

الانعكاسات الاقتصادية لطريق الحرير الجديد على مصر

دكتور: عبدالمهدي محمد أحمد جوده

مُدّرّس الاقتصاد بالمعهد العالي للعلوم الإدارية ببني سويف

المُقدّمة:

يُعدُّ مشروع طريق الحرير الجديد أحد المشروعات التنموية العالمية الكبرى، وقد رصدت له الصين ما يقرب من ٩٠٠ مليار دولار لتنفيذ رؤيتها الطموحة^(١).

ويرتكز المشروع على إقامة خطوط تجارة برية وبحرية جديدة عبر أوراسيا؛ لتشجيع التجارة الجديدة أو زيادة التجارة القائمة بين نحو ٦٥ دولة -تمثل ٦٠% من سكان العالم - يستهدفها المشروع، وتسهم هذه الدول بنحوثلث إجمالي الناتج العالمي تقريباً^(٢).

وقد أعلنت الصين عزمها على البدء بتقديم قروض للدول المشاركة في المشروع؛ لتشجيع تطوير الطرق والسكك الحديدية وخطوط أنابيب الطاقة والموانئ والبنية التحتية الأخرى.

وتتسق أهداف مشروع طريق الحرير الجديد أو ما يسمى «بمبادرة الحزام والطريق» مع جهود مصر في عدد من المشروعات العملاقة ذات العائد الكبير والفرص الاستثمارية المتنوعة، وفي مقدمتها محور تنمية منطقة قناة السويس القائم على إنشاء مركز صناعي وتجاري ولوجستي، يُوفّر فرصاً وأعدة للشركات الصينية والدول أطراف المشروع وغيرها من مختلف دول العالم الراغبة في الاستفادة من موقع مصر الاستراتيجي كمركز للإنتاج، وإعادة تصدير المنتجات إلى مختلف دول العالم، لاسيما التي تربطنا بها اتفاقيات تجارة حرة في المنطقة العربية وإفريقيا وأوروبا.

٢- أهمية الدراسة:

تأتي أهمية الدراسة من كون مشروع طريق الحرير الجديد مشروعاً عالمياً كبيراً يهدف إلى زيادة النمو الاقتصادي العالمي بمعدلات أسرع من المعتادة، وتعزيز منظومة التعاون التجاري العالمي، وزيادة تدفق الاستثمار الأجنبي المباشر.

(١) علاء المشاوي، الحزام والطريق ٩٠٠ مليار، متاح على موقع :

[tps://www.alarabiya.net/ar/aswaq/economy/2017/05/15](https://www.alarabiya.net/ar/aswaq/economy/2017/05/15)

(٢) المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية : مبادرة الحزام والطريق الصينية: مشروع القرن الاقتصادي في العالم، إصدارات المركز الديمقراطي العربي، ألمانيا، برلين، الطبعة الأولى ٢٠١٩، ص ١٥.

ومن ثمّ تتطلع مصر الى الاستفادة من المشاركة فى هذا المشروع ومواجهة التحديات والمعوقات التي تواجهها والتغلب عليها لتحقيق العديد من العوائد التنموية والمكاسب التجارية والاقتصادية التي تعود على مصر بالنفع.

٣- أهداف الدراسة:

تهدف الدراسة إلى:

تحليل وتقييم المكاسب الاقتصادية والتجارية الإيجابية على مصر من خلال مشروع طريق الحرير الجديد.

بيان التحديات والمعوقات التي تواجه مشروع طريق الحرير الجديد.

٤- إشكالية الدراسة : تتمثل إشكالية الدراسة فى الانعكاسات الاقتصادية على مصر من المشاركة فى مشروع طريق الحرير الجديد.

٥- منهج الدراسة:

تعتمد الدراسة على المنهج الوصفي التحليلي، كما تعتمد على المنهج الإحصائي فى كافة الجوانب المتعلقة بالدراسة .

٦- فرضية الدراسة: توجد العديد من العوائد التنموية والانعكاسات والمكاسب التجارية والاقتصادية الإيجابية على مصر من خلال مشروع طريق الحرير الجديد .

٧- خطة الدراسة:

جاءت الدراسة فى مقدمة ، وثلاثة مباحث، وخاتمة؛ وذلك على النحو التالي:

المبحث الاول : مفهوم طريق الحرير الجديد وأهدافه.

المبحث الثاني: الانعكاسات الاقتصادية على مصر.

المبحث الثالث : التحديات والمعوقات .

وأما الخاتمة فقد احتوت على أهم النتائج والتوصيات.

المبحث الأول

مفهوم طريق الحرير الجديد وأهدافه

تُرْجَحُ الصين لمشروع طريق الحرير الجديد أو ما يُسَمَّى «بمبادرة الحزام والطريق» أو «طريق واحد حزام واحد» باعتباره مشروعاً يُتيح القدرة على حل العديد من المشكلات التنموية، ليس في الصين فقط، بل في جميع الدول المشاركة فيه.

ويُعدُّ المشروع تجسيداً عصرياً لروح طريق الحرير القديم، ويُعكس خبرة الصين في التحديث وطموحها لتعميم تجربتها وتبادلها مع الدول الأخرى.

وتتناول الدراسة بالتحليل مفهوم طريق الحرير، ثم أهدافه، وذلك على النحو

التالي:

١- مفهوم طريق الحرير: يمكن تعريف طريق الحرير بأنه الطريق التاريخي الذي كان شرياناً لتبادل التجارة قديماً بين الشرق والغرب في طرق برية وبحرية؛ حيث سارت فيه القوافل والسفن من جنوب آسيا إلى مصر وإيطاليا ثم منطقة الخليج العربي؛ بهدف نقل البضائع التجارية. وقد سُمِّي بهذا الاسم نسبة إلى الحرير الذي انتعشت تجارته في الصين في عصور ما قبل الميلاد. وسارت تجاه عواصم العالم في طرق رئيسة تتفرع عنها طرق ثانوية^(١).

وقد سلك هذا الطريقُ التَّجَارُ العَرَبُ والمسلمون الذين مارسوا تجارة الحرير والخزف والزجاج والأحجار الكريمة والتوابل والعاج والعطور والعقاقير الطبية وغيرها. وهذا الطريق ربما جعل التجار العرب والمسلمين يرون أن الصين هي الموطن الأصلي للبضائع الكَمَالِيَّةِ الدَّقِيقَةِ الصَّنْعِ. وقد كان العرب يُسْمُونُ كُلَّ إِنَاءٍ دَقِيقٍ أو غَرِيبِ الصَّنْعِ بِصَرَفِ النَّظَرِ عَنِ مَصْدَرِهِ الحَقِيقِيِّ صِينِيًّا؛ نَظْرًا لِأَنَّ الأَشْيَاءَ الدَّقِيقَةَ الصَّنْعِ هِيَ مِنْ اِخْتِصَاصِ الصِّينِ^(٢).

ويمتد طريق الحرير بمسافة سبعة آلاف كيلو متر في شكل سلسلة من طرق التجارة ونقل الثقافات، الأمر الذي جعله محور التفاعل الاقتصادي والثقافي

(١) صالح عيروس علي: العرب والصين معا على طرق الحرير، مجلة الصين بعيون عربية، عدد ٥٢، ٦ فبراير ٢٠١٧، ص ١٠.
(٢) د. قحطان عبد الستار الحديشي: طريق الحرير العظيم وأهميته الاقتصادية، مجلة كلية الآداب، جامعة بغداد، العراق، عدد ٤٧، ١٩٩٩، ص ٢٢-٢٧.

فى القارة الآسيوية؛ حيث يربط بين الشرق والغرب عن طريق الحجاج والتجارة والرهبانوالجنود من الصين إلى البحر الأبيض المتوسط عبر مختلف العصور^(١).

٢ - طريق الحرير الجديد: واليوم رجع مفهوم طريق الحرير التاريخي على الساحة العالمية مع نية الصين أن تجعله واقعاً خلال السنوات القادمة؛ كي يكون طريقاً سريعاً للبضائع والمسافرين يخترق العالم القديم ويربط الصين بمحيطها فى آسيا وأسواق التصدير^(٢).

ويُعتبر مشروع طريق الحرير الجديد أكبر ممر اقتصادي فى العالم؛ حيث يشمل - حسب التقديرات - أكثر من ٦٥ دولة فى آسيا الوسطى وأوروبا والشرق الأوسط، ويمتثل ٤,٤ مليار نسمة من سكان العالم، و٢١ تريلون دولار من مجموع الناتج المحلي الإجمالي فى العالم، إضافة إلى أن الصين تعهدت بتقديم مبلغ تمويل إضافي قدره ١٢٤ مليار دولار أمريكي يشمل مساعداتٍ ومنحاً وقروضاً للدول المشاركة^(٣).

وينقسم طريق الحرير الجديد إلى مسارين مترابطين أحدهما : بري ، والآخر : بحري.

أولاً : المسار البري وهو « الحزام الاقتصادي لطريق الحرير »، وقد دعا إليه الرئيس الصيني فى ٧ سبتمبر عام ٢٠١٣ فى كازاخستان. ويتعلق هذا الاقتراح ببناء ممرات مكونة من سكك حديدية ومشاريع طاقة ومياه وأنشطة زراعية وصناعية وتشبيد البنى التحتية للتجارة. ويتكون من ثلاثة مسارات : ممر النقل العالمي الشمالي الجنوبي من الهند إلى إيران؛ ممر النقل الشمالي الشرقي من الهند إلى مينامار وحتى الصين؛ خطوط السكك عبر قارة إفريقيا؛ سكة الحديد الدائرية الأسترالية^(٤).

ويعمل الطريق البري على تقليل زمن الرحلة فى نقل البضائع التي تستغرق ٦٠ يوماً بالبحر إلى ١٤ يوماً عن طريق المسار البري^(٥).

(١) د. نهى عبد القادر موسى حمدان : طريق الحرير ونزع فتيل الأزمات وتحقيق السلام والاستقرار، «مؤتمر آفاق التعاون العربي الإفريقي الصيني فى إطار مبادرة الحزام والطريق»، فى الفترة من ٢١ - ٢٢ نوفمبر ٢٠١٧، مركز البحوث والدراسات الإفريقية، جامعة إفريقيا العالمية، الخرطوم، ص ١٩٠.

(٢) زينب سيف الدين، لبنان على خريطة طريق الحرير، متاح على موقع :

<http://www.industry.gov.lb/ar/wp-content/uploads2019/3/Silk-Road.pdf>

(٣) غالبا لاي: الصين وإسرائيل : هل هما نفس الطريق؟ متاح على موقع :

www.palestine-studies.org

(٤) جين ليانجشيانج وإن جاناردان: مبادرة الحزام والطريق، نظرة تحليلية، الناشر أكاديمية الإمارات الدبلوماسية، يونيو ٢٠١٨، ص ١٠. راجع أيضا : Sipri، Ghiasy and Zhou، The silk road economic belt، Sipri، available، www.Sipri.org ٦-٥، p.٢٠١٧.

(5) Wolfgang and Victor : The new silk road – Idea and Concept , ISPSW Strategy Series, No 390 , Nov 2015,p.5.

ثانياً: المسار البحري: وهو « طريق الحرير البحري »، وقد دعا إليه الرئيس الصيني أيضاً في أكتوبر من عام ٢٠١٣ في أندونيسيا، ويمتد الطريق على مسار الخطوط البحرية لجنوب أوراسيا من المحيط الهادي إلى البحر العربي وشرق إفريقيا والبحر الأحمر والبحر المتوسط إلى غرب أوروبا. وطريق الحرير البحري أصبح خطة جيدة تشمل بناء المشاريع وتوسيع الموانئ والقنوات، مثل بناء قناة السويس الجديدة^(١).

٣ - أهداف طريق الحرير الجديد: تسعى الصين من طرح مبادرة طريق الحرير الجديد إلى تحقيق حزمة من الأهداف يمكن إجمالها على النحو التالي:

أولاً: رفع معدل النمو الاقتصادي في الصين: حيث بدأ معدل النمو الاقتصادي في الصين - ثاني أكبر اقتصادات العالم - يتراجع عن الذروة. وبالنظر إلى الجدول رقم (١) والشكل رقم (١) نجد أن معدل النمو قد بلغ ١٠,٦% في عام ٢٠١٠ ثم تراجع إلى ٩,٥% عام ٢٠١١ حتى وصل إلى ٦,٦% في عام ٢٠١٨. وقد تراجع معدل النمو منذ ٢٠١٠ وحتى ٢٠١٨ بتراجع قدره ٤%.

جدول رقم (١)

تطور معدل النمو الصيني في الفترة من عام ٢٠١٠-٢٠١٨

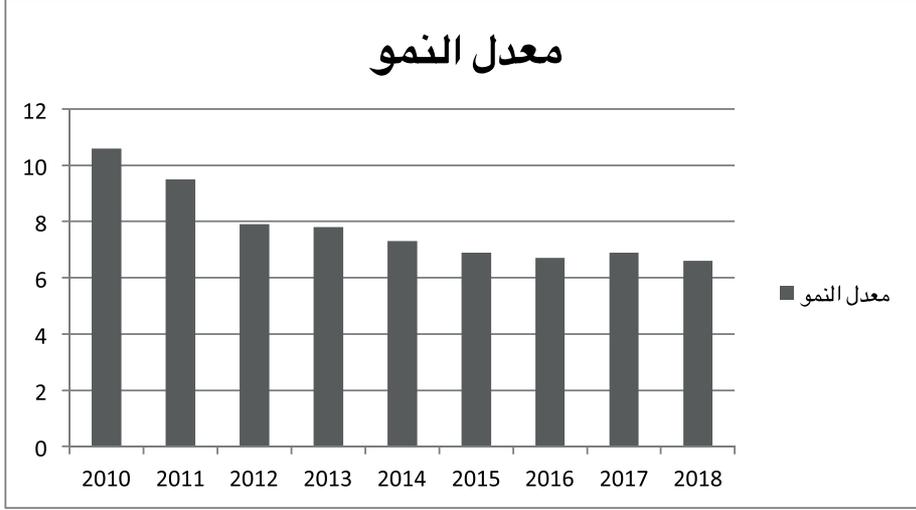
السنة	٢٠١٠	٢٠١١	٢٠١٢	٢٠١٣	٢٠١٤	٢٠١٥	٢٠١٦	٢٠١٧	٢٠١٨
معدل النمو	١٠,٦	٩,٥	٧,٩	٧,٨	٧,٣	٦,٩	٦,٧	٦,٩	٦,٦

المصدر: صندوق النقد الدولي، آفاق الاقتصاد العالمي، أكتوبر ٢٠١٨، ص ١٥٦. يناير ٢٠١٩، ص ٨.

