

م ع ك التقرير الاقتصادي الأسبوعي رقم 307 / 2020
إعداد الدكتور مصطفى العبد الله الكفري
مشروع طريق الحرير الصيني "الحزام والطريق" الجزء الأول
الأحد 11 تشرين الأول، 2020
M E A K -Weekly Economic Report No. 301 /2020
prepared by Prof. Dr. Moustafa El-Abdallah Alkafry



تحية طيبة، أرسل لسيادتكم:

م ع ك التقرير الاقتصادي الأسبوعي رقم 301 / 2020
مشروع طريق الحرير الصيني "الحزام والطريق"
الأحد 11 تشرين الأول، 2020
التقرير حصيلة متابعة للإعلام الاقتصادي والشبكة العنكبوتية.

أضعه بتصرف الأكاديميين والاقتصاديين وأصحاب القرار والمتابعين،
لتسهيل الحصول على المعلومة الاقتصادية.

أشير إلى أن بعض المعلومات والبيانات الواردة في التقرير قد لا تكون
موثوقة بما يكفي، وتحتاج إلى تدقيق من قبل خبير أو مختص. ساعد بتدقيق
هذه المعلومات مع ذكر المصدر لتحقيق الموثوقية .

وأخلي نفسي من المسؤولية عن أية معلومة غير صحيحة أو غير دقيقة
واردة في التقرير، لأن المصدر المثبت في أسفل كل مادة منشورة في التقرير
هو المسؤول. مع أطيب تمنياتي.

الأستاذ الدكتور مصطفى العبد الله الكفري

كلية الاقتصاد – جامعة دمشق

ملاحظة: أرجو ممن لا يرغب باستمرار إرسال التقرير لسيادته، إعلامي

ليتم حذف اسمه من القائمة البريدية.

م ع ك التقرير الاقتصادي الأسبوعي رقم 301 / 2020
مشروع طريق الحرير الصيني "الحزام والطريق"
الأحد 23 آب ، 2020 ، 23 August,

Contents

- 1 - طريق الحرير.....5
- 2 - إنفوغرافيك.. ما هو طريق الحرير الجديد؟.....19
- 3 - مشروع "طريق الحرير" الصيني22
- 4 - اعرف طريق الحرير وممراته ودور قناة السويس فيه × 17 معلومة.....27
- 5 - بلدة غوادر الباكستانية إحدى الركائز الأساسية لمبادرة "الحزام والطريق" الصينية.....30
- 6 - مبادرة الحزام والطريق الصينية وحتمية الجغرافيا العربية.....37
- 7 - قروض «طريق الحرير الصيني» تثير مخاوف الدول المستفيدة..44
- 8 - مخاوف إسرائيلية من مشروع طريق الحرير الصيني.. لماذا؟.....47
- 9 - رؤية صينية لنظام اقتصادي عالمي جديد على طريق الحرير.....50
- 10 - طريق الحرير.. عولمة جديدة بمواصفات صينية.....56
- 11 - الصين في طريقها لتزعم العالم... كيف ستتأثر المنطقة العربية؟59
- 12 - قطار الصين إلى أوروبا: كيف ستتأثر مراكز التجارة والمواصلات في الشرق الأوسط؟.....65
- 13 - الاقتصاد العالمي في 2050: السعودية ومصر أفضل من كوريا الجنوبية وكندا.....72
- 14 - ردا على مبادرة "طريق الحرير الجديد"76
- 15 - خريطة الاقتصاد العربي والعالمي للعام 201780

16 - مشروع «الحزام والطريق» يشعل حرب الموانئ في الخليج.... 89

17 - اسرائيل تبني مملكة داود على طريق الحرير وسط اضطرام نار

المتوسط وخفوت وهج الخليج وإغراق الأردن بالديون..... 98

التقرير الاقتصادي

الدكتور مصطفى العبد الله الكفري
تقارير

م ع ك التقرير الاقتصادي الأسبوعي رقم 301 / 2020
مشروع طريق الحرير الصيني "الحزام والطريق"
الأحد 23 آب ، 2020 ، 23 August,



الدكتور مصطفى العبد الله الكفري

تقارير

1 - طريق الحرير



بقلم: د. رامز مرجانه

لَمَّا بدأتُ العمل على طريق الحرير صَغِبَ عليّ الموضوع، حتّى ظننتُ أنّي لن أكمله! فهذا الطريق يمتدّ، مكاناً، من أقصى جنوب شرق الصين حتّى أوروبا، أي العالم القديم كلّهُ. ويمتدّ، زماناً، حوالي 20 قرناً، أي الزمن الحديث كلّهُ تقريباً. ومع أنّي لستُ أستاذ تاريخ أو خبير جغرافيا حتّى يسهل إتمام هذا الأمر، إلّا أنّي صمّمتُ على المتابعة معتذراً من الزملاء عن أيّ خطأ تاريخيّ أو جغرافيّ، متوّخياً الدقّة والحذر .

وعندما قرّرتُ البحث عن معلومات صُدّمت! فمديريّة السياحة في حلب لا تملك أيّ معلومات عن طريق الحرير رغم أهمّيّة سورية في هذا الموضوع .

ولمّا التجأتُ إلى الإنترنت وجدتُ أنّ كلّ دولة من دول طريق الحرير تُعتبر الجزء الذي يمرّ بأراضيها هو الأهمّ دون غيره.. ومع ذلك حاولتُ أن أكون حياديّاً وأكوّن فكرة عامّة عن طريق الحرير.. فما هو هذا الطريق؟ طريق الحرير هو ممّر سلّكته القوافل عبر قرون طويلة لإيصال البضائع من جنوب غرب الصين حتّى روما عاصمة أوروبا . وهو على نوعين: الطريق البريّ وهو الأهمّ والأشهر، والطريق البحريّ وهو المرادف في حال تعذّر سلوك الطريق البريّ .

• الطريق البريّ •

طوله 6000 كلم. من جنوب شرق الصين حتّى روما. وهدفه إيصال البضائع وربط العالم القديم ببعضه ببعض .

-كانت الرحلة تتم على الجمال وتستمر 200 يوم في الظروف الملائمة .
-وهو طريق في اتجاه واحد من الصين إلى أوروبا .

-بدأ طريق الحرير فعلياً عام 138 ق.م وانتهى بشكل تدريجي حتى عام
1869 عند افتتاح قناة السويس. لكن، قبل هذا التاريخ كان طريق الحرير قد
فقد أهميته وسلم مهمة النقل من آسيا إلى أوروبا للطريق البحري، خاصة بعد
الاكتشافات البحرية الكبرى :

- كريستوف كولومبوس: 1492 اكتشاف أمريكا .
-فاسكو دي غاما: الدوران حول أفريقيا ووصول الهند 1497-1499 .
-ماجلان: الدوران حول جنوب أمريكا اللاتينية والوصول إلى الفلبين
. 1519

مراحل طريق الحرير البري ثلاثة :

-المرحلة الأولى :المرحلة الصينية تمتد من عاصمة الصين القديمة
"تشانغان" (حالياً XIAN كسيان) حتى الحدود الشمالية الغربية للصين وهي
المرحلة الأصعب .

-المرحلة الثانية :مرحلة آسيا الوسطى حتى إيران .

-المرحلة الثالثة :من إيران إلى بلاد ما بين النهرين فسورية فالبحر
المتوسط .

المرحلة الأولى :

أصعب المراحل تبدأ من العاصمة "تشانغان" باتجاه الشمال الغربي حتى
مدينة "كشغر" عند سفوح جبال "بامير" (إحدى سلاسل هضبة التبت).
للوصول، عليك المرور بالأطراف الجنوبية لصحراء "غوبي" (ثاني أكبر
الصحارى في العالم). وبعدها، المرحلة الأصعب، قطع صحراء

"تاكلاماكان" (أرض الموت) إمّا من الشمال على حواف نهر "تاريم" الذي يغيّر مجراه داخل الصحراء كلّ سنة (خطورة عدم معرفة مجراه)، أو جنوباً على سفوح الجبال الشاهقة لهضبة التيبّيت سقف العالم (KUNKUN KARAKARUM) مرحلة خطيرة جداً وعرة المسالك، حيث المناخ ذو أهميّة بالغة في هذه المرحلة ثمّ الوصول إلى "كشغر" المدينة التي لا بديل عنها لاستمرار الرحلة .

المرحلة الثانية :

رحلة آسية الوسطى حتّى إيران رحلة الوهاد الوعرة والممرّات الخطرة. تبدأ بممرّ ضيق بين حواف هضبة غوبي وسفوح التيبّيت، أي بين طاجكستان وقرغيزيا حيث توجد مدينة "فرغانة" حتّى الوصول إلى سمرقند الهامة جداً (الفرج (ثمّ بخارة في أوزباكستان (العاصمة طشقند) ثمّ مرو في تركمانستان (العاصمة عشق آباد (ثمّ مشهد ثمّ طهران (في إيران). طهران القريبة جداً من بحر قزوين، والأمل بالوصول إلى بلاد الشام وما بين النهرين .

المرحلة الثالثة :

ما بين النهرين وبلاد الشام، المرحلة الأسهل، من طهران إلى مدن دجلة (بغداد) حيث الراحة والأمان، ثمّ الصالحية على الفرات المقابلة مباشرة لتدمر وأقصر الطّرق إليها، ثمّ تدمر، ثمّ نهر العاصي بعد قطع البادية السوريّة : حمص - حلب - أنطاكية - البحر المتوسط .

-كانت الرحلة كاملةً تستمرّ 200 يوم في الظروف الملائمة جداً .
-تُنقل البضائع ضمن قوافل من الجمال يتراوح عددها في القافلة بين (150-1000 جمل) باتجاه واحد: من الصين إلى البحر المتوسط. هذه القوافل لا تستمرّ في الرحلة من البداية إلى النهاية، بل كانت هناك مراكز كثيرة حيث

تتم أعمال البيع والشراء وتبديل القوافل وبداية قافلة جديدة وعودة القافلة القديمة محملةً ببضائع مختلفة يتم بيعها في طريق العودة الذي ربما يكون غير الطريق الرئيسي، في توجه إلى المدن والقرى لبيع البضائع .

كيف بدأ طريق الحرير؟

بدأ طريق الحرير عندما طلب الملك هان وو دي من سلالة هان من "تشانغ تشيان" أن يذهب من العاصمة "تشانغان" حالياً (XIAN) عام 137 ق.م إلى المناطق الشمالية الغربية من الصين لإقناع القبائل هناك بالتضامن معه للقضاء على فتنة داخلية .

استغرقت الرحلة 13 عاماً. عاد بعدها إلى العاصمة بعد رحلة أسطورية تكبد خلالها الأسر مرتين وقطع الجبال الشاهقة وتاه في الصحارى المهلكة.. عاد من دون تحقيق الغاية العسكرية لكنه حقق الانفتاح الاقتصادي. ثم عاد مرة ثانية عام 119 ق.م بقافلة كبيرة ضمت البضائع المختلفة وبدأت القبائل على جانبي الطريق تُبادل وتشتري وتبيع حتى نهاية الصين عند مدينة "كشغر". ومن هذه المدينة انطلق التجار عبر آسية الوسطى إلى كافة أنحاء العالم المعروفة آنذاك .

ماذا ينقل هذا الطريق؟ من الصين إلى العالم :

1- الحرير: هذا المنتج المذهل (نعومة، مقاومة، جمال، خفة، أناقة، رقي) الذي أصبح لباس الأغنياء والملوك فقط. هذا الحرير الذي بقي مصدره سراً عن العالم، فلم يكن أحد يتوقع أنه شرنقة لدودة (القر) تعيش على أشجار التوت. ولقد سعى الصينيون وبشكل صارم إلى إخفاء هذا السر حتى رحلة ماركو بولو إلى الصين عام 1275 واقتضاح أمر الحرير. ففي عام 1400 كانت مدينة ليون تنتج الحرير بشكل تجاري .

2-الورق: هذا المنتج الهامّ للتدوين وانتقال الأفكار حين كانت الصين المصدر الوحيد له .

3-البوصلة: الهامة جداً لمعرفة الاتجاهات وللملاحة البحريّة .

4-اللبان .

5-السيراميك .

6-الأقمشة المطبوعة .

7-البخور والعطور والتوابل والبهارات: (عبر الطريق الهنديّ .)

8-السجاد .

9-الأحجار الكريمة: من الصين وإليها .

10-بضائع متنوّعة أخرى ...

ماذا كان يعود بطريق الحرير؟

الذهب - الفضة - الأقمشة المحاكة - المداليات - الكتان - الأحجار الكريمة.. والأهمّ هو البلّور الذي اخترعه الفينيقيّون، وأصبح مظهر غنى في الصين كما هو حال الحرير في أوروبا .

بشكل عامّ كان طريق الحرير ينقل ما خفت حمله وغلا ثمنه. فلم نسمع عن نقل أطعمة أو نباتات أو حيوانات (إلا الصغيرة والنادرة جداً: القطط السياميّة، مثلاً..). (..).
وأهمّ من البضائع كان طريق الحرير ينقل الأفكار والفنّ والعلوم والطبّ،

وأخيراً :

1-الديانات :

1.البوذيّة: (وُلد بوذا 560 ق.م). انتقلت من الهند (نيبال، العاصمة

كتمانندو) من جبال التيبّيت إلى جنوب شرق آسيا وشمالاً باكستان وأفغانستان

وشرقاً حتى اليابان وكوريا .

2.الزردشتية: (وُلد زردشت 600 ق.م) انتشرت في إيران وحاولت

المرور شرقاً وغرباً .

3.الكونفوشية: (وُلد كونفوشيوس 525 ق.م) انتشرت في الصين

ومنغوليا .

4.المسيحية: خاصة السريان والنساطرة الذين وصلوا الهند والصين. وما

زالت الكنيسة السريانية نشطة هناك .

5.المانوية: (وُلد ماني 217 م.) في ماردين ووصل عبر طريق الحرير

إلى الهند وأسس ديانة انتشرت بشكل كبير في الهند وإيران والعراق وسورية

ثم اندثرت .

6.الإسلام: فجميع المناطق الإسلامية في آسيا موجودة على طريق

الحرير البري (كشغر شمال غرب الصين (قصة قتيبة بن مسلم الباهلي 711

وإمبراطور الصين)، ثم كشمير، أفغانستان، باكستان، جمهوريات آسيا

الوسطى، وأخيراً، إيران ..الطريق البحري: ماليزيا - أندونيسيا - جزيرة

سيريلانكا، ثم عمان .

-2الفن والثقافة :

أمثلة كثيرة عن امتزاج الفنون والثقافة عبر طريق الحرير وتبادل التأثير .

-ثمتال بودا: في بابيان الذي دمّره طالبان رُسم على طريقة الفنّ

الهنستي .

-وُجدت في صحراء تاكلاماكان تماثيل لهرمز وزيوس آلهة اليونان .

-التار: آلة موسيقية صينية مؤلفة من وتر واحد انتشرت في العالم

وأصبحت " الغيتار ."

-كتاب ألف ليلة وليلة: استوحى المكان من مدينة سمرقند .

-ابن بطوطة: ذهب في رحلته على طريق الحرير من الصين (1330م)

-البيروني: ذهب إلى الصين والهند على طريق الحرير 860 م. وجمع

معلومات طبيّة وثقافيّة مذهلة .

-كلّ تأثيرات الفنّ والثقافة الهنديّة والصينيّة الفارسيّة وصل إلى العرب

عن طريق "طريق الحرير" .

-3الطبّ: فكرة العلاج بالأعشاب جاءت من الصين. جمع البيرونيّ

أنواعاً مختلفة من الأعشاب في أثناء زيارته إلى الصين والهند .

-4السلام: كان هناك ما يشبه العرف في المحافظة على طريق الحرير،

مهما كانت الظروف إلّا في حالة الحرب الكبرى (التجّار أقوى دائماً من

السياسيين .)

ماذا يوجد على هذا الطريق؟

-1الأمن :

كانت الدول التي يمرّ بها طريق الحرير تحاول تحقيق الأمن. فبقدر ما

كانت الدول قويّة كان طريق الحرير البرّي يزدهر، وفي حال الضعف ينشط

الطريق البحريّ .

الفترات القويّة :
الدكتور مصطفى العبد الله الكفري

1.الصين: سلالة هان 206 ق.م - 220 ميلاديّة، زمن الإمبراطوريّة

الرومانيّة .

سلالة تانغ 620-910 م، زمن الأمويين والعباسيين .

سلالة يوان 1280-1370 م، زمن المغول .

2.الإمبراطوريّة الرومانيّة البيزنطيّة: 100 ق.م حتّى 600 م، البحر

المتوسط (بحيرة سلام).

3. الإمبراطورية الفارسية: 200 م حتى 600 م .

4. الإمبراطورية الإسلامية: 650 م حتى 1000 م .

5. الإمبراطورية المغولية: 1150 م حتى 1400 م. على دفتين :

جنكيز خان وهولاكو، ثم تيمورلنك .

إحدى الميزات النادرة للمغول الرغبة الأكيدة في التجارة والمحافظة على

الطريق .

