

الفصل الثاني

التحديات التي تواجهه الملاحة بقناة السويس

عام:

٦٤- إن مصر على مدى تاريخها الطويل الممتد منذ أكثر من سبعة آلاف عام لم تكن بمنأى عما يدور في العالم البعيد عنها، وشاءت أقدارها أن تكون همزة الوصل بين أوروبا والعالم الشمالي بدول العالم الجنوبي، عندما حفرت قناة السويس لتكون شريان حياه لدول كثيره في عالمنا اليوم وبداية لبزوغ فجر جديد لاتصال الشمال بالجنوب والشرق بالغرب وبداية لعصر التكامل بينهما، حيث تعد بمثابة التفعيل الأول لموقع مصر الاستراتيجي. أما التفعيل الثاني لموقع مصر الاستراتيجي الذي تبناه الرئيس عبد الفتاح السيسي هو مشروع المنطقة الاقتصادية لقناة السويس بما يحمله من قيم مضافة ترتكز على قناة السويس القديمة والجديدة ويعتمد في المقام الأول على قوة مصر في البحر.

٦٥- فرض الموقع الجغرافي لمصر أن يرتبط تاريخها البعيد والقريب بممر ملاحي يربط بين الشرق والغرب لذلك، ترسخت قناة السويس في وجدان كل مصري، بل وكل عربي، لما كان لها من تأثير على مجريات الأحداث التاريخية العالمية. ومن جانب آخر، ظل هذا الممر الملاحي يمثل من الناحية الاستراتيجية نقطة ارتكاز لسياسات الدول والامبراطوريات عبر العصور التاريخية المختلفة؛ حتى أن مصر نفسها تحولت إلى مطمع لمختلف القوى المهيمنة في العالم، سواء وجدت القناة أم لا، فهي الحيز الجغرافي الذي استخدمه العالم بالقوافل التجارية، البرية أحياناً والبحرية أحياناً أخرى، وموقع هيمنة جيوش وحكومات الامبراطوريات. وهكذا تواجدت ونمت خصوصية قناة السويس بالمقارنة بأي ممر ملاحي آخر في العالم.

٦٦- قناة السويس ليست مجرد ممر مائي استراتيجي محفور على أرض مصر بل هي تاريخ من النضال محفور في ذاكرة المصريين على مدى ١٥٠ عاما.. تاريخ من "التحدي والاستجابة"..تحدى قوى الطبيعة وقوى الشر والعدوان واستجابة يشعب مصر بقيادته ورجاله وعلمائه وعزيمته الجبارة فقد اختلطت مياه القناة مرارا بدماء الشهداء من خيرة أبناء شعبنا شهداء حفرو القناة على مدى عشر سنوات (١٨٥٩م - ١٨٦٩م) وشهداء مقاومة الفزة والمحتلين في ١٩٤٨م و١٩٥٦م و١٩٦٧م و١٩٧٣م، وشهداء الدفاع المستمر عن أمن، واستقرار مصر على مر آلسنين. وعلى رمال القناة انسكب عرق المصريين الذين حفروها والذين أبهروا العالم بإدارتها وصيانتها وتطويرها الدائم منذ استعادة ملكيتها إلى شعبها بقرار التأميم التاريخي في عام ١٩٥٦م.

٦٧- إن فكرة مشروع تنمية قناة السويس تتلخص في إقامة إقليم متكامل إقتصاديا وعمرانيا ولوجستيا ،بين مينائي شرق التفريعة ببورسعيد في الشمال ومينائي العين السخنة والسويس في الجنوب ليمثل مركزا عالميا في الخدمات اللوجستية والصناعة ويقدم خدمة إضافية للعملاء بأقل تكلفة .وبأعلى كفاءة وتتوقع الدراسة أن يجعل هذا المشروع مصر في مركز عالمي للنقل.

٦٨- لعبت ثورتى الخامس والعشرون من يناير والثلاثون من يونية دورا كبيرا في زيادة التهديدات والتحديات التى تواجه مصر بصفة عامه وقناة السويس كهدف إستراتيجى للقوى الكبرى بصفة خاصة، وإن كانت ثورة الخامس والعشرون من يناير، قد أثرت على مصر تأثيرا كبيرا خاصة من الناحية الإقتصادية والتنموية، فإن ثورة الثلاثون من يونية قد بعثت في نفوس المصريين الأمل من جديد وإستحضرت في ذاكرة المصريين ما واجهته مصر بعد ثورة يوليو عام ١٩٥٢م، من تحديات سياسية . وإقتصاديه بل وعسكريه.