(١) الهيئة العامة للاستثمار: تقرير المعجزة الاقتصادية السعيدة، معجزة إعادة إعمار وتنمية اليمن واقتراحه بطريق الحرير الجديد، الطبعة الأولى ٢٢ مايو ٢٠١٨، ص ١١. متاح على موقع:

شكل رقم (١)

تطور معدل النمو الصيني في الفترة من عام ٢٠١٠-٢٠١٨



المصدر جدول رقم (١)

ويرجع السبب في هذا التراجع إلى فائض الطاقة الإنتاجية في الصين ومعدلات الاستثمار المرتفعة التي شجعتها الحكومة بعد الأزمة المالية العالمية في ٢٠٠٩؛ حيث تم تحويلها إلى طاقة إنتاجية؛ حيث إن الاستهلاك لم يسجل زيادة ملحوظة، ومن ثم فإن الصين تعمل على زيادة معدل نموها الاقتصادي عن طريق استكشاف أسواق دولية جديدة؛ حتى تستوعب طاقتها الإنتاجية الفائضة، ولن يكون ذلك إلا من خلال الدول المشاركة في طريق الحرير الجديد مثل آسيا والشرق الأوسط وأفريقيا^(١).

علاوة على ذلك فإن تطوير البنية التحتية في الدول التي يمر بها طريق الحرير قد يرفع أيضاً من معدلات النمو الاقتصادي بمقدار ١,٥% خلال الفترة القادمة من خلال المساهمة في الطلب المتزايد على السلع والخدمات وزيادة التجارة السنوية إلى ٢,٥ تريليون دولار بحلول ٢٠٢٥^(٢).

(١) رشا ظريف : طريق الحرير الجديد : قوة صينية عالمية، رسالة ماجستير في العلوم السياسية والإدارية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، الجامعة اللبنانية، ٢٠١٧، ص ٨٩.

(2) Simeon Djankov and Sean Miner: Initiative Motives, Scope, And Challenges, Copyright © 2016 by the Peterson Institute for International Economics.p.7

ثانياً: إحداث تنمية اقتصادية متوازنة : جاء طريق الحرير الجديد فى جانب منه لمعالجة الفجوة التنموية بين الأقاليم الصينية وتطويرها اقتصادياً؛ حيث توجد فجوة بين الريف والحضر وأقاليم الوسط والغرب من جهة، ومن جهة أخرى توجد فجوة بين الأقاليم الساحلية الشرقية؛ لذلك قامت الصين بجذب المزيد من الاستثمارات الأجنبية فى الريف بمنحه مزايا مغرية مثل : خفض الضرائب على المشروعات الصناعية ومبيعات العقارات والبضائع ، بالإضافة إلى إنشاء العديد من الشركات الصناعية التي تعمل فى تصنيع المواد الغذائية والخزف والملابس^(١).

كما قامت الصين بوضع استراتيجية للتنمية الساحلية، وأنشأت عدداً كبيراً من المدن الساحلية المفتوحة على الخارج وإعطائها صلاحيات بتنظيم الاستثمارات الأجنبية لتطوير البنية التحتية للطرق والمطارات والسكك الحديدية. وقد نجحت استراتيجية التنمية فى تحويل أكثر من ٧٥% من الصناعات الإنتاجية من مدينة هونج كونج إلى المدن الجنوبية فى الصين^(٢).

ثالثاً : تعزيز دور الصين فى أوراسيا: تسعى جمهورية الصين الشعبية من خلال إنشاء طريق الحرير الجديد إلى تعزيز دورها فى منطقة أوراسيا؛ حيث تتمتع هذه المنطقة بأهمية استراتيجية كبيرة، فهي تمثل نقطة ارتكاز كبيرة فى ظل ما تمتلكه من ثروات اقتصادية نادرة، كما أنها تعطي من يسيطر عليها القوة الاقتصادية والمكانة الجغرافية المتميزة التي تمكنه من السيطرة على العالم بأسره^(٣).

رابعاً : تعزيز قوة العملة الصينية لتكون عملة رائدة: تقوم جمهورية الصين الشعبية بتعزيز الدور العالمى لعملتها المحلية- اليوان - على نحو فعال بفضل سياسات استمرار استخدامه فى التبادل التجارى الدولى، ونظراً لسرعة كبر حجم التجارة الصينية الذى بلغ نحو ١٠% من حجم التجارة العالمية للسلع فى عام ٢٠١١. فتشجيع استخدام العملة الصينية فى تسوية المعاملات التجارية يمثل أولى الخطوات الأساسية فى تدويل العملة. وقد وصل مقدار تسوية المعاملات التجارية بالعملة الصينية نحو ٨% من إجمالي تجارة السلع والخدمات الصينية وذلك فى عام ٢٠١١^(٤).

(١) د. محمد فايز فرحات؛ ممر الشمال - الجنوب حدود الدور والمراهنات الإيرانية، مجلة الدراسات الإيرانية، العدد السابع، يونيو ٢٠١٨، ص ٧٢.

(٢) عبد الرحمن بن سانية؛ الانطلاق الاقتصادى بالدول النامية فى ظل التجربة الصينية، رسالة دكتوراه، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير والعلوم التجارية، جامعة أبوبكر بلقايد، تلمسان الجزائر، ٢٠١٢، ص ١٣٣.

(٣) مركز المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة تقرير المستقبل؛ مشروع الحزام والطريق، ملحق يصدر مع مجلة اتجاهات الأحداث، عدد ٢٠١٨، ٢٦، ص ٤.

(٤) إسوار براساد ولي اببه؛ هل يسيطر اليوان؟ مجلة التمويل والتنمية، مارس ٢٠١٢، ص ٢٨.

وتأمل جمهورية الصين الشعبية في أن يتبوأ اليوان الصيني مكانة كبيرة في منافسة العملات الرائدة مثل : الدولار الأمريكي واليورو الأوروبي والجنيه الاسترليني والين الياباني وغيره من العملات الرائدة ؛ وذلك من خلال استخدام عملتها في تسوية المعاملات التجارية الصينية مع الدول المشاركة في إنشاء طريق الحرير الجديد^(١).

خامساً: تأمين الإمدادات الطاقوية : نظراً لارتفاع عدد المركبات في الصين من ٨ مليون عام ١٩٩٠ إلى ١١٥ مليون عام ٢٠١٥ ومع نمو الاقتصاد زاد الطلب على الطاقة بحوالي أكثر من ٥٠٪ منذ عام ١٩٨٠، ومن ثم فإن الصين تحتاج طاقة كبيرة^(٢).

لذلك يُعتبر أمن الطاقة من المكونات الرئيسية ويقع ضمن استراتيجيات الطاقة لأي دولة في العالم. وباعتبار أن جمهورية الصين الشعبية تعدُّ واحدة من أكثر الاقتصاديات نموًا في العالم وأيضًا ثاني أكبر مُستهلك للطاقة في العالم، وثالث مستورد للنفط في العالم، وأن واردات الصين من النفط سوف تبلغ في عام ٢٠٣٠ حوالي ١٣,١ مليون برميل يوميًا^(٣)، فإنها تسعى إلى تأمين وصول إمدادات الطاقة إليها من خلال تجنب حدوث أزمات يترتب عليها انقطاع إمدادات الطاقة ؛ نظراً لعدم الاستقرار في المناطق التي تعتمد عليها الصين في توفير الإمدادات الطاقوية، بالإضافة إلى التخوف من حدوث اضطرابات وقلقل في الإمدادات النفطية القادمة من خلال مضيق « ملقا » الذي يُشكّل نقطة استراتيجية ضد الصين؛ حيث يمر منه نحو ٨٠٪ من واردات الصين الطاقوية، وتدرك الصين أن إغلاق المضيق أو فرض حصار عليها سوف يمنع وصول إمدادات الطاقة لها^(٤).

لذا تهدف الصين من خلال إنشاء طريق الحرير الجديد إلى توفير مصادر أخرى لا تمر عبر الخطوط البحرية، من خلال مجموعة من الطرق وأنابيب النفط والسكك الحديدية. وترى الصين في روسيا المصدر الذي يُوفّر لها الإمدادات الطاقوية، ويحول

(1) Francis Schortgen , China and the Twenty-First- Century Silk Roads : A New Era of Global Economic Leadership? , in : Wenxian Zhang, Ilan Alon and Christoph Lattemann (eds.) , Chinas Belt and Road Initiative Changing the Rules of Globalization, (US: Palgrave Macmil-Jan,2018), P.27.

(2) Simeon Djankov and Sean Miner, opcit,p,7 .

(٣) د. خديجة عرفة محمد : أمن الطاقة وآثاره الاستراتيجية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، الطبعة الأولى، ٢٠١٤ م ص١٢٢.

(٤) د. غراب رزيقة ، ناصر هاجر : سياسات أمن الطاقة وتحدي الموازنة بين تأمين الاحتياجات الطاقوية ومتطلبات التنمية المستدامة : الصين نموذجاً، المؤتمر الأول بعنوان «السياسات الاستخدامية للموارد الطاقوية بين متطلبات التنمية القطرية وتأمين الاحتياجات الدولية» ، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة سطيف، ٢٠١٥، ص ٤.

دون أي حصار بحري، كما ترى أن الدول المطلة على طريق الحرير تلبى احتياجات الصين من الطاقة^(١).

سادساً : زيادة حصة الصين من التجارة الإلكترونية : مثلت الصين أكبر سوق في العالم للتجارة الإلكترونية . وبالنظر للجدول رقم (٢) والشكل رقم (٢) أيضاً نجد أن الصين حققت مبيعات تُقدَّر بـ ١٢٠٨,٣١ مليار دولار في ٢٠١٨، تليها مباشرة أوروبا بمقدار ٥٠٣,٨٠ مليار دولار، تليها الولايات المتحدة الأمريكية بمقدار ٤٨١,٩٤ مليار دولار.

جدول رقم (٢)

تطور حجم التجارة الإلكترونية لأهم ثلاث مناطق في الفترة من ٢٠١٥-٢٠١٨.

القيمة بالمليار دولار.

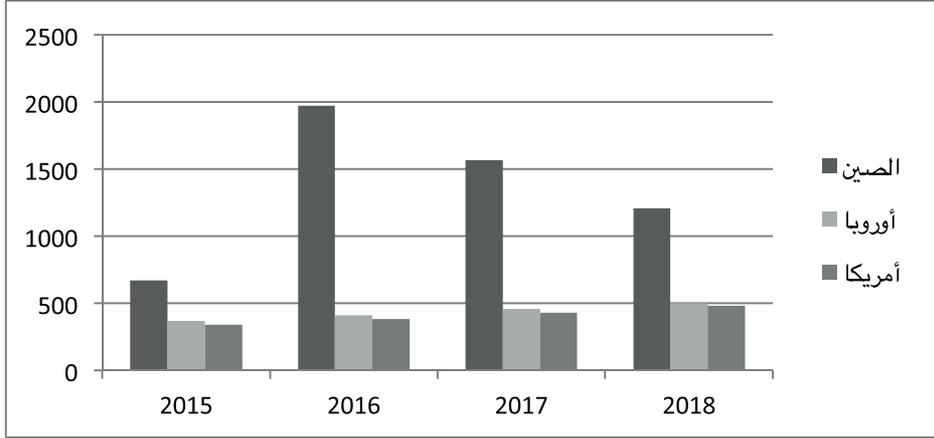
السنة	الصين	أوروبا	أمريكا
٢٠١٥	٦٧٢,٠١	٣٧٠,٢٧	٣٤٠,٦١
٢٠١٦	١٩٧٣,٠٤	٤١٣,٩٣	٣٨٤,٨٩
٢٠١٧	١٥٦٨,٣٩	٤٥٩,٩٩	٤٣١,٨٤
٢٠١٨	١٢٠٨,٣١	٥٠٣,٨٠	٤٨١,٩٤

Source: The Institute for World Economy, Bucharest ROMANIA, p 174. available in <http://www.iem.ro>

(١) الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري : أثر طريق الحرير على الدول العربية من منظور متكامل، مايو ٢٠١٧ متاح على موقع : pdf.moc.gov.kw/Ar-agreement٦

شكل رقم (٢)

تطور حجم التجارة الإلكترونية لأهم ثلاث مناطق فى الفترة من ٢٠١٥-٢٠١٨.



المصدر: الجدول رقم (٢)

ومن ثمّ تسعى جمهورية الصين الشعبية إلى تشجيع الشركات الصينية العاملة فى مجال التجارة الإلكترونية وتكنولوجيا الاتصالات والمعلومات للاستفادة من الدول التي يمر بها طريق الحرير الجديد ، وذلك برفع القيود الحكومية على الاستثمار الأجنبي وتوفير منصات كثيرة ووضع خدمات أخرى لزيادة حصتها من التجارة الإلكترونية العالمية^(١).

سابعاً: تعزيز الأمن الخارجي للصين: يتضمن إنشاء طريق الحرير الجديد أماكن ودولاً تعاني من انتشار المخاطر الأمنية ، وتكثر فيها الاضطرابات والصراعات الداخلية مثل منطقة الشرق الأوسط وإفريقيا وغيرها ، مما يتطلب حماية الصين لمصالحها الاستراتيجية، وهذا ينعكس بوضوح فى طريق الحرير الجديد^(٢).

لذلك شرعت جمهورية الصين الشعبية فى فرض سيطرتها ومدّ نفوذها وخلق نقط ارتكاز لها على طريق الحرير البحري ؛ حيث قامت بتطوير عدد من الموانئ على سواحل المحيط الهندي ، وظلت لها قواعد ثابتة لا يقتصر دورها على الخدمات

(١) مركز المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة تقرير المستقبل، مرجع سابق ذكره، ص:٤.

(٢) مركز الإمارات للسياسات، «مبادرة حزام، طريق واحد»، مارس ٢٠١٧، ص ٢. متاح على موقع: www.epc.ae راجع أيضاً:

Alessandro Arduino: Chinas private Army,protecting the New Silk Road, US : Springer ,2018,p103..

