الديمقراطية وحقوق الانسان والمسائلة والشفافية ومكافحة الفساد وغيرها، مما جنب الشركات الصينية من الوقوع في مشكلات مع الفصائل المحلية المعارضة، علماً ان الصين تبنت خمسة اتجاهات مهمة في مشروعات "مبادرة الحزام والطريق" في افريقيا وهي (Venkateswaran , 2020: 1-5):

١- ركزت الصين على الاستثمارات في الموانئ ومناطقها على طول الساحل من خليج عدن الى قناة السويس باتجاه البحر المتوسط.

٢- تبنت الصين مشاريع الاتصال الخاصة بها، أي ربط جميع المشاريع الاقتصادية ومشاريع الطاقة ومشاريع البنية التحتية التي اقامتها في الدول الافريقية بخطوط السكك الحديدية والطرق.

٣- تبنت الصين "نموذج التعاون المربح للجانبين" في تعاملها مع الدول الافريقية، أي تخصيص الاستثمارات وفقاً للاحتياجات المحلية للدول الافريقية.

٤- نجحت الصين في انشاء مشاريع عابرة للحدود في افريقيا منها على سبيل المثال مشروع السكك الحديدية بين مالي وغينيا، وخط أنابيب النفط بين تشاد والكاميرون، وغيرها.

٥- احتكرت الصين اقامة مشروعاتها الاقتصادية بعيداً عن الدخول في شراكات اقتصادية مع الدول الغربية إلا في حدود ضيقة جداً منها عقد شراكة مع اسبانيا بقيمة (١٤) مليار دولار كاستثمارات في جمهورية الكونغو الديمقراطية، والاتفاق مع ايطاليا لبناء مطار في الصومال.

وفيما يخص منطقة شمال أفريقيا التي تضم كلاً من (مصر وليبيا وتونس والجزائر والمغرب) فان الصين تعدّها أحد أهم المناطق في الاستراتيجية الصينية كونها تمثل البوابة الجنوبية للبحر المتوسط، ومنطقة محورية تربط قارات اسيا وافريقيا واوربا عبر البحر المتوسط. وعليه فان الصين تعد منطقة شمال افريقيا نقطة انطلاق الى الأسواق الأفريقية ثم إلى أوروبا والولايات المتحدة، مما يفسر حرص الصين على تعزيز تجارتها واستثماراتها في هذه المنطقة (Thierry Pairault, 2013: 108).

ومن الناحية التاريخية فإن الصين تحتفظ بعلاقات سياسية طيبة مع دول المنطقة، إذ أقامت علاقات دبلوماسية مع مصر في العام ١٩٥٦، كما اقامت علاقات دبلوماسية مع المغرب في العام ١٩٥٨، وهي أول دولة غير عربية تعترف بالحكومة الجزائرية المؤقتة في العام ١٩٥٨، فضلاً عن ذلك لها علاقات دبلوماسية مع تونس تعود الى العام ١٩٦٤، ومع ليبيا في العام ١٩٧٨، بمعنى ان الصين تمتلك ارث تاريخي متميز في علاقاتها الدبلوماسية مع دول شمال افريقيا، ولذا حظيت باهتمام خاص من قبل الصين، ومع ذلك فان التبادل الاقتصادي يمثل المحرك الأساس لعلاقات الصين مع شمال إفريقيا التي أصبحت منذ العام ٢٠٠٢ وبشكل سريع شريكاً تجارياً واستثمارياً مهماً للصين .

(<https://atlantic-community.org/chinas-emerging-diplomatic-and-economic-presence-in-north-africa>)

وهكذا أصبحت الصين من اكثر الدول نشاطاً في منطقة شمال افريقيا من حيث التعاون الاقتصادي والتجارة والاستثمار، ولأجل ذلك تحركت الصين تجاه دول شمال افريقيا وفق محورين الاول هو توثيق العلاقات الثنائية، والثاني تنسيق الجهود معها ضمن منتدى التعاون الصيني الأفريقي ومنتدى التعاون الصيني العربي، وتعد علاقات الصين

بالجزائر ومصر هي الاقوى من بين دول شمال افريقيا، في حين تنمو علاقاتها باطراد مع باقي دول شمال افريقيا، لاسيما وان هذه الدول تعد الصين مصدر مهم لوسائل التنمية الاقتصادية، وقادرة على إصلاح فجوات البنية التحتية فيها مما سيسهم في الحد من الفقر، وزيادة الاستثمار الأجنبي، ومواجهة التحديات الاجتماعية والاقتصادية، وتوسيع التجارة، رغم المنافسة القوية لها من قبل دول الاتحاد الاوربي، والملاحظ ان الصين تعاملت مع منطقة شمال افريقيا بعدم التدخل في القضايا الخلافية بين دولها لاسيما الخلاف بين الجزائر والمغرب حول الصحراء الغربية، وعدم فرض رؤيتها السياسية والاقتصادية والثقافية عليها، مما اوجد مقبولة رسمية وشعبية للاستثمارات الصينية، ومنذ اعلان "مبادرة الحزام والطريق" عدت الصين شمال افريقيا منطقة جيوسراتيجية رئيسية في مبادراتها، كونها تقع على مفترق طرق بين الشرق الاوسط وأفريقيا ودول البحر المتوسط (Yahia , 2020: 3-10). فضلا عن ذلك ان دول شمال افريقيا تقع على طول طريق المبادرة أو بالقرب منها (Alexander Demissie, Moritz Weigel and Tang Xia ,2016: 14).

ولبيان مدى الاهمية التي تحظى بها دول شمال افريقيا في اطار المبادرة فقد أسست الصين شراكات استراتيجية مع دول شمال أفريقيا اثنان منها على مستوى شراكة استراتيجية شاملة وهما مصر والجزائر في العام ٢٠١٤، وشراكة استراتيجية مع المغرب، واما تونس وليبيا فلم تعقد شراكة رسمية معهما إلا انهما مرتبطتين بالمبادرة بمذكرات تفاهم، ويأتي ذلك في سياق الادراك الصيني بمدى الاهمية الاستراتيجية التي تحظى بها منطقة شمال افريقيا بحكم ارتباطها المباشر بالاسواق الافريقية والاسيوية والاوربية، وعليه فهي تمثل منطقة جذابة للصين للتعاون الاقتصادي والاستثماري فيها (عبد الغفار و جاكوبس ، ٢٠١٩: ٣-٢). علما ان "الشراكة الاستراتيجية الشاملة" تحتل مكانة متقدمة جداً في التسلسل الهرمي في علاقات الصين الخارجية، وهذا مؤشر على مدى الاهمية الجيواستراتيجية التي تحتلها منطقة شمال افريقيا في السياسة الصينية، فضلاً عن ذلك ان الصين لديها علاقات متميزة بالنخب السياسية الحاكمة في دول شمال افريقيا

(Lars Erslev Andersen and others, 2020: 19-22).