٦٩- تواجه قناة السويس^(١) منذ إفتاحها في السابع والعشرين من نوفمبر عام ١٨٦٩م، تحديات عديدة إقليمية وعالمية ولكنها إستطاعت الصمود والتحدى، وأثبتت قدرتها على تبؤ مكانه متميزه بما تقدمه من خدمة حيوية في مجال النقل البحرى والتجاره الدولية، إلا أنه مع تنامى حركة التجارة العالمية وظهور لاعبين جدد يحاولون سحب البساط من تحت أقدام القناة المصرية، كان لابد من تطوير وتوسعة قناة السويس القديمة وحفر قناة موازية للقناه الحالية لإختصار زمن الرحلة وزيادة معدل التقاطر وتقديم خدمات لوجستية من خلال تنمية محور قناة السويس، بدءاً من مواني بورسعيد وإنهاء بموانئ السخنة والأدبية في خليج السويس مما يعطى محور قناة السويس مميزات للمنافسة العالمية.

٧٠- شكلت المتغيرات السريعة والمتلاحقة على الساحة الدولية والإقليمية على المستويات السياسية والإقتصادية والعسكرية ضغوطا وتحديات كبيرة على القيادة السياسية في ظل تكتل أمريكى أوروبى صهيونى أجهضت الثورة المصرية مخططاته لتقسيم المنطقة، حيث يسعى لتغيير إستراتيجيته مستخدما في ذلك الضغوط الإقتصادية وفى نفس التوقيت دعم الجماعات الإرهابية الداخلية والخارجية والتي باتت تهدد دول وحكومات، في محاولة لضرب الإقتصاد المصرى في أهم مصادرة (قناة السويس والسياحة) لإفقاد الإقتصاد المصرى القدرة على تنفيذ أى مشروعات تنموية جديدة.

٧١- تواجه قناة السويس بصفتها شرياناً حيوياً للتجارة العالمية تحديات متزايدة تهدد مكانتها التنافسية فمع ظهور طرق تجارية بديلة مثل مبادرة الحزام والطرق الصينية وتطور البنية التحتية البحرية في مناطق أخرى من العالم باتت القناة تواجه منافسة شرسة لجذب حركة الشحن العالمية بالإضافة إلى ذلك تشهد صناعة النقل

(١)دراسة بحثية - التحديات التي تواجه مشروع تنمية محور قناة السويس وتأثيره على الأمن القومى المصرى - مركز ٣٢٠ الدراسات الإستراتيجية -

أكاديمية ناصر العسكرية العليا- إبريل ٢٠١٤م - ص٣٢.

البحري تطورات تكنولوجية سريعة مثل سفن الحاويات العملاقة وتكنولوجيا المعلومات مما يتطلب من قناة السويس مواكبة هذه التطورات لتبقى قادرة على المنافسة.

٧٢- سوف يتم تناول التحديات التي تواجهه الملاحة بقناة السويس من خلال الاتي:

أ- المبحث الثالث : طريق الحرير وتأثيره على قناة السويس

ب- المبحث الرابع : الطريق المقترح وتأثيره على قناة السويس.

ج- خلاصة الفصل الأول

المبحث الثالث

طريق الحرير وتأثيره على قناة السويس

٧٣- شهدت مصر العديد من التحولات خلال الفترة التي أعقبت ثورتى (٢٥ يناير ٢٠١١م، ٣٠ يونيو ٢٠١٣م) ، وتراجعت عملية التنمية في ربوع الدولة وتأثر أمن مصر القومى وقد إنعكست تلك التحولات على إقليم قناة السويس، وشهدت سيناء أحداثاً إرهابية، ودارت بعض الشكوك حول قدرة مصر على تأمين وتوفير الحماية للمجرى الملاحة لقناة السويس، و في ذات الوقت تفاقم مشاكل مصر من حيث التكديس السكاني في الحيز الحالى دون أن يقابلها زيادة مكانية، وقلة الموارد الحاکمة (المياه، والطاقة) وغيرها، الأمر الذي يتطلب جهوداً مكثفة على كافة الأصعدة، ورؤية مجتمعية وإدارة رشيدة مستدامة للتنمية تتسم ببعد النظر، ووعى كامل^(٢) بالأبعاد الحقيقية لمشاكل الوطن.

٧٤- على الرغم من الدلالات الإيجابية لمشروع قناة السويس الجديدة حول قدرة النظام المصري الحالي على إنجاز المشروعات الكبرى، فإن تطوير محور القناة هذا بأبعاده المختلفة هو فقط الكفيل بتحقيق أقصى إستفادة من إنجاز مشروع القناة الجديدة، والأهم أيضاً أنه يكفل إستعادة مصر ذاكرة المشروعات الحضارية الكبرى التي تتجاوز أثارها ومردوداتها ما هو منتظر من مكانة محور قناة السويس العبقريّة التي بات يتهددها تطورات مهمة آخذة في البروز على صعيد مسارات النقل البحري وصناعته.