التجارية واللوجستية فقط، ولكنها تُوفّر للصين أفضلية اقتصادية وعسكرية في جنوب آسيا والمحيط الهندي، وتُعزّز من وجود الصين في المنطقة، وتُسهم في منع هيمنة القوات الأمريكية على المنطقة، إضافة إلى تطويق جمهورية الصين الشعبية للهند المنافس الأبرز لها، كما قامت بعض الشركات الأمنية الصينية الخاصة بتأمين السفن التجارية من السطو وعمليات القرصنة^(١).

المبحث الثاني

الانعكاسات الاقتصادية على مصر

تأتي أهمية مشاركة مصر في مشروع طريق الحرير الجديد من خلال موقعها الجغرافي المتميز، وأنها البوابة الرئيسية للعبور لقارة إفريقيا، ومن ثم تسعى مصر إلى الحصول على مكاسب اقتصادية وتجارية كبيرة من الشراكة مع الصين والدول المشاركة في مشروع طريق الحرير الجديد.

وتتناول الدراسة بالشرح والتحليل العلاقات الاقتصادية بين مصر والصين، ثم العوائد الاقتصادية والتجارية التي يمكن أن تحصل عليها مصر، وذلك على النحو التالي:

أولاً : العلاقات الاقتصادية بين مصر والصين:

تعد مصر أول دولة عربية أقامت علاقات رسمية مع جمهورية الصين الشعبية، وذلك عام ١٩٥٦ إثر اعتراف الرئيس جمال عبدالناصر بحكومة الصين الشعبية بدلاً من حكومة تايوان^(٢).

وتسير العلاقات بين مصر والصين بوتيرة متسارعة ومتطورة نحو مزيد من التعاون والتفاهم المشترك بين البلدين في مختلف المجالات، وخاصة المجال الاقتصادي.

ففي مجال التبادل التجاري: وعلى مستوى الدول الشركاء التجاريين جاءت الصين في المرتبة الثالثة بنسبة ٥,٦% من إجمالي التجارة الخارجية بعد الإمارات العربية المتحدة والولايات المتحدة الأمريكية^(٣).

(١) طارق عزيزة: استراتيجية الولايات المتحدة في آسيا في ظل النهوض الصيني، مركز حرمون للدراسات المعاصرة، فبراير ٢٠١٧، ص ١٤-١٥. متاح على موقع: <https://harmoon.org/wp-content/uploads/2017/02/The-United-States-strategy-in-Asia.pdf>

(٢) د. زينب عبد الله: السياسة الخارجية الصينية تجاه دول الخليج العربي (السعودية نموذجاً)، مجلة اتجاهات سياسية، العدد الخامس، أغسطس ٢٠١٨، المركز الديمقراطي العربي، برلين، ألمانيا، ص ٥١.

(٣) البنك المركزي المصري، التقرير السنوي، ٢٠١٦/٢٠١٧، ص ٦٧.

وبالنظر إلى الجدول رقم (٣) والشكل رقم (٢) نجد أن نسبة صادرات مصر إلى الصين بلغت ٢,٠١% من حجم صادرات مصر إلى العالم في عام ٢٠١٥، أما في عام ٢٠١٦، فقد ارتفعت ارتفاعاً طفيفاً؛ حيث بلغت ٢,١٩% من حجم صادرات مصر الكلية للعالم. وارتفعت عام ٢٠١٨ لتصل إلى ٣,٥%.

وبالنسبة للواردات وبالنظر للجدول رقم (٢) والشكل رقم (٤) نجد أن نسبة الواردات بلغت في عام ٢٠١٥ نسبة ١٣,١٢% من حجم واردات مصر الكلية. وفي عام ٢٠١٦ انخفضت نسبة الواردات المصرية من الصين انخفاضاً غير ملحوظ؛ حيث بلغت ١٣,٠٥% من نسبة الواردات المصرية على المستوى العالمي. ثم عاودت الارتفاع في عام ٢٠١٨ لتصل إلى ١٤,٢%.

جدول رقم (٣)

حجم التبادل التجاري بين مصر والصين عام ٢٠١٥-٢٠١٨.

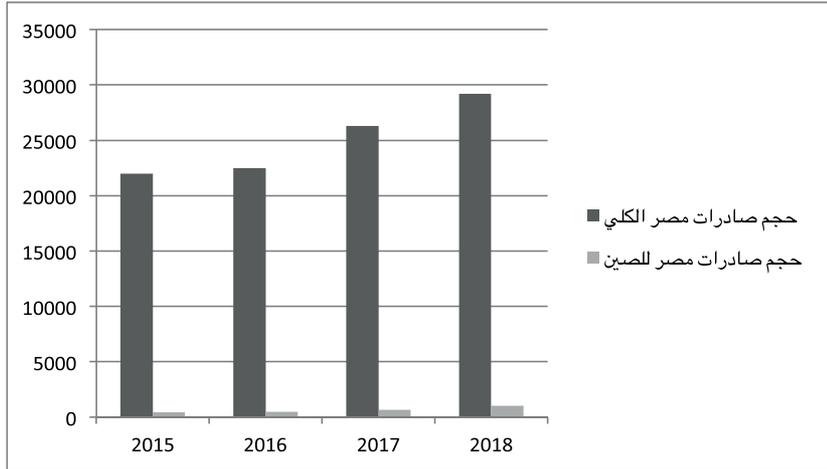
القيمة بالمليون دولار

السنة	حجم صادرات مصر الكلي	حجم صادرات مصر للصين	نسبة صادرات مصر للصين	حجم واردات مصر الكلي	حجم واردات مصر من الصين	نسبة واردات مصر من الصين
٢٠١٥	٢١٩٨٧	٤٤٣	٢,٠١%	٧٤٣٧٤	٩٧٧٢	١٣,١٢%
٢٠١٦	٢٢٥٠٢	٤٩٤	٢,١٩%	٧١٣٥٧	٩٣١٥	١٣,٠٥%
٢٠١٧	٢٦٣٠٠	٦٨٤	٢,٦%	٦٦٣٠٠	٨١٠٠	١٢,٢%
٢٠١٨	٢٩٢٠٠	١٠٢٢	٣,٥%	٨٠٥٠٠	١١٤٠٠	١٤,٢%

المصدر: العمود الثالث والسادس تم حسابه بمعرفة الباحث، الباقي من الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، النشرة السنوية للتجارة الخارجية ٢٠١٦، إصدار ديسمبر ٢٠١٧. لمحة إحصائية مصر ٢٠١٩، إصدار يونيو ٢٠١٩.

شكل رقم (٣)

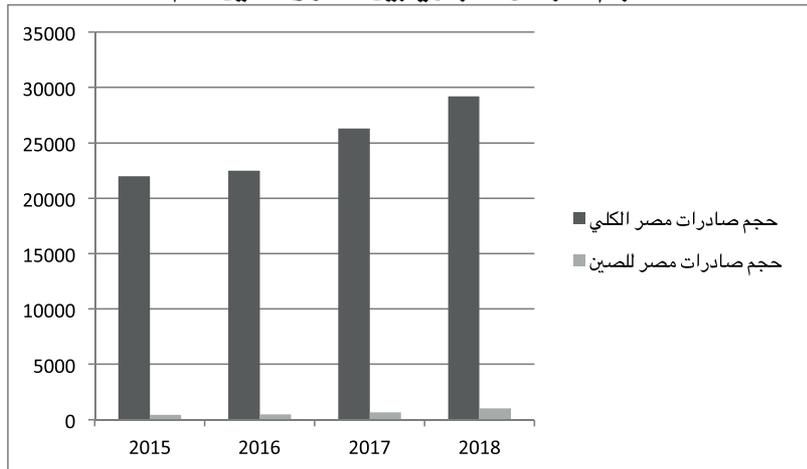
حجم التبادل التجاري بين مصر والصين عام ٢٠١٥-٢٠١٨.



المصدر: الجدول رقم (٣)

شكل رقم (٤)

حجم التبادل التجاري بين مصر والصين عام ٢٠١٥-٢٠١٨.



المصدر: الجدول رقم (٣)

وأما في مجال الاستثمارات : وبالنظر للجدول رقم (٤) والشكل رقم (٥) نلاحظ أن حجم تدفق

الاستثمارات الأجنبية المباشرة في مصر عام ٢٠١٣ بلغ نحو ٤٢٥٦ مليون دولار وفي عام ٢٠١٨ بلغ نحو ٦٧٩٨ مليون دولار، بإجمالي ٣٨٠٨٩,٧ مليون دولار خلال الفترة من ٢٠١٣ وحتى ٢٠١٨.

أما حجم الاستثمارات الصينية في مصر في الفترة من ٢٠١٣ وحتى ٢٠١٧ فقد بلغ نحو ٢٢٨٨٣ مليون دولار - حسب الجدول رقم (٥) - وهي تمثل حوالي نسبة ٤,٦% من حجم أرصدة الاستثمارات الأجنبية الواردة إلى مصر في نفس الفترة وهي نسبة قليلة.

جدول رقم (٤)

تطور حجم الاستثمارات الأجنبية المباشرة الواردة إلى مصر في الفترة من ٢٠١٣-٢٠١٨.

القيمة بالمليون دولار.

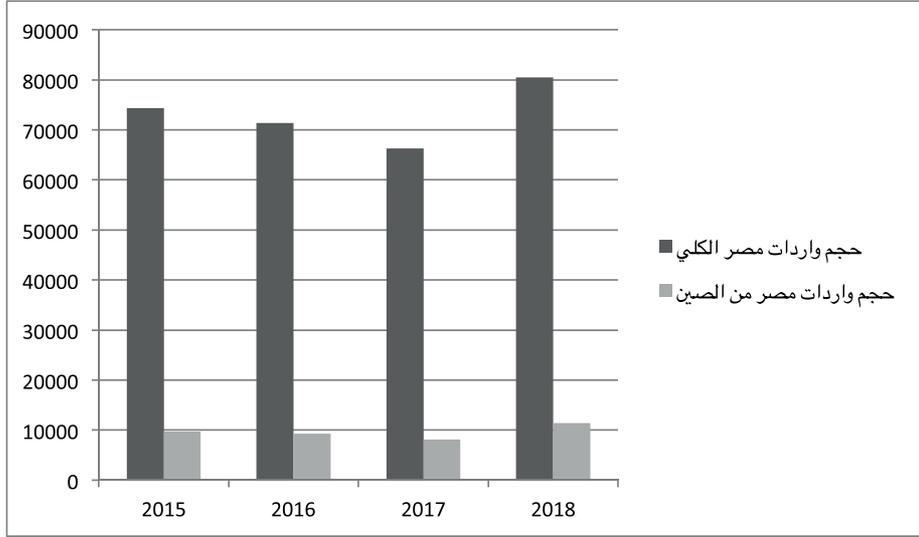
الأرصدة الواردة	التدفقات الواردة	العام
٨٢٨٩٣	٤٢٥٦	٢٠١٣
٨٧٤٨٥	٤٦١٢	٢٠١٤
٩٤٣٠٧	٦٩٢٥,٢	٢٠١٥
١٠٢٣٢٤	٨١٠٦,٨	٢٠١٦
١٠٩٦٦٠	٧٣٩١,٧	٢٠١٧
١١٦٣٨٥	٦٧٩٨	٢٠١٨
٤٩٤٣٦٠	٣٨٠٨٩,٧	الإجمالي

المصدر : المؤسسة العربية لضمان الاستثمارات، نشرته ضمان الاستثمار، العدد الثاني، ٢٠١٨، ٢٠١٩.

شكل رقم (٥)

تطور حجم الاستثمارات الأجنبية المباشرة الواردة إلى مصر في الفترة من ٢٠١٣-٢٠١٧

٢٠١٧



المصدر: الجدول رقم (٤)

كما أن عدد المؤسسات الصينية العاملة في مصر من عام ٢٠١٣ وحتى عام ٢٠١٧ وطبقاً للجدول رقم (٥) بلغ نحو ١٧ مؤسسة - كأهم مؤسسات تعمل في مصر-تعمل في ٢٦ مشروعاً، بإجمالي استثمارات تُقدَّر بحوالي ٢٢٨٨٣ مليون دولار- الفترة من ٢٠١٣-٢٠١٧ - وتعمل في مجالات متنوعة مثل مجالات الخدمات والبناء والتشييد والصناعة وغيرها من المجالات المختلفة، وتحتل جمهورية الصين الشعبية المرتبة الثانية بعد روسيا في قائمة أهم الدول المستثمرة في جمهورية مصر العربية.

جدول رقم (٥)

أهم الدول المستثمرة في مصر في الفترة من ٢٠١٣-٢٠١٧.

الدولة	التكلفة بالمليون دولار	عدد المشروعات	عدد الشركات
روسيا	٣٠٠٧٩	٥	٥
الصين	٢٢٨٨٣	٢٦	١٧
الإمارات	١٤٧٠٦	٥٢	٢٠
اليونان	١٠٠١٢	٣	٢
إيطاليا	٨٩١٨	١١	٧
السعودية	٨٨٠٣	٢٩	٢٠
البحرين	٣٥٢٢	٣	٢
المملكة المتحدة	٢٣٧٩	٢٣	١٧
ألمانيا	١٩٨٩	١٩	١٢
لبنان	١٨٤٨	١٠	٥

المصدر : المؤسسة العربية لضمان الاستثمار وائتمان الصادرات، نشرة ضمان الاستثمار، العدد الثاني، ٢٠١٨.

وتعزز جمهورية الصين الشعبية ضخَّ استثمارات كبيرة تُقدَّر بنحو ٦٠ مليار دولار في الشرق الأوسط ضمن سياستها القادمة؛ الأمر الذي يحتم على مصر تهيئة مناخ الاستثمار للفوز بجزء كبير منها؛ نظراً لأن منطقة محور قناة السويس تُعدُّ من أهم المناطق التي تستهدفها الاستثمارات الصينية بهدف التصنيع من أجل التصدير، بالإضافة إلى كون هذه المنطقة تعد الباب الرئيس لتصدير البضائع لمختلف دول العالم^(١).

كما بلغ عدد السائحين الصينيين الوافدين إلى مصر خلال الربع الأول من عام ٢٠١٧ حوالي ١٥٠ ألف سائح بزيادة نسبتها ٩٤% مقارنة بنفس الفترة عام ٢٠١٦ لتصبح جمهورية الصين الشعبية بذلك رابع أكبر مصدر للسياحة لمصر في عام ٢٠١٧^(٢).