6. الإمبراطورية العثمانية: 1300-1700 التي كانت السبب في إضعاف

طريق الحرير بسبب قطعه عن الصين وبداية الاكتشافات البحرية (الحاجة

أُم الاختراع).

-2النزل والحانات :

فعبّر الطريق كانت هناك أماكن خاصة مهمتها تأمين طلبات القافلة من

مبيت وسكن وطعام وأماكن لإيواء وتغذية الجمال وساحات عامّة للمبادلات

التجارية وأماكن للسهر وللهو ودور للعبادة لكلّ الديانات والطوائف ممّا سمح

بالسهر وتبادل الأفكار واكتشاف ديانة وآراء الآخرين .

-3المدن الكبرى :

1. تشانغان (كسيان): عاصمة الصين القديمة. عدد سكّانها 2 مليون نسمة

أيام سلالة تانغ (620-910 م). شعار المدينة: "من هنا البداية والنهاية ."

-أعداد كبيرة من التجّار. حركة لا تهدأ من البيع والشراء. قوافل كثيرة

جاهزة لبداية الرحلة.. مدينة عاشت على التجارة .

2. كشغر: إنّها نهاية الصين عند سفوح جبال بامير من سلسلة التيبّيت.

مدينة لا بدّ من المرور بها بعد قطع صحراء تاكلاماكان إمّا من الشمال أو

الجنوب. مركز تجاري هامّ. مكان لتبديل القوافل. ينتهي إليها عدد من الطرق الفرعية، أهمّها الطريق الهنديّ عبر جبال التيبّيت. المركز الرئيسيّ لبيع وشراء التوابل والبهارات ومنتجات الهند. أصبحت مركزاً إسلامياً .

3. سمرقند: من كشغر إلى سمرقند يجب المرور بمدينة فرغانة عبر ممرّ ضيق بين سفوح التيبّيت وهضبة غوبي، أي بين طاجاكستان وقرغيزيا ومنها إلى سمرقند الموجودة حالياً في أوزباكستان .

هذه المدينة الهامة التي أصبحت عاصمة المغول أيام تيمورلنك، والتي تنتهي إليها طرق فرعية هامة هي الطريق الروسيّ من الشمال والطريق الأفغانيّ من الجنوب، هي المركز الأهمّ لبيع وشراء المنتجات الحيوانية (صوف، جلود، سجاد... إلخ) من سمرقند إلى بخارة في أوزباكستان إلى ... 4. مرو: في تركمانستان، طريق إجباريّ للقافلة قبل دخول إيران .

5. طهران: من مرو إلى مشهد فطهران. مدينة هامة لقربها من بحر قزوين حيث الطريق الفرعيّ عبر أذربيجان أرمينيا ثمّ تركيا حتّى القسطنطينية. طريق مرادف في حال الحروب .

6. مدن دجلة: بغداد: إنّها المرجع أيام العباسيين. أكبر المبادلات التجارية وأغناها. هنا السعادة والطرب والريح الوفير .

7. مدن الفرات: أهمّها الصالحية لأنّها الطريق الأقصر إلى تدمر .
8. تدمر: واحة البادية السورية. مدينة لا بدّ من المرور بها لقطع البادية والوصول إلى العاصي. سُمّيت عاصمة الأغنياء، فالمنحوتات التدمرية تبيّن بوضوح أنّ أغنياء تدمر كانوا يرتدون الحرير .

-مركز هامّ لبيع وشراء الجمال .

-أول منطقة حرّة في العالم. فللمدينة من جهة الشرق سوران: الخارجيّ

لحماية المدينة والداخلي للجمارك. وبينهما منطقة حرّة كانت البضائع تتكدّس فيها .

-السكّان أغنياء جدّاً وخيرون في التجارة والطرق .

-تدمر هي الطريق الأقصر والأسهل والأفضل عبوراً والأكثر أماناً

لعبور البادية .

9.حلب: (بعد تدمر حمص ثمّ حلب) رغم إطالة الطريق فهي المركز

النهائي للبضائع. هنا تصنّف وتحزم وتخزّن استعداداً للسفر عبر البحر بشكل

نهائيّ) شعار القوافل: نحن نحبّ حلب .

-إنّها المدينة الجميلة الغنيّة الباسمة دوماً للغرباء، الراقية المهتمة دائماً

بحاجات المسافرين .

-المدينة الثانية بعد إسطنبول في كلّ الإمبراطوريّة العثمانيّة .

-أول قنصليّة أروبيّة في المشرق العربيّ، 1230 م قنصليّة البنادقة .

-من هنا تتزوّد أوروبا بمادّتين هامّتين لها فريدين على طريق الحرير

هما: الزيت والخمر .

-بعد حلب أنطاكية ثمّ البحر .

4-الطرق الفرعيّة الهامّة :

كانت تتقاطع مع طريق الحرير الرئيسيّ طرق فرعيّة هامّة تصل العالم

القديم بها .

1.طريق الهند عبر جبال التيبّ حتّى مدينة كاشغر (عبره انتقلت الديانة

البوذيّة والتوابل .)

2.الطريق الروسيّ إلى سمرقند - الطريق الأفغانيّ إلى سمرقند .

3.طريق طهران حتّى القسطنطينيّة - طريق طهران - الخليج العربيّ .

4. طريق شط العرب عبر دجلة إلى بغداد .

5. أما تدمر فيصل إليها طريق من البتراء ويذهب منها طريق إلى دمشق

وبيروت وكل المناطق السورية .

5-المهن الخاصة بطريق الحرير :

لقد جلب طريق الحرير الكثير من المهن الخاصة به وهي :

1.التجار: كثير من التجار من مختلف أنحاء العالم كانوا يوجدون في

المدن الرئيسية للمقايسة والبيع والشراء. فكنا نجد التجار الفرس والروس

والأرمن والهنود واليهود وحتى الزوج.. لكن أهمهم كانوا المسلمين الذين

تحكموا في تجارة طريق الحرير .

2.تأمين معيشة ورفاهية وإطعام التجار والقوافل. فانتشرت الفنادق

والمطاعم والمصارف والملاهي وأماكن البيع والشراء ودور العبادة .

3.تأمين غداء ومبيت وتغيير الجمال. فحتى إيران كانت الجمال ذات

السنمين. ومن إيران إلى تدمر كانت الجمال ذات السنم. وبعد تدمر كانت

الدواب وسيلة النقل .

4.الأدلاء: مهنة مهمة جداً. فكل رحلة دليلها الذي يعرف الطرق

والمسالك الفرعية والمناخ وأماكن الشرب والمغائر واللصوص... كانت هذه

المهنة في أيدي عائلات تتوارثها. كان للأدلاء حرس خاص وحرس عام

لحماية القافلة .

5.اللصوص: مهنة انتشرت بشكل كبير على جوانب طريق الحرير حتى

أصبحت أمراً واقعاً يتعامل معه الأدلاء بدفع المال وبعض من البضاعة.

وللصوص نظام خاص مهم ومناطق نفوذ ووسطاء بينهم وبين القافلة .

6.القضاة: في كل المراكز والمدن الكبرى كانت هناك محاكم للبت في

الأمر التجاري من بيع وشراء. وكانت الأحكام مبرمة وسريعة بسبب السفر .
7. الرهبان: وخاصة البوذيين الذين كانوا ينتقلون مع التجار للتبشير. ولقد
سلكت كل الديانات طريق الحرير للانتشار .

• طريق الحرير البحري •

كما ذكرنا، كان هذا الطريق ينشط عندما تضعف الإمبراطوريات أو
يتعرض الطريق البري للهجوم. وهو يقسم إلى ثلاث مراحل :
المرحلة الأولى: من مدينة شنغهاي الصينية مروراً بفيتنام حتى المضيق
بين ماليزيا وأندونيسيا حيث توجد حالياً سنغافورة .
المرحلة الثانية: من سنغافورة إلى سيريلانكا (سيلان سابقاً) .
المرحلة الثالثة: من سيريلانكا إلى بومباي (الهند) ثم إما إلى مسقط في
عمان، أو عدن في اليمن .

وفي كل هذه الموانئ كان يتم البيع والشراء وتغيير وصيانة السفن .
من عمان: إما إلى شط العرب وعبر دجلة حتى بغداد ثم إتمام الطريق
البري، أو إلى سواحل إيران ومنها إلى طهران ثم الطريق البري .
من عدن: إما براً إلى دمشق. وهذا ما كانت تقوم به القوافل التجارية أيام
النبي محمد (ص): الرحلات الشتوية إلى عدن والصيفية إلى بلاد الشام، أو
بحراً عبر مضيق باب المندب حتى خليج العقبة ثم الطريق البري أو إلى
الإسكندرية عبر مصر .

حاول الرومان في قمة مجدهم بعد أن جعلوا البحر المتوسط بحيرة للسلام
من 50 ق.م حتى 600 م أن يستولوا على البحر الأحمر، فقاموا بحملات على
جنوب سورية وقضوا على دولة الأنباط (108م) وعلى بترا (ما زاد من
أهميته تدمر)، وحاولوا احتلال شاطئ البحر الأحمر الشرقي (السعودية)

ودعموا الأحباش لاحتلال اليمن الذي تمّ عام 525 م. ثمّ قام أبرهة بالصعود شمالاً على ظهور الفيلة حتّى مكّة عام 570-571 (عام الفيل، ميلاد النبيّ) ليلاقى الرومان في بلاد الشام لكنّه فشل. وبدعم من الفرس الذين ساءت لهم سيطرة الرومان على باب المندب استطاع أهل اليمن طرد الأحباش، وعادت السيطرة إلى الفرس والعرب (سيف بن ذي يزن).

حاول الفرس السيطرة على بحر العرب والخليج العربيّ في قمّة مجدهم، وكانت لهم سفن كثيرة تمخر عباب المحيط الهنديّ حتّى جاء العرب وكانت لهم الكلمة الكبرى في المحيط الهنديّ وبحر العرب (الإسلام منتشر على طريق الحرير البحريّ - أندونيسيا، ماليزيا، جالية في سيلان) حتّى جاءت الفتوحات البحريّة الكبرى ونهاية سيطرة الإسلام على الطريق.

• أهم أسباب نهاية طريق الحرير

- 1- الاكتشافات البحريّة الكبرى .
- 2- انحدار الإمبراطوريّات .
- 3- المناخ القاسي .
- 4- تصنيع الحرير في أوروبا .
- 5- الصراعات العرقيّة والدينيّة بين الصينيّة والإسلام، والهندوسيّة والإسلام .
- 6- إغلاق الطريق من قِبَل الأتراك .
- 7- فتح قناة السويس 1869، القسّة التي قصمت ظهر البعير .

طريق الحرير بين الأسطورة والحقيقة

شكّ بعض العلماء في وجود طريق ثابت بهذا الطول وبهذه المدّة وبهذه الوعورة والصعوبة.. وبعبره أكثر من أربع إمبراطوريّات على الأقلّ! ما

نشط فكرة إعادة اكتشاف هذا الطريق من قبل المهتمين .

وبالفعل، بدأت بقايا المدن والمعابد والخانات تظهر بشكل يُثبت أن هذا

الطريق حقيقي. وبدأت هذه البعثات تُعيد ترميم ما اندثر تحت الرمال والزمان
من أوابد خاصة بطريق الحرير .

-فكرة العولمة، إذاً، كانت موجودة سابقاً على طريق الحرير !

<http://www.terezia.com/section.php?id=251>

الدكتور مصطفى العبد الله الكفري

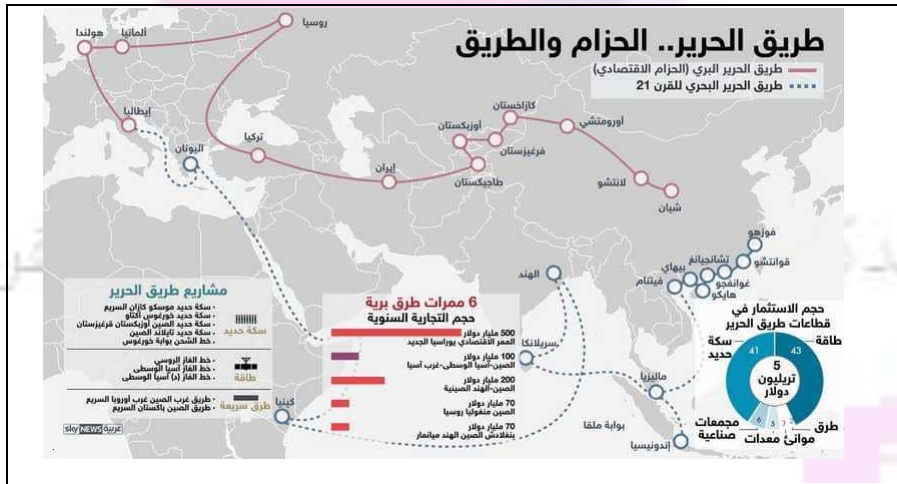
تقارير

2 - إنفوغرافيك.. ما هو طريق الحرير الجديد؟

أبوظبي - سكاي نيوز عربية 17 يوليو 2018 -



ييدي العديد من الخبراء الاقتصاديين تفاؤلا بمبادرة إحياء "طريق الحرير"، التي أطلقها الرئيس الصيني شي جين بينغ عام 2013. ومن المتوقع أن ينتفع من طريق الحرير الجديد، بشقيه البري والبحري، أكثر من 65 بلدا، يعيش فيها أكثر من 4 مليارات نسمة. وفيما ستبلغ تكلفته عدة مليارات من الدولارات، إلا إن العوائد جراء المبادلات التجارية بين هذه الدول ستبلغ عدة مئات مليارات الدولارات. الإنفوغرافيك المرفق يوضح مسارات طريق الحرير الجديد، والمشروعات التي ستقام عليه، وحجم التجارة السنوية الناجمة عن ممرات الطرق البرية التابعة للمشروع، بالإضافة إلى حجم الاستثمارات في قطاعاته المختلفة.



ما هو طريق الحرير الجديد؟



الجدير بالذكر أن "طريق الحرير" القديم يعود تاريخه إلى نحو القرن الثاني قبل الميلاد، يشير الاسم إلى شبكة الطرق البرية والبحرية التي ربطت بين الصين وأوروبا مروراً بالشرق الأوسط، بطول يتعدى 10 آلاف كيلومتر. وكان الرئيس الصيني تعهد، خلال القمة الخاصة بالمبادرة التي جاءت بعنوان "طريق واحد وحزام واحد"، بتخصيص حوالي 124 مليار دولار

M E A K-Weekly Economic Report

م ع ك التقرير الاقتصادي الأسبوعي

Prof. Dr. Moustafa El-Abdallah Alkafry

الأستاذ الدكتور مصطفى العبد الله الكفري

للخطة، بهدف أن يكون الطريق " طريقا للسلام ولم الشمل والتجارة الحرة".

<https://www.skynewsarabia.com/business/1164908->

%D8%A7%D9%95%D9%86%D9%81%D9%88%D8%BA%D8%B1%D8%A7%D9%81%D9%8A

%D9%83-%D9%87%D9%88-%D8%B7%D8%B1%D9%8A%D9%82-

%D8%A7%D9%84%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%B1-

%D8%A7%D9%84%D8%AC%D8%AF%D9%8A%D8%AF%D8%9F

الدكتور مصطفى العبد الله الكفري
تقارير

3 - مشروع "طريق الحرير" الصيني

15مايو/ أيار 2017

افتتحت يوم السبت، 14 أيار / مايو 2017 في العاصمة الصينية بكين قمة مخصصة للاحتفال باطلاق مبادرة "الحزام والطريق"، اكثر سياسات الرئيس شي جينبينغ الخارجية طموحا.

وكانت المبادرة قد اعلن عنها للمرة الأولى في عام 2013، حيث كانت تحمل اسم "حزام واحد وطريق واحد"، وتتضمن انفاق الصين مليارات الدولارات عن طريق استثمارات في البنى التحتية على طول طريق الحرير الذي يربطها بالقارة الأوروبية.

والمبادرة هي بالأساس استراتيجية تنمية طرحها الرئيس الصيني تتمحور حول التواصل والتعاون بين الدول، وخصوصا بين الصين ودول أوراسيا، تتضمن فرعين رئيسيين، وهما "حزام طريق الحرير الاقتصادي" البري و"طريق الحرير البحري".

وتتفق الصين حاليا حوالي 150 مليار دولار سنويا في الدول الـ 68 التي وافقت على المشاركة في المبادرة.

وشارك في القمة أكبر عدد من الزعماء الاجانب الذين يقصدون بكين منذ دورة الالعاب الأولمبية التي استضافتها العاصمة الصينية في عام 2008.

وقال وانغ شياوتاو، نائب رئيس مفوضية التنمية والاصلاح الوطنية الصينية في حديث لوكالة شينخوا الرسمية للأنباء إن الغرض من القمة "هو تأسيس قاعدة أكثر انفتاحا وكفاءة للتعاون الدولي، وشبكة أكثر قوة من الشراكات مع الدول المختلفة، والدفع باتجاه انشاء نظام دولي أكثر عدلا وعقلانية واتزاناً".