٧٥- كان للمتغيرات الإقليمية والدولية المعاصرة الأثر البالغ في قناة السويس، ومشروع محور التنمية الذى سيكون بمثابة قاطرة التنمية الإقتصادية في مصر، لما لهذه المتغيرات من خطورة أحاطت بهذا الممر الملاحة الذى أعطى لمنطقة الشرق الأوسط بعداً جديداً جعل القوى الإستعمارية تتنافس لإخضاع هذا المحور الحيوى لنفوذها ، وفى ظل حكومات غير وطنية أن تعرض هذه القناة في مزاد عام فيما عرفت بصيكون إقليم قناة السويس، وبعد فشل هذه المخططات إتجهت قوى الشر إلى إيجاد طرق بديلة للتأثير على هذا الشريان الحيوى، وتقسم التحديات والمخاطر التى تواجه تنمية محور قناة السويس الى تحديات داخلية وخارجية تشمل التحديات الداخلية على تحديات (إقتصادية / أمنية) بينما يمكن تصنيف التحديات الخارجية الى تحديات إقليمية من دول الجوار الأقليمي أو دولية تشمل كافة الدول على مستوى العالم.

٧٦- تواجه قناة السويس تحديات متعددة (سياسية، إقتصادية، بيئية... الخ)، إضافة إلى التحديات ، التى تفرضها المنافسات المؤثرة على مركزية قناة السويس في سوق الملاحة البحرية والذى يكمن الهدف الرئيسى

(٢) الهيئة العامة للتخطيط العمرانى ، مرجع سبق ذكره، ٢٠١٤م ، ص ٢٢.

منها في تقليص الهيمنة الإستراتيجية لقناة السويس وصرف مستهلكى الخدمة التي تقدمها للبدائل المتنوعة المحيطة بها^(٣)، ويشير الواقع و دلالاته أن المجرى الملاحي للقناة لن يتأثر منفردا بهذه التحديات، بل سوف يتأثر إقليم قناة السويس بقدراته التنموية وموارده المتنوعة تأثيرا مباشرا بكافة أنواع التحديات، سواء الخارجية منها أو الداخلية.

٧٧- رغم الأهمية الكبرى والتاريخية التي تمثلها قناة السويس لمصر وللتجارة العالمية وبخاصة بعد تشييد مصر لقناة السويس الجديدة ، إلا انه توجد بعض المشروعات والأفكار المستحدثة والمبتكرة من طرق برية وبحرية وخطوط وأنابيب نقل تفكر بعض الدول في إنشائها ، وفي حالة إقامتها فإنها يمكن أن تؤثر سلبا بحسب آراء بعض الخبراء والمتخصصين علي قناة السويس وذلك من خلال تقليل حصتها من نسبة التجارة العالمية، وبالتالي تراجع دورها ومدخولها وانعكاس ذلك سلبا علي الاقتصاد المصري و علي مكانتها الدولية ، ومن تلك المشاريع مشروع قناة البحر الميت ، وخط سكك حديد تل أبيب ايلات ، وميناء اشدود بإسرائيل وهي مشاريع صهيونية مقلدة تهدف إلى ضرب قناة السويس وضرب الاقتصاد المصري ، ثم طريق الحرير البري والبحري .

٧٨- تعتبر قناة السويس الجديدة واحدة من أهم المشروعات الاستراتيجية العالمية فهي هى مشروع عالمى يساعد على جذب المزيد من الاستثمارات الأجنبية لمصر من خلال المشروعات الاقتصادية المصاحبة، فتوفر الكثير من فرص العمل، ولأول مرة تستوعب القناة ناقلات النفط العملاقة، وسفن الحاويات الضخمة التى كانت تتطلق من رأس الرجاء الصالح وتدور حول القارة الأفريقية ، فهي تصل ما بين آسيا وأوروبا ، وبذلك تعيد الحياة إلى طريق الحرير الصينى من جديد^(٤).

٧٩- تشيد وتروج الصين لطريق الحرير البري والبحري في آسيا وأوروبا وإفريقيا كما يروج ويتحمس له الكثيرون من خارج مصر وداخلها بدون أن يأخذ هذا المشروع نصيبه من الدراسات الإستراتيجية المتعمقة والمتأنية ، ودراسة كافة أبعاده من جانب كبار المسؤولين بالدولة ومن جانب المتخصصون ومن جانب أعضاء البرلمان و الإعلام ومنظمات المجتمع المدني بمصر، بل ومن جانب جامعة الدول العربية باعتباره مشروع يمس الاقتصاد والأمن القومي المصري والعربي من أجل اتخاذ القرار النهائي بالموافقة من عدمه للانضمام إلي هذا المشروع الصيني دون اندفاع .