وفي سياق التأكيد على مدى اهمية منطقة شمال افريقيا في الاستراتيجية الصينية ارتفاع حجم التبادل التجاري والاستثمارات الصينية في شمال افريقيا من (٦٠٠) مليون دولار في العام ٢٠٠٥ الى (٢٩,٦) مليار دولار في العام ٢٠١٩ (Yahia , 2020: 7). وتمثل الصين ثالث أكبر مصدر لدول شمال افريقيا، وما عزز العلاقات الاقتصادية والسياسية بين الصين ودول المنطقة هو تبنيها مبدأ "بلا قيود" أي عدم وجود اشتراطات سابقة في قضايا تتعلق بحقوق الإنسان والديمقراطية في تعاملها مع دول المنطقة، وركزت الصين وجودها في شمال أفريقيا عن الطريق استثمارات واسعة النطاق في البنية التحتية، والتنمية الاقتصادية، وتصدير تجربتها التنموية الخاصة والخبرة المتولدة عنها الى دول المنطقة.

(<https://atlantic-community.org/chinas-emerging-diplomatic-and-economic-presence-in-north-africa>)

وعليه يتضح ان منطقة شمال افريقيا من بين أهم المرتكزات الرئيسة في المبادرة لموقعها الاستراتيجي كونها تمثل حلقة الوصل بين قارات اسيا وافريقيا واوربا، فضلاً عن انها سوقاً مهمة سواء على الصعيد الداخلي لدول شمال افريقيا او الخارجي كمر لنقل

المنتجات الصينية الى باقي الاسواق الافريقية والاوربية، وموردًا مهما للصين بالموارد الطبيعي لاسيما النفط.

المطلب الثالث

مكانة مصر في مبادرة الحزام والطريق

The third requirement

Egypt's position in the Belt and Road Initiative

تتسم العلاقات الصينية – المصرية بكونها تاريخية وإيجابية، فمصر أول دولة عربية وأفريقية أقامت علاقات دبلوماسية مع الصين في ٣٠/أيار/١٩٥٦، واستمرت تنمو بصورة إيجابية، إذ أقام البلدان شراكة سياسية واقتصادية متينة، مما جعلهما نموذجاً فعالاً للتعاون المثمر بين بلدان الجنوب (Abu Hatab, 2012: 314). واكتسبت هذه العلاقات أهمية خاصة ونفلة نوعية بعد أن وقفت الصين إلى جانب تغييرات ٣٠/حزيران/٢٠١٣ ضد حكم الإخوان المسلمين، ومنعت تدويل القضية المصرية من قبل بعض الدول وعرضها على مجلس الأمن، ومنذ ذلك الوقت شهدت العلاقات تنسيقاً كبيراً في جميع المجالات لاسيما في المجال الاقتصادي عبر سلسلة من لقاءات مسؤولي البلدين والتي توجت بزيارة الرئيس المصري (عبد الفتاح السيسي) إلى الصين في ٢٢ – ٢٥/كانون الأول/٢٠١٤، وأسفرت عن توقيع (٢٦) اتفاقية بقيمة بلغت (٦٠) مليار دولار شملت مجالات الكهرباء والنقل والتمويل والسياحة وغيرها (التقرير الاستراتيجي العربي ٢٠١٣ – ٢٠١٤، ٢٠١٥: ٤٦٧-٤٦٨). وخلال الزيارة وقع رئيسا البلدين في ٢٣ كانون الأول في بكين على بيان مشترك لأقامة "شراكة استراتيجية شاملة"، مما يعني أن علاقات البلدين تطورت إلى مرحلة العلاقات الاستراتيجية، علماً أن مصر تعد من أولى الدول التي أعلنت عن استعدادها للانضمام إلى "مبادرة الحزام والطريق"

(https://www.sis.gov.eg/section/13514/14773?lang=ar). وقد أثمرت هذه العلاقات لاسيما في المجال الاقتصادي إلى ارتفاع حجم التبادل التجاري بينهما إلى (١٢,٢٥٠) مليار دولار وارتفاع حجم الاستثمارات الصينية في مصر بين (٥٠٠ إلى ٦٠٠) مليون دولار في العام ٢٠١٥ (التقرير الاستراتيجي العربي، ٢٠١٦، ٢٠١٧: ٥٢٧).

ومن المؤشرات التي تؤكد على التطور المستمر في علاقات البلدين زيارة الرئيس الصيني (شي جين بينغ) لمصر للمدة من ٢٢ – ٢٣/كانون الثاني/٢٠١٦ وتوقيع اتفاقية تعاون استراتيجي لمدة خمس سنوات تركز على تطوير البنية التحتية والصناعية، فضلاً عن توقيع مذكرة تفاهم خاصة بـ "مبادرة الحزام والطريق"، وتم الاتفاق على أن تصبح مصر "محور مبادرة الحزام والطريق"، ومن جانبها اعربت مصر عن استعدادها لتوسيع التعاون مع الصين وربط خططها التنموية بالمبادرة، لاسيما وأن الصين تنظر إلى مصر على أنها لاعب رئيس يمكن أن تؤدي دوراً مهماً في المبادرة لأنها تقع عند تقاطع الممر الاقتصادي الجديد لمبادرتها وقناة السويس، كما أن مصر أصبحت عضواً في اتحاد الحزام الاقتصادي لطريق الحرير الذي يضم (٩٢) جمعية صينية وأجنبية، وهذا يفسر المكانة المهمة لمصر في المبادرة على صعيد القارة الافريقية، وعليه احتلت مصر مكانة مرموقة كشريك تجاري رئيس وموثوق به للصين، وتم تصنيف مصر كدولة ذات أولوية في التعاون الصناعي بين

الصين والقارة الأفريقية (Alexander Demissie, Moritz Weigel and Tang Xia 2016: 22, 25, 26, 31).