وتعد القمة منبرا للتوصل الى برامج عمل تهدف لتنفيذ بنود المبادرة في مجالات البنى التحتية والطاقة والموارد الطبيعية والطاقة الانتاجية والنشاط التجاري والاستثمارات.

كما تهدف القمة أيضا الى توفير فرص للتوقيع على اتفاقيات تعاون مع دول ومنظمات دولية في مجالات التعاون المالي والعلوم والتكنولوجيا والبيئة وتبادل الخبرات.

جغرافيا، يتضمن الفرع البري من المبادرة 6 ممرات اضافة الى طريق الحرير البحري.

وهذه الممرات هي:

الجسر البري الأوراسي الجديد الذي يمتد من غربي الصين الى روسيا الغربية.

ممر الصين - مونغوليا - روسيا الذي يمتد من شمالي الصين الى الشرق الروسي.

ممر الصين - آسيا الوسطى - آسيا الغربية الذي يمتد من غربي الصين الى تركيا.

ممر الصين - شبه جزيرة الهند الصينية الذي يمتد من جنوبي الصين الى سنغافورة.

ممر الصين - باكستان الذي يمتد من جنوب غربي الصين الى باكستان.

ممر بنغلاديش - الصين - الهند - ميانمار الذي يمتد من جنوبي الصين الى الهند.

طريق الحرير البحري الذي يمتد من الساحل الصيني عبر سنغافورة والهند باتجاه البحر المتوسط.

يذكر ان كثيرا من الدول التي انضمت الى المبادرة سبق لها ان انضمت الى البنك الآسيوي للاستثمار في البنى التحتية الذي اقترحت الصين تأسيسه في عام 2013. وكانت بكين قالت في عام 2015 إن أكثر من 160 مليار دولار من الاستثمارات هي قيد الدراسة او التنفيذ بتمويل من البنك. وتقول صحيفة نيويورك تايمز إن الانتاج الصناعي الصيني الفائض يعد احد أهم الدوافع التي تقف خلف المبادرة. فعلى سبيل المثال، تنتج الصين نحو 1,1 مليار طن من الفولاذ سنويا (وهي كمية تعادل تلك التي تنتجها كل دول العالم الأخرى)، ولكنها لا تستهلك داخليا الا 800 مليون طن. ويقدر اتحاد غرف التجارة الأوروبية ان المبادرة ستستوعب 30 مليون طن من هذا الانتاج الفائض فقط.

المشاركون في قمة "الحزام والطريق"

1. رئيسة الحكومة البولندية بياتا شيدلو
2. رئيس الوزراء المجري فيكتور اوربان
3. رئيس الوزراء الصربي الكسندر فوكيتش
4. رئيس الوزراء اليوناني اليكسيس تسيراس
5. رئيس الوزراء الايطالي باولو جينتيلوني
6. رئيس الوزراء الاسباني ماريانو راخوي
7. رئيس الوزراء الاثيوبي هيلاماريام ديسالين
8. رئيس الوزراء الباكستاني نواز شريف
9. رئيس الوزراء السريلانكي رانيل وكريميسينغ
10. رئيس الوزراء المونغولي جار غالتولغا اردينبيات
11. رئيس الوزراء الكمبودي هون سين

12. رئيس الوزراء الماليزي نجيب رزاق
13. رئيس وزراء فيجي جوزايا باينيماراما
14. مستشارة الدولة في ميانمار اونغ سان سو تشي
15. الرئيس الفلبيني رودريغو دوتيرتي
16. الرئيس الفيتنامي تران داي كوانغ
17. الرئيس الاندونيسي جوكو ويدودو
18. الرئيس اللاوسي بونهانغ فوراشيث
19. الرئيس الكيني اوهورو كينياتا
20. الرئيس الروسي فلاديمير بوتين
21. رئيس بيلاروس الكسندر لوكاشينكو
22. الرئيس الكازاخستاني نور سلطان نزارباييف
23. الرئيس الأذربيجي شوكت ميرزيوييف
24. الرئيس القرغيزي المازبيك اتامباييف
25. الرئيس التركي رجب طيب اردوغان
26. الرئيس التشيكي ميلوش زيمان
27. الرئيسة السويسرية دوريس ليونارد
28. الرئيس الأرجنتيني موريسيو ماكري
29. الرئيسة التشيلية ميشيل باشليه
30. الامين العام للأمم المتحدة انطونيو غوتيريش
31. رئيس البنك الدولي جيم يونغ كيم
32. مديرة صندوق النقد الدولي كريستين لاغارد
33. المدير العام للوكالة الدولية للطاقة المتجددة عدنان أمين

34. المدير التنفيذي للمنتدى الاقتصادي الدولي كلاوس شواب

كما شارك في القمة مسؤولون من افغانستان و استراليا واذربيجان
وبنغلاديش والبرازيل ومصر وفنلندا والمانيا وايران والكويت والمالديف
ورومانيا ونيبال ونيو زيلندا وكوريا الشمالية والسعودية وسنغافورة وسوريا
وتايلاند وتونس ودولة الامارات وبريطانيا

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

الدكتور مصطفى العبد الله الكفري
تقارير

4 - اعرف طريق الحرير وممراته ودور قناة السويس فيه x 17

معلومة

طريق الحرير كتب رضا حبيشى الخميس، 27 سبتمبر



2018

يقدم "اليوم السابع" في 17 معلومة، أهم التفاصيل عن مبادرة طريق الحرير الصينية وممراته ودور قناة السويس المصرية في هذا الطريق ووجه الاستفادة مصر من الطريق.

1- أعلنت الصين عن مبادرة الحزام والطريق في 2013 بهدف تحقيق التكامل الاقتصادي مع دول العالم من خلال إنشاء طريق الحرير البرى والبحرى.

2- تهدف المبادرة إلى تقليل تكلفة النقل واللوجيستيات من خلال الممرات الاقتصادية التجارية.

3- تم الإعلان عن المبادرة تحت اسم (حزام واحد.. طريق واحد).

4- المبادرة تستهدف إعادة إنشاء شبكة الممرات البحرية القديمة لخلق طريق الحرير البحرى لتعزيز الربط الدولى ودعم حركة التجارة الدولية مرورا بـ 65 دولة.

5- تتضمن المبادرة فرعين رئيسيين وهما حزام طريق الحرير البرى وطريق الحرير البحرى.

6- طريق الحرير البحرى يبدأ من فوجو في الصين ويمر عبر فيتنام وأندونيسيا وبنجلادش والهند وسيريلانكا وجزر المالديف وشرق أفريقيا على طول الساحل الأفريقى متجها إلى البحر الأحمر مارا عبر قناة السويس إلى

البحر المتوسط نحو أوروبا حتى يصل إلى الساحل الصيني.

7- ينقسم الطريق البري إلى 6 ممرات:-

- الجسر البري الأوراسي الجديد الذي يمتد من غربى الصين إلى روسيا

الغربية.

- ممر الصين - منغوليا - روسيا ويمتد من شمال الصين إلى شرق روسيا.

- ممر الصين - آسيا الوسطى - آسيا الغربية يمتد من غرب الصين إلى

تركيا.

- ممر الصين - شبه جزيرة الهند ويمتد من جنوب الصين إلى سنغافورة.

- ممر الصين - باكستان ويمتد من جنوب غرب الصين إلى باكستان.

- ممر بنجلاديش - الصين - الهند - ميانمار ويمتد من جنوب الصين إلى

الهند.

8- تم تأسيس صندوق طريق الحرير فى بكين فى 29 ديسمبر

2014 برأسمال 40 مليار دولار لتمويل تنفيذ هذه المبادرة.

9- الصين تسعى لتعظيم الاستفادة من مبادرة الحزام والطريق لمضاعفة

تجارتها مع الدول العربية من 240 مليار دولار العام الماضى إلى 600 مليار

دولار.

10- تستهدف الصين رفع رصيدها من الاستثمار غير المالى فى الدول

العربية من 10 مليارات دولار إلى أكثر من 60 مليار دولار خلال الـ 10

سنوات القادمة.

11- تستهدف الصين الوصول بحجم تجارتها مع إفريقيا إلى 400 مليار

دولار بحلول عام 2020.

12- رحبت الدول العربية وعلى رأسها مصر بالمبادرة الصينية.

13- تنفيذ المبادرة يتطلب من حكومات الدول المشاركة فيها تيسير

المعوقات وتبسيط الإجراءات الجمركية وتحديث البنية التحتية والفوقية.

14- تعتبر مصر مؤثر رئيسي في مبادرة الحزام والطريق بسبب موقعها

الجغرافي الذي يجعلها قادرة على تقديم الخدمات اللوجيستية للشرق الأوسط

وأفريقيا.

15- تعد قناة السويس بوابة طريق الحرير البحري إذ أنها الممر الملاحي

الرئيسي الذي يربط الشرق بالغرب، حيث أن حركة التجارة المنقولة عبر

طريق الحرير والمتجهة إلى أوروبا لا بد أن تمر عبرها.

16- محور إقليم قناة السويس سيكون مركزا لوجيستيا للسفن والبضائع

يخدم طريق الحرير البحري.

17- تسعى مصر إلى تعظيم دور الموانئ المصرية المرتبطة بطريق

الحرير البحري لتكون محورا استثماريا خصوصا في تجارة الترانزيت

والخدمات اللوجيستية والنقل متعدد الوسائط.

<https://www.youm7.com/story/2018/9/27/%D8%A7%D8%B9%D8%B1%D9%81->

[%D8%B7%D8%B1%D9%8A%D9%82-](#)

[%D8%A7%D9%84%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%B1-](#)

[%D9%88%D9%85%D9%85%D8%B1%D8%A7%D8%AA%D9%87-](#)

[%D9%88%D8%AF%D9%88%D8%B1-%D9%82%D9%86%D8%A7%D8%A9-](#)

[%D8%A7%D9%84%D8%B3%D9%88%D9%8A%D8%B3-%D9%81%D9%8A%D9%87-](#)

[%C3%97-17/3967688](#)

5 - بلدة غوادر الباكستانية إحدى الركائز الأساسية لمبادرة "الحزام

والطريق" الصينية



كانت بلدة غوادر الباكستانية، حتى وقت قريب، ممتلئة بالمنازل الأسمنتية المتهالكة التي تعود ملكيتها لحوالي 50 ألف صياد، محاطة بالمنحدرات والصحراء وبحر العرب، كانت عبارة عن بقعة منسية على حافة كوكبنا. أما الآن فهي إحدى الركائز الأساسية لمبادرة "الحزام والطريق" الصينية، التي تُعرف بـ"طريق الحرير الجديد"، الأمر الذي ترتب عليه تغير شكل البلدة وتحولها بالكامل. وتشهد غوادر ثورة غير مسبوقه في مجال البناء تتمثل في ميناء جديد خاص بالحاويات، وفنادق جديدة، و1800 ميل من السكك الحديدية السريعة وفائقة السرعة لربطها بالمقاطعات الصينية الغربية غير الساحلية. وتطمح كل من **الصين وباكستان** لتحويل غوادر إلى **دبي الجديدة**، مما سيجعلها في نهاية المطاف موطنًا لحوالي مليوني شخص.

تسير الصين بسرعة كبيرة لأن تصبح الإمبراطورية التجارية الأكبر في العالم. وعلى سبيل المقارنة، ففي أعقاب **الحرب العالمية الثانية**، منحت أوروبا بواسطة **خطة مارشال**، ما يعادل 800 مليار دولار (بأرقام اليوم) في صورة تمويل لإعادة إعمار أوروبا. كانت الولايات المتحدة أيضًا أكبر دولة تجارية في العالم، وأكبر مُقرض ثنائيي للآخرين، وذلك خلال العقود التي أعقبت الحرب.

والآن حان دور الصين. فمعدلات وحجم مبادرة "الحزام والطريق" مبهرة للغاية. ورغم تفاوت المعدلات، فإن أكثر من 300 مليار دولار قد أنفقت

على هذا المشروع، وتخطط الصين لإنفاق تريليون دولار إضافية خلال السنوات الـ 10 القادمة. ووفقًا لوكالة الاستخبارات المركزية الأمريكية، فإن هناك حوالي 92 دولة تعتبر الصين شريكها التجاري الأكبر وذلك خلال عام 2015، وهو الرقم الذي يفوق عدد الدول التي تعتبر الولايات المتحدة شريكًا تجاريًا رئيسيًا والذي يصل إلى 57 دولة.

وعلى عكس الولايات المتحدة وأوروبا، تستخدم الصين المساعدات والتجارة والاستثمار الأجنبي المباشر بشكل استراتيجي لبناء نوع من الود، بالإضافة إلى توسيع نفوذها السياسي، وتأمين الموارد الطبيعية التي تحتاجها للنمو. وتعد مبادرة "الحزام والطريق" هي أكثر الأمثلة إثارة للإعجاب فيما يتعلق بكل هذه الأمور المذكورة. وهي مبادرة شاملة تتعلق بمشاريع البنية التحتية الحالية والمستقبلية. وخلال العقود المقبلة، تخطط الصين لبناء شبكة واسعة من البنية التحتية حول آسيا، وفي جميع أنحاء العالم من خلال مبادرات مماثلة.

سُئِمَول معظم هذه المبادرات من خلال القروض وليس المنح، وسيتم تشجيع الشركات الصينية المملوكة للدولة على الاستثمار في هذا الأمر. وهو ما يعني ضمناً أنه إذا لم تتمكن باكستان على سبيل المثال من سداد قروضها، فحينها يمكن للصين تملك العديد من مناجم الفحم وأنابيب النفط ومحطات توليد الكهرباء، وبالتالي سيكون للصين نفوذاً على الحكومة الباكستانية. وفي الوقت نفسه، تمتلك الصين حق تشغيل ميناء غوادر لمدة 40 عاماً.

وتعد مبادرة "الحزام والطريق" هي المبادرة الصينية الأكبر فيما يتعلق بأمور السياسة الخارجية حتى وقتنا هذا، ولكنها لا تشبه خطة مارشال. فبكين لا تفعل ذلك من باب الإيثار أو لرغبتها في تحقيق الاستقرار

في البلدان التي تفرضها. فلماذا إذاً تنفق الصين هذه المبالغ الهائلة على جيرانها؟ أحد الأسباب هي، اعتماد الصين اعتماداً كبيراً على ساحلها الشرقي ومضيق ملقا بالقرب من سنغافورة لتمرير السلع من وإلى أراضيها الشاسعة؛ على سبيل المثال، يمر أكثر من 80% من النفط الصيني عبر هذا المضيق. لذلك، فإن بناء طرق تجارية تمر عبر باكستان وآسيا الوسطى يبدو أمراً منطقيًا. وتساعد أيضًا مبادرة "الحزام والطريق" الصين على استثمار احتياطياتها الضخمة من العملة، وإدخال العديد من شركاتها المعطلة إلى قوة العمل.



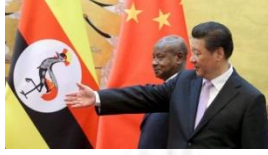
منتدى "الحزام والطريق" جمع 1500 مندوب من 130 بلدا وسبعين منظمة دولية بحضور زعماء 29 دولة (رويترز)

كما أن لهذه المبادرة آثارًا إيجابية بالنسبة لبكين، إذ ذكر بعض المسؤولين الحكوميين الصينيين أن الأمر يتعلق بالتنافس مع الولايات المتحدة. ولكن هذا الأمر، على أقل تقدير، يخلق نفوذًا هائلًا للصين، الأمر الذي يُشعر العديد من البلدان الصغيرة بالامتنان، من الناحية الاقتصادية، للصين. إذاً، فما تأثير كل هذه الأمور على "النظام الدولي الليبرالي" الذي بذلت الولايات المتحدة الكثير من الجهد لاستحاده ودعمه على مدى العقود السبعة الماضية؟ التأثير لن يكون سلبيًا على كل جميع الأمور. فإذا كان الهدف من ذلك "النظام" هو تأمين

السلام والازدهار، فإن هنالك حقاً في ذلك السخاء الصيني بعض الأوجه المتممة لهذا النظام. فالبلدان التي تتعامل بشكل أكثر شمولية من الناحية التجارية تتصارع بشكل أقل، ليس فقط مع شركائها التجاريين، ولكن مع باقي دول العالم بشكلٍ عام. لذا، فإن الصين تساعد، بطريقتها الخاصة، في الحفاظ على السلم الدولي.

وفيما يتعلق بمسألة الازدهار، يبدو، حتى الآن، أن الأثر الاقتصادي للصين على الدول التي تقرضها متضارباً في أحسن الأحوال. ففي الوقت الذي تمنح فيه الصين ما يقارب الـ20% من مساعداتها المعتادة للاقتصادات المحلية، فإن معظم هذه الهبات يكون على هيئة قروض، وهو ما يجعل الأمر غير مُجدي إلى حدٍ كبير. وجد الباحثون الذين ألقوا نظرة فاحصة على الاستثمارات الصينية في أفريقيا خلال الفترة من 1991 إلى 2010، أن المساعدات الصينية لا تساعد في النمو الاقتصادي، وأن الواردات الصينية الرخيصة غالباً ما تحل محل المنتجات التي تنتجها الشركات المحلية الأفريقية، الأمر الذي يترتب عليه تأذي تلك العمالة المرتبطة بالمشاريع الصغيرة.