^(٣)قاسم مسعد عليوة : قناة السويس تحديات ومخاطر، مجلة رأى البورسعيدى، مطبعة قناة السويس، ٢٠١٤م، ص ٢٢.

^(٤)أنور عشقى، "الأهمية الاستراتيجية لقناة السويس الجديدة"، جريدة الأهرام، ٢٠١٥م، ص ٢٢.

٨٠- انتقلت الصين من النظام الاقتصادي المغلق و المركزي إلى النظام المفتوح المتجه نحو السوق العالمي ، و كان ذلك منذ أواخر السبعينيات ، حيث إن الحكومة الصينية قامت بعدة إصلاحات تدريجية أدت إلى زيادة الناتج المحلي الأجمالي بأكثر من عشرة أضعاف ما كان عليه منذ عام ١٩٧٨م ، وقد اشتملت هذه الإصلاحات على الزراعة و تحرير الأسعار، و زادت استقلال الشركات الحكومية ، كما ساعدت على نمو القطاع الخاص ، و أدت إلى تنمية الأنظمة المصرفية ، و زادت في الانفتاح على التجارة والاستثمار الخارجي ، كما دعمت الدولة القطاعات الرئيسية بشكل كبير، و في عام ٢٠١٣م أصبحت الصين من أكبر الدول التجارية العالمية، وفي عام ٢٠١٤م تفوقت الصين على الولايات المتحدة الأمريكية من ناحية الاقتصاد، والجدير بالذكر أن بحلول عام ٢٠١٦م أصبحت الصين من الدول ذات الاقتصاد الكبير في العالم ، و بالرغم من ذلك يعد دخل الفرد الصيني اقل من المتوسط العالمي .

٨١- كان "طريق الحرير" عبارة عن شبكة من المسارات والطرق التجارية التي تربط الصين بجيرانها وبالقارة العجوز، ويعود تاريخها إلى نحو القرن الثاني قبل الميلاد. و ضمت الطريق شبكة بحرية لربط الموانئ الرئيسية في الدول التي ترتبط مع الصين بعلاقات تجارية تشمل تبادل البضائع المختلفة مثل الحرير والمنسوجات الأخرى والمعادن الثمينة والتوابل والورق والبارود و تراجعت قيمة هذه الطريق بعد إدخال الأوروبيين لتحسينات كثيرة على أنظمة النقل البحري ، وتعاضم دور قناة السويس في التبادل التجاري العالمي^(٥) .

طريق الحرير

٨٢- يرجع تاريخ إنشاء طريق الحرير إلى عام (٣٠٠٠) قبل الميلاد ، وكان في حينه عبارة عن مجموعة من الطرق المترابطة التي تسلكها السفن والقوافل، بهدف التجارة وترجع تسميته إلى عام ١٨٧٧م، حيث كان يربط بين الصين والجزء الجنوبي والغربي لآسيا الوسطى والهند ، وسمي طريق الحرير بهذا الاسم لأن الصين كانت أول دولة في العالم تزرع شجر التوت وتربي ديدان القز وتنتج المنسوجات الحريرية التي كان لها سوقا رائجة في الكثير من دول العالم حيث كان ينقل إنتاجها المميز عبر هذا الطريق ليسي بطريق الحرير.

^(٥) موقع ويكيبيديا <https://ar.wikipedia.org/wiki/> بتاريخ ١١/٨/٢٠٢٤م

٨٣- أعلن الرئيس الصيني شي جين بينغ عن مبادرة عام ٢٠١٣م وتعرف أيضاً باسم الحزام والطريق ، وكان الرئيس الصيني تعهد، خلال القمة الخاصة بالمبادرة التي جاءت بعنوان “طريق واحد وحزام واحد”، بتخصيص حوالي (١٢٤) مليار دولار للخطة، بهدف أن يكون الطريق “طريقاً للسلام ولم الشمل والتجارة الحرة ويتضمن المشروع إنشاء ممر النقل عبر (٦٠) دولة في آسيا وأوروبا ، وتهدف تلك المبادرة لإحياء وتطوير طريق الحرير التاريخي، ويشمل هذا المشروع تشييد شبكات من الطرق وسكك الحديد وأنابيب النفط والغاز وحُطوط الطاقة الكهربائية والإنترنت ومُختلف البنية التحتية^(١).