فضلاً عما تقدم لابد من التأكيد على مسألة مهمة وهي ان مصر تحتل أهمية استراتيجية كبيرة في "طريق الحرير البحري" كونها تسيطر على قناة السويس التي تربط البحر الاحمر بالبحر المتوسط، وبذلك منح الموقع الاستراتيجي لمصر مكانة لا غنى للصين عنها في اطار المبادرة، وعليه فان نجاح المبادرة لاسيما على صعيد القارة الأفريقية يتوقف على مصر، وهذا يفسر الاهتمام الكبير من قبل الصين بمصر ليس على الصعيد الاقتصادي فحسب، وانما على الصعيد الاستراتيجي كونها ستؤمن للصين موطئ قدم ثابت لها في منطقة البحر المتوسط مما يجعلها من الفواعل المؤثرة جداً في قضايا الأمن العالمي (Raphael ZiroMwatela and Zhao Changfeng, 2016: 12-13). لاسيما وان مصر تعد من الفواعل الاقليمية المؤثرة جداً بين دول شمال افريقيا، وأما على الصعيد الاقتصادي فان (٦٠ %) من شحنات الصين المتجهة الى اوربا تمر عبر قناة السويس، وبذلك تستفيد الصين من مصر فيما يتعلق بالمزايا الضريبية مثلاً الحق بعدم دفع رسوم على البضائع بفضل مناطق التجارة الحرة في بورسعيد والمنطقة الاقتصادية في السويس (Eugenia Pecoraro, 2010: 13-14). وقد ترتب على نمو العلاقات الاقتصادية والتجارية بين الصين ومصر الى ارتفاع حجم التبادل التجاري بين البلدين الى (١١) مليار دولار، كما ان مصر تعد ثالث أهم شريك تجاري للصين على صعيد القارة الافريقية في العام ٢٠١٦، ووصل عدد الشركات الصينية في مصر قرابة (١٣٤٥) باستثمارات بلغت نحو (٧٩٢) مليون دولار، ولعل اهم الاستثمارات الصينية هي " المنطقة الصناعية الصينية - تيدا" في منطقة خليج السويس، والاستثمارات في العاصمة الادارية الجديدة في القاهرة، وغيرها في مجال النفط والكهرباء والقطارات

(التقرير الاستراتيجي العربي، ٢٠١٧، ٢٠١٨: ٣٣٤).

وفي سياق التنسيق المشترك بين مصر والصين في اطار المبادرة استضافت مصر في ١/نيسان/٢٠١٧ المؤتمر السنوي الاول لدول التحالف الصناعي والتجاري الاعضاء في المبادرة المعروف اختصاراً (بريكا) لتوثيق العلاقات التجارية والاقتصادية بين الدول الاعضاء، بل ان شعار المؤتمر "مصر.. بوابتك للبريكا"، يوضح مدى الاهمية المحورية لمصر في هذه المبادرة، إذ بدأت الصين تعد مصر بوابتها الرئيسة الى افريقيا والى اوربا عبر البحر المتوسط، وما يؤكد ذلك أيضاً ان الرئيس (عبد الفتاح السيسي) خلال المؤتمر عد مصر نقطة ارتكاز رئيسة يمكن للصين الاعتماد عليها لتنفيذ مبادراتها عبر المشروعات التي يتم انشاؤها في منطقة قناة السويس.

(http://arabic.news.cn/2017-05/03/c_136254316.htm)

ومن هنا فان قناة السويس تعد جزءاً أساسياً من "طريق الحرير البحري"، الذي يبدأ من " فوجو الصينية ويمر عبر فيتنام واندونيسيا وجزر المالديف وشرق أفريقيا على طول الساحل الأفريقي"، أي ان قناة السويس تمثل للصين نقطة وصل محورية تربطها بدول العالم، ومن الاهمية الاشارة الى ان نصيب مصر من المبادرة يركز بشكل أساس في المنطقة الاقتصادية لقناة السويس، إذ مثلت هذه المنطقة الترجمة الفعلية للمبادرة، ولذلك قامت شركة تيدا الصينية بتطوير جزء من المنطقة، وتقدر مساحة الجزء المكلف بتطويره (٧,٣٤) كم^٢ بكلفة وصلت قرابة (٣٥٠) مليون دولار، وتحديداً في العين السخنة الواقعة في

الجزء الجنوبي من هذه المنطقة، بهدف جذب استثمار الشركات الصينية بقيمة تتجاوز (٦) مليار دولار، لا سيما أن الصين تعد أكبر وأهم مستثمر أجنبي ومطور صناعي في هذه المنطقة، وتشمل المنطقة على صناعات متنوعة وهي الغزل والنسيج والطباعة والصباغة والألواح الجبسية والفايبر جلاس وغيرها، مما ستسهم بدرجة كبيرة في دعم الاقتصاد المصري (حسام ، ٢٠١٩). وفي سياق الاهتمام المشترك شاركت مصر بقوة في المنتدى الاول لـ "مبادرة الحزام والطريق" الذي انعقد في بكين للمدة من ١٤ - ١٥/أيار/٢٠١٧، إذ تطمح مصر الى تنمية محور منطقة قناة السويس وتحويلها من مجرد ممر ملاحى الى منطقة صناعية ولوجستية جاذبة عالمياً.

(<https://www.sis.gov.eg/section/10247/10136?lang=ar>)

وقد أثمرت الشراكة المصرية - الصينية في اطار المبادرة على نتائج ايجابية عدة، فعلى سبيل المثال لا الحصر نجحت منطقة قناة السويس في جذب (٧٧) شركة صينية باستثمار فعلي بلغ أكثر من (١) مليار دولار في العام ٢٠١٨، كما وفرت شركة تيدا الصينية في الجزء المكلف بتطويره من منطقة قناة السويس قرابة (٣٥٠٠) فرصة عمل مباشرة وبحدود (٣٠) ألف فرصة عمل غير مباشرة للمصريين، وتحقيق إيرادات ضريبية بقيمة (١) مليار جنيه مصري، فضلاً عن المساهمة الفاعلة للشركات الصينية في اعمال البنية التحتية لبناء العاصمة الادارية الجديدة، والاتفاق على بناء أكبر مشروع عالمي لتوليد الكهرباء بالفحم النظيف في مصر، وهذا مؤشر واضح على ان المبادرة فتحت فضاءً رحباً للتعاون الصيني- المصري (صحيفة المصري اليوم، ٢٠١٩). وإلى جانب الاهمية الجغرافية الكبيرة التي تحظى بها مصر كونها تقع عند ملتقى قارات أفريقيا وآسيا وأوروبا، فانها تتمتع بالوقت ذاته باهمية ومكانة خاصة تاريخياً ودينياً وثقافياً على الصعيد العربي والاسلامي والافريقي، وهذا بدوره كان دافعاً لمصر في توظيف المبادرة بما يخدم استراتيجيتها التنموية التي تعرف باسم " رؤية مصر ٢٠٣٠ " من اجل تحقيق التنمية المستدامة في القطاعات الحيوية بالتعاون مع الصين (<https://www.sis.gov.eg/>).