ثانياً : العوائد الاقتصادية لمصر: يُمثَّل إنشاء طريق الحرير الجديد - مبادرة الحزام والطريق - آليّة مهمة من آليات تحفيز الاقتصاد العالمي إلى النمو بمعدلات

(١) جمعية رجال الأعمال المصريين، تقرير حول طريق الحرير الجديد، يوليو ٢٠١٥، ص٦. متاح على موقع: <http://www.eba.org.eg/PortalFiles/Opportunities.pdf>. ٢٠١٦٠٤١٩٠٢٤٢٠٩

(٢) بنك الاستثمار القومي، قطاع الاستثمار والموارد: انطلاق قمة بريكس في الصين بمشاركة الرئيس السيسي، مرصد الأخبار، عدد ٧، سبتمبر ٢٠١٧، ص٢.

أسرع من المعتاد، وتعزيز منظومة التعاون التجاري العالمي. وتعدُّ مصر من أولى الدول التي دعمت مشروع إنشاء طريق الحرير الجديد وذلك بالتعاون مع الصين، ولا سيما أنها تتماشى مع سياسة الحكومة المصرية في تنمية محور قناة السويس، باعتباره أحد أهم المحاور اللوجستية على المستويين الإقليمي والدولي. كما أن قناة السويس هي الجسر الذي يربط طريقي الحرير البري والبحري بكل من أوروبا وإفريقيا وصولاً إلى الأمريكتين^(١).

ومن المتوقع أن يكون هناك العديد من العوائد التنموية والانعكاسات والمكاسب التجارية والاقتصادية الإيجابية على مصر من خلال إنشاء طريق الحرير الجديد أو ما يُسمَّى بمبادرة «الحزام والطريق» وذلك على النحو التالي :

١- الاستفادة من اتفاقية مبادلة العملة مع الصين : حيث وقَّعت مصر مع الصين اتفاقية مبادلة كمية معينة من العملات بين البنك المركزي المصري والبنك المركزي الصيني لمدة ثلاث سنوات بمبلغ ١٨ مليار يوان صيني، أي ما يُعادل نحو ٤١ مليار جنيه مصري، ويمكن للبنك المركزي المتلقي للعملة إقراض هذه العملة الأجنبية للبنوك المحلية^(٢).

وتُسهم هذه الاتفاقية في تسهيل التبادل التجاري بين مصر والصين، وتقلُّل الطلب على الدولار من خلال توفير الاحتياجات المالية للمستثمر الصيني من الجنيه المصري واليوان الصيني، وتساهم أيضاً - ضمن مشروع طريق الحرير الجديد - في حصول مصر على قدر كبير من الاستثمارات الصينية التي خصصتها الصين للدول الواقعة على هذا الطريق^(٣).

٢- تنشيط السياحة الصينية : تُمثِّل السياحة في مصر نحو ٤٩,٢% من صادرات الخدمات، والأولى في صادرات الخدمات، وتُسهم السياحة بنسبة ١١,٣% من الناتج المحلي الإجمالي.

وبالنظر للجدول رقم (٦) والشكل رقم (٦) نلاحظ أن عائد السياحة - في مصر - كنسبة من الصادرات قد بلغ في عام ٢٠١٥ ما مقداره ٣٣,٥%. أما في عام ٢٠١٦ فقد انخفض عائد السياحة كنسبة من الصادرات إلى ١٦,٧%. ثم ارتفع في ٢٠١٨ ليصل

(١) العلاقات المصرية الصينية، ص ٣٦. متاح على موقع : www.sis.gov.eg/UP/chinese ٢٠٠١

(٢) البنك المركزي المصري، التقرير السنوي، مرجع سابق ذكره، ص ١٠٢.

(٣) بنك الاستثمار القومي، قطاع الاستثمار والموارد : اتفاقية تبادل العملات مع الصين، مرصد الاخبار، عدد ١٢،٥ ديسمبر ٢٠١٦، ص ٢.

إلى ٣٣,٥٪، الأمر الذي يعني أن هناك توقعات إيجابية بارتفاع العائد من السياحة في مصر وبخاصة العائد من السياح الصينيين؛ حيث تُمثّل جمهورية الصين الشعبية المركز الرابع في قائمة الدول المصدرة للسياحة إلى مصر، وتعمل على زيادة عدد السائحين الصينيين إلى مصري تروّج من خلاله لمشروع طريق الحرير الجديد.

جدول رقم (٦)

تطور عدد السياحة في مصر في الفترة من ٢٠١٥-٢٠١٨.

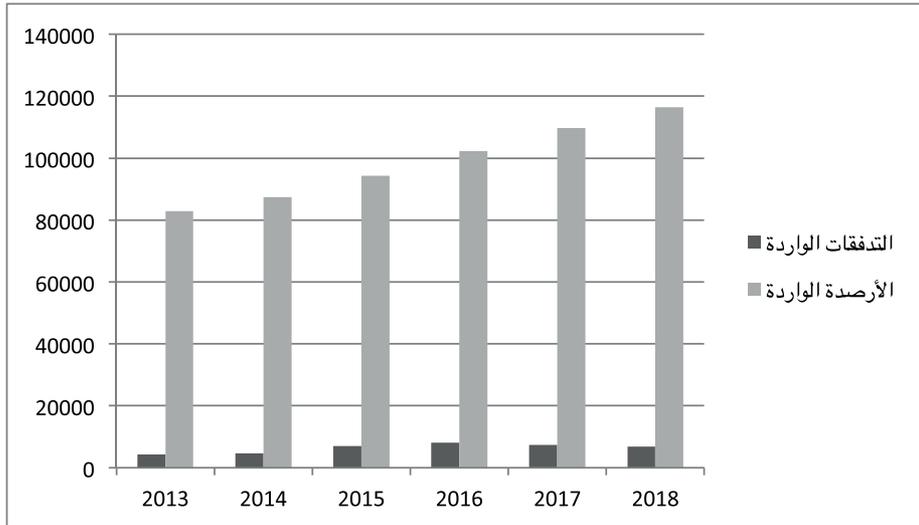
القيمة بالمليون دولار.

السنة	عدد السياح بالمليون	عائد السياحة	عائد السياحة كنسبة من الصادرات
٢٠١٥	٩,٣	٧٣٧٠,٤	٣٣,٥٪
٢٠١٦	٥,٣	٣٧٦٧,٥	١٦,٧٪
٢٠١٧	٨,٣	٤٣٧٩,٧	١٦,٦٪
٢٠١٨	١٠	٩٨٠٤,٣	٣٣,٥٪

المصدر : العمود الأول متاح على موقع: <https://akhbarelyom.com/news/newdetails/٢٧٦٥١٣٧/١-٢٠١٨>، العمود الثاني من البنك المركزي المصري، التقرير السنوي، سنوات مختلفة، والعمود الثالث تم حسابه بمعرفة الباحث.

شكل رقم (٦)

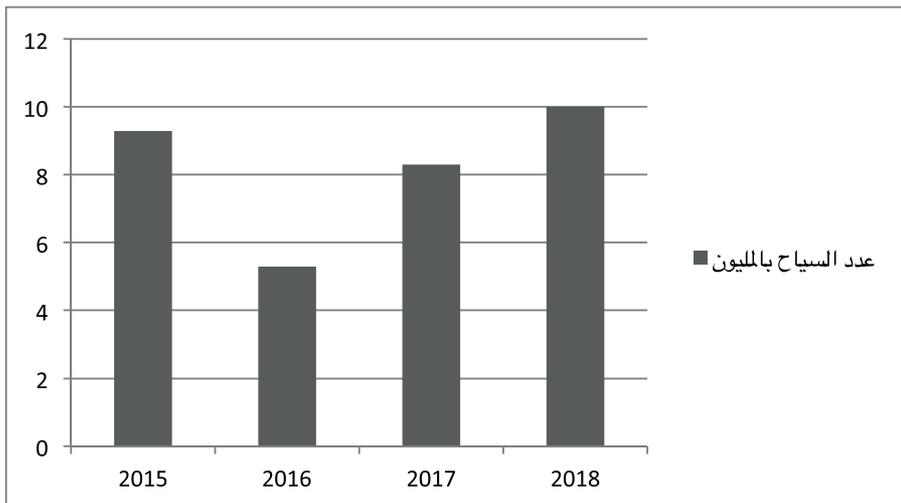
تطور أعداد السياح في مصر في الفترة من ٢٠١٥-٢٠١٨



المصدر: الجدول رقم (٦)

شكل رقم (٧)

نسبة عائد السياحة إلى صادرات مصر الكلية في الفترة من ٢٠١٥-٢٠١٨.



المصدر: الجدول رقم (٣) ورقم (٦).

٣- الاستفادة من الاستثمارات فى البنى التحتية : هدف مشروع طريق الحرير الجديد هو خلق نقاط ربط بين جميع الدول والقارات تجعلها تشترك فى نظام تنمية اقتصادية على المستوى العالمى ؛ لذلك يكون بناء الطرق والممار الطويلة والعملاقة حاجة حيوية . وعصب هذه الممار هو بناء سكك حديدية واستعمال القطارات عالية السرعة مثل : قطارات الرفع المغناطيسي، فهي محرك الإنتاجية . يرافق ذلك خلق مناطق للأنشطة الزراعية والصناعية ، ومشاريع المياه والطاقة وتشبيد البنية التحتية للتجارة^(١).

وبالنظر إلى مصر فإن الاستثمارات فى البنى التحتية تُعد جزءاً من استراتيجيات التنمية المستدامة لها . وتُعد خطوط السكك الحديدية والمنطقة الاقتصادية لقناة السويس عوامل جذب لمزيد من الاستثمارات ، وذلك على النحو التالي:

١ - خطوط السكك الحديدية : يعتمد دور مصر فى مشروع طريق الحرير الجديد أو مبادرة « الحزام الواحد والطريق الواحد » على السكة الحديدية - فيما يتعلق بالطريق البري - من خلال إنشاء رصيف للسكة الحديد للعبّارات فى ميناء الإسكندرية ، وأيضاً فى ميناء سفاجا كمرحلة أولى.

وذلك نظراً لأن النقل بالسكة الحديد يتميز بأنه يستهلك طاقة أقل ويحافظ على البيئة، كما يتميز بأنه أرخص أنواع النقل السطحي، ويحمل كميات كبيرة بأسعار قليلة، مما يسهم فى تخفيض تكلفة إنتاج السلع التي تُصدّر للخارج لأقل حد ممكن، ويزيد من فرصة منافستها فى الأسواق العالمية، كما تقلل من تكاليف السلع المستوردة من الخارج لتصل إلى المستهلك النهائي بأسعار مناسبة ومعقولة، أيضاً تسهم فى ظهور صناعات جديدة يمكن أن تنشأ مع تكامل الشبكة، الأمر الذي يؤدي إلى تحريك ودفع عجلة النمو الصناعي^(٢).

وعلى الرغم من أن حركة شحن البضائع بالسكة الحديد فى مصر تشكل ٤% من إجمالي الحركة وهي صغيرة نسبياً فى السوق إلا أن شحن البضائع لديه القدرة لأن يصبح قطاع أعمال قادر على تحقيق ربح ؛ حيث حقق حوالي ٢١% من الإيرادات عام ٢٠٠٠. وترجع الأسباب فى انخفاض حركة شحن البضائع على السكك الحديدية إلى

(١) د. جلة سماعين : من طريق الحرير الجديد إلى الجسر البري العالمى، ترجمة حسين العسكري، تقرير صادر عن مؤسسة، Executive Intelligence Review، ص ١٦٩. متاح على موقع : www.academia.edu/31490725

(٢) الفاتح محمد عثمان مختار : أثر إنشاء خطوط النقل بالسكك الحديدية على التجارة الخارجية بالسعودية، أمارياك، مجلة الأكاديمية الأمريكية العربية للعلوم والتكنولوجيا، المجلد الخامس، عدد ١٥، ٢٠١٤، ص ١٥٨.

العربات البالية وعدم كفاية قاطرات الشحن والتكاليف الكبيرة لصيانة الأصول والافتقار إلى المهارات اللازمة لتشغيل الأصول الحديثة التي تم شراؤها وغياب الثقافة والسلوك التجاري للتعامل مع العملاء^(١).

وتتملك مصر شبكة سكة حديد تبلغ حوالي ٥٠٠٠ كيلو متر، ثلثها ذو مسارين ، وتعتبر من أعلى السكك الحديدية في العالم من حيث كثافة الحركة. وتلعب دوراً مهماً في تعزيز جاذبية الموانئ المصرية. ورغم ذلك فإنها لم تصل بعد إلى القدرة المطلوبة؛ نظراً للعدد المحدود من خطوط السكك الحديدية التي تصل إلى الموانئ، فضلاً عن العديد من التحديات الفنية والتشغيلية والمالية التي تراكمت على مدار الزمن^(٢).

وفي إطار مبادرة « الحزام والطريق» فإن مصر تعمل على جذب الاستثمارات الصينية في تطوير البنية التحتية لشبكة السكك الحديدية في مصر؛ حيث تعتبر الصين الأولى عالمياً في مشروعات السكك الحديدية والقطارات الكهربائية والمونوريل، كما أصبحت الدولة الأولى أيضاً في تصدير تكنولوجيا السكك الحديدية الحديثة.

وتتطلع الصين للعمل في تطوير مشروعات السكك الحديدية ونقل التجربة الصينية الناجحة التي تعتمد على تسخير التكنولوجيا إلى مصر لضمان راحة الركاب وجودة الخدمات المقدمة. وقد تحالفت كبرى الشركات الصينية الحكومية مع مصنع سيماف وشركة المقاولات المصرية سامكريت لتنفيذ مشروع القطار السريع « العلمين - العين السخنة » الذي يربط بين البحر الأحمر والبحر المتوسط بمسافة تقرب من ٥٢٤ كم الذي يعد المشروع الأول من نوعه في مصر للقطارات فائقة السرعة ويقطع المسافة بين البحرين في أقل من ثلاث ساعات، فضلاً عن أن هذا المشروع يحقق لمصر مزيداً من التنمية الممتدة في ربط المناطق الصناعية والموانئ عبر شبكة السكك الحديدية^(٣).