٨٤- في عام ٢٠١٤م دعا الرئيس “شي خلال الاجتماع الوزاري السادس لمنتدى التعاون الصيني العربي الذي عقد في” بكين “إلى مشاركة كل من الجانبين الصيني والعربي في بناء ”الحزام والطريق“، الأمر الذي حظي بردود أفعال إيجابية من الدول العربية ويعتقد الخبراء العرب أن هذه المبادرة تعبر عن رؤية الصين للأوضاع السياسية والاقتصادية والأمنية والثقافية للعالم أجمع وتفهمها لاتجاهات تطورها.

٨٥- ويستهدف المشروع تعزيز التجارة بين آسيا وأوروبا وإفريقيا إلى جانب التركيز على السلام العالمي والأزدهار الحضاري لهذه الدول. وهذا قد يبرز دور أساسي لمصر بحكم موقعها الجغرافي، وهو ما ينسجم أيضاً مع رؤية مصر ٢٠٣٠م والتي تركز على استغلال الموقع الجغرافي لمصر.

٨٦- عرف طريق الحرير باسم حزام واحد - طريق واحد و هو عبارة عن مبادرة الحزام الاقتصادي لطريق الحرير للقرن الـ (٢١) ويهدف لإحياء وتطوير الطريق التاريخي من خلال مد أنابيب الغاز الطبيعي والنفط وتشبيد شبكات من الطرق وسكك الحديد ومد خطوط للطاقة الكهربائية والإنترنت، وهيكلة قانوني تجاري مشترك مع نظام المحاكم لمراقبة الاتفاقات.

٨٧- يتكوّن طريق الحرير البرّي من ثلاثة حُطوط رئيسيّة، وهي كالتّالي:

أ- الخطّ الأول : يربط بين شرق الصّين عبر آسيا الوسطى وروسيا الاتّحادية إلى أوروبا

ب- الخطّ الثاني :ويبدأ من الصّين مُروراً بوسط وغرب آسيا ومنطقة الخليج ووصولاً إلى البحر الأبيض المتوسط.

ج- الخطّ الثالث : يمتدّ من الصّين مُروراً بجنوب شرقيّ آسيا وآسيا الجنوبية فالمحيط الهندي، بالإضافة إلى عددٍ من الممرّات البريّة في إطار المشروع، ومنها ممر الصّين وشبه القارة الهندية، وممر الصّين وباكستان، وممر يربط إقليم يونان جنوب غربي الصّين وميانمار وبنغلاديش مع شمال شرق الهند.

(١) سيد حسن جلال- قناة السويس الجديدة والتحديات الضخمة - الهيئة المصرية العامة للكتاب- القاهرة- ٢٠١٤م - ص ١٤.

٨٨- يتكون طريق الحرير البحري من خطين رئيسيين، وهما كالتالي :

أ- الخط الأول : يبدأ من الساحل الصيني مُروراً بمضيق مالقة إلى الهند والشرق الأوسط وشرق أفريقيا، فُوصولاً إلى سواحل أوروبا

ب- الخط الثاني : يربط الموانئ الساحلية الصينية بجنوب المحيط الهادئ، وتهدف الرؤية الاستراتيجية لجمهورية الصين الشعبية من هذا المشروع إلى تعزيز التعاون الاقتصادي والتجاري والثقافي والسياحي والعديد من التطلعات الطموحة للأمة الصينية في المقام الأول لتحقيق الاستقرار والتنمية المستدامة في الصين والعالم ، ولتوطيد موقع الرئيس الصيني كقائد يقود مسيرة إنماء بلاده وترسيخ وجود الصين ضمن دول العالم الأعظم.، ولذلك فقد دعا الرئيس الصيني في أكتوبر الماضي إلى إعادة إنشاء شبكة الممرات البحرية القديمة لخلق طريق الحرير البحري لتعزيز الربط الدولي ودعم حركة التجارة.

٨٩- ضمن مشروع الصين الطموح لإحياء طريق الحرير، تم رسم خط بري يمر بالعراق ، وخط بحري يمر بمضيق باب المندب عند سواحل اليمن ثم عبور قناة السويس، حيث تعد القناة نقطة محورية على طريق الحرير البحري الجديد ضمن المخطط الصيني ، وفي وقت سابق تباينت وجهات نظر الخبراء بمصر والعالم بشأن انضمام مصر لدول تجمع الحرير البري الممتد من الصين شرقاً إلى أوروبا غرباً، فرأي البعض إن انضمام مصر لطريق الحرير بقدر ما له من فوائد اقتصادية إلا أنه يعني دخول منافسين جدد لقناة السويس إذا بقي وضع القناة على ما هو عليه من تحصيل الرسوم فقط، وفي المقابل فقد بدا الجانب الآخر متفائلاً حيث رأي بعض الخبراء من أن الطريق لن يؤثر على قناة السويس بل سيكمل دورها ويعظم الاستفادة منها ويجعل محور إقليم قناة السويس مركزاً لوجيستياً للسفن والبضائع، كما سيزيد من عدد السفن المارة بالقناة ويحقق إيرادات إضافية من رسوم مرورها، فضلاً عن أنه سيزيد من فرص العمل ويحقق التنمية الاقتصادية المرجوة.