وفي السياق ذاته أقامت الصين بالتعاون مع الشركات المصرية معمل متخصص لتصنيع كابلات الألياف الضوئية، وتم افتتاحه في ٦/أذار/٢٠١٨ باستثمار مشترك بلغت قيمته أكثر من (٣٠) مليون دولار، في مدينة بدر الصناعية في القاهرة على مساحة تصل الى (٢٧) ألف متر مربع، وبطاقة انتاجية تفوق الثمانية آلاف كيلومتر سنوياً، بهدف تغطية السوق المحلية في المرحلة الاولى، وفي المرحلة اللاحقة يتم التصدير الى الاسواق الافريقية، إذ ادركت الصين مدى حاجة الاسواق الافريقية اليها كونها تعد من أكثر الأسواق نمواً وحاجة على المستوى العالمي لكابلات الألياف الضوئية، بالوقت ذاته اتخذت الشركات الصينية من موقع مصر الاستراتيجية مقراً رئيساً لها وكبوابة عبور لتصدير الألياف الضوئية الى الدول الافريقية، وقد فتح هذا المصنع افاق تعاون أوسع وتنسيق مشترك مصري - صيني تجاه الاسواق الافريقية.

(<https://ara.yidaiyilu.gov.cn/business/project/50145.htm>)

وهنا لا بد من التأكيد على مسألة مهمة وهي ان الصين قد أسهمت بشكل مباشر في نقل الطاقة الإنتاجية المتميزة لديها وأسست أول قاعدة لإنتاج الألياف الزجاجية خارج حدودها في مصر مما عزز قدرة الأخيرة على تحقيق تنميتها الذاتية، بل ان الصين جعلت من مصر أكبر منتج للألياف الزجاجية في افريقيا وثالث أكبر منتج لها في العالم.

(<https://www.albayan.ae/opinions/articles/2018-07-09-1.3310576>)

ومن الجدير بالذكر ان مصر شاركت بقوة في قمة منتدى التعاون الصيني - الافريقي الذي انعقد في بكين للمدة ٣ - ٤/ايلول/٢٠١٨، إذ قاد الرئيس (عبد الفتاح السيسي) وفدًا رفيع المستوى للمشاركة فيه، ووقعت مصر عقود مع شركات صينية بقيمة (١٨,٣) مليار دولار لتنفيذ (٧) مشروعات، كما تم الاتفاق عقب لقاء القمة الذي عقده الرئيس المصري بالرئيس الصيني على تفعيل "الشراكة الاستراتيجية الشاملة بين البلدين"، والموائمة بين "مبادرة الحزام والطريق" وخطة مصر التنموية "رؤية مصر ٢٠٣٠" (أحمدي، ٢٠١٨: ٥٠-٥١). فضلاً عن ذلك بلغ حجم التبادل التجاري بين البلدين في العام ٢٠١٨ قرابة (١٣,٨٧) مليار دولار، كما تم الاتفاق على بدء تنفيذ مشروع القمر الصناعي مصر سات ٢، وإنشاء معمل مصري صيني مشترك للطاقة المتجددة لإنتاج الألواح الشمسية في مصر، ويعمل في مصر أكثر من (١٦٠٠) شركة صينية بقيمة استثمارية تبلغ (٧) مليار دولار مما وفرت قرابة (٣٠) ألف فرصة عمل، كما ان اليونان الصيني بدأ يتداول بشكل ملحوظ في مصر، واما على الجانب الثقافي فان هناك تطور ملحوظ في هذا المجال إذ قدمت الصين منح دراسية لـ (٢٦٤) طالباً مصرياً للدراسة فيها، كما يتم تعليم اللغة الصينية في (١٦) جامعة مصرية، وهناك (٤) مراكز لمعهد كونفوشيوس يتعلم فيها قرابة (٢٠٠٠) طالب اللغة الصينية الى جانب الدورات التي ينظمها المركز الثقافي الصيني لتعليم اللغة مما أسهم بدرجة كبيرة في تعزيز العلاقات الثقافية المصرية - الصينية، واما في المجال العسكري فقد اجرت الأساطيل البحرية للبلدين تدريبات مشتركة من أجل تطوير قدراتهما العسكرية (بدر الدين ، ٢٠١٩). ومن اجل تعزيز مكانة مصر على صعيد القارة الافريقية شرعت في مشروع الربط الارضي (القاهرة - كيب تاون) الذي يربط شمال افريقيا بجنوبها أي ربط القاهرة بعاصمة جنوب افريقيا كيب تاون، وكذلك سعت مصر الى مشروع اخر هو مشروع الربط المائي (الاسكندرية - فكتوريا) الذي يربط بين بحيرة فيكتوريا الواقعة في وسط افريقيا بمياه البحر المتوسط في مصر (<https://www.sis.gov.eg>).

علماً ان مشروع الربط الارضي (القاهرة - كيب تاون) يعد أطول مشروع لربط دول شمال افريقيا بجنوبها بطول (١١) ألف كم، ويمر بتسع دول افريقية، بهدف تسهيل حركة الاستثمارات وزيادة التبادل التجاري، كما يُمكن المستثمرين من نقل بضاعتهم لأية دولة من الدول التي يمر بها الطريق في مدة لا تزيد عن أربعة أيام، وأما مشروع الربط المائي (الاسكندرية - فكتوريا) فيهدف الى نهضة اقليمية لدول حوض النيل، إذ يتضمن المشروع إنشاء مجاري نهريّة وسكة حديد وطرق برية، فضلاً عن توفير شبكات للإنترنت ومراكز لوجستية، مما سيسهم في تنشيط حركة التجارة بين دول القارة، لاسيما دول حوض النيل (<https://sis.gov.eg/>). وفي الدورة الثانية لمنتدى الحزام والطريق الذي انعقد في بكين للمدة ٢٥ - ٢٧/نيسان/٢٠١٩، أكد الرئيس المصري (عبد الفتاح السيسي) خلال خطابه في المنتدى على تنسيق مصري - صيني في اطار "مبادرة الحزام والطريق" لإقامة مشروعات عملاقة ذات العائد الكبير وفرص استثمارية متنوعة لا سيما في محور منطقة قناة السويس، والسعي الى استثمار موقع مصر الاستراتيجي لإنتاج وتصدير البضائع إلى مختلف دول العالم، لا سيما الدول التي ترتبط بها اتفاقيات تجارة حرة في الشرق الاوسط وافريقيا واوربا (يسن ٢٠١٩). ومن المؤشرات المهمة على قوة العلاقات الصينية - المصرية ان الرئيس المصري (عبد الفتاح السيسي) زار الصين (٦) مرات منذ توليه

المنصب في العام ٢٠١٤ ولغاية العام ٢٠١٩ (حسنين ، ٢٠١٩ : ١). وعقد (٨) اجتماعات قمة رئاسية مع الرئيس الصيني التي رسخت التعاون الفعال بين البلدين السابق (محمد حسني مبارك) زار الصين (٦) مرات ولكن على مدار حكمه الذي استمر قرابة (٣٠) سنة.