كما تقوم الشركات الصينية أيضاً بتنفيذ مشروعاً لقطار المكهرب « السلام - العاصمة الإدارية الجديدة - العاشر من رمضان» الذي يعتمد على الجر الكهربائي بخلاف مترو الأنفاق ومشروع « المونوريل » لمدينة السادس من أكتوبر والعاصمة

(١) البنك الدولي : تقرير تعزيز الاستثمار الخاص والتمويل التجاري للبنية التحتية في مصر، ص ٣٦. متاح على موقع: www.worldbank.org

(٢) المرجع السابق مباشرة، ص ٣٦.

(٣) الصين تسابق العالم بـ « الطلقة » والقطار المكهرب. متاح على موقع:

<https://akhbarelyom.com/news/newdetails/2842550/1>

الإدارية الجديدة بالشراكة مع الهيئة العربية للتصنيع بتكنولوجيا عالمية حديثة، فضلاً عن تدريب عدد كبير من العمالة المصرية والتصنيع المشترك في بعض منتجات المشروع^(١).

٢ - المنطقة الاقتصادية لقناة السويس: تتسق أهداف مبادرة «الحزام والطريق» مع جهود مصر لإطلاق عدد من المشروعات العملاقة ذات العائد الكبير والفرص الاستثمارية المختلفة، يأتي في مقدمتها محور تنمية منطقة قناة السويس، القائم على إنشاء مركز صناعي وتجاري ولوجستي، يُوفّر فرصاً واعدة للشركات الصينية، وللدول أطراف المبادرة، وغيرها من مختلف دول العالم الراغبة في الاستفادة من موقع مصر الاستراتيجي، كمركز للإنتاج وإعادة تصدير المنتجات إلى مختلف دول العالم، وبخاصة تلك الدول التي تربطنا بها اتفاقيات تجارة حرة، لا سيما في المنطقة العربية وإفريقيا وأوروبا^(٢).

واستثماراً لموقع القناة الاستثنائي بين الشرق والغرب والشمال والجنوب، وسعيًا كي يصبح المحور مركزاً لوجستياً واقتصادياً عالمياً يسهم بفاعلية في تطوير وتسهيل حركة الملاحة والتجارة الدولية، وبما يتكامل مع مبادرة «الحزام والطريق» التي تعتمد بالأساس على مفهوم الممرات الاقتصادية للتنمية؛ نظراً لأن قناة السويس تعد أهم وأبرز الممرات الملاحية الدولية التي تربط بشكل مباشر بين القارات الثلاث التي تنتمي إليها دول المبادرة؛ إذ تم تخطيط المنطقة الاقتصادية المحيطة بقناة السويس وفق رؤية مستقبلية، تأخذ في الحسبان مختلف أبعاد التطور المستقبلي المنتظر في حركة النقل البحري ومعدلات التبادل التجاري العالمي^(٣).

وعلى الرغم مما قامت به مصر في مجال البنية التحتية في المنطقة إلا أنه غير كاف في رفع درجة تنافسية المنطقة وتوسيع الطاقة الاستيعابية بها وتسهيل عملية الانتقال والاتصال من المنطقة إليها. ولتحقيق ذلك لابد من وجود عوامل جذب أخرى للاستثمارات الصينية في البنية التحتية بهذه المنطقة والذي يشمل شبكات الطرق والنقل والاتصالات، وشبكات الكهرباء والمياه، وكذا شبكات الصرف الصحي ومناطق الخدمات اللوجستية والموانئ، وجميع المتطلبات الأساسية لدعم عملية

(١) مجلس الوزراء المصري، مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار، تقرير عن: زيارة الرئيس عبدالفتاح السيسي - رئيس الجمهورية لجمهورية الصين الشعبية ٢٤-٢٧ أبريل ٢٠١٩، ٢٨ أبريل ٢٠١٩ ص ١٠.

(٢) مجلس الوزراء المصري، مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار، تقرير عن: زيارة الرئيس عبدالفتاح السيسي - رئيس الجمهورية لجمهورية الصين الشعبية، مرجع سابق ذكره، ص ٦.

(٣) المرجع السابق مباشرة، ص ٧.

التنمية بالمنطقة الاقتصادية والتي تنعكس على تخفيض تكلفة الأعمال ورفع مستوى ربحية الاستثمارات الصينية بها^(١).

ويمكن لمصر أن تدعم البنية التحتية في منطقة قناة السويس عن طريق الاستفادة من بنك الاستثمار الآسيوي للبنية التحتية في إطار مبادرة «الحزام والطريق»؛ حيث قامت الصين بإنشائه برأسمال يصل إلى ١٠٠ مليار دولار بغرض تمويل مشروعات البنية التحتية للدول الواقعة على طريق الحرير الجديد، فهو إحدى الأدوات الاقتصادية للمبادرة، فضلاً عن أن مصر ضمن ٥٧ دولة من الأعضاء المؤسسين في هذا البنك^(٢).

ولا شك أن ذلك كله يصب في مصلحة مصر، فمن ناحية يؤدي إلى تنشيط حركة التجارة الداخلية والخارجية من قبل الصين والدول الأعضاء في مبادرة «الحزام والطريق» للوصول عبر قناة السويس إلى مختلف المناطق في العالم، وهذا يعمل على زيادة نمو إيرادات قناة السويس. ومن ناحية أخرى يؤدي إلى تطوير منطقة الخدمات اللوجستية الخاصة بالنقل البحري وخدمات السفن من شحن وتفريغ وصيانة وصناعات التغليف والتعليب والصناعات المتعلقة بالنقل البحري عموماً وأيضاً مشروعات تخزين ونقل الحبوب وغيرها من المشروعات الكبيرة التي تُحدث نقلة نوعية في المنطقة الاقتصادية لقناة السويس، الأمر الذي يؤدي إلى الانتعاش الاقتصادي لمصر^(٣).

٤- الاستفادة من الخبرات الصينية في التكنولوجيا الحديثة وتوطينها:

تعمل جمهورية الصين الشعبية على استفادة الدول المشاركة في إنشاء طريق الحرير الجديد من التكنولوجيا الصينية الحديثة من خلال توفير المنتجات التي تقوم على التكنولوجيا، وأيضاً إتاحة الفرصة للاستفادة من التقنيات الحديثة وثيقة الصلة بهذه المنتجات؛ لذلك يجب على مصر أن تعمل على اجتذاب وتوطين التكنولوجيا الصينية الحديثة من خلال الاستثمارات الصينية في المجالات التالية:

(١) معهد التخطيط القومي : مبادرة «الحزام والطريق» وانعكاساتها المستقبلية الاقتصادية والسياسية على مصر، سلسلة قضايا التخطيط والتنمية، رقم (٢٨٩)، يونيو ٢٠١٨، ص ٩٧-٩٨.

(٢) د.باهر مردان مضخور : استراتيجية «الحزام والطريق» الصينية للقرن الواحد والعشرين «بنك الاستثمار الآسيوي للبنية التحتية أنموذجاً»، مجلة دراسات دولية، عدد ٦٧، مركز الدراسات الدولية والاستراتيجية، جامعة بغداد، العراق تشرين الأول، ٢٠١٧، ص ١٨.

(٣) جمعية رجال الأعمال المصريين، مرجع سابق ذكره، ص ٧.

١ - مجال الطاقة المتجددة : يواجه الاقتصاد المصري فى قطاع توليد الطاقة تحديات، من أبرزها عجز السعة المولدة فى مواجهة الاستهلاك المرتفع خاصة فى فصل الصيف، والذي يرجع إلى غياب هامش الاحتياطي (الشركة القابضة لكهرباء مصر). وحيث إن الزيادة السنوية للحاجة للكهرباء يُتوقع لها أن تزيد خلال السنوات القادمة بنسبة ٥-٦% فإنه يصبح من الضروري وبصورة عاجلة زيادة الاستثمارات فى قطاع توليد الطاقة^(١).

وقد وضعت مصر استراتيجية طموحة لتصبح مركزاً إقليمياً للطاقة من خلال تعظيم الاستفادة من موقعها الجغرافي، وكذلك الاكتشافات المتنامية فى مجال البترول والغاز، واستغلال توافر البنية التحتية من شبكة خطوط الأنابيب لنقل الغاز ومحطات الإسالة، بالإضافة إلى تنفيذ مشروعات الطاقة المتجددة^(٢).

وتأتي الصين على رأس أكبر خمس دول فى العالم استثماراً فى الطاقة المتجددة، فبالنظر إلى الجدول رقم (٧/أ) نجد أن الصين قد حققت تقدماً كبيراً فى مجال تطوير تكنولوجيا الطاقة المتجددة، وبلغت استثماراتها فى هذا المجال نحو ٨٩,٩١ مليار دولار فى عام ٢٠١٤، تليها الولايات المتحدة الأمريكية بنحو ٥١,٧٧٠ مليار دولار^(٣).

جدول رقم (٧/ أ)

تطور قيمة الاستثمارات فى الطاقة المتجددة لأهم خمس دول فى العالم فى الفترة من ٢٠٠٤-٢٠١٤

Country	2014(\$bon)	Country	2004-2014(\$bon)	Total capacity (MW)
China	89.91	US	447.642	121660
US	51.770	China	427.617	224.788
Japan	41.342	Germany	244.949	86.946
Germany	15.299	Japan	189.188	32.679
UK	15.229	Italy	103.436	8.774

Source: China Institute, Chinas Renewable Energy and Clean-Teach Market, Summary Report, March 2016, p, 9. Available <https://cloudfront.ualberta.ca>

(١) نهى سعد حسين وآخرون : تكلفة الكهرباء من تكنولوجيا الطاقة المتجددة فى مصر، معهد فراونهوفر لأنظمة الطاقة الشمسية، إصدار ديسمبر ٢٠١٦، ص ١٠. متاح على : <https://www.ise.fraunhofer.de>

(٢) مجلس الوزراء المصري ، مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار، تقرير عن : زيارة الرئيس عبدالفتاح السيسى - رئيس الجمهورية - لجمهورية الصين الشعبية ، مرجع سابق ذكره، ص ٧.

(٣) لمزيد من القراءة حول الاستثمار العالمى فى الطاقة المتجددة راجع التقرير الصادر عن برنامج الأمم المتحدة، UNEP "Global Trends in Renewable Energy Investment 2016" United Nation Environment Program me , Frankfurt School – UNEP ٢٠١٦ Trends in Renewable Energy Investment .٢٠ .p.٢٠١٦ , Center, BNEF, Germany

أما في الفترة من ٢٠١٧ إلى ٢٠١٨ وبالنظر إلى الجدول رقم (٧/ب) فقد بلغت الاستثمارات في الصين في الطاقة المتجددة حوالي ٩٤١ مليار دولار واحتلت قائمة الدول في الاستثمارات في مجال البنية التحتية في الطاقة المتجددة تلتها ألمانيا بمقدار ٧٩٦ مليار دولار.

جدول رقم (٧/ب)

تطور قيمة الاستثمارات في الطاقة المتجددة لأهم خمس دول في العالم في الفترة من ٢٠١٧-٢٠١٨.

القيمة بالمليار دولار

Canada	Netherlands	UK	Germany	China	Country
284	558	682	796	941	قيمة الاستثمارات

Source: IPE Real Assets (2018).

وتعتبر الصين دولة رائدة في إنتاج الطاقة المتجددة من الطاقة الشمسية والرياح والطاقة المائية والوقود الحيوي على مستوى العالم ؛ حيث تعتبر أكبر دولة منتجة لمعدات الطاقة الشمسية في الفترة من ٢٠٠٦ - ٢٠١١. كما تعتبر أيضاً من أكبر دول العالم في إنشاء مزارع الرياح فقد نمت الاستثمارات الصينية بصورة كبيرة في هذا المجال. وتهيمن الشركات الصينية على السوق العالمي بنحو نصف الإنتاج^(١).

وبناء على ما سبق يتوافر لمصر العديد من الفرص الاستثمارية للاستفادة من الخبرات الصينية في هذا المجال، لا سيما أن الصين أعلنت في إطار مبادرة «الحزام والطريق» مساعدتها للدول المشاركة في هذه المبادرة لنقل الخبرات الصينية في مجال تكنولوجيا الطاقة المتجددة.

وعلى أرض الواقع تم الاتفاق بين مصر والصين على إنشاء أكبر محطة في الشرق الأوسط لإنتاج الكهرباء باستخدام تكنولوجيا الفحم النظيف بتكلفة تصل إلى ٤,٤ مليار دولار. كما تسهم الشركات الصينية في بناء أكبر محطة خلايا فوتوفولتية في

(١) د.عاصم عبدالمنعم أحمد، طريق الصين إلى الطاقة المتجددة، مجلة أسبوط للدراسات البيئية، عدد ٤٢، يوليو ٢٠١٥، ص ٥-٦.

العالم بأسوان، والمشروعات المشتركة بمحطة الضخ والتخزين بجبل عتاقة بتكلفة بلغت نحو ٢,٦ مليار دولار^(١).

٢ - الإنتاج الزراعي الحديث: يلعب القطاع الزراعي في مصر دوراً مهماً في تحقيق التنمية الاقتصادية؛ حيث يسهم في الناتج المحلي الإجمالي بنسبة ١٥٪، ويستوعب من الأيدي العاملة نسبة ٢٦٪. أما من ناحية الاستثمارات الزراعية فقد بلغت نحو ٧٪ من إجمالي الاستثمارات القومية في الفترة من عام ٢٠٠٠ وحتى ٢٠١٤^(٢).

وتُمثل الزراعة في مصر ١١,٩٪ من القيمة المضافة^(٣)، كما تصل نسبة الصادرات الزراعية إلى إجمالي صادرات مصر الكلية نحو ١٢,٢٦٪ وذلك خلال الفترة من ٢٠٠٨ - ٢٠١٢^(٤).

وحيث إن الصين تشهد تقدماً كبيراً في مجال تطوير التكنولوجيا الزراعية وطرق الري الحديثة باستخدام المياه المالحة وزراعة التربة المالحة وتقنيات ترشيد استهلاك مياه الري في ظل محدودية الموارد المائية وتعظيم العائد الاقتصادي من وحدة المياه والتكنولوجيا المستخدمة في تحديد أنواع المحاصيل المناسبة للأراضي الزراعية^(٥).