٩٠- فرغم أن مشروع الحزام والطريق انطلق لربط الصين بأوروبا فإنه اتسع وتجاوز حدود أسيا ليضم إفريقيا و أمريكا اللاتينية ومنطقة الكاريبي ومنطقة جنوب الباسيفيك، وحتى يوليو ٢٠١٨م وقعت أكثر من (١٠٠) دولة و منظمة دولية على وثائق تعاون مع الصين في إطار مبادرة الحزام والطريق ، وتأتي مصر في قلب مشروع الحزام والطريق وذلك بموقعها الجغرافي الفريد وقناة السويس التي تعد محورا رئيسيا وضروريا ويفتح هذا آفاقا رحبة لمصر في تعاونها مع الصين على المستوى الثنائي السیما في فی المشروع ، منطقة محور قناة السويس، التي تحظى باهتمام كبير من جانب الصين وتسعى لضخ استثمارات في هذه

المنطقة و إقامة مشروعات جادة تخدم مصالح البلدين ، كما تبرز آفاقا أرحب لتطوير التعاون المصري الصيني المشترك فى القارة الافريقية .

٩١- و تعد التجربة الصينية من النماذج الدولية المميزة والفريدة من نوعها ، وذلك بفضل المعجزة الاقتصادية التي تم تحقيقها في وقت قصير، حيث نجح الاقتصاد الصيني في أن يصبح ثاني أكبر اقتصاد عالمي بعد اقتصاد الولايات المتحدة الأمريكية بناتج محلي إجمالي بلغ حوالي (١٠,٣٥) تريليون دولار أمريكي في عام ٢٠١٤م ُوفقا لاحصائيات البنك الدولي، كما تعد الصين أسرع اقتصاد نامي خلال الثلاثين سنة الماضية بمعدل نمو سنوي تخطى (١٠%) ولكنه تقلص خلال السنتين الأخيرتين ليبلغ حوالي (٧,٣%) مع تكهنات باستمرار التراجع في النمو خلال السنوات القادمة ليعكس الوضع الحقيقي للاقتصاد الصيني^(٧).

٩٢- حسمت الحكومة المصرية الموضوع ووقعت مع الجانب الصيني اتفاقية بخصوص إنشاء طريق الحرير خلال المؤتمر الصحفي الذي عُقد في أبريل ٢٠١٧م في مصر للوصول إلى إفريقيا ، وذلك بعد أن وافق الرئيس المصري عبد الفتاح السيسي علي المبادرة ، وقال خلال لقائه الرئيس الصيني شي جين بينج في مأدبة عشاء رسمية أثناء زيارته الأخيرة لمصر إن القاهرة سوف تستجيب بنشاط لطلب الصين بإحياء طرق الحرير ورحب بالمزيد من الاستثمارات الصينية في بناء مصر الجديدة مضيفا أن مصر ستعمل مع الصين من أجل تحقيق مصالح مشتركة وتنمية مستقبلية، ستعود بالنفع أيضا على البشرية بأكملها،وقد جاءت الموافقة بعد الرجوع إلي نتائج الدراسة التي قام بها فريق علمي مصري مكون من ٦ باحثين يعملون بالمعهد القومي للتخطيط.

٩٣- أثر طريق الحرير وإيجاد الفرص الاستثمارية بين الدول العربية والصين ، وأشار إلى أن طريق الحرير لا يعتبر طريقا برياً كما يعتقد بعض الأشخاص، ولكنه عبارة عن مجموعة من المشروعات الكبيرة المرتبطة ببعضها البعض برياً وبحرياً وفضاءياً ومن خلال مراكز لوجيستية أيضاً، مؤكداً أن هذا الطريق سيؤثر على قناة السويس إيجابياً عن طريق زيادة الاستثمارات مما سيزيد من عدد السفن بالقناة ويحقق بالتالي إيرادات إضافية من رسوم مرورها، فضلا عن أنه سيزيد من فرص العمل ويحقق التنمية الاقتصادية المرجوة، كما نوه الدكتور هشام عرفات وزير النقل المصري ورئيس المكتب التنفيذي لمجلس وزراء النقل العرب لأهميته للمنطقة خلال كلمته الافتتاحية بالمنتدى مستعرضا تحديد أثر طريق الحرير وإيجاد الفرص الاستثمارية بين

^(٧)الرؤية والتحرك للدفع بالتشارك في بناء الحزام الاقتصادي لطريق الحرير وطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين، ٢٨ مارس ٢٠١٥م.