(<https://www.chathamhouse.org/2021/02/egyptian-exceptionalism-chinese-led-world>)

فضلاً عما تقدم عملت الصين بعد نجاح تجربة شركة تيدا على تعزيز استثماراتها في المنطقة الاقتصادية لقناة السويس "في نطاق مدينة العين السخنة بمحافظة السويس شرق البلاد"، وفي هذا الخصوص أعلنت "الهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس" في العام ٢٠٢٠ عن توقيع اتفاق مع شركات صينية لتأسيس (١٦) مصنعاً في المنطقة، وتشمل صناعة الملابس الجاهزة والمنسوجات والبتروكيماويات، إذ تجد الصين في هذه الصناعات فرصاً واعدة وترغب في توسيعها خارج حدودها الى اسواق جديدة مستثمرة بالوقت ذاته المزايا التسويقية للمنتجات المصرية، فمصر موقعة على اتفاقيات مع كيانات كبرى وهي "السوق المشتركة لشرق وجنوب أفريقيا (كوميسا) التي تضم ٢١ دولة أفريقية، ودول الاتحاد الأوروبي من خلال اتفاقية المشاركة الأوروبية، فضلاً عن الاتفاقيات التفضيلية مع عدد من الدول في مقدمتها الولايات المتحدة"، مما يسمح للصادرات المصرية المرور بإعفاء جمركي تام، وبالتالي يمكن المنتجات الصينية المصنعة في مصر وتحمل شهادة منشأ مصري من الوصول الى أسواق يصل عدد سكانها أكثر من (١,٦) مليار نسمة، علماً ان "الهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس" خصصت قطعة ارض مساحتها (٤) مليون متر مربع للشركات الصينية في هذه المنطقة، كما انها تُعد ثاني منطقة سيتم تطويرها بعد المنطقة الصناعية التي طورتها شركة تيدا الصينية (حماد ، ٢٠٢٠).

وعلى الرغم من تداعيات جائحة كورونا (كوفيد - ١٩) فقد وصل حجم التبادل التجاري بين مصر والصين في العام ٢٠٢٠ الى (١٤,٥٧) مليار دولار.

(<http://www.chinaarabcf.org/ara/zagx/sjfc/t1880170.htm>)

فضلاً عن ذلك أكد الوزير المفوض (هان بينج) المستشار الاقتصادي للسفارة الصينية في مصر ان الاستثمارات الصينية بلغت أكثر من (٧,٧) مليار دولار في مصر، بل ان الصين أصبحت الشريك التجاري الاول لمصر منذ العام ٢٠٢٠، كما اوضح بان مجالات التعاون بين البلدين شملت المجالات الاتية: المنسوجات، والنقل، والصلب، والمعدات الطبية، والطاقة المتجددة، ومعالجة مياه الصرف الصحي، وإعادة تدوير النفايات.

http://www.xinhuanet.com/english/2021-01/14/c_139665555.htm

علماً ان اهم مشاريع التعاون المشترك بين الصين ومصر هما "المنطقة الصناعية لقناة السويس والعاصمة الإدارية الجديدة" (فتحي ، ٢٠٢٠). مما تقدم يتضح ان مصر تحظى بأهمية بالغة في اطار "مبادرة الحزام والطريق"، وهذه الاهمية نابعة من العديد من الاعتبارات منها البعد التاريخي والحضاري للعلاقات وتطورها بوتيرة ايجابية، ولمكانة مصر الاقليمية، وثقلها الاستراتيجي لاسيما الدور المهم الذي تلعبه قناة السويس في طريق الحرير البحري، وغيرها من الاعتبارات التي جعلت من مصر شريك موثوق به ومهم ولا

يمكن للصين الاستغناء عنها مستقبلاً، الامر الذي جعل من مصر اهم ركائز هذه المبادرة على صعيد منطقة الشرق الاوسط وافريقيا.

المطلب الرابع

المسارات المستقبلية لمكانة مصر في مبادرة الحزام والطريق

Fourth requirement

Future paths for Egypt's position in the Belt and Road Initiative

تتمحور المسارات المستقبلية لمكانة مصر في "مبادرة الحزام والطريق" وفق ثلاثة

مسارات او مشاهد محتملة وهي:

أولاً- تراجع مكانة مصر في "مبادرة الحزام والطريق":

ان فكرة هذا المسار او المشهد تقوم على مؤشرات محددة وهي ان مصر تعاني من ضغوط داخلية واقليمية ودولية ستؤثر سلباً على مكانتها في المبادرة، فعلى الصعيد الداخلي تعاني مصر من العديد من المشكلات كالارهاب والفساد والبيروقراطية وغيرها، مما سيشكل عائقاً أمام انفتاح أكبر وتعاون اقتصادي أوسع مع الصين، مما سيدفع الصين الى البحث عن بدائل للتحرك باتجاهها ويبرز في هذا الخصوص كينيا على صعيد منطقة شرق افريقيا، والجزائر على صعيد منطقة شمال افريقيا، وهما عضوين مهمين في "مبادرة الحزام والطريق". وأما على الصعيد الاقليمي فان مصر تعاني من مشكلات مع بعض الدول لاسيما اثيوبيا بحكم مشاريع سدودها ولاسيما سد النهضة وما خلفته من ازمة مائية اثرت على مصر داخلياً وكان لها تداعياتها الاقليمية، بالوقت ذاته فان الصين تعد من الدول المشاركة في بناء سد النهضة الذي تجد فيه مصر اكبر تهديد لأمنها المائي، وهذا سيؤثر بالنتيجة على العلاقات الصينية - المصرية، وسينعكس سلباً على مستقبل مكانة مصر في "مبادرة الحزام والطريق". وأما على الصعيد الدولي فان كوابح دور مكانة مصر في المبادرة تتمثل بالضغوط الامريكية على مصر لاسيما وان العلاقات الامريكية - الصينية يسودها شيء من التوتر، بالوقت ذاته فان مصر تعد من الدول المستفيدة من المساعدات الامريكية فمن المعروف ان مصر بعد توقيعها اتفاقية السلام مع اسرائيل في العام ١٩٧٨ تحصل على مساعدات ثابتة من الولايات المتحدة، وتلجأ الادارة الامريكية الى تعليق كل او جزء من هذه المساعدات بهدف الضغط على مصر في قضايا تتعلق بمدى التزام مصر بحقوق الانسان والديمقراطية او في قضايا دولية بحيث تجبر صانع القرار المصري ان يتماشى مع السياسة الامريكية، وعليه فان هذا الواقع سيشكل عائقاً أمام تطور مكانة مصر المستقبلية في المبادرة، وعائقاً ايضاً امام تعزيز العلاقات المصرية - الصينية وانفتاحها على مجالات اوسع. ومن وجهة نظر الباحث فان هذا المسار او المشهد قليل التحقق نظراً للاعتبارات الكثيرة ومنها على سبيل المثال البعد التاريخي والحضاري للعلاقات الصينية - المصرية، والاتفاقات المهمة الموقعة بين الجانبين في المجالات الاقتصادية والسياسية والثقافية والامنية، والمنافع الكبيرة والمصالح المتحققة للجانبين من هذه المبادرة كلها مؤشرات تدل بصورة او بأخرى على استبعاد تحقق هذا المسار أو المشهد.