فإن ذلك يُعدُّ فرصة - في إطار مبادرة «الحزام والطريق» - كبيرة كي تسفيد مصر من الخبرات الصينية التكنولوجية في مجال الزراعة، والذي يسهم في رفع الإنتاج الزراعي لسد حاجة مصر من الغذاء وتحقيق الأمن الغذائي لها أولاً، ثم رفع قيمة الصادرات المصرية إلى كل دول العالم، الأمر الذي يؤدي في النهاية إلى رفع مستوى معيشة الأفراد في مصر.

٣ - مجال تكنولوجيا الذكاء الاصطناعي: تعاني مصر من عجز صافٍ ضخم بسبب كبر وارداتها التكنولوجية، أما صادراتها من المنتجات التكنولوجية فقد بلغت ٩٦ مليون دولار في عام ٢٠١٠ وهذا رقم قليل مقارنة بدول أخرى. وتسعى مصر لتقليل الفجوة

(١) خلود ماهر: اتفاقيات مصرية صينية لإنشاء أكبر محطات توليد الكهرباء بالشرق الأوسط. متاح على موقع:

<https://www.albawabnews.com/3268275>

(٢) د. حنان محمود سيد عجبو: دراسة اقتصادية للاستثمار الزراعي في مصر، مجلة مصر المعاصرة، عدد ٥٢٠، أكتوبر ٢٠١٥، ص ٢٨٧.

(٣) كتيب الإحصاءات العالمية للأمم المتحدة، ٢٠١٨، ص ٢٣١. متاح على:

<https://unstats.un.org/unsd/publications/pocketbook/files/AR-world-stats-pocketbook-2018.pdf>

(٤) الكتاب السنوي للإحصاءات الزراعية العربية، جامعة الدول العربية، المجلد ٣٦، ٢٠١٦، ص ٢١٠.

(٥) أحمد مسعد: أفاق واعدة في التعاون بين مصر والصين في العلوم والتكنولوجيا الزراعية. متاح على موقع:

https://www.masrawy.com/news/news_egypt/details/2018/12/22/1483716

التكنولوجية بينها وبين دول العالم. وحيث إن الصين قد حققت نهضة تكنولوجية كبيرة خلال العقود الماضية، فإن مصر تبذل جهوداً حثيثة من أجل الاستفادة من الخبرة الصينية من خلال نقل التكنولوجيا الصينية إلى مصر، وتوطينها من خلال تدريب العمالة المصرية على الإتقان في الصناعة والالتزام بالمعايير والمقاييس العالمية في الجودة، وإدخالها في كل المجالات في مصر^(١).

لذا تم توقيع اتفاقية الشراكة- في منتدى مبادرة «الحزام والطريق» في الصين خلال الفترة من ٢٤ إلى ٢٧ أبريل ٢٠١٩- بين مصر والصين في مجال الذكاء الاصطناعي بغرض نقل وتوطين صناعة تكنولوجيا المعلومات كأحد أهم المكاسب المباشرة لمصر من المشاركة في مبادرة «الحزام والطريق». وأيضاً تم توقيع مذكرة تفاهم مع الشركات الصينية في مجالات التدريب، والذكاء الاصطناعي، وعلوم الإنسان الآلي، وكذلك نقل أحدث تكنولوجيا اتصالات الجيل الخامس للمحمول، وأنظمة تأمين البيانات^(٢).

كما تم الاتفاق على تنفيذ برنامج إبداع مصري صيني لتطوير حلول تكنولوجية لمواجهة التحديات المختلفة في نواحي الحياة باستخدام التكنولوجيات المبتكرة، مثل التعليم الآلي وتحليل البيانات العملاقة، أيضاً تم الاتفاق على تنمية تكنولوجيا المعلومات والاتصالات بغرض دفع التعاون الاستثماري وتطوير التكنولوجيا واستكشاف السوق في مجال تكنولوجيا المعلومات والاتصالات، ودعم فرص التدريب والتعاون في تأسيس البنية التحتية للاتصالات، مثل: الكابلات الأرضية والكابلات البحرية الدولية^(٣).

٥- الاستفادة من الصين في تنفيذ المشروعات الدولية: مثل مشروع الربط الملاحي بين بحيرة فيكتوريا والبحر المتوسط كأحد مشروعات البنية التحتية المدرجة ضمن أولويات تجمُّع الكوميسا. ويتضمن إنشاء ممرات تنمية تشمل مجاري نهريّة بنهر النيل وبحيرة فيكتوريا وسكة حديد وطرقاً برية وشبكات للإنترنت ومراكز لوجستية وتنمية تجارية وسياحية بين دول حوض النيل. وتتراوح تكلفة المشروع من ١٠-١٢ مليار دولار. ويُعتبر المشروع إحدى الركائز الأساسية لتنشيط التجارة بين دول

(١) د. صلاح عزب: نقل واستخدام التكنولوجيا في الاقتصاد المصري، مجلة مصر المعاصرة، عدد ٥١١، يوليو ٢٠١٣، ص ٢٠١.

(٢) مجلس الوزراء المصري، مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار، تقرير عن: زيارة الرئيس عبدالفتاح السيسي - رئيس الجمهورية لجمهورية الصين الشعبية، مرجع سابق ذكره، ص ١١.

(٣) جاء حاتم. تامولعلما ليجولونكتة قيمتت في نولعلتلا بنصلا عم مهلمتت تركذم عقوتت رصه: نيدلا علاع للمجمه (3) https://www.masrawy.com/news/news_economy/details/2019/4/25/1557311 عقوم

حوض النيل وغيرها من الدول، وينعكس إيجابياً على التنمية الشاملة لدول حوض النيل مما يحققه من مصالح اقتصادية وتجارية كثيرة فيما يتعلق بربط الدول الواقعة على هذا المجرى الملاحي^(١).

أيضاً تنفيذ مشروع ممر الشمال الجنوب « طريق القاهرة- كيب تاون» الذي يبلغ طوله ١٠٧٠٠ كم، ويبدأ من ميناء الإسكندرية على البحر المتوسط مروراً بالقاهرة ثم إلى السودان وباقي الدول الإفريقية، ويهدف إلى زيادة معدلات تدفق التجارة والاستثمار البيئي بين دول القارة الإفريقية، كما يُعدُّ طريقاً إلى الأسواق الأوروبية عبر الموانئ الساحلية في مصر وشمال إفريقيا^(٢).

وتتطلع مصر إلى الشركات والمؤسسات التمويلية الصينية والأطراف الأخرى في إطار مبادرة «الحزام والطريق»، إلى المساهمة في تلك المشروعات؛ نظراً لأن نجاحها يتطلب توفير التمويل اللازم بشروط تتلاءم مع ظروف الدول الأقل نمواً في القارة الإفريقية وبشكل لا يحملها أعباء إضافية، وهو ما يستوجب تضافر العمل المشترك من خلال شراكات فاعلة بين الحكومات ومؤسسات التمويل والقطاع الخاص لضمان التدفقات الضرورية لسد الفجوة التمويلية.

٦- دعم معدل النمو في الاقتصاد : يعمل مشروع طريق الحرير الجديد على دعم النمو الاقتصادي وإعادة التوازن للاقتصاد العالمي؛ حيث أشارت التقارير إلى أن النمو الاقتصادي العالمي يجد طريقه إلى أرض الواقع من خلال اقتصاديات الدول المشاركة في مشروع طريق الحرير الجديد؛ إذ يبلغ حجم اقتصاديات الدول المشاركة حوالي ٢٨,٢ تريليون دولار بنسبة ٣,٢٥٪ من حجم الاقتصاد العالمي، الذي يبلغ نحو ٧٩,٩ تريليون دولار. ومن ثم فإن الزيادة المتوقعة في النمو الاقتصادي لهذه الدول في ظل مشاركتها في مشروع طريق الحرير الجديد سوف تُضيف إلى الناتج المحلي الإجمالي العالمي قيمة مضافة تتراوح ما بين ٠,٤٢٢-١,٥ تريليون دولار خلال السنوات القادمة، وهو الأمر الذي يعمل على رفع معدل نمو الاقتصاد العالمي بمقدار يتراوح من ٠,٥ إلى ١,٩ نقطة^(٣).

(١) أسماء نصار؛ ربط بحيرة فيكتوريا بالبحر المتوسط، عدد: متاح على:

<https://www.elwatannews.com/news/details/3708520>

(٢) دينا عبد الخالق؛ ما هو مشروع القاهرة كيب تاون، متاح على:

<https://www.elwatannews.com/news/details/2807306>

(٣) مركز المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة تقرير المستقبل، مرجع سابق ذكره، ص ١٠.

٢- اختلاف السياسات الاقتصادية والمالية : حيث إن اختلاف السياسات الاقتصادية التي تشمل التشريعات واللوائح والقرارات وغيرها، وعدم وجود سياسات مالية سليمة يُمثل تحدياً كبيراً بين دول مشروع طريق الحرير الجديد، ويُمثل حَجْر عَثْرَة أمام تنفيذ المشروع ، إضافة إلى ذلك تشهد بعض هذه الدول عدم توازن في التنمية الاقتصادية وصعوبات كثيرة في انفتاح الأسواق^(١).

٣- بُطء الحصول على أرباح من مشروع الطريق: تشك العديد من الشركات حتى في الصين نفسها في جدوى مبادرة الحزام والطريق، وترى أنه من الصعب إيجاد مشروعات مربحة كجزء من هذه المبادرة. ووصف أحد المصرفيين ذلك بقوله: تستغرق المثابرة الواجبة على الشركات الجيدة التي تستثمر في دول بعيدة تقع خارج مناطق الإقراض المعتادة الكثير من الوقت ؛ حيث تبحث هذه الشركات عن حلول سريعة في الأسواق التقليدية التي تعرفها بالفعل^(٢).

٤- عدم وضوح المبادرة من الناحية النظرية والتطبيقية : على الرغم من مرور خمسة أعوام على إطلاق المبادرة ، وعلى الرغم من إطلاق الصين ما سُمي « خطة عمل المبادرة»، إلا أنها تعاني من ضبابية وعدم وضوح فحواها من الناحية النظرية ومن الناحية التنفيذية، ويظن عليها الطابع الشعائري والترويجي أكثر من التركيز على الفحوى والمضمون. كما أن الصين لم تضع خارطة رسمية توضح الدول التي سيمر عبرها كل من الحزام أو الطريق. وقد تُرك الباب مفتوحاً أمام الدول والمنظمات للانضمام والمشاركة في الوقت الذي تراه مناسباً. وهو الأمر الذي دفع ببعض الخبراء إلى اعتبار أن موافقة الكثير من الدول، خاصة النامية منها، جاء فقط من أجل إرضاء الصين وقيادتها أو من أجل الحصول على بعض الدعم المادي أو بناء المشاريع الاستثمارية التي تقدمها الصين لتلك الدول^(٣).

٥- مشاركة بعض القوى الصين في مشاريع البنى التحتية: هناك حاجة إلى الكثير من مشروعات البنى التحتية الرئيسة في مختلف أنحاء آسيا، وتقدر تكلفتها بنحو ٨ تريليون دولار حتى عام ٢٠٢٠. ولاشك أن بعض القوى - بما في ذلك اليابان وروسيا - ستزاحم الصين في هذا الشأن. فمثلاً روسيا ملتزمة بالعمل في « الاتحاد الاقتصادي

(١) وانغ شياو هوي: هل هناك إجماع دولي على الحزام والطريق؟ متاح على موقع: <http://www.chinabelaraby.com>

(٢) مركز الإمارات للسياسات: « مبادرة حزام واحد، طريق واحد»، ٢٧ مارس ٢٠١٧، ص ٨. متاح على www.epc.ae

(٣) مركز الجزيرة للدراسات: مبادرة الحزام والطريق: رؤية نقدية، تقرير في ١١ مايو ٢٠١٧، ص ٥. متاح على موقع:

<http://studies.aljazeera.net/ar/reports/2017/05/170511122804784.html>

الأوروآسيوي»، وهو تكتل ضمن الدول التي تسعى إلى تحقيق الاندماج الاقتصادي أيضاً. وبالرغم من أن هذا الاتحاد لم يحقق الكثير من النتائج، إلا أن ذلك لا يعني أن روسيا سوف تسمح للصين أن تلعب دور المهيمن على مشروعات البنى التحتية، والتكامل الاقتصادي في آسيا^(١).

٦- تنوع المخاطر المالية: يعتمد مصدر رأس المال في الصين بشدة على الدولار واليورو في استثماراتها في الخارج، ويترتب على ذلك مخاطر كبيرة تتمثل في: أولاً؛ يشكل الاستثمار في العملات الأجنبية خطراً كبيراً نظراً؛ لأن قيمة هذه العملات تتأثر بالبنوك المركزية التابعة لدول أخرى. ومن ثم قد يؤدي استخدام هذه العملات الأجنبية في استثمارات خارجية إلى تباينات في كميات كبيرة من الديون، وهو أمر متعب للغاية. ثانياً؛ يمكن أن تصبح قيمة العملات الأجنبية غير مستقرة مثل عدم استقرار اليورو بعد أزمة الديون في أوروبا، ثالثاً؛ أن خضوع النظام النقدي لضغوط سياسية شديدة قد يعرض الصين مصدرة رأس المال لمزيد من المخاطر. رابعاً؛ آفاق الدولار مقلقة للغاية على المدى المتوسط والبعيد؛ حيث قرر الرئيس ترامب أن يخفض الضرائب ويتكبد عجوزات كبيرة. ومع بدء الديون المتراكمة الناتجة عن هذا القرار سيتهدد الاستقرار المالي في أمريكا؛ الأمر الذي يؤدي إلى تدهور قيمة الاستثمارات التي تقوم بها الصين في الخارج بسبب التضخم وانخفاض قيمة الدولار^(٢).

ثانياً؛ ضعف الأطر القانونية والتنظيمية؛ يمثل ضعف القواعد التنظيمية والقانونية المتعلقة بالنواحي الاقتصادية في الدول المشاركة في مشروع طريق الحرير الجديد أحد التحديات الكبيرة التي تقف عائقاً أما المشروعات المراد تنفيذها في المشروع؛ حيث يوجد في العديد من الدول المشاركة نُظم تشريعية غير مرنة وغير متطورة، وتُعاني نقصاً في القدرات والخبرات اللازمة للتطوير، فضلاً عن التضارب والاختلافات الكبيرة بين هذه النظم وبعضها البعض، الأمر الذي يزيد من التحديات لتنفيذ المشروع^(٣).