الدول العربية والصين في قطاعات النقل البحري والطرق والسكك الحديدية والتنسيق بين المناطق الاقتصادية واللوجيستية والموانئ الجافة والمناطق الحرة الموجودة حاليا في الدول العربية.

٩٤- يساهم طريق الحرير في تحقيق أهداف المصالح العربية المشتركة ، كما أكدت دينا الظاهر ، مدير إدارة النقل والسياحة بجامعة الدول العربية، إن المبادرة تجلب المزيد من الاستثمارات، وتلتقي بالرؤى التنموية لعدد من الدول العربية، برؤية ٢٠٣٠م في السعودية ومصر ورؤية الإمارات لمشروع تطوير الحرير، وتنمية محور قناة السويس في مصر والكويت ٢٠٣٥م، كما شارك في المنتدى نخبة من كبار المسؤولين في الحكومات والسلطات والنقابات ورجال الأعمال والخبراء في الدول العربية ،وجمهورية الصين الشعبية والجمهورية الإيطالية والجمهورية الباكستانية وعدد من المنظمات والاتحادات والشركات العربية والدولية ذات العلاقة، يذكر أن هذا المنتدى تمت إقامته تحت رعاية الأمين العام لجامعة الدول العربية أحمد أبو الغيط.

٩٥- تم تكليف الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري بالتعاون والتنسيق مع الأمانة العامة للجامعة، لعقد منتدى لتحديد أثر طريق الحرير وإيجاد الفرص الاستثمارية بين الدول العربية والصين في قطاعات النقل البحري والطرق والسكك الحديدية لإنشاء والتنسيق بين المناطق الاقتصادية واللوجيستية والموانئ الجافة والمناطق الحرة الموجودة حاليا في الدول العربية، بما يساهم في تحقيق أهداف طريق الحرير والمصالح العربية المشتركة، وأفاد بيان صادر عن الجامعة العربية بأن المنتدى يهدف لإيجاد الفرص الاستثمارية بين الدول العربية والصين، في قطاعات النقل البحري والطرق والسكك الحديدية لإنشاء والتنسيق بين المناطق الاقتصادية واللوجيستية والموانئ الجافة والمناطق الحرة الموجودة حاليا في الدول العربية، بما يساهم في تحقيق أهداف طريق الحرير والمصالح العربية المشتركة^(٨).

٩٦- جاءت معظم الآراء المتحمسة للانضمام لطريق الحرير من جانب رجال الأعمال المصريين الأمر الذي يثير العديد من علامات الاستفهام وقد بدت تلك الحماسة في وقت مبكر من خلال الدراسة التي أجرتها جمعية رجال الأعمال المصريين برئاسة المهندس حسين صبور الرئيس السابق للجمعية والتي تناولت الفوائد الاقتصادية والإستراتيجية لمصر بعد انضمامها إلى قائمة الدول المار بها الطريق الذي يضم (٥٠) دولة حتى الآن ورأت أن الطريق يمر ب(٦٥) دولة وافقت (٥٠) منها حتى الآن و يربط آسيا بأوروبا وإفريقيا مؤكدة أن مصر ستصبح مركزا للطريق ،وأكدت وفق منظورها أن الصين تسعى إلى تعظيم الاستفادة من الطريق في مضاعفة تجارتها مع الدول العربية من (٢٤٠) مليار دولار إلى (٦٠٠) مليار دولار

(٨)القرار رقم ٤٤٩ الصادر عن الدورة ٣٠ لمجلس وزراء النقل العرب في أكتوبر ٢٠١٧.