وعادة ما تطلب الصين من الدول الممنوح لها هذه الهبات استخدام الشركات الصينية لبناء الطرق والموانئ. ففي باكستان، على سبيل المثال، يعمل 7 آلاف مواطن صيني على هذا الممر الاقتصادي تحت حماية ما يقرب من 15 ألفاً من أفراد الأمن الباكستانيين. ولكن هذا الأمر كله تغير مؤخراً، فمع ارتفاع الأجور العمالة الصينية، أصبح من المنطقي توظيف السكان المحليين.



علل الرئيس الأوغندي يوري موسفني، الذي لا يأبه لمسألة حقوق الإنسان، إعجابه بالاستثمارات الصينية بأنهم لا يطرحون الكثير من الأسئلة ويضخون المال الوفير وليس قدرا قليلا من المال. رويترز

وقبل بضعة أشهر، بدأت شركة صينية بتدريب مئات المهندسين الباكستانيين للعمل على مشروع محطة لتوليد الطاقة الكهربائية بالقرب من كراتشي، كما بدأ بعض القائمين على مشاريع صينية أخرى بتوظيف المزيد من السكان المحليين. عدلت الصين في بند الفوائد التي تفرضها على القروض الممنوحة، فبعد أن كانت معدلات الفائدة على الإقراض منخفضة، حوالي 2.5%، ارتفعت الفائدة الآن لتصل لـ 5% وهو ما يصعب مسألة سداد هذه القروض. وفي الوقت الذي تسعد فيه هذه الحكومات بالتمويلات الصينية الممنوحة لها لبناء المزيد من محطات الكهرباء لسد عجز الطاقة وتحسين شبكة الطرق لديها، فإن هذه القروض سترهق كاهلها مستقبلاً.

ولعل التحدي الأكبر الذي تواجهه الجهود الصينية في "النظام الدولي الليبرالي" هو أن مشاريع مبادرة "الحزام والطريق"، وعلى عكس معظم المساعدات والقروض الغربية، غالبًا ما تحفز أمورًا مروعة فيما يتعلق بالمعايير البيئية وحقوق الإنسان والحكم، وذلك على الرغم من أن سجل الصين في ذلك الأمر قد تحسن إلى حد ما على مدى السنوات القليلة الماضية. وغالبًا ما تكون الصين هي المستثمر الأكبر في البلدان المنبوذة من

الأخرين، كون هذه البلدان تُدار من خلال حكام مستبدين فاسدين لا يحترمون حقوق الإنسان مثل زيمبابوي وكوريا الشمالية والنيجر وأنغولا وبورما. وعلل الرئيس الأوغندي يوري موسفني، الذي لا يأبه لمسألة حقوق الإنسان، إعجابه بالاستثمارات الصينية بأنهم لا يطرحون الكثير من الأسئلة ويضخون المال الوفير وليس قدرا قليلا من المال. ومع إصرار الولايات المتحدة ودول أوروبا، خلال هذه الأيام، على المعايير المرتفعة لإعطاء المساعدات من أجل تنفيذ المشروعات، فإن شركاتهم وحكوماتهم بكل تأكيد كانت تمتلك سجلاً مروّعاً فيما يتعلق بحقوق الإنسان والبيئة، وذلك خلال إقامتهم للمشروعات في الهند وإفريقيا وأمريكا اللاتينية خلال القرن الـ 19، وأوائل القرن الـ 20.



كانت المعايير الصينية سيئة للغاية فيما يتعلق بمستوى سلامة العمال والحفاظ على البيئة عندما شقت طريقها لأول مرة للاستثمار في الخارج. ولا زالت الشركات الصينية في بعض المناطق تخلف وراءها فوضى كبيرة مرتبطة بالأجور المنخفضة لعمال المناجم، والغابات والأنهار المدمرة. ولكن الصين تتعلم سريعاً من أخطائها، إذ وضعت الحكومة الصينية إرشاداتٍ جديدة، تتسم بالصرامة، مُلزِمة للمستثمرين الذين ينوون الاستثمار في

الخارج. يرغب البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية، وهو البنك الصيني الجديد المختص بالاستثمار في البنية التحتية، في تطبيق المعايير العالمية. كما أن العديد من الشركات الصينية، ومن بينها المؤسسة الوطنية الصينية للنفط البحري، تتحسن بشكل سريع فيما يتعلق بمسألة المعايير.

إذا استمر ذلك التمدد الصيني الجيواقتصادي، فإنه سيصبح الإرث الأكبر لها وسيكون له تأثير عميق على العالم - وليس بالضرورة أن تكون جميع هذه التأثيرات سلبية. وبما أن الغرب لا يملك مبلغ التريليون دولار لإنفاقه على مشاريع البنية التحتية في البلدان النامية في هذه اللعبة الجديدة، فإن أفضل خيار له هو أن يكون قادرًا على التكيف وتشكيل هذه القوة الهائلة للصين.

فإذا كُتبت لمبادرة "الحزام والطريق" النجاح، فإن الحركة على الطرق ستسير بشكل انسيابي أكثر مما هي عليه الوضع الآن، وسيسر عمل قطاع الخدمات اللوجستية بشكل أسرع، الأمر الذي سيمكّن البلدان المنقطعة عن الأسواق العالمية من الانغماس في حركة التجارة بشكل أكبر. وإذا كان ما جاء في البحث المذكور أعلاه صحيحًا، فإن ذلك سيؤدي إلى قلة التحارب بين الدول، على الرغم من أنه سيجعل العديد من البلدان الصغيرة تشعر بالامتنان للصين. وأكد الرئيس الصيني شي جين بينغ في الزيارتين اللتين قام بهما للولايات المتحدة عامي 2015 و2017، وفي منتدى دافوس، أن الصين تريد نظامًا دوليًا أكثر إنصافًا، ولكنها لا تريد تفكك النظام الدولي.

<https://midan.aljazeera.net/reality/politics/2017/11/20/%D8%B7%D8%B1%D9%8A%D9%82-%D8%A7%D9%84%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%B1-%D9%83%D9%8A%D9%81-%D8%AA%D8%B9%D9%8A%D8%AF-%D8%A7%D9%84%D8%B5%D9%8A%D9%86-%D8%AA%D8%B4%D9%83%D9%8A%D9%84-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%A7%D9%84%D9%85-%D8%A8%D8%B5%D9%85%D8%AA>

6 - مبادرة الحزام والطريق الصينية وحتمية الجغرافيا العربية



محمد مكرم بلعوي رئيس منتدى آسيا والشرق الأوسط

- صراع القطبين على الهيمنة
- المبادرة وحتمية الجغرافيا العربية
- الإسرائيليون وحدهم الفائزون

عندما وقف الرئيس الصيني جين بينغ في جامعة نزارباييف بكزاخستان عام 2013 ليعلن إطلاق فكرة طريق الحرير للقرن الواحد والعشرين؛ فإنه دشّن بذلك مرحلة جديدة من الصراع الأميركي الصيني البارد. إنها حرب باردة جديدة لكنها ليست مع الحزب الشيوعي السوفياتي بل مع نظيره الصيني، ويبدو أنّها لن تكون أقل صعوبة بالنسبة للأميركان.

صراع القطبين على الهيمنة

منذ انهيار الاتحاد السوفياتي بداية تسعينيات القرن الماضي، استشعرت الولايات المتحدة خطورة نمو الصين الاقتصادي وما يمكن أن يشكله ذلك من تهديد لسيادتها للعالم، رغم السياسة المتحفظة التي قادها الرئيس الصيني السابق جيانغ زيمين، وبناء على ذلك وضعت مجموعة من الخطط لاحتواء الصين على المستوى الدولي والإقليمي. تطورت هذه الخطط خلال عهد الرئيس الأميركي السابق باراك أوباما، وتبلورت عبر مشروعين هما مشروع "محور آسيا" (Pivot to Asia) ومعاهدة التجارة الحرة المسمى "التجارة عبر الهادي" (TPP)، التي ضمت كل دول شرق آسيا باستثناء الصين، واعتمدت على توفير حوافز اقتصادية لهذه الدول لتجعلها ارتباطها بأميركا أقوى من ارتباطها بالصين.

"أسست الصين رؤيتها -التي تريد أن تغيّر بها وجه آسيا لتنتقلها إلى عصور الحداثة- على مشروع قديم عمره يزيد على ألفي سنة، ألا وهو "طريق الحرير". كان هذا الطريق يمتد من الصين عبر آسيا الوسطى إلى شواطئ المتوسط، ومن هناك يمتد بحراً إلى أوروبا التي كانت تستقبل البضائع الآسيوية الثمينة حينها من البهارات والخزف والحرير الصيني"

سرعان ما أطلق الصينيون اسماً جديداً على مشروعهم هو "مبادرة الحزام والطريق" بعد أن كان يُعرف بـ"مشروع حزام واحد طريق واحد"، أما الأميركيان فما زالوا منخرطين في مفاوضات تفصيلية مع الدول الآسيوية حول اتفاقية التجارة عبر الهادي التي مرّرها الكونغرس الأميركي، بعد مقاومة اتهمت الاتفاقية بهدر الأموال وفرص العمل لصالح دول أجنبية.

أسست الصين رؤيتها -التي تريد أن تغيّر بها وجه آسيا لتنتقلها إلى عصور الحداثة- على مشروع قديم عمره يزيد على ألفي سنة، ألا وهو "طريق الحرير". كان هذا الطريق يمتد من الصين عبر آسيا الوسطى إلى شواطئ المتوسط، ومن هناك يمتد بحراً إلى أوروبا التي كانت تستقبل البضائع الآسيوية الثمينة حينها من البهارات والخزف والحرير الصيني.

طرحت الصين في مبادرتها حلولاً لمشاكل مزمنة عانت منها عقوداً. ومن هذه المشاكل تمكين الولايات الداخلية من الانخراط في الاقتصاد العالمي، وربط وتعزيز انتماء الولايات الحدودية إلى المركز وزيادة مساواتها الاقتصادية، وخصوصاً مناطق **شينغيانغ** (تركستان الشرقية سابقاً) **والتبت** التي تتنامى فيها نزعات انفصالية أخذت أحيانا شكلاً مسلحاً.

في عام 2015؛ أعلنت الحكومة الصينية ورقة تسمى "خطة تشغيلية لمبادرة الحزام والطريق"، تضمّنت الخطوط العريضة للمبادرة التي دعت

دول آسيا والعالم إلى الانضمام إليها، وجعلت المشاركة في البنك الآسيوي لتنمية البنية التحتية -الذي تساهم الصين بحصة الأسد فيه- المدخل للمشاركة في هذه المبادرة.

وقد بلغ اليوم عدد المشاركين فيه قرابة سبعين دولة، وليست كلها دولاً آسيوية أو دولاً من العالم الثالث؛ بل شاركت فيها دول أوروبية ك**ألمانيا وبريطانيا** مثلاً، لكن الولايات المتحدة قاطعته. كما أنشأت **بكين** صندوقاً لتمويل المشاريع المرتكزة على المبادرة سمتها "صندوق طريق الحرير"، وقد اختلف الخبراء في تقدير القيمة المتوقعة لمشاريع المبادرة اختلافاً كبيراً، إذ إن بعضهم يقدر التكلفة بنحو تريليون دولار، وآخرين يقدرونها بثمانية تريليونات **دولار أميركي**، وينبع هذا التفاوت أساساً من أنّ المبادرة ما زالت في مرحلة سيولة، ولم يتحدّد بشكل نهائي الشركاء فيها والمشاريع التي سيتم تبنيها.

المبادرة وحتمية الجغرافيا العربية

تشير الخطط الأولية للمبادرة إلى أنّ الخطوط التي تم تبنيها (ستة خطوط) يمر نصفها أو ينتهي على ضفاف **البحر الأبيض المتوسط** عبر الشرق الأوسط والبلدان العربية، وهذا ما يجعل الصين تولى هذه المنطقة عناية كبيرة في خطة العلاقات العامة التي تمارسها لإقناع العالم بالمبادرة. ولعل أكثر ما يميز السياسة الخارجية الصينية في الشرق الأوسط هو تركيزها على تهدئة هذه المنطقة، التي توصم عادة بعدم الاستقرار بسبب الحروب والثورات الداخلية، وذلك بدعمها للأنظمة الحاكمة. فبكين لا تهتم بطبيعة النظام الحاكم من الناحية الأيديولوجية أو العرقية أو الطائفية، بل كل ما يهمها هنا هو تأمين أكبر قدر من الاستقرار الأمني، بحيث

تستطيع الطرق وسكك الحديد والموانئ وأنظمة الاتصالات والمدن التجارية الحرة أن تزاوّل عملها بسلاسة وأمان، وهي مستعدة لتقديم كل مساعدة ممكنة لتلك الأنظمة اقتصاديا وعسكريا وسياسيا لتحقيق ذلك.

"بكين لا تهتم بطبيعة النظام الحاكم من الناحية الأيديولوجية أو العرقية أو الطائفية، بل كل ما يهمها هنا هو تأمين أكبر قدر من الاستقرار الأمني، بحيث تستطيع الطرق وسكك الحديد والموانئ وأنظمة الاتصالات والمدن التجارية الحرة أن تزاوّل عملها بسلاسة وأمان، وهي مستعدة لتقديم كل مساعدة ممكنة لتلك الأنظمة اقتصاديا وعسكريا وسياسيا لتحقيق ذلك"

أمّا في مصر، فحكومة الصين تقيم علاقة طيبة مع نظام عبد الفتاح السيسي، مع أنّ الحكومة التي تحكّم القاهرة اليوم انقلبت على أول رئيس مدني منتخب في تاريخ مصر، وهو محمد مرسي الذي أبدى حسن نية كبير تجاه الصين، فكانت زيارته الخارجية الأولى لدولة غير عربية إلى الصين، واصطحب معه وفداً كبيراً حينها ضم سبعة وزراء وأكثر من سبعين رجل أعمال.

ورغم أن السيسي أقرب بكثير من مرسي إلى الخصم اللدود للصين أي الولايات المتحدة، فإنه ينتمي إلى النخبة العسكرية التي حكمت مصر على مدى أكثر من نصف قرن، وأصبحت الصين على دراية واسعة بطريقة تفكيرها وإدارتها لعلاقاتها الدولية، كما أنها تشترك -إلى حد بعيد- مع بكين في النظرة إلى الموضوع السوري والليبي.

ومما يلفت الانتباه اليوم أن اليمن هو الدولة العربية الآسيوية الوحيدة التي لم تتضمن بعدُ إلى بنك البنية التحتية الآسيوي، وربما يُعزى ذلك إلى الحرب التي تعصف به، وما قد يشكّله ذلك من تهديد محتمل لخطوط الملاحة التي

تمر من مضيق باب المندب.

بيد أن العلاقة مع دول إيران والسعودية والإمارات -التي تدعم كل منها جانبا من القوى المتصارعة في البلاد- حسنة بما فيه الكفاية حسبما يبدو. وذلك يجعل الصين أكثر اطمئناناً فيما يختص بهذا الجانب، إلا أن الأمر ليس على هذا النحو على الدوام؛ فكثيراً ما تُتهم السعودية بأنها وراء تمويل الجماعات الانفصالية في كل من ماينمار وشرق إيران والعراق وسوريا، وكلها مناطق تمر بها مسالك الحزام الصيني، مما يعني اتهاماً للسعودية بالتماهي مع الإستراتيجية الأميركية لتعطيل المشاريع الصينية واستنزافها بصراعات داخلية وإقليمية.

الإسرائيليون وحدهم الفائزون

تمثل الشواطئ الفلسطينية -ابتداءً من غزة وحتى حيفا- المحطة الطبيعية لطريق الحرير، وهو ما كان قديماً على مدى أكثر من ألف عام؛ غير أن الظروف اليوم تغيرت بوجود سلطة جديدة بهذه البقعة الهامة من العالم (إسرائيل)، ولا يهم من المنظور البراغماتي الصيني ما إن كانت هذه السلطة سلطة احتلال أم سلطة وطنية، بل المهم هو إلى أي مدى هي راغبة في التعاطي مع هذه المبادرة الكونية؟

وقد بادرت سلطات الاحتلال الإسرائيلي بالتوقيع مبكراً على الشراكة في بنك البنية التحتية الآسيوية، ويبدو أن لها خطاً واعدة تتكامل مع العلاقات الإسرائيلية الصينية المتنامية في مجال الاقتصاد والتسليح.