ثالثاً؛ التحديات السياسية؛ توجد العديد من المعوقات والتحديات السياسية التي تعترض تنفيذ مشروع طريق الحرير الجديد، وتجعل حصول الدول المشاركة في

(١) مركز الإمارات للسياسات، مرجع سابق ذكره، ص ٦.

(٢) دينغ ييطان؛ مبادرة الحزام والطريق؛ نحو مزيد من التعاون بين الصين والشرق الأوسط، حلقة نقاشية معمقة بين مركز بروكناج بالدوحة وأكاديمية شنفهاي للعلوم الاجتماعية، عُقدت في الفترة من ١٢-١٤ يناير ٢٠١٨، ص ١٧.

(٣) مركز المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة تقرير المستقبل، مرجع سابق ذكره، ص ١٢.

المشروع على عوائده التنموية أمر غاية في الصعوبة، وتتمثل أهم هذه التحديات السياسية في التالي:

١- المخاطر السياسية: حيث يشهد الوضع السياسي في بعض الدول الواقعة على طول طريق الحرير الجديد اضطرابات وصراعات إقليمية مستمرة وتغيرات كبيرة، فضلاً عن النزاعات العرقية والدينية واختلاف الثقافات. كما أن لدى بعض الدول شكوكاً وسوء فهم، أو ربما شعور بالعداء ضد الصين ومبادرتها «الحزام والطريق». فهناك نظريات «التهديد الصيني» و«التهديد البيئي الصيني» و«تهديد الطاقة الصينية» وغير ذلك. وكل هذه المخاطر والتحديات يجب أن تواجهها الصين والدول المشاركة في بناء الحزام والطريق.^(١)

٢- الصراعات الدولية: فالعديد من القوى الأوروبية واللوبيات الأخرى ترفض خطة الصين، وتحاول وضع العراقيل أمامها من خلال إيجاد بؤر التوتر في المناطق التي يمر بها طريق الحرير الجديد، مثل: دعم بعض الجماعات الأمريكية لاحتجاجات الإيجور في إقليم شينغيانغ شمال غرب الصين، وهو إقليم يمثل موقعاً استراتيجياً في تقاطع ممر الطرق بين روسيا والصين وكازاخستان التي تعدُّ بوابة آسيا الوسطى وأوروبا، علاوة على ذلك رفضُ قوات حلف الناتو الخروج من أفغانستان لاعتبارات استراتيجية وتجنب حصول فراغ القوة الذي يتخوف من أن تشغله الصين أو روسيا بشكل عسكري أو اقتصادي.^(٢)

٣- المبادرات المنافسة: حيث توجد أشكالٌ متعددة من المبادرات الاستراتيجية التي يمكن أن تُشكل تهديداً لمبادرة الحزام والطريق، ويقود بعض هذه المبادرات أمريكا والاتحاد الأوروبي واليابان والهند، مثل: طريق الحرير الأمريكي، مبادرة الأمم المتحدة، التحالف الاقتصادي الأوروآسيوي، واستراتيجية التوجه الآسيوي وغيرها، وقد تتحوّل المنافسة بين مثل هذه المبادرات إلى صراع بين هذه الأطراف.^(٣)

رابعاً: تحديات مصر أمام طريق الحرير الجديد: يهتم مصر من المشاركة في مبادرة الحزام والطريق الاستفادة من الصين في مجالات الاستثمار ونقل التكنولوجيا

(1) Chinas new silk rout: PWC Markets Center February 2016, p.7. Available: www. PWC/gmc

(٢) د. جلة سماعين، مرجع سابق ذكره، ص ١٧٤. راجع أيضاً:

Liu Haiquan: The Security Challenges of the "OneBelt, One Road" Initiative and China's Choices ISSN 1848-5782 CIRR XXIII (78) 2017, 129-147.

32. ص «ركذ قباس حجره بي موقلا طيطختلا دهعم» (3)

وتوطينها والتعاون في مشروعات قومية كبيرة تحقق النهوض بالاقتصاد القومي. وتتسابق الدول المشاركة في المبادرة على الاستفادة من الصين. ومن ثم يجب على مصر أن تدرس العوامل والحوافز التي تمكنها من جذب الاستثمارات الصينية. وتتناول الدراسة التحديات التي يمكن أن تعوق مصر عن تحقيق أهدافها من المشاركة في مبادرة الحزام والطريق وذلك على النحو التالي :

١- عدم وجود رؤية استراتيجية متكاملة : وذلك للتعامل مع المبادرة واستغلالها اقتصاديًا على المدى الطويل في مصر؛ حيث لم تقدم وثيقة استراتيجية التنمية المستدامة « رؤية مصر ٢٠٣٠ » توجهات مباشرة للتعامل مع المبادرة في حد ذاتها، أو تقدم معها سياسات مباشرة للتعامل معها، بل طرحت بعض التوجهات العامة مثل : الحرص على تعزيز العلاقات مع الصين ودول المبادرة^(١).

٢- تنافس الدول على الفرص الاقتصادية للمبادرة؛ فرغم ارتفاع قيمة الاستثمارات الصينية المستهدفة في إطار المبادرة إلا أن هذه الفرص الاستثمارية تنصف بالحدودية ، لا سيما مع تنافس عدد كبير من دول المبادرة على هذه الفرص ، التي يمتلك بعض منها مناخًا استثماريًا وبيئة أعمال أفضل بالنسبة للمستثمر الصيني، بالمقارنة بما هو موجود في مصر^(٢).

٣- التحديات الاقتصادية : وتتمثل في عدم وضوح التوجهات الحكومية وعدم استقرارها تجاه قضايا الاستثمار وتضارب السياسات الاقتصادية والاستثمارية ، فضلًا عن نقص البيانات والمعلومات الدقيقة والكافية عن الأوضاع الاقتصادية والظروف الاستثمارية المناسبة ، أيضًا انخفاض سعر صرف الجنيه المصري بالنسبة للعملات الأخرى والذي يؤدي إلى انخفاض القيمة الحقيقية للاستثمار، الأمر الذي يؤدي إلى نقص في أرباح المستثمرين وتحويله للخارج^(٣).

٤- ضعف بيئة الأعمال : فعلى الرغم من تحسّن ترتيب مصر في مؤشر سهولة الأعمال وتقدمها ثمانية مراكز إلا أنه غير كافٍ لزيادة الاستثمارات الأجنبية في مصر^(٤)؛ حيث ترتبط بيئة الأعمال بشكل كبير مع البيئة السياسية والقانونية ؛

(١) المرجع السابق مباشرة، ص ١٠٢.

(٢) المرجع السابق مباشرة، ص ١٠٢.

(٣) د. صلاح زين الدين : دور القانون في تحسين مناخ الاستثمار في مصر، المؤتمر العلمي الثاني: القانون والاستثمار في الفترة من ٢٩-٣٠ أبريل ٢٠١٥، كلية الحقوق، جامعة طنطا، ص ١٧.

(٤) مؤشر سهولة الأعمال يحلل مدى سهولة أو صعوبة الإجراءات المتعلقة بممارسة الأعمال، وقد احتلت مصر المركز ١٢٨ في تقرير ٢٠١٨ ثم تقدّمت ثمانية مراكز تحتل المركز رقم ١٢٠ في مؤشر سهولة الأعمال في ٢٠١٩. راجع : A world ٢٠١٩ DOING BUSINESS Report P ٥. Bank Group Flagship Report P

نظراً لأن العديد من القرارات الاقتصادية تُصدر من الجهات السياسية في المجتمع. والتشريعات التي تُصدرها الدولة تُعدُّ من أهم عناصر المتغيرات السياسية والقانونية، ومن ثم لها تأثير كبير على سلوك مؤسسات الأعمال.

وعلى مدى العقود الماضية تم إصدار عدة تشريعات لتحقيق الاستقرار في مناخ الاستثمار كان آخرها قانون الاستثمار الجديد رقم (٧٢) لسنة ٢٠١٧.

وعلى الرغم من أن وجود القانون الجديد أمر ضروري وأنه بسيط ويدعو للتفاوض ويتمتع بمزايا كثيرة ويتضمن مجموعة من الحوافز الاستثمارية إلا أنه يواجه عدة تحديات أولها: أن المستثمرين لا تقتصر رؤيتهم على الحوافز فحسب، ولا ينتظرون وجود بيئة تشريعية مثالية للاستثمار فقط، بل يبحثون عن بيئة تشريعية بسيطة واضحة تتسم بالاستقرار؛ لكي يتمكنوا من حساب التكلفة والربح بما يتيح لهم تقييم استثماراتهم لسنوات مقبلة. ثانياً: وجود تحديات تتعلق بتطبيق القانون؛ نظراً لأن نقص التشريعات الجيدة ليس هو المشكلة الرئيسة للبيئة الاستثمارية في مصر، بل المعوق الرئيس والذي ما زال هو أدوات التطبيق التي لا تترجم القوانين السارية على أرض الواقع على النحو المطلوب. ثالثاً: أداء الشباك الواحد يحتاج إلى تفويض حقيقي من الجهات المتمثلة في المركز لتفعيل قدرته على متابعة خدماته للمستثمرين بالسرعة المطلوبة. رابعاً: أن المشروعات التي تُقام بنظام المناطق الحرة تستغل المعاملة الجمركية التفضيلية، ومع ذلك لم تسهم في تحفيز الصادرات المصرية بالشكل المطلوب؛ حيث بلغت الصادرات ٣,٦ مليار دولار، ونصيب المناطق الحرة من الواردات ٤,٦ مليار دولار؛ الأمر الذي يعني أن المناطق الحرة كانت صافية مستورد في الفترة من ٢٠١٢ - ٢٠١٦. خامساً: أن الإعضات الضريبية قد يكون لها دور في تشجيع الاستثمار إلا أن الاقتصاد في مصر يحتاج بشكل كبير إلى سلسلة من الإصلاحات ذات الطابع المؤسسي المتعلقة بالبيروقراطية وأداء الخدمات^(١).

٥- القواعد التنظيمية والإجرائية والإدارية: على الرغم مما تبذله الحكومة المصرية من جهود كبيرة لتحقيق الاستقرار في مناخ الاستثمار وبناء ثقة المستثمرين في السوق المصري إلا أنه لا تزال توجد معوقات في بيئة الأعمال في مصر مثل انتشار البيروقراطية، وتأخر الإفراج عن البضائع في الجمارك، واتخاذ القرارات التعسفية

(١) منى عبد الباري، مزايا وعيوب قانون الاستثمار الجديد، متاح على موقع:

<https://www.almalnews.com>

فى بعض الحالات، والتكلفة الكبيرة للمعاملات عند دخول السوق، وببطء إجراءات المحاكم التجارية^(١).

أيضاً انخفاض كفاءة العمالة المصرية وضعف مستواها التقني وافتقارها للتدريب للعمل فى المشروعات الاستثمارية ، وعدم وجود كوادر بشرية مدربة ذات كفاءة عالية فى إدارة أجهزة الاستثمار من أجل إنجاز المعاملات بكفاءة عالية ، وأيضاً نقص الخبرات الفنية والإدارية اللازمة لتسيير المشروعات على أسس تجارية صحيحة^(٢).

(١) د. آيات صلاح دكروري : دور قوانين الاستثمار فى جذب الاستثمار الأجنبي المباشر دراسة تطبيقية على الاقتصاد المصري ، مجلة مصر المعاصرة ، عدد ٥٢٩-٥٣٠، يناير- أبريل ٢٠١٨، ص ٢١٤ .
(٢) د. صلاح زين الدين : مرجع سابق ذكره، ص ١٧ .

الخاتمة:

تناولت الدراسة موضوعاً مهماً ؛ وهو الانعكاسات الاقتصادية لطريق الحرير الجديد على مصر، وتطرقت الدراسة في المبحث الأول إلى مفهوم طريق الحرير، ثم تناولت أهدافه ، مثل رفع معدل النمو الاقتصادي في الصين ، واحداث تنمية اقتصادية متوازنة ، وتعزيز دور الصين في آسيا وغيرها .

ثم تطرقت في المبحث الثاني إلى بيان المكاسب الاقتصادية والتجارية التي تعود على مصر، مثل : الاستفادة من اتفاقية مبادلة العملة مع الصين، وتنشيط السياحة والاستفادة من الاستثمارات الصينية في البنية التحتية ... وغير ذلك.

وأخيراً أظهرت الدراسة في المبحث الثالث أن هناك تحديات ومعوقات يمكن أن تواجه مصر في أثناء سعيها للاستفادة من الاستثمارات الصينية ؛ نتيجة المشاركة في مشروع طريق الحرير الجديد .

وقد توصلت الدراسة إلى عدّة نتائج، وتوصيات كانت على النحو الآتي:

أولاً:النتائج:

- ١ - توجد فرص استثمارية مختلفة ذات عائد كبير للشركات الصينية في مصر، في مقدمتها محور تنمية منطقة قناة السويس .
- ٢ - الاستفادة من اتفاقية مبادلة العملة مع الصين في تسهيل التبادل التجاري بين مصر والصين وتقليل الطلب على الدولار من خلال توفير الاحتياجات المالية للمستثمر الصيني من الجنيه المصري واليوان الصيني .
- ٣ -زيادة عدد السائحين الصينيين إلى مصر وتنشيط السياحة.
- ٤ - جذب الاستثمارات الصينية في تطوير البنية التحتية لشبكة السكك الحديدية في مصر وشبكات الطرق والنقل والاتصالات، وشبكات الكهرباء والمياه، وكذا شبكات الصرف الصحي ومناطق الخدمات اللوجستية والموانئ.
- ٥ - الاستفادة من الخبرات الصينية في مجال التكنولوجيا المتقدمة وتوطينها في المناطق التي تحتاج إلى تنمية .

ثانياً: التوصيات:

- ١ - العمل على مُنح المزيد من حوافز الاستثمار للصين فى قطاعات معينة ، لاسيما فى قطاع الاستخراجات البترولية ؛ نظراً لأنه يُمثل أولوية كبرى فى خريطة الاستثمارات الخارجية للصين. وكذلك مُنح المُستثمر الصينى تسهيلات إدارية وإعفاؤه من الضرائب والرسوم الجمركية على استيراد الآلات والمعدات الضرورية لاستكشاف البترول فى مصر.
- ٢- العمل على زيادة التعاون مع الصين فى مجالات الطاقة المتجددة والتنمية المستدامة والزراعة وغيرها من المجالات .
- ٣- العمل على مواجهة المعوقات والتحديات التى تعترض مصر فى مشروع طريق الحرير الجديد والتغلب عليها.
- ٤- العمل على رفع مواطن الضعف فى بيئة الأعمال من خلال اعتماد مؤشرات لقياسها.
- ٥ - ضرورة تفعيل الإطار التشريعى الحاكم للاستثمار والعمل على استقراره ، وضمان العدالة فى المنازعات المتعلقة به.