- وتستهدف رفع رصيدها من الاستثمار غير المالي في الدول العربية من (١٠) مليارات دولار إلى أكثر من ٦٠ مليار دولار، بالإضافة إلى الوصول بحجم تجارتها مع إفريقيا إلى (٤٠٠) مليار دولار بحلول ٢٠٢٠م.
- ٩٧- في ضوء مبادرة الحزام والطريق الصينية، قامت هذه الدراسة بتحليل قناة السويس مع التركيز بشكل خاص على تجارة البضائع في قناة السويس، والتجارة البحرية الصينية، ومشاريع الاستثمار في مبادرة الحزام والطريق الصينية، ومشاريع التنمية الجديدة في قناة السويس، باستخدام البيانات السنوية من عام ١٩٩٠م إلى عام ٢٠٢٢م، والاعتماد على بيانات السلاسل الزمنية التي تم الحصول عليها من SCA والبنك الدولي. يعكس النموذج التطورات الأخيرة في تجارة البضائع في قناة السويس، مثل التجارة البحرية الصينية، ومشاريع الاستثمار في مبادرة الحزام والطريق الصينية، ومشاريع التنمية الجديدة في قناة السويس، باستخدام بيانات الإدخال المكتسبة من مجموعة متنوعة من مصادر البيانات. لإلقاء الضوء على سبب تأثير التفاعل الملحوظ بين جميع المتغيرات، يتم حساب نموذج VAR جنبًا إلى جنب مع استجابة النبضة.
- ٩٨- أشارت النتائج إلى أن مشاريع الاستثمار في مبادرة الحزام والطريق سيكون لها تأثير متوسط إلى طويل الأجل على قناة السويس بدءًا من السنة الرابعة. لذلك، من الضروري أن يتزامن تطوير قناة السويس مع التحولات المتوقعة في التجارة البحرية العالمية، وخاصة التجارة البحرية الصينية. إن مشاريع التوسع الجارية في الممر المائي الجنوبي، والتي لها تأثير متزايد على التجارة التي تمر عبر الممر المائي الجنوبي، تأخذ في الاعتبار جميع التغييرات المتعلقة بنمو الأسطول البحري العالمي. لذلك، يحتاج الممر المائي الجنوبي إلى مراجعة خطط التوسع الخاصة به للممر المائي كل أربع سنوات وتنفيذها كل عشر سنوات قبل أن تصبح الآثار السلبية ملحوظة.
- ٩٩- آخر الممرات الصينية التي يمكنها منافسة قناة السويس المصرية محور الصين - وسط آسيا - غرب آسيا الاقتصادي، الذي يتخذ من طريق الحرير التاريخي مسارًا جغرافيًا له، وتستهدف الصين من خلال تشييده بالتعاون مع دول وسط وغرب آسيا وتركيا أن تفتح لنفسها منفذًا تجاريًا جديدًا نحو قارة أوروبا، ليكون وقت الضرورة بديلاً عن الممرات العابرة بإقليم شرق أوروبا الذي تزايدت التحديات السياسية بداخله خلال العقد الماضي. لكن يواجه هذا الممر جملة من التحديات الرئيسية مثل تواضع بنيته التحتية، وعدم استقرار الدول المشغلة له سياسيًا، فضلاً عن ضعف التنسيق اللوجستي بين تلك الدول، وأيضًا التقلب الحاد في

الأحوال المناخية ببعض مواقعها، لينطبع ذلك كله على زيادة تكاليف النقل عبر هذا الممر، مما يقلل جاذبيته لحركة التجارة الدولية^(٩).

١٠٠- هناك حاجة إلى مزيد من البحث لمعرفة مدى تأثير الممر المائي الجنوبي بأنواع مختلفة من السفن، مثل الحاويات وناقلات البضائع السائبة الجافة وناقلات النفط وناقلات الغاز الطبيعي المسال. بالإضافة إلى ذلك، من المهم فهم كيف يؤثر الممر المائي الجنوبي على الممر الاقتصادي الهندي-الشرق الأوسط-أوروبا (IMEC)، وهي مبادرة تم إطلاقها حديثاً تهدف إلى تحسين التجارة والاتصال بين أوروبا والخليج العربي والهند. يمكن لجهود الدراسة المستقبلية التحقيق في التطورات المستدامة بيئياً، مثل الممر الاقتصادي للممر المائي الجنوبي، وهدف المنظمة البحرية الدولية المتمثل في إزالة الكربون من طرق الشحن الدولية بالاشتراك مع ممرات الشحن الخضراء، وإمكانات الاستدامة لتخضير مبادرة الحزام والطريق.

١٠١- بالإضافة إلى المنظمة البحرية الدولية ومشغلي السفن ومالكي البضائع، فإن مجلس الشحن العالمي وغرفة الشحن الدولية وBIMCO وشركات التأمين المعنية بتخفيف المخاطر في صناعة الشحن سوف تستفيد من معرفة كيف ستؤثر مبادرة الحزام والطريق الصينية على تجارة البضائع في السفن. وسيكون من المفيد لأي جهة معنية أن تفهم ديناميكيات سوق الشحن البحري العالمية إذا كان من الممكن تقييم تأثير مبادرة الحزام والطريق الصينية عالمياً على أساس نوع السفينة بدلاً من مجرد مبادرة الحزام والطريق الشاملة من خلال التنسيق مع إحصاءات التجارة.

^(٩)المركز المصري للفكر والدراسات الاستراتيجية <https://ecss.com.eg/47606> بتاريخ ٢٠/١١/٢٠٢٤ م.