ثانيا- استمرار مكانة مصر في "مبادرة الحزام والطريق":

ينطلق هذا المشهد أو المسار من ان العلاقات الصينية – المصرية، ومجالات التعاون بينهما في اطار "مبادرة الحزام والطريق" قد وصلت الى مرحلة من التكامل، وان حجم الاستثمارات قد وصلت الى حجمها الطبيعي، وان استمرار هذه العلاقات التعاونية وفق معدلاتها الحالية هو المسار الذي ستتخذه هذه العلاقات في المستقبل المنظور، كما ان الصين ستعمل بدورها على تنويع بدائل اقليمية للتعاون معها مع الاحتفاظ بالعلاقات الايجابية مع مصر، والاستفادة منها اقليميا. أي بعبارة اخرى ان الصين ستعمل على عدم الاعتماد على مصر بشكل كبير في المستقبل، وانما الاكتفاء بما تم تحقيقه، ومن وجهة نظر الباحث فان مؤشرات هذا المشهد قليلة التحقق.

ثالثا- تطور مكانة مصر في "مبادرة الحزام والطريق":

يرتكز هذا المسار أو المشهد على مجموعة من المؤشرات التي تمت الاشارة اليها في البحث، وبرزها ان العلاقات الصينية – المصرية تتسم بالبعد التاريخي والحضاري، واستمرت بالتطور بصورة ايجابية، بل ان هذه العلاقات شهدت نقلة نوعية بعد تولي الرئيس (عبد الفتاح السيسي) السلطة، والذي اكدته الزيارات الرسمية المتبادلة لاسيما على مستوى القمة بين البلدين، كما ان الاتفاق على اقامة "شراكة استراتيجية شاملة" في العام ٢٠١٤ بما يعنيه من ارتقاء العلاقات الى مستوى استراتيجي يؤكد بان منحى هذه العلاقات في تصاعد مستقبلي مستمر. أضف الى ذلك ان مصر تعد عملياً من اوائل الدول التي أنظمت ودعمت "مبادرة الحزام والطريق"، بل انها اصبحت محور هذه المبادرة، وأسست لهذا الغرض مشاريع استراتيجية كبرى بالتعاون مع الصين، وعزز ذلك حجم الاستثمارات والشركات الصينية الناشطة في مختلف مجالات التعاون الاقتصادي والتجاري في مصر، بل ان الصين أصبحت منذ العام ٢٠١٣ أهم شريك تجاري لمصر وحافظت على ذلك، كما ان ثقل مصر الديمغرافي وعلاقاتها الشرق اوسطية والافريقية جعل منها سوقاً مهمة جداً للصين، مما يعني بالنتيجة ان البلدين سائران باتجاه مزيد من الارتقاء وتوثيق التعاون بينهما في المستقبل المنظور. فضلاً عما تقدم مثلت قناة السويس الرابط الحيوي لـ "طريق الحرير البحري" للمبادرة، مما جعل مصر تحتل اهمية جيوسراتيجية للصين، ولا يقف الامر عند هذا الحد بل ان الوجود الصيني في مصر سيؤمن لها موطئ قدم في غاية الاهمية في منطقة شمال افريقيا والبحر المتوسط، وعليه مثلت مصر للصين بوابتها الرئيسة تجاه افريقيا واوربا، ليس لاغراض اقتصادية وتجارية فحسب وانما لأبعاد استراتيجية وامنية مستقبلية. وبناءً على هذه المؤشرات القوية لهذا المسار أو المشهد فانه الاقرب الى التحقق من وجهة نظر الباحث.

الخاتمة: Conclusion:

مثلت "مبادرة الحزام والطريق" انعكاس لقوة الصين وبروزها على الساحة الدولية مدفوعة بمجموعة من الاعتبارات تاريخية وحضارية وجغرافية واقتصادية وسياسية واستراتيجية وامنية، وشعورها المتزايد باعتزازها الوطني لما حققته من انجازات على الصعيد الداخلي والخارجي، فكان ذلك سبباً لاندفاعها نحو الخارج عن طريق هذه المبادرة وغيرها، لاسيما وانها تحتل المرتبة الثانية اقتصادياً على الصعيد العالمي، وتمتلك من الشركات المؤهلة والكفاءة البشرية ما يمكنها من احداث تنمية حقيقية، وتحقيق مصالحها الاقتصادية في الخارج. علماً ان هذه المبادرة تعد أكبر استراتيجية شهدتها العالم المعاصر

بكل ابعادها، كونها شملت قارات اسيا وافريقيا واوربا بل انها امتدت لتشمل جميع الدول بما في ذلك امريكا اللاتينية عبر شبكة من الطرق البرية والممرات البحرية يعززها شبكة واسعة من التكنولوجيا والاتصالات، كما ان انضمام قرابة (١٥٢) دولة الى المبادرة من اصل (١٩٣) دولة معترف بها عالمياً، يدل على مدى المقبولية والاهتمام الكبير الذي تحظى به المبادرة، لاسيما وان الامم المتحدة عدتها استراتيجية تنموية يمكن ان تستفيد منها دول العالم لتطوير بنيتها التحتية، مما يدفع الى الاعتقاد بان الصين تسعى الى جعل هذه القارات كتلة اقتصادية واحدة وان تكون هي عاصمتها الجغرافية والاقتصادية والمحرك الرئيس لها. ومن الجدير بالذكر ان الصين تعد القارة الافريقية من اولوياتها في سياستها الخارجية، ولذلك احتلت اهمية كبيرة في هذه المبادرة وما يؤكد على ذلك انضمام (٤٦) دولة اليها من اصل (٥٤) دولة تتكون منها افريقيا، ولا بد من التأكيد على ان الصين قد ادركت مدى الاهمية البالغة التي تتمتع بها منطقة شمال افريقيا كونها حلقة الاتصال الجغرافي والاقتصادي بين قارات اسيا وافريقيا واوربا، مما يمنحها ميزة في غاية الاهمية وما يدل على ذلك اتفاقات الشراكة الاستراتيجية التي عقدتها الصين مع بعض دولها، وانضمام جميع دولها (مصر وليبيا وتونس والجزائر والمغرب) الى المبادرة.