"تعد إسرائيل اليوم نفسها بأرباح وفيرة نتيجة لما يطرحه الباحثون الإسرائيليون من توافر إسرائيل على موانئ حديثة وسكك حديد متطورة ومنظومة إدارية عصرية، فهي لا تحتاج إلى زمن طويل حتى تتكامل مع

المشاريع الصينية المقترحة خلافاً لكل البلدان الآسيوية التي تمر عبرها مبادرة الحزام والطريق، وتطرح خطأً برياً جاهزاً للاستعمال بشكل فوري" تعد إسرائيل اليوم نفسها بأرباح وفيرة نتيجة لما يطرحه الباحثون الإسرائيليون من توافر إسرائيل على موانئ حديثة وسكك حديد متطورة ومنظومة إدارية عصرية، فهي لا تحتاج إلى زمن طويل حتى تتكامل مع المشاريع الصينية المقترحة خلافاً لكل البلدان الآسيوية التي تمر عبرها مبادرة الحزام والطريق، وتطرح خطأً برياً جاهزاً للاستعمال بشكل فوري، وهو ينطلق من ميناء إيلات المطل على البحر الأحمر إلى الموانئ الجنوبية كأسدود وعسقلان والشمالية كحيفا.

أما ما يمكن أن تخبئه أيام الصفاء القادمة مع الدول العربية كما يصرح به رئيس وزراء إسرائيل بنيامين نتنياهو وزمرته؛ فهو خط للسكة الحديدية يمكن أن يمتد من الخليج عبر السعودية مروراً بالأردن الذي طالما تحدثت عن خطه لإنشاء سكة من هذا النوع، وصولاً -عبر الأراضي الفلسطينية المحتلة- إلى حيفا على البحر الأبيض المتوسط.

وهو أمر سيكون -إن حدث- أسمى ما تطمح إليه إسرائيل، إذ فضلاً عن جنيها لأرباح طائلة نتيجة لهذا الخط المختصر والفعال؛ فإنه يكرّسها جزءاً طبيعياً ضمن المنظومة الدولية في المنطقة.

وعلى الجانب الفلسطيني، فإنّ الصين تقيم علاقات مميزة مع الرئيس محمود عباس الذي يعبر دائماً عن رغبته في علاقات طيبة مع الصين، علماً بأنّ العلاقات الفلسطينية الصينية تعود إلى عهد ليس بقريب، حيث كانت الصين أيام الحرب الباردة تدعم المقاومة الفلسطينية، أما اليوم فيبدو أنّ الأولويات الصينية قد شهدت تغييراً كبيراً تراجعت معه الدوافع الأيديولوجية

لتحل مكانها الدوافع "الواقعية".

ولذلك تغيّر نوع الدعم المقدم وصار الحديث اليوم عمّا يمكن أن يقدمه الطرفان لبعضهما بعضاً، ولعل أهم ما يمكن أن تستقيده الصين من هذه العلاقة هو محاولة إقناع عباس بتبني "حلّ سلمية" للقضية الفلسطينية، تجعل المنطقة مستقرة ومناسبة لتنفيذ المشاريع الصينية.

وهو ما يمكن أن يثير الحيرة؛ إذ إنّ الإسرائيليين أنفسهم باتوا يشكّون في قدرته على التحكم في القرار الفلسطيني ومجريات المقاومة الشعبية المسلحة على الأرض، مما يعني أنّ الطرف القادر اليوم على إشعال فتيل أي مواجهة مع الاحتلال الإسرائيلي وجرّ المنطقة بأسرها إلى هوة سحيقة من الصراع ستجعل تنفيذ المشاريع الصينية أمراً متعذراً؛ هو المقاومة الفلسطينية التي لا نسمع لها -فيما يظهر- صوتاً في هذا الشأن.

<https://www.aljazeera.net/knowledgegate/opinions/2017/10/7/%D9%85%D8%A8%D8%A7%D8%AF%D8%B1%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%AD%D8%B2%D8%A7%D9%85-%D9%88%D8%A7%D9%84%D8%B7%D8%B1%D9%8A%D9%82-%D8%A7%D9%84%D8%B5%D9%8A%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%88%D8%AD%D8%AA%D9%85%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%AC%D8%BA%D8%B1%D8%A7%D9%81%D9%8A%D8%A7-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B1%D8%A8%D9%8A%D8%A9>

الدكتور مصطفى العبد الله الكفري
تقارير

7 - قروض «طريق الحرير الصيني» تثير مخاوف الدول المستفيدة

بكين - أ ف ب | منذ 2 سبتمبر 2018 /

تخشى البلدان الغارقة في الديون والمستفيدة من مشاريع البنى التحتية ضمن «طريق الحرير» الذي أطلقته بكين، من تزايد حجم ديونها إلى درجة تثير قلق «صندوق النقد الدولي» وتدفع بعض الدول إلى التردد.

في صيف عام 2013، أطلق الرئيس الصيني شي جين بينغ مبادرته العملاقة لبناء الموانئ والطرق والسكك الحديدية عبر آسيا وأفريقيا وأوروبا، بتكلفة عشرات البلايين من الدولارات. وبعد خمس سنوات، تثير «طرق الحرير الجديدة» الانتقادات والقلق، مع اتهام بكين باستخدام قوتها المالية لتوسيع نفوذها. وقال جين بينغ الإثنين الماضي، إن المشروع «ليس نادياً صينياً» مشيداً بـ «تعاون منفعه متبادلة». «لكن إذا كان المشروع يشمل نظرياً نحو 70 دولة يفترض أن تساهم في الاستثمارات معاً، إلا أن الكثير من المشاريع تمولها فعلياً المؤسسات الصينية.

وفي غضون السنوات الخمس، تجاوزت الاستثمارات المباشرة التراكمية للعملاق الآسيوي في البلدان المعنية 60 بليون دولار، في حين بلغت قيمة المشاريع التي وقعتها الشركات الصينية أكثر من 500 بليون دولار، وفقاً لما أعلنته بكين.

وتعرض هذه المشاريع الدول لأخطار مالية. إذ ألغت ماليزيا للتو ثلاثة مشاريع، ضمنها تشييد خطوط للسكك الحديدية بكلفة 20 بليون دولار، مؤكدة عدم قدرتها على تمويل ذلك نظراً لديونها التي يبلغ حجمها 250 بليون دولار. وهذا ما حدث لسريلانكا التي اقترضت 1.4 بليون دولار من بكين لتطوير أحد موانئها، لكنها اضطرت أواخر عام 2017 إلى منح الصين السيطرة

الكاملة على المرفأ لمدة 99 عاماً.

ودق «صندوق النقد» ناقوس الخطر. وقالت مديرتة كريستين لاغارد في نيسان (أبريل) إن هذه الشراكات «يمكن أن تؤدي إلى تزايد الاشكالية في المديونية، ما من شأنه أن يحد من النفقات الأخرى عندما ترتفع كلفة الديون (...). هذه ليست وجبة مجانية.» لكن نائب رئيس وكالة التخطيط الصينية نينغ جيزي قال الإثنين، إن «هذه الدول اقترضت في شكل كبير من دول أخرى»، مشيداً بمعايير التقويم «الصارمة» للمشاريع.

ويعتبر معهد الأبحاث «سنتر فور غلوبال ديفيلمانت» أن طرق الحرير تزيد «في شكل ملحوظ» من خطر خلخلة أوضاع ثمانية بلدان مثقلة بالديون هي منغوليا ولاوس وجزر المالديف ومونتينيغرو وباكستان وجيبوتي وطاجيكستان وقرغيزستان. فباكستان، التي يعبرها مشروع ربط عملاق بقيمة 54 بليون دولار بين الصين وميناء جوادر، تواجه خطر الإفلاس، ما يعزز إمكان تقديم مساعدة وشبكة من «صندوق النقد الدولي». ويطالب رئيس الوزراء الجديد عمران خان، بـ «الشفافية» حول عقود مبهمه تم توقيعها وتتضمن استخدام مواد أو موظفين صينيين وشروط سداد صعبة تصب في صالح بكين. والأسوأ من ذلك، أن الصين تقدم قروضها بالدولار، ما يجبر باكستان على السعي إلى تحقيق فائض تجاري مرتفع بهدف سدادها، في حين أن احتياطاتها من النقد الأجنبي بدأت بالنفاد.

تقول آن ستيفنسون يانغ الباحثة في «ريسيرش كابيتال» إن القروض الصينية «غالباً ما تكون عينية- جرارات، شحنات من الفحم، وخدمات هندسية- لكن يجب سدادها بالدولار»، مضيفة أنه «عبء لا يطاق» في بعض الأحيان كما في لاوس إذ تبلغ كلفة تشييد خط للسكك الحديد 6.7 بليون دولار

أو نحو نصف الناتج المحلي الإجمالي للدولة الآسيوية الصغيرة.

وفي جيبوتي، قفز الدين العام الخارجي من 50 إلى 85 في المئة من إجمالي الناتج المحلي في غضون عامين، وفقاً لصندوق النقد الدولي، بسبب الديون المستحقة لبنك «إكسيم» الصيني الذي يستحوذ أيضاً على نصف ديون طاجيكستان وقيرغيزستان.

ومن المؤكد أن البلدان الأقل نمواً، بسبب احتياجاتها الماسة للبنى التحتية، تجد لها مصلحة في ذلك. أما بالنسبة إلى بكين، فإن الأخطار تستحق المجازفة، فالعملاق الآسيوي يسعى إلى منافذ لتصريف إنتاجه الفائض من الطاقة الصناعية، كما أنه يحتاج إلى طرق وموانئ وخطوط أنابيب لنقل الإمدادات من المواد الخام.

ويعتبر زعيم المعارضة في جزر المالديف، محمد نشيد، أنه «استعمار» يقوض سيادة الأرخبيل، مؤكداً أن الصين تسيطر على 80 في المئة من ديون الأرخبيل الخارجية.

ولفتت وكالة «ستاندارد اند بورز» للتصنيف الائتماني إلى أن «القبضة الصينية أقوى من ذلك، إذ حيث تقوم في كثير من الأحيان بإدارة البنى التحتية التي شيدتها من خلال عقود لمدة 20 أو 30 عاماً.»

<http://www.alhayat.com/article/4601033/%D8%A7%D9%82%D8%AA%D8%B5%D8%A7%D8%AF%D8%A3%D8%B3%D9%88%D8%A7%D9%82/%D9%82%D8%B1%D9%88%D8%B6-%D8%B7%D8%B1%D9%8A%D9%82-%D8%A7%D9%84%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D8%B5%D9%8A%D9%86%D9%8A-%D8%AA%D8%AB%D9%8A%D8%B1-%D9%85%D8%AE%D8%A7%D9%88%D9%81-%D8%A7%D9%84%D8%AF%D9%88%D9%84-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%B3%D8%AA%D9%81%D9%8A%D8%AF%D8%A9>

8 - مخاوف إسرائيلية من مشروع طريق الحرير الصيني.. لماذا؟



عربي 21- عدنان أبو عامر الأحد، 26 أغسطس 2018

معاريف: الصادرات الإسرائيلية إلى الصين وصلت في النصف الأول من 2018 إلى 2.8 مليار دولار- جيتي

قالت الكاتبة الإسرائيلية في صحيفة معاريف، آنة أهرونهايم، إن "خبراء أمنيين إسرائيليين يحذرون من زيادة تواجد الاستثمارات الصينية في ميناء حيفا، لأنها قد تكون لها دور في تسريب معلومات أمنية وقضايا استخباراتية إسرائيلية، في ظل تزايد التجارة الآسيوية التي تجد طريقها إلى الموانئ الإسرائيلية، الأمر الذي من شأنه إيجاد مخاطر عسكرية، لأن هذه المشاريع التجارية ليست اقتصادية بحتة".

وأضافت في التقرير الذي ترجمته "عربي 21" أن ذلك يأتي "في ظل المساعي الصينية الاستراتيجية لإيجاد موطئ قدم لها على شواطئ البحر المتوسط، كجزء من خطتها القادمة للاستثمار في الدول المتطورة مثل إسرائيل، وصولاً إلى 68 دولة حول العالم في آسيا وأفريقيا والشرق الأوسط وأوروبا".

وأوضحت أن "هذا التوسع الصيني يأتي ضمن خطة الرئيس الصيني شاي جين فينغ المسماة طريق الحرير، وبموجبها فإن الصين تستثمر بمليارات الدولارات في مشاريع تجارية واقتصادية، مثل توسيع ميناءي حيفا وأسدود الإسرائيليين، وحفر أنفاق في جبال الكرمل بمدينة حيفا، وخط سكة القطارات الخفيفة في تل أبيب، وبناء مساكن وأبراج مدنية، ليس في إسرائيل فحسب، وإنما في كافة أرجاء الشرق الأوسط والعالم بأسره".

وأشارت أن "ما قد يثير المخاوف الإسرائيلية، ويزيد منها، أن الصين بجانب استثماراتها المتزايدة في إسرائيل، فإنها تقيم علاقات مع دول عربية مختلفة، بجانب إيران التي تعتبر الشريكة التجارية الأكبر لها، فضلا عن علاقات مماثلة مع تركي".

ونقلت عن الرئيس السابق للقيادة العسكرية البحرية للقوات الأمريكية، الجنرال الأمريكي غاري رافهدا، قوله إن "قدرة الصين على الحصول على معلومات أمنية وعسكرية يجب أن تكون سببا لقلق إسرائيل والولايات المتحدة، لأن الصين لديها الإمكانيات للاطلاع على المنظومات العسكرية والاستخبارية التي تستخدمها إسرائيل، مما يجب أن يشكل سببا وجيها للقلق والخشية في تل أبيب وواشنطن".

فيما قال مدير المركز الاستراتيجي للأمن القومي في معهد هيدسون الأمريكي، داغ فايتي: "إننا إذا نظرنا إلى المبادرة الصينية التي بدأت بتطبيقها حول العالم من وجهة نظر أوسع وأشمل، فيجب أن يلتفت انتباهنا إلى نقاط غاية في الأهمية والخطورة، لأن معظم الجيوش العالمية تستخدم تكنولوجيا مدنية، وهذه أحد الأسباب التي تجعل الصينيين يفضلون العمل في مشاريع مدنية مثل توسيع الموانئ".

وأضاف أن "المهم في المشاريع التجارية الصينية في إسرائيل قد لا يقتصر على تجارات اقتصادية فحسب، وإنما استثمارات لها جوانب عسكرية واضحة".

وقالت الصحيفة إن "العلاقات التجارية بين إسرائيل والصين حصل عليها تطور دراماتيكي في السنوات الأخيرة، وحسب الجهاز المركزي للإحصاء

الإسرائيلي في الصادرات الإسرائيلية إلى الصين وصلت في النصف الأول من العام الجاري 2018 إلى 2.8 مليار دولار، وهو ارتفاع بنسبة 73% بالنسبة للعام السابق 2017".

ونقلت عن رئيس الوزراء الإسرائيلي بنيامين نتنياهو قوله خلال زيارته الأخيرة إلى بكين أنه قال إن "الصين تعتبر الدولة المستثمرة الثالثة في شركات الهايتك الإسرائيلية".

<https://arabi21.com/story/1118330/%D9%85%D8%AE%D8%A7%D9%88%D9%81-%D8%A5%D8%B3%D8%B1%D8%A7%D8%A6%D9%8A%D9%84%D9%8A%D8%A9-%D9%85%D9%86-%D9%85%D8%B4%D8%B1%D9%88%D8%B9-%D8%B7%D8%B1%D9%8A%D9%82-%D8%A7%D9%84%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D8%B5%D9%8A%D9%86%D9%8A-%D9%84%D9%85%D8%A7%D8%B0%D8%A7>

9 - رؤية صينية لنظام اقتصادي عالمي جديد على طريق الحرير



الاثنين 15/05/2017

كشفت الصين عن عزمها قيادة جهود العالم لتحرير التجارة وتعزيز التنمية الاقتصادية خلال قمة الحزام والطريق الذي يسعى لإحياء طريق الحرير التاريخي، لكن تحفظات أوروبية على مستوى الشفافية في إرساء المشاريع عكرت احتفال القمة، إضافة إلى مقاطعة الهند للقمة.

منصة لرسم معالم مستقبل اقتصاد العالم

بكين - تعهد الرئيس الصيني شي جين بينغ في افتتاح قمة مشروع طريق الحرير أمس، بتخصيص 124 مليار دولار للمشروع الذي قال إنه سيكون طريقاً للسلام ولم الشمل والتجارة الحرة ودعا لنبذ النماذج القديمة للتنافس والصراع.

وتروج الصين لما تطلق عليه رسمياً مبادرة الحزام والطريق كسبيل جديد لدعم التنمية العالمية، منذ أن كشفت النقاب عن الخطة الطموح في 2013 بهدف تعزيز الروابط بين آسيا وأفريقيا وأوروبا وما وراء ذلك من خلال استثمارات في البنية التحتية بمليارات الدولارات.

شي جين بينغ: يجب أن نبني منصة منفتحة للتعاون ودعم النمو وحرية التجارة العالمية

ويمثل أهم حدث دبلوماسي في الصين هذا العام ويشارك فيه زعماء 29 دولة، فرصة جديدة لتعزيز طموحات الصين في قيادة العالم في وقت يروج فيه الرئيس الأميركي دونالد ترامب للحماية والانعزالية ويشكك في مبادرات التجارة الحرة العالمية الحالية.