المراجع

أولاً: المراجع باللغة العربية:

١ - الكتب:

١. الأمم المتحدة: كتيب الإحصاءات العالمية، الأمم المتحدة، ٢٠١٨. متاح على :
2. <https://unstats.un.org/unsd/publications/pocketbook/files/AR-world-stats-pocketbook-2018.pdf>
٢. المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية: مبادرة الحزام والطريق الصينية: مشروع القرن الاقتصادي في العالم، إصدارات المركز الديمقراطي العربي، ألمانيا: برلين، الطبعة الأولى ٢٠١٩.
٤. جامعة الدول العربية، الكتاب السنوي للإحصاءات الزراعية العربية، المجلد ٢٠١٦، ٣٦.
٥. خديجة عرفة محمد : أمن الطاقة وآثاره الاستراتيجية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، الطبعة الأولى، ٢٠١٤ م.

٢ - البحوث:

١. آيات صلاح دكروري: دور قوانين الاستثمار في جذب الاستثمار الأجنبي المباشر: دراسة تطبيقية على الاقتصاد المصري، مجلة مصر المعاصرة، عدد ٥٢٩-٥٣٠، يناير - أبريل ٢٠١٨.
٢. الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري : أثر طريق الحرير على الدول العربية من منظور متكامل، مايو ٢٠١٧. متاح على موقع : moc.pdf.gov.kw/Ar-agreement٦
٣. الفاتح محمد عثمان مختار: أثر إنشاء خطوط النقل بالسكك الحديدية على التجارة الخارجية بالسعودية، أمارياك، مجلة الأكاديمية الأمريكية العربية للعلوم والتكنولوجيا، المجلد الخامس، عدد ١٥، ٢٠١٤.
٤. باهر مردان مضخور : استراتيجية الحزام والطريق الصينية للقرن الواحد والعشرين: «بنك الاستثمار الآسيوي للبنية التحتية أنموذجاً»، مجلة

- دراسات دولية، عدد ٦٧، مركز الدراسات الدولية والاستراتيجية، جامعة بغداد، العراق، تشرين الأول، ٢٠١٧.
٥. جلة سماعين : من طريق الحرير الجديد إلى الجسر البري العالمي، ترجمة حسين العسكري، تقرير صادر عن مؤسسة «Executive Intelligence Review». متاح على موقع : www.academia.edu/36495725
٦. حنان محمود سيد عجبو :دراسة اقتصادية للاستثمار الزراعي فى مصر، مجلة مصر المعاصرة، عدد ٥٢٠، أكتوبر ٢٠١٥.
٧. جمهورية مصر العربية وزارة التخطيط والمتابعة والإصلاح الإداري : التقدم الذي أحرزته
٨. مصر نحو تحقيق الأهداف الإنمائية للألفية، ٢٠١٥، متاح على : <https://www.undp.org/content/dam/egypt>
٩. زينب عبدالله : السياسة الخارجية الصينية تجاه دول الخليج العربي (السعودية أنموذجا)، المركز الديمقراطي العربي، برلين، ألمانيا. مجلة اتجاهات سياسية، العدد الخامس، أغسطس ٢٠١٨.
١٠. صلاح عزب : نقل واستخدام التكنولوجيا فى الاقتصاد المصري، مجلة مصر المعاصرة، عدد ٥١١، يوليو ٢٠١٣.
١١. طارق عزيزة :استراتيجية الولايات المتحدة فى آسيا فى ظل النهوض الصيني، مركز حرمون للدراسات المعاصرة، فبراير ٢٠١٧. متاح على موقع : <https://The-United-States-/٠٢/٢٠١٧/harmon.org/wp-content/uploads/strategy-in-Asia.pdf>
١٢. عاصم عبدالمنعم أحمد: طريق الصين إلى الطاقة المتجددة، مجلة أسبوط للدراسات البيئية، عدد ٤٢، يوليو ٢٠١٥.
١٣. قحطان عبدالستار الحديثي : طريق الحرير العظيم وأهميته الاقتصادية، مجلة كلية الآداب، جامعة بغداد، العراق، عدد ٤٧، ١٩٩٩.
١٤. محمد فايز فرحات :ممر الشمال - الجنوب حدود الدور والمراهات الإيرانية، مجلة الدراسات الإيرانية، العدد السابع، يونيو ٢٠١٨.

١٥. معهد التخطيط القومي : مبادرة الحزام والطريق وانعكاساتها المستقبلية الاقتصادية والسياسية على مصر، سلسلة قضايا التخطيط والتنمية، رقم (٢٨٩)، يونيو ٢٠١٨.

٣- المقالات:

١. أحمد سعد : آفاق واعدة في التعاون بين مصر والصين في العلوم والتكنولوجيا الزراعية . متاح على موقع:
2. https://www.masrawy.com/news/news_egypt/details/2018/12/22/1483716
٣. أسماء نصار: ربط بحيرة فيكتوريا بالبحر المتوسط : متاح على :
4. <https://www.elwatannews.com/news/details/3708520>
٥. إسوار براساد ولي إبيه : هل يسيطر اليوان ؟ مجلة التمويل والتنمية، مارس ٢٠١٢.
٦. بنك الاستثمار القومي، قطاع الاستثمار والموارد : انطلاق قمة بريكس في الصين بمشاركة الرئيس السيسي، مرصد الأخبار، عدد ٢٥، ٧ سبتمبر ٢٠١٧.
٧. بنك الاستثمار القومي، قطاع الاستثمار والموارد : اتفاقية تبادل العملات مع الصين، مرصد الأخبار، عدد ٥، ١٢ ديسمبر ٢٠١٦.
٨. حسين البطراوي : تحديات مبادرة الحزام والطريق ومخاطر عدوى الديون الصينية فى الخارج. متاح على موقع : <https://arb.majalla.com/node/65881>
٩. دينا عبد الخالق : ما هو مشروع القاهرة كيب تاون، متاح على :
10. <https://www.elwatannews.com/news/details/2807306>
١١. زينب سيف الدين : لبنان على خريطة طريق الحرير، متاح على موقع :
12. <http://www.industry.gov.lb/ar/wp-content/uploads/2019/3/Silk-Road.pdf>
١٢. صالح عيروس علي : العرب والصين معاً على طرق الحرير، مجلة الصين بعيون عربية، عدد ٥٣، ٦ فبراير ٢٠١٧.

١٤. علاء المنشاوي: الحزام والطريق و٩٠٠ مليار: متاح على موقع :
15. <https://www.alarabiya.net/ar/aswaq/economy/2017/05/15>
١٦. العلاقات المصرية الصينية: متاح على موقع : www.sis.gov.eg/UP/ [٢٠٠٠١/chinese](http://www.sis.gov.eg/UP/20001/chinese)
١٧. غالبا لاي: الصين واسرائيل: هل هما نفس الطريق؟ متاح على موقع : www.palestine-studies.org
١٨. مركز الإمارات للسياسات: «مبادرة حزام، طريق واحد»، مارس ٢٠١٧. متاح على موقع:
19. www.epc.ae
٢٠. منى عبدالباري: مزايا وعيوب قانون الاستثمار الجديد : متاح على موقع :
٢١. <https://www.almalnews.com>
٢٢. وانغ شياو هوي :هل هناك إجماع دولي على الحزام والطريق؟ متاح على موقع :
23. <http://www.chinabelaraby.com>

٤- الرسائل العلمية:

١. رشا ظريف :طريق الحرير الجديد: قوة صينية عالمية، رسالة ماجستير فى العلوم السياسية والإدارية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، الجامعة اللبنانية، ٢٠١٧.
٢. عبدالرحمن بن سانية: الانطلاق الاقتصادي بالدول النامية فى ظل التجربة الصينية، رسالة دكتوراه، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير والعلوم التجارية، جامعة أبوبكر بلقايد، تلمسان الجزائر، ٢٠١٣.

٥- المؤتمرات:

١. دينغ ييفان :مبادرة الحزام والطريق: نحو مزيد من التعاون بين الصين والشرق الأوسط، حلقة نقاشية معمقة بين مركز بروكنجز بالدوحة وأكاديمية شنغهاي للعلوم الاجتماعية، عُقدت فى الفترة من ١٣-١٤ يناير ٢٠١٨.

٢. صلاح زين الدين : دور القانون في تحسين مناخ الاستثمار في مصر، المؤتمر العلمي الثاني القانون والاستثمار في الفترة من ٢٩-٣٠ أبريل ٢٠١٥، كلية الحقوق، جامعة طنطا.
٣. غراب رزيقة وناصر هاجر :سياسات أمن الطاقة وتحدي الموازنة بين تأمين الاحتياجات الطاقوية ومتطلبات التنمية المستدامة :الصين نموذجاً، المؤتمر الأول بعنوان « السياسات الاستخدامية للموارد الطاقوية بين متطلبات التنمية القطرية وتأمين الاحتياجات الدولية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة سطيف، ٢٠١٥.
٤. نُهى عبدالقادر موسى حمدان : طريق التحرير ونزَع فتيل الأزمات وتحقيق السلام والاستقرار، مؤتمر آفاق التعاون العربي الإفريقي الصيني في إطار مبادرة الحزام والطريق، في الفترة من ٢١ - ٢٢ نوفمبر ٢٠١٧، مركز البحوث والدراسات الإفريقية، جامعة إفريقيا العالمية، الخرطوم.
- ٦- التقارير والوثائق :
١. البنك الدولي : تقرير تعزيز الاستثمار الخاص والتمويل التجاري للبنية التحتية في مصر، متاح على موقع: www.worldbank.org
٢. البنك المركزي المصري، التقرير السنوي، سنوات مختلفة.
٣. الهيئة العامة للاستثمار:تقرير المعجزة الاقتصادية السعيدة، معجز إعادة إعمار وتنمية اليمن وقرانه بطريق التحرير الجديد ، اليمن، الطبعة الأولى ٢٢ مايو ٢٠١٨. متاح على موقع: www.newsilkroadparty.com
٤. جمعية رجال الأعمال المصريين :تقرير حول طريق التحرير الجديد، يوليو ٢٠١٥. متاح على موقع:
5. <http://www.eba.org.eg/PortalFiles/Opportunities/20160419024209.pdf>
٦. جين ليانجشيانج وإن جاناردان : مبادرة الحزام والطريق، نظرة تحليلية، الناشر أكاديمية الإمارات الدبلوماسية، يونيو ٢٠١٨.
٧. مجلس الوزراء المصري، مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار، تقرير عن زيارة الرئيس عبدالفتاح السيسي- رئيس الجمهورية - لجمهورية الصين الشعبية ٢٤-٢٧ أبريل ٢٠١٩، ٢٨ أبريل ٢٠١٩.

٨. مركز الجزيرة للدراسات: مبادرة الحزام والطريق: رؤية نقدية، تقرير في ١١ مايو ٢٠١٧ متاح على موقع:

٩. <http://studies.aljazeera.net/ar/html.17051122804784/05/2017/reports>

١٠. مركز المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة تقرير المستقبل: مشروع الحزام والطريق، ملحق يصدر معمجلة اتجاهات الأحداث، عدد ٢٦، ٢٠١٨.

١١-٧-النشرات:

١٢. الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء: النشرة السنوية للتجارة الخارجية ٢٠١٦، إصدار ديسمبر ٢٠١٧.

١٣. المؤسسة العربية لضمان الاستثمار وائتمان الصادرات: نشرة ضمان الاستثمار، العدد الثاني، ٢٠١٨.

ثانياً: المراجع باللغة الأجنبية:

1. Alessandro Arduino: Chinas private Army, protecting the New Silk Road, US : Springer ,2018.
2. China Institute, Chinas Renewable Energy and Clean-Teach Market, Summary Report, March 2016. available <https://cloudfront.ualberta.ca>
3. Chinas new silk rout: PWC Markets Center February 2016, Available: [www. PWC/gmc](http://www.PWC/gmc)
4. Doing Business: 2019 A world Bank Group Flagship Report
5. Francis Schortgen: China and the Twenty-First- Century Silk Roads : A New Era of Global Economic Leadership?, in : Wenxian Zhang, Ilan Alon and Christoph Lattemann (eds.) , Chinas Belt and Road Initiative Changing the Rules of Globalization, (US: Palgrave Macmil-Jan,2018)
6. Ghiasy and Zhou: The silk road economic belt. Sipri,2017. available, www.Sipri.org

7. Liu Haiquan: The Security Challenges of the “One Belt, One Road” Initiative and China’s Choices ISSN 1848-5782 CIRR XXIII (78) 2017, 129-147
8. Simeon Djankov and Sean Miner: Initiative Motives, Scope, And Challenges, Copyright 2016 by the Peterson Institute for International Economics.
9. Simona Moagar: Retail e-Commerce (E-tail) – evolution, characteristics and perspectives in China, the USA and Europe PhD. Structural Changes in the World Economy The Institute for World Economy, Bucharest ROMANIA, available in <http://www.iem.ro>

مُستخلص:

تناولت الدراسة مفهوم طريق الحرير الجديد، ومعرفة أهداف الصين من وراء طرح هذا المشروع الكبير، ثم الانعكاسات الاقتصادية والمكاسب التجارية التي يمكن أن تعود على مصر من المشاركة في هذا المشروع، لا سيما الاستفادة من الفرص الاستثمارية الصينية الكبيرة، وأهم التحديات والمعوقات التي يمكن أن تواجه الدول التي يمر بها طريق الحرير الجديد بصفة عامة ومصر بصفة خاصة .

The economic implications of the new Silk Road on Egypt

Dr: Abdul-Mahdi Muhammad Ahmad Judeh

Abstract:

The study examined the concept of the new Silk Road and discussed the objectives of China behind the launch of this project, And then the economic repercussions and commercial gains that could return to Egypt from participating in this large project, Especially benefiting from the great investment opportunities of China, and the most important challenges and obstacles that can face the countries through which the new Silk Road in general and Egypt in particular.

Keywords: New Silk Road, Belt and Road, One way one belt.