وتحظى مصر بخصوصية فريدة أهلها ان تكون احد ركائز هذه المبادرة، بحكم موقعها الاستراتيجي على طول مسار المبادرة، وعقد ربط جغرافية في غاية الاهمية تربط قارات اسيا وافريقيا واوربا، كما ان قناة السويس تؤدي دوراً مركزياً في "طريق الحرير البحري" كونها الممر الأكثر استعمالاً لأغراض النقل والشحن البحري بين آسيا وأوروبا، مما جعل مصر سوقاً مهمة للبضائع الصينية في داخل مصر وخارجها، فضلاً عن ذلك هناك اعتبارات سياسية وامنية لاتقل أهمية عن الاقتصادية تتمثل بحصول الصين على موطئ قدم استراتيجي في منطقة البحر المتوسط، وغيرها من العوامل التي جعلت من مصر أولوية حاسمة بالنسبة للصين.

المصادر: Sources

المصادر العربية: Arabic sources

- ١- احمدي، مصطفى، قمة الصين- أفريقيا ٢٠١٨: ٦٠ مليار دولار للدول الأفريقية وإلغاء جزء من ديون الدول الأكثر فقراً، مجلة أفريقيا قارتنا (القاهرة: الهيئة العامة للإستعلامات، العدد ٢٨، كانون الثاني ٢٠١٨).
- ٢- التقرير الاستراتيجي العربي ٢٠١٣ - ٢٠١٤ (القاهرة: مركز الاهرام للدراسات السياسية والاستراتيجية، ٢٠١٥).
- ٣- التقرير الاستراتيجي العربي ٢٠١٦ (القاهرة: مركز الاهرام للدراسات السياسية والاستراتيجية، ٢٠١٧).
- ٤- التقرير الاستراتيجي العربي ٢٠١٧ (القاهرة: مركز الاهرام للدراسات السياسية والاستراتيجية، ٢٠١٨).
- ٥- حسام، هبة، منطقة تيدا الصينية" نصيب مصر من "حزام وطريق" الصين.. المبادرة الصينية تضخ ٦ مليارات دولار استثمارات، صحيفة اليوم السابع، القاهرة، ٢٧/٤/٢٠١٩.
- ٦- حماد، محمد، الصين تبني ١٦ مصنعا في محور قناة السويس، صحيفة العرب (لندن: مؤسسة العرب العالمية، العدد ١١٦٤١، ٩/٣/٢٠٢٠).

- ٧- خالد بدر الدين، السفير الصيني: طفرة كبيرة في العلاقات مع مصر بمبادرة الحزام والطريق، **صحيفة المال**، ٢٠١٩/٩/١٨.
- ٨- **صحيفة المصري اليوم**، شينخوا تبرز أهمية زيارة السيسي إلى الصين (القاهرة: مؤسسة المصري اليوم، ٢٠١٩/٤/٢٨).
- ٩- عبد الغفار، عادل، وجاكوبس، أنا، بكين تنادي بتقييم حضور الصين المتنامي في شمال أفريقيا، **موجز السياسة** (الدوحة: مركز بروكنجز الدوحة، سبتمبر ٢٠١٩).
- ١٠- فتحي، رباب، طموحات مصرية وشراكة صينية.. مصر تستعرض رؤية ٢٠٣٠ في المنتدى، **صحيفة اليوم السابع**، القاهرة، ٢٠٢٠/١/٩.
- ١١- مشروع الحزام والطريق: كيف تربط الصين اقتصادها بالعالم الخارجي، **اتجاهات الاحداث** (ابو ظبي: مركز المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة، ملحق العدد ٢٦، ٢٠١٨).
- ١٢- هيثم حسنين، مصر تخطو خطوة أخرى باتجاه الصين، **المرصد السياسي** (واشنطن: معهد واشنطن لسياسة الشرق الأدنى، العدد ٣١٦٨، ٢٠١٩).
- ١٣- يسن، محمود، انطلاق فعاليات ندوة الإعلام لمنتدى الحزام والطريق في بكين بمشاركة ٢٤ دولة، **صحيفة اليوم السابع**، القاهرة، ٢٠١٩/١٠/٢١.
- المواقع الالكترونية:**
- ١- الامم المتحدة، الأمين العام: مبادرة "طريق الحرير الجديد" بوسعها فتح فرص هائلة للعالم، ٢٠١٩/٤/٢٦.
- <https://news.un.org/ar/story/2019/04/103177>
- ٢- تشي هونغ، مقالة خاصة: المصنع الصيني - المصري المشترك لكابلات الألياف الضوئية باب لتعاون أعمق بين البلدين يمتد إلى أسواق المنطقة، بوابة الحزام والطريق، ٢٠١٨/٣/١٣.
- <https://ara.yidaiyilu.gov.cn/business/project/50145.htm>
- ٣- رئاسة الجمهورية المصرية: الهيئة العامة للإستعلامات، **الحكومة ورؤية مصر ٢٠٣٠**، ٢٠٢٠.
- <https://www.sis.gov.eg/>
- ٤- رئاسة الجمهورية المصرية، الهيئة العامة للإستعلامات، زيارة الرئيس عبد الفتاح السيسي للصين، ٢٠١٤.
- <https://www.sis.gov.eg/section/13514/14773?lang=ar>
- ٥- رئاسة الجمهورية المصرية، الهيئة العامة للإستعلامات، **مصر وأفريقيا مشروعات تنموية واعدة**، ٢٠١٩.
- <https://www.sis.gov.eg/>
- ٦- رئاسة الجمهورية المصرية، الهيئة العامة للإستعلامات، **مصر وحصاد رئاسة الاتحاد الإفريقي عام ٢٠١٩، ٢٠٢٠**. <https://sis.gov.eg/>
- ٧- رئاسة الجمهورية المصرية، الهيئة العامة للإستعلامات، **منتدى الحزام والطريق**، ٢٠١٧.
- <https://www.sis.gov.eg/section/10247/10136?lang=ar>

٨- سفارة جمهورية الصين الشعبية لدى جمهورية مصر العربية، السفير الصيني بالقاهرة: منطقة التجارة الحرة الإفريقية فرصة لتعزيز التعاون، ٢٠١٩/٧/٢.

<http://eg.china-embassy.org/ara/zxxx/t1678124.htm>

٩- منتدى التعاون الصيني العربي، التكاتف لخلق مستقبل مشرق للحضارتين العريقتين الصينية والمصرية، ٢٠٢١/٥/٣١.

<http://www.chinaarabcf.org/ara/zagx/sjfc/t1880170.htm>

١٠- وانغ يي، نحو شراكة صينية عربية لتخطيط التعاون في إطار الحزام والطريق، ترجمة صحيفة البيان، ٢٠١٨/٧/٩.