وقال بينغ في افتتاح القمة التي تختتم الاثنين، "يجب أن نبني منصة مفتوحة للتعاون ودعم اقتصاد عالمي حر والعمل على تعزيز النمو". وأكد ضرورة تهيئة الظروف لدعم التنمية الحرة وتشجيع وضع أنظمة "عادلة وشفافة للتجارة العالمية وقواعد الاستثمار".

وأضاف أن "التجارة محرك مهم للتنمية الاقتصادية وينبغي أن يعزز العالم نظام التجارة متعددة الأطراف وإقامة مناطق تجارة حرة وتسهيل التجارة الحرة".

وتعهد شي بتقديم 55 مليار دولار قروضا من بنكين كبيرين ونحو 14.5 مليار دولار لصندوق طريق الحرير القائم ونحو 8.7 مليار دولار مساعدات للدول النامية والمؤسسات الدولية في دول طريق الحرير الجديد.

وأعلن أن الصين ستشجع المؤسسات المالية على التوسع بأنشطة التمويل باليوان في الخارج بما يصل إلى 43.5 مليار دولار، لكنه لم يذكر إطارا زمنيا لتلك القروض والمساعدات والتمويل.

وأجمعت الدول العربية على الترحيب برؤية الصين من خلال مشروع الحزام والطريق، الذي تأمل أن يعزز النمو الاقتصادي والأمن إقليميا وعالميا.

وكان وزير الدولة الإماراتي سلطان الجابر قد أكد أن "منتدى الحزام والطريق" معلم هام في تطوير الجهود التاريخية للصين من أجل تقوية الروابط بين اقتصاديات طريق الحرير القديم وربطها بشكل أفضل مع بقية العالم.

أبرز محطات قمة طريق الحرير

*تمويل صيني بقيمة 124 مليار دولار

*ترحيب عربي برؤية الصين التجارية

*تحفظات أوروبية على الشفافية وآليات التنفيذ

*سكك حديد بين الصين و30 مدينة أوروبية

*حماس بريطاني كبير للمشاريع الصينية

*دعم صيني كبير لإنقاذ الاقتصاد اليوناني

*واردات صينية بتريليوني دولار من دول الطريق

*روسيا من أكبر المتحمسين لطريق الحرير

*غياب الهند بسبب الممر الاقتصادي الباكستاني

*اتفاقات صينية باكستانية بقيمة 500 مليون دولار

*مشاريع كبرى في بيلاروسيا وماليزيا

*بكين تشتري ثالث أكبر ميناء في تركيا

*مشاركة كوريا الشمالية رغم تحذير واشنطن

وقال الجابر إن "الإمارات عضو مؤسس في البنك الآسيوي وملتزمة بمهمته المركزية لترجمة رؤية الحزام والطريق إلى أرض الواقع، وأن نهج الصين إزاء التنمية الاقتصادية يتطابق مع نهج الإمارات."

وأضاف "نحن نتشاطر الرؤى والقناعات والأفكار الجوهرية ذلت الصلة الأساسية بالتجارة والسلام والازدهار. وبالنسبة إلى شعبينا فإن هذه القناعات تجاوزت المبادئ المذكورة إلى إجراءات ملموسة."

وعكرت أجواء أكبر حدث اقتصادي تعقده الصين هذا العام، تحفظات الاتحاد الأوروبي بشأن خطط بكين الطموحة وطالبت بكين بضمانات حول التجارة الحرة والحماية البيئية وظروف العمل.

وأكدت وزيرة الاقتصاد الألمانية بريجيت زيريس خلال حديثها أمس

أمام المنتدى أن دول الاتحاد الأوروبي قررت عدم التوقيع على بيان مشترك حول التجارة لحين تلبية مطالبها وتحديد الأدوار والظروف المتساوية، لكنها تركت الباب مفتوحاً لإمكانية التوقيع قبل اختتام الاجتماعات الاثنين.

وتبدي الوفود الأوروبية قلقاً بشأن الشفافية والمناقصات العامة والمعايير الدولية بشأن الحماية الاجتماعية والبيئية.

وقالت زيبريس إن الحكومة الألمانية تريد أن تحصل الشركات الألمانية على حرية الوصول إلى السوق الصيني مثلما تعامل الشركات الصينية في ألمانيا.

وانفردت اليونان بموقف مغاير حين تلقى رئيس الوزراء أليكسيس تسبيراس عرضاً من الرئيس الصيني شي جين بينغ بتقديم دعم قوي لأثينا المثقلة بالديون. وقال شي إنه يجب على البلدين توسيع تعاونهما في البنية الأساسية والطاقة والاتصالات.

وأضاف أنه يجب على الصين واليونان تركيز جهودهما على تحويل ميناء بيريه اليوناني إلى مركز دولي مهم لإعادة الشحن. وأكد تسبيراس أن اليونان جزء مهم من استراتيجية طريق الحرير الجديد.

كما رحبت بريطانيا بالمبادرة الصينية وأكد وزير المالية فيليب هاموند أن بلاده شريك طبيعي في مبادرة "طريق الحرير" وأنها تريد تعزيز تجارتها مع العالم خلال سعيها للخروج من الاتحاد الأوروبي.

والصين واحدة من الدول التي ترغب بريطانيا في توقيع اتفاق تجارة حرة معها. وحرصت لندن وبكين على إظهار أن انسحاب بريطانيا من الاتحاد لن يضر بالعلاقات الثنائية.

سلطان الجابر: نهج الصين إزاء التجارة والتنمية الاقتصادية يتطابق مع نهج الإمارات

وتعد روسيا من أبرز الدول المعنية بمبادرة الحزام والطريق، حيث ستكون محورا أساسيا للطرق وسكك الحديد التي تربط الصين وجنوب شرق آسيا بأوروبا. وقد عبر الرئيس فلاديمير بوتين عن دعمه الكبير للمبادرة في كلمة ألقاها أمس في القمة.

وقاطعت الهند القمة وأكدت معارضتها للممر الاقتصادي الصيني الباكستاني، وهو مشروع رئيسي ضمن مبادرة الحزام والطريق والذي من المقرر أن يمر عبر منطقة كشمير المتنازع عليها.

في المقابل وقعت باكستان اتفاقيات جديدة مع الصين تزيد قيمتها على 500 مليون دولار، إضافة إلى 57 مليار دولار تم التعهد بها بالفعل لتمويل الممر الاقتصادي وهو شبكة سكك حديد وطرق ومشاريع بنية أساسية في مجال الطاقة.

وقال وزير التجارة الصيني تشونغ شان خلال القمة إن بكين ستستورد منتجات بقيمة تريليوني دولار من الدول المشاركة في مبادرة الحزام والطريق على مدى السنوات الخمس المقبلة.

وأضاف أن الصين ستدعو لمبادرات تجارة حرة وتمضي قدما في المفاوضات لتأسيس شراكة إقليمية اقتصادية كاملة.

وتعتزم الصين إنشاء شبكة قطارات تربطها بنحو 30 مدينة أوروبية وتشكل طريقة نقل تتسم بالمزيد من السرعة لكنها أعلى من الطريق البحرية. كما ستنشئ طريقا يربطها بالساحل التايلاندي.

وفي إفريقيا تمول الصين خطا يبلغ طوله 471 كيلومترا بين عاصمة كينيا

نيروبي ومرافاً مومباسا على المحيط الهندي.

كما اشترت 3 مؤسسات صينية حكومية مرافاً كومبور تقرب إسطنبول الذي يعد ثالث ميناء تركي ويعتبر نقطة وصل مهمة بين “الحزام” و”الطريق”.

وتبني الصين في بيلاروسيا مجمعا صناعيا للتكنولوجيا في مينسك، وهو أكبر مجمع تقيمه بكين في الخارج.

<https://alarab.co.uk/%D8%B1%D8%A4%D9%8A%D8%A9-%D8%B5%D9%8A%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D9%86%D8%B8%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%82%D8%AA%D8%B5%D8%A7%D8%AF%D9%8A-%D8%B9%D8%A7%D9%84%D9%85%D9%8A-%D8%AC%D8%AF%D9%8A%D8%AF-%D8%B9%D9%84%D9%89-%D8%B7%D8%B1%D9%8A%D9%82-%D8%A7%D9%84%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%B1>

الدكتور مصطفى العبد الله الكفري
تقارير

10 - طريق الحرير.. عولمة جديدة بمواصفات صينية

الاثنين 15/05/2017



الصين تسعى إلى الهيمنة على نصف العالم الشرقي

بكين – تحاول الصين فرض "عولمة بمواصفات صينية" على الجزء الشرقي من العالم، فيما تهيمن الولايات المتحدة على جزئه الغربي، عبر مشاريع بنية تحتية واستثمارات تنموية مشتركة مع كل بلد على حدة، تؤدي في النهاية إلى ربطها معا بشبكة طرق تنتهي جميعها في بكين. وهذه الاستراتيجية، المعروفة بـ"إعادة إحياء طريق الحرير"، هي أداة الصين الرئيسية لفرض رؤيتها للتجارة الحرة في مواجهة مقاربة الإدارة الأميركية بقيادة دونالد ترامب، التي تبدو منحازة لفرض سياسة الحماية على اتفاقات التجارة.

وستمنح رؤية الرئيس تشي جينبينغ الصين قوة ناعمة تفتقدها بغياب أي تأثير للفن الصيني أو صناعة السينما أو الأدب أو الموسيقى خارج منطقة جنوب شرق آسيا.

لكن المشروع لم يخرج بعد عن حيز الرؤية، إذ مازال يفتقر إلى خطة واضحة وبنية هيكلية متكاملة، كما يشهد معارضة من دول صناعية كبرى، تخشى من فرض الصين هيمنتها الكاملة على سوق التجارة العالمية.

وافتح الرئيس الصيني الأحد في بكين قمة دولية حول "طرق الحرير الجديدة"، التي يشارك فيها قادة 29 بلدا، ومنهم الرئيس الروسي فلاديمير بوتين والتركي رجب طيب أردوغان، اللذان جلسا إلى يمين تشي جينبينغ ويساره خلال حفل الافتتاح.

وقال الرئيس الصيني إن “العزلة تؤدي إلى التخلف والانفتاح هو مثل معركة اليرقة التي تخرج من شرنقتها. وهذا يترافق مع الألم، لكن هذا الألم يعطي حياة جديدة.”

وأكد الرئيس الصيني، الذي تطرق إلى ذكرى تجار مثل ماركو بولو، سلوكوا الطريق التجارية القديمة، أن “روح طريق الحرير أصبحت تراثا كبيرا للحضارة الإنسانية.”

وتهدف القمة إلى إحياء طريق الحرير القديمة التي كانت تستخدم لنقل منتجات امبراطورية الوسط إلى أوروبا والعكس بالعكس، عبر آسيا الوسطى، على ظهور الجمال. وتقضي دورة 2017 التي دعت إليها الصين، إلى مناقشة مجموعة من الاستثمارات في مشاريع للسكك الحديد والطرق السريعة والمرافئ والطاقة.

وقال الرئيس الصيني إن “طريق الحرير القديمة قد أزهرت في زمن السلام لكنها فقدت قوتها في زمن الحرب. واستمرار مبادرة طرق الحرير الجديدة يتطلب بيئة سلمية ومستقرة.”

وتأمل الصين في نقل بعض مصانعها إلى الدول المجاورة تحت لافتة مبادرة “الحزام والطريق”، وبالتالي تقلل الطاقة الإنتاجية المحلية الفائضة للعديد من القطاعات الصينية.

لكن لا يبدو أن طريق الحرير مفروشة بـ”الحرير” أمام الصين، إذ تواجه مخاطر تتمثل في صراعات اثنية وعقائدية مسلحة على جانبي الطريق، ومن ثم تعرض نفسها لمخاطر خسائر بمليارات الدولارات في مشاريعها في هذه المناطق.

كما تواجه معارضة قوية خصوصا من قوى أوروبية وضعت شروطا

من أجل قبول المبادرة والموافقة عليها.

وعلى هامش المنتدى، قالت وزيرة الاقتصاد الألماني، بريجيت زيبريس إن دول الاتحاد الأوروبي قررت عدم التوقيع على بيان مشترك حول التجارة، ما لم تلب الصين مطالبها. وتتخذ الدول الأوروبية عناوين التجارة الحرة كلافنة تضرر خلفها الكثير من القلق بشأن تمدد النفوذ الصيني، الذي سيعيد تشكيل تمدد الدول من أبعاده السياسية والعسكرية إلى آليات اقتصادية مكلفة. وإذا ما نجحت مبادرة "طريق الحرير" فستصبح الصين رقما سياسيا صعبا خارج منطقة نفوذها التقليدية في جنوب شرق آسيا. ويقول خبراء إنه من الممكن لطريق الحرير أن تجعل من الصين لاعبا أساسيا في أزمات الشرق الأوسط، عبر خلق ممر اقتصادي يشبه ممر روسيا - دول البلقان - البسفور العسكري الذي سمح لروسيا باستعادة نفوذها في المنطقة في وقت قياسي.

للمزيد: رؤية صينية لنظام اقتصادي عالمي جديد على طريق الحرير

<https://alarab.co.uk/%D8%B7%D8%B1%D9%8A%D9%82->

[%D8%A7%D9%84%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%B1-](#)

[%D8%B9%D9%88%D9%84%D9%85%D8%A9-](#)

[%D8%AC%D8%AF%D9%8A%D8%AF%D8%A9-](#)

[%D8%A8%D9%85%D9%88%D8%A7%D8%B5%D9%81%D8%A7%D8%AA-](#)

[%D8%B5%D9%8A%D9%86%D9%8A%D8%A9](#)

11 - الصين في طريقها لتزعّم العالم... كيف ستتأثر المنطقة العربية؟

أحمد نظيف

في مؤتمر دولي يضم عدداً من رؤساء الدول وكبار المسؤولين من أكثر من ستين بلداً، سيكشف الرئيس الصيني شي جين بينغ في 14 مايو الحالي، عن التصور النهائي لخطة بلاده الاقتصادية الكبرى المعروفة باسم "مبادرة الحزام والطريق".

هذه المبادرة ستغير قواعد النظام الاقتصادي العالمي بشكل جذري، إذ سيبلغ إجمالي الاستثمارات الصينية في الخارج ما بين 120 و130 مليار دولار سنوياً على مدى الأعوام الخمسة المقبلة.

بعد أن ظلت الدولة الشيوعية تثبت نفوذها الاقتصادي تدريجياً لسنوات في الكثير من بقاع الأرض مستفيدة من ظروف موضوعية ومن غرق خصمها الأمريكي في شهواته التوسعية العسكرية. يبدو أنها ستقوم بنقلة نوعية ستزعّم بها العالم من خلال السيطرة على مسالك إنتاج الثروة وتوزيعها.

في العام 2013 أطلق الرئيس الصيني خلال زيارته إلى كازخستان مبادرته "البناء المشترك للحزام الاقتصادي لطريق الحرير" المعروفة باسم "حزام واحد وطريق واحد". والتي لم تكن سوى بحث في خزائن الأجداد عن فكرة خلاقة تهدف إلى السيطرة على مسالك التجارة العالمية، من خلال إحياء طرق التجارة القديمة بين قارات العالم القديم الثلاث، آسيا، وأوروبا، وإفريقيا. يقوم المشروع على فكرة الممرات الاقتصادية المفتوحة، وعددها وفقاً للخطة ستة ممرات تربط العالم بالإمبراطورية الصينية من خلال تشييد شبكات من الطرق وسكك الحديد وأنابيب النفط والغاز والموانئ وخطوط الطاقة الكهربائية والإنترنت.

وبحسب مجلة فورين بوليسي، فإن هدف الصين من المشروع الضخم هو تسهيل التجارة مع 65 بلداً تمثل 60% من سكان العالم.

فالصين، تعاني اليوم من فائض الإنتاج في الكثير من القطاعات الرئيسية من الصلب إلى الاسمنت، وهي تبحث عن أسواق جديدة للحفاظ على نمو اقتصادها، ولن يكون ذلك إلا بالمزيد من مشاريع الإنشاءات الكبرى. كما تبحث عن ممرات واضحة وثابتة للموارد الطبيعية التي تحتاجها.

وقد بدأت فعلياً في خطوات تنفيذ المبادرة، إذ أعلن جهاز التخطيط الحكومي عن أن الاستثمارات الصينية المرتبطة بمبادرة "الحزام والطريق" قد بلغت 60 مليار دولار منذ 2013. في حين بلغ حجم التجارة بين الصين والدول الواقعة على طول "الحزام والطريق" حوالي 913 مليار دولار في عام 2016 أي أكثر من ربع إجمالي قيمة التجارة الصينية.

كما استثمرت الشركات الصينية أكثر من 50 مليار دولار في الدول الواقعة على طول "الحزام والطريق" وساعدت في بناء 56 منطقة تعاون اقتصادي وتجاري في 20 من تلك الدول، ما أدى إلى تحقيق عائدات ضريبية بلغت 1.1 مليار دولار و180 ألف وظيفة محلية. وقد أعلنت الحكومة عن انضمام أكثر من 100 دولة ومنظمة دولية فعلياً للمبادرة.