<https://www.albayan.ae/opinions/articles/2018-07-09-1.3310576>

١١- وكالة أنباء شينخوا، بالأرقام نمو ملحوظ في التعاون بين مصر والصين حول مبادرة "الحزام والطريق"، ٢٠١٧/٥/٣.

http://arabic.news.cn/2017-05/03/c_136254316.ht

١٢- الأمم المتحدة، منظمة شنغهاي للتعاون.

<https://dppa.un.org/ar/shanghai-cooperation-organization>

المصادر الأجنبية: Foreign sources

- 1- Alexander Demissie and Moritz Weigel and Tang Xiaoyang, **China's Belt and Road initiative and its implications for Africa** (Germany: Cologne, The China Africa Advisory, 2016) .
- 2- Assem Reda Abu Hatab, Exploring Egypt-China bilateral trade: dynamics and prospects, **Journal of Economic Studies** (United Kingdom: Bingley, Emerald Group Publishing Limited, Vol. 39, No. 3, 2012).
- 3- Biliang Hu, Belt and Road Initiative: Five Years on Implementation and Reflection, **Global Journal of Emerging Market Economies** (Washington: Sage Publications, Vol. 11, No. 1 - 2, May 2019).
- 4- Eugenia Pecoraro, China's Strategy in North Africa: New economic challenges for the Mediterranean region, **Working paper** (Barcelona: Institut Universitari d'Estudis Europeus, No. 26, November 2010).
- 5- Henry Tugendhat and Julia Voo, China's Digital Silk Road in Africa and the Future of Internet Governance, **Policy Brief** (Washington: Johns Hopkins University, China Africa Research Initiative, No. 60, August 2021).
- 6- Jeremy Garlick, The Regional Impacts of China's Belt and Road Initiative, **Journal of Current Chinese Affairs** (Hamburg: GIGA German Institute of Global and Area Studies, Vol. 49, No. 1, April 2020).

- 7- Lars Erslev Andersen and others, China-MENA Relations in the Context of Chinese Global Strategy, The Role of China in the Middle East and North Africa (MENA) Beyond Economic Interests, **Joint Policy Study** (Barcelona: IEMed – European Institute of the Mediterranean, No. 16, July 2020).
- 8- Laura-Anca Parepa, The Belt and Road Initiative as continuity in Chinese foreign policy, **Journal of Contemporary East Asia Studies** (China: Waseda University, Waseda Institute of Contemporary Chinese Studies, Vol. 9, No. 2, 2020).
- 9- Mingchun Cao and Ilan Alon, Intellectual Structure of the Belt and Road Initiative Research: A Scientometric Analysis and Suggestions for a Future Research Agenda, **Sustainability** (Basel: Multidisciplinary Digital Publishing Institute, Vol. 12, No. 17, September 2020).
- 10- Raphael ZiroMwatela and Zhao Changfeng, Africa in China's 'One Belt, One Road' Initiative: A Critical Analysis, **IOSR Journal Of Humanities And Social Science** (New York: International Organization of Scientific Research, Vol. 21, No. 12, December 2016).
- 11- Robert Tama Lisinge, The Belt and Road Initiative and Africa's regional infrastructure development: implications and lessons, **Transnational Corporations Review** (England: Routledge Taylor & Francis, Vol. 12, No. 4, 2020).
- 12- Thierry Pairault, Booming Sino-Maghreb Economic Relations: Incentives for a New European Partnership, in book **China-Africa Relations Governance Peace and Security** (Addis Ababa: Institute for Peace and Security Studies, 2013).
- 13- Venkateswaran Lokanathan, China's Belt and Road Initiative: Implications in Africa, **ORF Issue Brief** (New Delhi: Observer Research Foundation, No. 395, August 2020).
- 14- Yahia H. Zoubir, **Expanding Sino-Maghreb Relations Morocco and Tunisia** (London: Chatham House, 2020).
- 15- Yang Jian, China-ASEAN Relations at 30: Braving Ups and Downs and Creating the Future Together, **Foreign Affairs Journal** (Beijing: Chinese People's Institute of Foreign Affairs, No. 139, Spring 2021).
- 16- Hong Yu, Motivation behind China's 'One Belt, One Road' Initiatives and Establishment of the Asian Infrastructure Investment

Bank, **Journal of Contemporary China** (England: Routledge Taylor & Francis Group, Vol. 26, No. 105, 2017).

- 17- Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China, President Xi Jinping Delivers Important Speech and Proposes to Build a Silk Road Economic Belt with Central Asian Countries, Beijing, 7/9/2013.
https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/topics_665678/xjpfwzysiesgjtfhs_hzzfh_665686/t1076334.shtml
- 18- Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China, Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road, Beijing, 28/3/2015.
https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/zxxx_662805/t1249618.shtml
- 19- Mohamed El Dahshan, Egyptian exceptionalism in a Chinese-led world, (London: Chatham House, 2021).
<https://www.chathamhouse.org/2021/02/egyptian-exceptionalism-chinese-led-world>
- 20- [Tom Bayes](#), China's emerging diplomatic and economic presence in North Africa, Atlantic Community, Feb 27, 2019.
<https://atlantic-community.org/chinas-emerging-diplomatic-and-economic-presence-in-north-africa>
- 21- Wikipedia, Cooperation between China and Central and Eastern European Countries, 2021.
https://en.wikipedia.org/wiki/Cooperation_between_China_and_Central_and_Eastern_European_Countries
- 22- Xinhua, China-Egypt trade maintains stable growth in 2020 amid COVID-19: Embassy, 14/1/2021.
http://www.xinhuanet.com/english/2021-01/14/c_139665555.htm

North Africa's position in China's Belt and Road Initiative: Egypt as a model

Assistant Professor Dr. Mustafa Ibrahim Salman

Center for Strategic and International Studies / University of Baghdad

dr.mustafa@cis.uobaghdad.edu.iq

Abstract:

The "Belt and Road Initiative- BRI " is one of the largest strategies in China's history with developmental, economic, cultural, political and security dimensions. The Chinese initiative links the continents of Asia, Africa and Europe through a series of infrastructure projects and technical development expertise covering various fields of roads, railways, ports, energy, technology, communications, and others, and reflects The initiative is China's ambition and its growing role at the global level.

North Africa occupies great importance in the "Belt and Road Initiative" due to its influential strategic location in the African, Asian and European markets, which made it the most important station for this initiative, and for this reason, China has established strategic partnership relations with some of its countries and concluded agreements and memoranda of understanding with them.

Egypt stands out from the North African region, which occupied a great position in the initiative due to its regional weight and the importance of its strategic location, and the Suez Canal is the most important part of the initiative's Maritime Silk Road.

Keywords: China, the Belt and Road Initiative, the Middle East, Africa, Egypt, Suez Canal.