أقوال جاهزة
شاركخردالسعودية والإمارات والكويت أبرز المتحمسين لمشروع الصين الجديد، الذي سيغير قواعد النظام الاقتصادي العالمي

أهمية العالم العربي

تاريخياً كانت المنطقة العربية ترتبط بعلاقات تجارية وثيقة مع الشرق الأقصى عبر طريقي الحرير البري والبحري، وكانت القوافل تأتي من هناك

محملة بالبخور والعطور والنحاس.

في الحاضر تعتبر المنطقة أحد الأسواق الكبيرة للبضائع الصينية، لذلك فإن جزءاً من العالم العربي سيكون ضمن المسالك والمحطات التي وضعها الصينيون في مشروعهم العملاق. فالشرق الأوسط عموماً له من الأهمية والخصوصية الكثير في السياسة الصينية.

يشير عزت شحرور في **دراسة** نقدية له حول المشروع إلى أن "أهمية الإقليم في هذه المبادرة تكمن في اعتباره أحد أهم مصادر الطاقة بالنسبة إلى الصين، أو واحداً من الأسواق الاستهلاكية الهامة للبضائع الصينية وكذلك للاستثمارات، بالإضافة إلى موقعه الاستراتيجي كجسر على طريق المبادرة يوصلها إلى منتهاها في أوروبا."

ومن ضمن الممرات المقترحة ضمن المشروع "الممر الاقتصادي بين الصين وآسيا الوسطى وغرب آسيا" الذي يربط بين الصين وآسيا الوسطى وغرب آسيا وشبه الجزيرة العربية، ويتبع مسار طريق الحرير القديم. يبدأ الممر من منطقة شينجيانغ الصينية ثم يمر على آسيا الوسطى قبل الوصول إلى الخليج العربي والبحر الأبيض المتوسط وشبه الجزيرة العربية، وهو يعبر خمسة بلدان في آسيا الوسطى، و17 بلداً في منطقة غرب آسيا وشمال إفريقيا بما في ذلك إيران والسعودية وتركيا والكويت وقطر والإمارات وعمان ومصر وجيبوتي.

تفاعل الدول العربية

أعلنت العديد من الدول العربية عن حماسها للانضمام للمشروع خاصة في منطقة الخليج التي تبحث عن موارد جديدة من خلال تنويع الاقتصاد بعد أزمة أسعار النفط.

دخلت الإمارات منذ البداية كمساهم في البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية، الذي يعتبر الذراع المالي للمشروع برأس مال يفوق 50 مليار دولار. أما السعودية التي وقعت مع الصين، في مارس الماضي، 21 اتفاقية ومذكرة تفاهم، تقدر قيمتها الإجمالية بحوالي 65 مليار دولار، وتشمل العديد من القطاعات، فقد أعلنت **دعمها** وانخراطها في المشروع، ودخلت في شراكة مع الصين في مجال تطوير البنية التحتية. فالصين تعتبر أكبر المصدريين للمملكة كما أنها تستورد نصف احتياجاتها النفطية من السعودية.

وقد **أعلن** السفير الصيني لدى السعودية "عن إنجاز عدة مشاريع منذ ثلاث سنوات بعد طرح مبادرة الحزام والطريق، أهمها مصفاة ينبع ومصنع الإسمنت في جنوب الرياض بقيمة 9.34 مليار دولار، مضيفاً، بأن هناك تسعة مشاريع يجري العمل عليها؛ مثل محطة الكهرباء بالغاز في جازان، وإصلاح وترقية شبكة الإنترنت بقيمة 5.46 مليار دولار."

الكويت هي الأخرى **أعلنت** أن مشاركتها في المشروع ستكون من خلال "إنشاء ميناء دولي في شمال الخليج العربي سيجعل الكويت محطة رئيسية لتوصيل البضائع والسلع من الصين وجمهوريات آسيا الوسطى إلى أوروبا ودول القرن الأفريقي وبالعكس". كما ستضع جزرها التسع في الخليج في حيز الاستغلال للاستفادة منها في المشروع.

وكذلك تعتبر جيوتي الدولة المحظوظة جغرافياً، من المستفيدين من المشروع الصيني، إذ أن موقعها بين مضيق باب المندب وقناة السويس **جعلها** في المسار الذي تمر منه 10% من صادرات النفط العالمية و20% من الصادرات التجارية في العالم. وقد أهلها ذلك لنيل الكثير من الاستثمارات الصينية وخاصة أنها تقع على خارطة الموانئ الكبرى التي تشملها الممرات

الاقتصادية للحزام الصيني الجديد.

وكانت الصين قد **وقعت** منذ عام 2014 اتفاقاً يقضي باستثمار 590 مليون دولار في إنشاء ميناء في جيبوتي، كما أنها عززت وجودها الاستراتيجي هناك **بإنشاء** قاعدة عسكرية.

العقبات والنوايا

لن يكون تنفيذ الجزء المتعلق بالمنطقة العربية من مبادرة "الحزام والطريق" سهلاً. فالحروب والاضطرابات السياسية وعدم الاستقرار الأمني تشكل أكبر التحديات أمام المشروع،

وعلى الرغم من أن المبادرة لا تشمل مباشرة دولاً تشقها الصراعات، إلا أن الجو العام في المنطقة يسوده الاحتقان السياسي والطائفي ومهدد من طرف الجماعات المتطرفة دينياً ما يرفع من مخاطر الاستثمار.

كذلك يمكن أن تشكل الأجهزة الإدارية البيروقراطية في الدول العربية عقبة أمام المشروع، فالسياسات العامة للحكومات في المجال الاقتصادي والحوكمة والإدارة، تعتبر أكثر العوامل تعطيلاً لكل خطط التنمية والنهضة الاقتصادية في المنطقة.

وتحاول الصين جذب الدول العربية لمشروعها من خلال التأكيد على أنه امتداد وتقاطع مع مشاريعها المحلية في التنمية والنهضة الاقتصادية وليس مشروعاً توسعياً تريد به الهيمنة.

تشير **ورقة** نشرتها وكالة الأنباء الرسمية الصينية في إطار الدعاية إلى أن "المبادرة تلتقي بالرؤى التنموية التي طرحت في العديد من الدول العربية، بما فيها رؤية 2030 السعودية، ورؤية 2035 الكويتية، ورؤية الإمارات لإحياء طريق الحرير، ومشروع تطوير منطقة الدقم الاقتصادية في سلطنة

عمان، ومشروع تنمية محور قناة السويس في مصر.

لكن ذلك لا يمكن أن يحجب النوايا الصينية الجيوسياسية عالمياً وإقليمياً. إذ **تنقل** فورين بوليسي عن فرانس بول دير بوتن، خبير العلاقات الأوروبية الصينية في المعهد الهولندي للعلاقات الدولية، قوله بأن "المشروع يجمع بين الكثير من أهداف السياسة الخارجية التي تتبعها الصين، وقد يجلب الاستثمار الصيني في مشاريع الطاقة والسكك الحديدية ومرافق الموانئ في أوروبا وحول المحيط الهندي، أرباحاً جيوسياسية أكبر من العوائد الاقتصادية، ما يسمح لها بتعزيز نفوذها السياسي في آسيا وإفريقيا وأوروبا، الأمر الذي سيخفف عنها الضغوط الجيوسياسية التي تواجهها في شرق آسيا."

<https://raseef22.com/economy/2017/05/13/%D9%83%D9%8A%D9%81->

%D8%B3%D8%AA%D8%AA%D8%A3%D8%AB%D8%B1-

%D8%A7%D9%84%D9%85%D9%86%D8%B7%D9%82%D8%A9-

%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B1%D8%A8%D9%8A%D8%A9-

%D8%A8%D9%85%D8%B4%D8%B1%D9%88%D8%B9-%D8%A7%D9%84%D8%AD/

الدكتور مصطفى العبد الله الكفري
تقارير

12 - قطار الصين إلى أوروبا: كيف ستتأثر مراكز التجارة

والمواصلات في الشرق الأوسط؟

محمد يسري 24.01.2017

في 18 فبراير الحالي، وصل القطار الصيني المعروف إعلامياً باسم خط الحرير الجديد، إلى محطته النهائية في العاصمة الإنجليزية لندن، بعدما مر بكل من كازخستان وروسيا وبلاروسيا وبولندا والمانيا وفرنسا، قاطعاً في رحلته ما يقرب من 12 ألف كيلومتر.

القطار الصيني انطلق من محطته الأولى في مدينة بيوو الواقعة في شرق الصين، واستغرق ثمانية عشر يوماً للوصول إلى قلب القارة العجوز، حاملاً معه الكثير من الآمال والمخاوف المحتملة لطرق ومحطات التجارة التقليدية في شتى أنحاء العالم.

فما هو التأثير المحتمل والمتوقع لخط السكك الحديدية الصيني الجديد على عدد من مراكز التجارة والمواصلات الاستراتيجية المهمة في منطقة الشرق الأوسط والدول العربية؟

ما هي قدرات الطريق الجديد؟

يأتي خط السكك الحديدية الصيني، كخطوة أولى في مشروع "الحزام والطريق"، الذي أعلنت الحكومة الصينية عن ابتداء العمل فيه في عام 2013. هذا المشروع الضخم يعمل على إحياء طرق التجارة القديمة بين قارات العالم القديم الثلاث (آسيا وأوروبا وأفريقيا).

وبحسب مجلة فورين بوليسي الأميركية، فإن هدف الصين الرئيسي من ذلك المشروع الضخم، هو تسهيل تجارتها مع 65 دولة، تتركز فيها نسبة 60% من سكان العالم.

وتتأى أهمية ذلك المشروع من حجم الاستثمارات الكبيرة التي سيتم ضخها فيه، فقد بلغت التكلفة المبدئية له 250 مليار دولار، ومن المتوقع أن حجم الاستثمارات النهائية عند اكتمال المشروع سيبلغ ما يقرب من 4 تريليون دولار.

ومن المؤكد أن عدداً من الدول ستعرض لخسائر في عوائد استغلالها لمراكزها الجغرافية واللوجستية المهمة من جراء تشغيل الخط الصيني، كما إن هناك بعض الدول التي من المتوقع أن تتماشى مصالحها الاقتصادية مع هذا المشروع.

إيران: استمرار السيطرة على مسار النفط الخليجي

تأتي إيران في مقدمة الدول التي لن تتأثر بالخط الصيني، فمن المعروف ان إيران تسيطر على مضيق هرمز، وهو المضيق الذي يشهد تدفق أكثر من 175 مليون برميل نفط يومياً، بنسبة تقترب من 40% من تجارة النفط العالمية.

ومن المعلوم أن الخط الصيني يقع بعيداً عن المضيق، كما أن نوعية البضائع التي يساهم في نقلها تختلف اختلافاً كاملاً عن النفط الذي يتم تصديره عبر مضيق هرمز.

أقوال جاهزة
شاركغردقطار الصين وصل براً إلى لندن.. كيف ستتأثر مراكز التجارة والمواصلات الاستراتيجية في منطقة الشرق الأوسط؟
شاركغردقناة السويس ومواني دبي ومضيقاً هرمز وباب المنذب.. هل سنترجع أهميتها بسبب "طريق الحرير الصيني الجديد"؟

وفي المستقبل القريب، يبدو أن هرمز سيحتفظ بمكانته أمام الخط الصيني،

إذ لم تصدر أي تصريحات من جانب الشركة الصينية المنفذة تشير إلى امكانية إقامة محطات للطريق الجديد بالقرب من منطقة الخليج، وهو أمر بديهي وسط الحروب والقتال التي تشهدها المنطقة العربية.

على الجانب الآخر، ليس من البعيد أن تستغل إيران موقعها الجغرافي المتميز، ووقوعها على شواطئ بحر قزوين، لتستغل مرور الخط الحديدي الصيني بالقرب من أراضيها، وأن تستفيد من علاقاتها الدبلوماسية المتميزة مع الصين من جهة والدول الأوروبية من جهة أخرى، في تسويق منتجاتها وسلعها عبر هذا الخط الجديد، وهو السيناريو الذي قد يكون متوقفاً في ظل الخلافات المتصاعدة ما بين إيران والولايات المتحدة الأميركية، وتهديد واشنطن بإبقاء العقوبات الاقتصادية المفروضة على طهران.

دبي: المشاركة في المشروع والأرباح

من المتوقع ألا يتأثر ميناء جبل علي كثيراً بالخط الحديدي الصيني وذلك لكون الأول يعمل في ربط السلع الأجنبية بالأسواق الخليجية، والتي لا يمر فيها طريق الحرير حالياً.

ولكن في الوقت نفسه، فإن هناك مخاوف من تهديد الاستثمارات المستقبلية المنوي ضخها في الميناء، إذ أنه أعلن عن نية إدارة مواني دبي العالمية لرفع الطاقة الاستيعابية للميناء لتصل إلى 22.1 مليون حاوية بحلول عام 2018، وهو الأمر الذي قد تهدده إقامة طرق فرعية لطريق الحرير الرئيسي.

من جانب آخر فإن شركة مواني دبي العالمية قد تجاوزت المشكلات الجغرافية، وتعاملت مع الخط الحديدي الصيني بشكل براغماتي واقعي، بمشاركة بشكل كبير في أعمال البنية التحتية للطريق الصيني الجديد.

فقد أعلنت إدارة الشركة في 16 يناير السابق، عن توقيعها اتفاقاً مع

حكومة كازخستان لإقامة منطقة اقتصادية خاصة في مدينة أكتاو المطلة على بحر قزوين، وتزامن ذلك الإعلان مع كون كازخستان هي إحدى أهم المحطات الرئيسية في طريق الحرير الصيني إلى لندن.

ومعنى ذلك أن دبي تعمل على الاستثمار في ذلك المشروع المهم، وأنها من الممكن أن تعوّض أي خسائر محتملة عن طريق استغلال خبراتها الواسعة في تقديم المساعدات اللوجيستية لمحطات الطريق الصيني.

تركيا: محاولة اللحاق بالقطار الصيني

تركيا التي تنقسم أراضيها بين الجانبين الآسيوي والأوروبي، من الممكن أن تكون أحد أكثر المتضررين من مشروع طريق الحرير الصيني الجديد. فالبلد صاحب الموقع الاستراتيجي المتميز، والذي يشرف على مضيق البسفور والدرنيل الحيويين، كان قد **نقذ** في 2013 مشروع مرمراي، والذي يتمثل في إنشاء نفق تحت مضيق البسفور ليكون حلقة وصل ما بين الشرق والغرب، أو بالأحرى ما بين العاصمة الصينية بكين والعاصمة الإنجليزية لندن.

منت تركيا نفسها بالحصول على مكاسب اقتصادية هائلة من ذلك المشروع، حتى أن رئيس الوزراء التركي حينذاك قد سماه "مشروع العصور". ولكن يبدو أن حسابات الأتراك لم تتوافق مع مخططات المارد الصيني، فخط الحرير الصيني لم يمرّ عبر مشروع مرمراي، ولا عبر أي جزء واقع في الأراضي التركية، بل تجاوزها ليأخذ مساراً شمالياً موازياً، يمر بروسيا وروسيا البيضاء.

وتبقى الآمال التركية معلقة على أن تشارك في أحد المسارات الفرعية لطريق الحرير، تلك التي من المزمع إقامتها في المستقبل القريب.

قناة السويس: ما بين القلق من المنافسة والثقة في الإمكانيات

في أغسطس من عام 2015، تم افتتاح قناة السويس الجديدة التي كلفت ما يقرب من ثمانية مليارات دولار، وعقدت الحكومة المصرية آمالاً كبرى على رفع عوائد القناة من 5 مليارات إلى 13 مليار دولار في غضون خمسة أعوام. ولكن بدلاً من ان تتزايد تلك العوائد فوجئ المراقبون بتراجعها بمعدل كبير، **وصل إلى 4.8%** خلال شهور يوليو وأغسطس وسبتمبر من عام 2016، وكان ذلك التراجع بسبب بطء حركة التجارة العالمية وانخفاض أسعار النفط في العالم.

وبالتزامن مع تلك المشكلات والصعوبات التي تواجه قناة السويس، يأتي تدشين خط السكك الحديدية الرابط ما بين الصين وإنجلترا، ليزيد من صعوبة التحديات التي قد تشهدها مكانة قناة السويس وليهدد أهميتها الاقتصادية والتجارية في المستقبل القريب.

حيث يرى الكثير من الخبراء أن مصر ستضطر إلى تخفيض رسوم المرور في قناة السويس، بعدما ظهرت قنوات وممرات بديلة مثل قناة بنما التي جرت فيها أعمال توسعة وتعميق، وطريق بحر الشمال الذي يتميز بقصر وقت الشحن، وطريق رأس الرجاء الصالح الذي رجح له جزء من أهميته القديمة لكونه أقل في تكلفة الشحن.

وربما لا يمثل خط الصين الجديد تحدياً مماثلاً ومساوياً للتحديات السابقة. فعلى سبيل المثال، **قال المهندس علاء السعداوي الأمين العام للجمعية المصرية للنقل "إن قطار الصين-لندن لا يمكن أن يكون منافساً لقناة السويس، وهو مجرد مشروع للاستهلاك الإعلامي."**

قد يكون ذلك الرأي صائباً، إذا عرفنا أن الحمولة القصوى لقطار الصين،

لا تتعدى الـ200 حاوية في الوقت الذي من الممكن أن تصل فيه الحمولة القصوى للمركب إلى 20 ألف حاوية، كما أن تكلفة النقل البحري أقل بـ25% عن تكلفة النقل البري.

هذا بالإضافة إلى أن قناة السويس ستظل الخيار الأكثر أماناً وسلامة لنقل النفط الخليجي، وذلك لما يعترى النقل النفطي البري عبر القطار من صعوبات ومشكلات تأمينية واقتصادية كبرى.

ومع ذلك فمن المؤكد أن القطار الصيني سيحرم قناة السويس من عوائد بعض السلع الصلبة المنقولة ما بين آسيا وأوروبا. وترى بعض الجهات المسؤولة في مصر أن نسبة تأثر قناة السويس من الخط الجديد لن تزيد عن الواحد في الألف.

باب المنذب: حلم التنمية

مضيق باب المنذب الذي يشهد مرور 7% من إجمالي حجم الملاحة العالمية، سوف يتأثر كثيراً بالتراجع المتوقع لمرور البضائع الهندية والصينية، ولكنه سيحافظ على مكانته كمرمر نفطي مهم لأن ناقلات النفط سوف تستمر في اتخاذه سبيلاً نحو قناة السويس.

ومن الممكن أن يعود مشروع الحزام والطريق بأثر إيجابي على المنطقة المحيطة بباب المنذب، وبجيبوتي ومنطقة القرن الأفريقي على وجه الخصوص، وذلك في حالة إقامة المشروعات اللوجيستية الكبرى التي أبرمت الصين اتفاقياتها مع جيبوتي في عام 2014، والتي بلغت كلفتها 14.5 مليار دولار.

فلو تمت إقامة تلك المشروعات سيصبح باب المنذب واحداً من أهم مراكز طريق الحرير الجديد، وسيعني ذلك مزيداً من التنمية لشرق القارة الأفريقية.

إسرائيل: هل تتعاون مع الصين؟

اعتادت إسرائيل في الأعوام الأخيرة على إطلاق بعض التصريحات الموسمية المتعلقة بنيتها إقامة خط سكك حديدي يربط ما بين ميناء إيلات على البحر الأحمر ومدينة تل أبيب الواقعة على البحر المتوسط.

كما أن إسرائيل تعمل منذ عدة سنوات على تجهيز مشروع ميناء أشدود الذي من المتوقع أن يسفر عن قناة ملاحية تربط ما بين مدينتي إيلات وأشدود. والحقيقة أنه لم يتم إنهاء أي من المشروعين حتى الآن، ولا يمكن الحكم على النتائج المرجوة والمتوقعة منهما في حال تنفيذهما، خصوصاً أن الكثير من المحللين يرون أن تلك المشاريع ليست أكثر من مشاريع إعلامية دعائية، ليس لها من غرض إلا تصدير الارتباك والقلق نحو الجارة المصرية، خوفاً من فقدان قناة السويس لمكانتها المنفردة في المنطقة.

ولكن من المهم ملاحظة أن جميع المشاريع التي تحاول إسرائيل أن تربط عن طريقها البحرين الأحمر والمتوسط، تعتمد في الأساس على وجود مشاركة فعالة من الجانب الصيني، وذلك سواء من حيث حجم الاستثمارات التي من المتوقع أن تضخها الصين في تلك المشروعات من جهة، أو من حيث تنفيذ الشركات الصينية ذات الخبرة لتلك المشروعات من جهة أخرى، وهو الأمر الذي قد يحمل نية إقامة تلك المشروعات كجزء لا يتجزأ من مشروع الحزام والطريق الصيني على المدى البعيد.

<https://raseef22.com/economy/2017/01/24/%D9%82%D8%B7%D8%A7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D8%B5%D9%8A%D9%86-%D8%A5%D9%84%D9%89-%D8%A3%D9%88%D8%B1%D9%88%D8%A8%D8%A7-%D9%83%D9%8A%D9%81-%D8%B3%D8%AA%D8%AA%D8%A3%D8%AB%D8%B1-%D9%85%D8%B1%D8%A7%D9%83%D8%B2/>

13 - الاقتصاد العالمي في 2050: السعودية ومصر أفضل من كوريا

الجنوبية وكندا

رصيد 22 24.02.2017

تاركاً اقتصادات كوريا الجنوبية وهولاندا وإسبانيا خلفه، سيقفز الاقتصاد المصري أشواطاً كبيرة عام 2050.

ستتبدل الأحوال خلال العقود الثلاثة القادمة إلى الأفضل مقارنةً بالأوضاع السائدة حالياً من اختلال كبير في التوازنات المالية وتدهور وضع العملة المحلية والتضخم الذي جاوز كل الحدود.

فقد كشف **التقرير** الأخير الذي أصدرته مؤسسة "برايس ووتر هاووس" منتصف فبراير الجاري، وهي إحدى أكبر شركات الاستشارات المهنية في العالم، عن تغييرات جذرية في الاقتصادات المهنية عالمياً بحلول العام 2050. خارطة القوى المهنية الحالية ستشهد تراجعاً للكثير من الاقتصادات الغربية في مقابل صعود الاقتصادات الناشئة، وفقاً لتحليل شمل 32 بلداً استناداً للناتج المحلي الإجمالي بحسب تعادل القوة الشرائية، وهو مؤشر يستخدم لتحديد الإنتاجية والمعايير الاقتصادية لدى الدول.

الشباب سر التقدم

مصر والسعودية فقط من دول المنطقة العربية تم تصنيفهما ضمن قائمة العشرين لأقوى اقتصادات العالم عام 2050، وقد تقدمتا على دول ذات اقتصادات صناعية قوية ككوريا الجنوبية وإسبانيا وهما من "الاقتصادات السبعة الكبرى" G7 حالياً.

هذه المؤشرات ستفتح بارقة أمل في أن الأوضاع السائدة في العالم العربي ستتحسن، فالأكيد أنه لن يحصل أكثر مما حصل من حروب واضطرابات.

أقوال جاهزة

شاركغردكيف ستتجج السعودية في مضاعفة ناتجها المحلي ثلاث مرات
في عام 2050؟
شاركغردفي العام 2050 سيهزم الاقتصاد المصري المعجزة
الكورية..كيف ذلك؟

الاقتصاد المصري الذي يحتل حالياً المركز 21 عالمياً بناتج إجمالي محلي قدره 1105 مليار دولار سيتقدم عام 2030 إلى المركز التاسع عشر وسيرتفع حجم الناتج المحلي الإجمالي المصري إلى 2049 مليار دولار، ثم سيقفز إلى المركز الخامس عشر عالمياً بحجم ناتج محلي إجمالي قدره 4333 مليار دولار عام 2050.

أما الاقتصادي السعودي الذي يحتل حالياً المركز الخامس عشر عالمياً بناتج محلي يتجاوز 1731 مليار دولار سيرتقي إلى المركز الثالث عشر عام 2030 وسيرتفع الناتج المحلي الإجمالي في البلاد إلى 2755 مليار دولار، فيما سيواصل عام 2050 احتلال المركز نفسه، لكن الناتج المحلي الإجمالي السعودي سيرتفع إلى حدود 4694 وفقاً للتوقعات.

وأطلقت مصر عام 2015 خطة إستراتيجية للتنمية المستدامة تحت اسم "رؤية مصر 2030" هدفها خلق اقتصاد "تنافسي ومتوازن ومتنوع يعتمد على الابتكار والمعرفة، ويقوم على العدالة والاندماج الاجتماعي والمشاركة ذات نظام أيكولوجي متزن ومتنوع يستثمر في المواهب".
في المقابل وضعت السعودية مخططاً لمرحلة ما بعد النفط أطلقت عليها تسمية "رؤية السعودية 2030" وفيها حزمة من المشاريع والبرامج الاقتصادية.

ويبدو أن الخزان الشبابي في المنطقة هو الذي سيرجح كفتها الاقتصادية مستقبلاً. إذ يشير تقرير "برايس وتر هاووس" إلى أن صعود الاقتصاديات الناشئة عام 2050، وبينها الاقتصادات العربية، مرده القدرات البشرية الشبابية الهائلة التي تملكها هذه الدول.

فوفقاً لتقرير التنمية الإنسانية العربية الأخير، فإن ما يقارب ثلث سكان المنطقة هم من الشباب في أعمار 15-29 سنة، وهناك ثلث آخر يقل عمرهم عن 15 عاماً، ما يضمن استمرار هذا الزخم السكاني إلى العقدين المقبلين على أقل تقدير،

ويؤيّر ذلك فرصة تاريخية يتحتم على البلدان العربية اغتنامها. هذه الكتلة السكانية غير المسبوقة في تاريخ المنطقة من شباب في أهم سنوات القدرة على العمل والعطاء، ستكون طاقة هائلة قادرة على دفع عجلة التقدم الاقتصادي والاجتماعي إذا أتاحت لها الفرصة.

الاقتصاديات الناشئة أولاً

عالمياً، تواصل الصين هيمنتها الاقتصادية، إذ تشير التوقعات إلى بقائها في الصدارة إلى منتصف القرن مع ارتفاع كبير في الناتج المحلي الإجمالي من 21269 مليار دولار حالياً إلى 58499 مليار دولار بحلول العام 2050. في المقابل ستراجع الولايات المتحدة الأمريكية إلى المركز الثالث تاركاً مكانها للاقتصاد الهندي الصاعد بقوة والذي سيصل ناتجه المحلي الإجمالي إلى 44128 ملياراً في 2050 بعد أن كان يقدر بـ 8721 مليار دولار عام 2016.

في المقابل ستحافظ روسيا على مركزها السادس عالمياً الذي تحتله حالياً، لكنها ستنتج في مضاعفة ناتجها الإجمالي بحلول العام 2050.

وتسجل اقتصادات دول أوروبا الغربية تراجعاً كبيراً فاسحةً في المجال أمام الاقتصادات الناشئة. التقهقر الألماني والبريطاني والفرنسي سيجعل الفرصة مواتيةً لصعود الاقتصاد الإندونيسي والمكسيكي والبرازيلي. ويشير تقرير برايس وتر هاووس إلى أن الاقتصاد العالمي سيتباطأ مع مرور الوقت، لكنه سينحو نحو الاعتدال الملحوظ في معدلات النمو بعد عام 2020، الأمر الذي سيدفع أكثر إلى الاستقرار الاجتماعي نسبياً. ويفسر هذه التحول في خارطة القوى الاقتصادية المهيمنة مع حلول منتصف القرن الحالي، بأن الاقتصاديات الناشئة ستخلق مستقبلاً مناخات جاذبة للاستثمار ووجهات للعمل والعيش وخاصة جذب المواهب مع توجه بعض الدول ذات الاقتصاديات المتقدمة إلى الحمائية، كما حدث في الخروج البريطاني من الاتحاد الأوروبي أو المواقف الاقتصادية التي أطلقها الرئيس الأمريكي الجديد دونالد ترامب.

[https://raseef22.com/economy/2017/02/24/%D8%A7%D9%84%D8%A7%D9%82%D8%AA%](https://raseef22.com/economy/2017/02/24/%D8%A7%D9%84%D8%A7%D9%82%D8%AA%8A-D8%B5%D8%A7%D8%AF-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%A7%D9%84%D9%85%D9%8A-%D9%81%D9%8A-2050)

[D8%B5%D8%A7%D8%AF-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%A7%D9%84%D9%85%D9%8A-%D9%81%D9%8A-2050](https://raseef22.com/economy/2017/02/24/%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%A7%D9%84%D9%85%D9%8A-%D9%81%D9%8A-2050)

التقرير الاقتصادي الأسبوعي
الأستاذ الدكتور مصطفى العبد الله الكفري

14 - ردا على مبادرة "طريق الحرير الجديد"

الاتحاد الأوروبي يطلق استراتيجية لآسيا تشكل منافساً لاستراتيجية

الصين



مع تزايد الشكوك بشأن مشروع الصين للبنية التحتية التجارية الهائل "الحزام والطريق" يطلق الاتحاد الأوروبي خطة بديلة لآسيا يقول أنها لن تثقل كاهل الدول المستفيدة بأي ديون لا تستطيع سدادها.

يتوقع أن توقع الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي "استراتيجية آسيا للتواصل" الجديدة التي تهدف إلى تحسين العلاقات في مجالات النقل والتكنولوجيا والطاقة وفي الوقت ذاته تعزيز المعايير الخاصة بالبيئة والعمل. ومن المقرر أن يتم توقيع الاستراتيجية الجديدة خلال قمة كبرى لقادة أوروبا وآسيا الشهر المقبل.

وتؤكد بروكسل على أن الاستراتيجية ليست ردا على أي جهة أخرى ولكن إطلاقها يأتي في الوقت الذي تتحسر فيه الاضواء عن مبادرة بكين "طريق الحرير الجديد"، التي تهدف إلى بناء سكك حديد وطرق وموانئ في

أنحاء العالم باستخدام قروض صينية بمليارات الدولارات.

وقالت وزيرة خارجية الاتحاد الأوروبي فيديريكا موغيريني أن المحادثات تجري منذ عدة أشهر مع عدد من الدول الآسيوية "المهتمة بتجربة الطريقة الأوروبية"

تحدي مبادرة بكين "طريق الحرير الجديد"

وأضافت موغيريني: "ستهدف مبادرتنا إلى استحداث الوظائف الجديدة والنمو الاقتصادي ومنح المجتمعات المحلية المزايا والفوائد". وتابعت "لا أستطيع أن أقول أن هذه المبادرة مختلفة عن اقتراحات آخرين، ولكن هذا هو اقتراحنا".

وتأتي الاستراتيجية الجديدة بعد أن دعا رئيس المفوضية الأوروبية جان-كلود يونكر إلى سياسة خارجية أقوى في الاتحاد الأوروبي تتناسب مع قوته الاقتصادية لمواجهة استراتيجية الرئيس الأميركي دونالد ترامب "أميركا أولاً" وانخراط الصين النشط في إفريقيا وآسيا.

بات تأثير الصين في إفريقيا كبيراً، سيان في السياسة وفي الاقتصاد. والقمة الصينية الإفريقية ترمي إلى تقويته. وتعهد الرئيس الصيني شي جين بينغ بتخصيص 60 مليار دولار للمساعدات والاستثمارات في الدول الإفريقية. ويقول مايكي اوكانو-هيجمانز، وهو خبير العلاقات بين الاتحاد الأوروبي وآسيا في معهد كلينغيندايل في هولندا، إن المبادرة "خطوة مهمة جداً" بعد انتقاد بعض الأوساط للاتحاد الأوروبي بأنه بطيء في رده على أسلوب القوة الناعمة الذي تتبعه الصين.

وأضاف: "لا نستطيع أن نتهمهم بعد الآن بأنه ليس لديهم رؤية. التحدي هو كيف يمكن أن نحول هذا إلى بديل حقيقي لبعض الدول، لأن ذلك يتطلب

الكثير من المال" مؤكداً "لا أحد يمكنه منافسة الأموال الصينية".

صرح الرئيس الصيني شي جينبينغ في وقت سابق هذا الشهر أن تجارة الصين مع دول "الحزام والطريق" تجاوزت 5 مليارات دولار، فيما فاق الاستثمار المباشر 60 مليار دولار. ولكن بعض الدول بدأت تفكر فيما إذا كانت القيود المرتبطة بهذه الأموال ستشكل عبئاً عليها بدلاً من أن تعود عليها بالفائدة. ورغم أن التفاصيل الدقيقة للمشروع الأوروبي - بما في ذلك مسألة التمويل الحساسة - لم توضع بعد، فإن المشروع يؤكد على أهمية "المعايير الاجتماعية والبيئية العالية" وأهمية "الاستدامة المالية لمشاريع البنية التحتية". ويبدو أنه تم وضع ذلك لمواجهة الانتقادات الكبيرة لمشروع الحزام والطريق الذي أطلق في 2013 بحجة أن السخاء الصيني يخلق فعلياً مصادد ديون.

مخاوف من هيمنة الصين على دول ضعيفة

وتزايدت هذه المخاوف العام الماضي عندما اضطرت سريلانكا إلى منح الصين عقد إيجار لمدة 99 عاماً لميناء استراتيجي بسبب عدم قدرتها على سداد قروض لمشروع قيمته 1,4 مليار دولار.

صادرات رخيصة من الصين تدمر اقتصاديات الدول الإفريقية: الصين دمرت بصادرات مدعومة الأسواق الإفريقية، لاسيما بصادرات رخيصة من شركات حكومية بمواد استهلاكية رخيصة من الدراجة إلى مصباح اليد ومن الشمعة إلى البراد"، يقول روبرت كابيل، وهو اقتصادي في التنمية في جامعة لايبنتسغ. فالتجارة الحرة التي يروج لها رئيس كينيا عبر التلفزة الصينية ساهمت في النهاية في تدمير الصناعة في البلدان الإفريقية.

كما تزايدت المخاوف في آب/أغسطس عندما قالت ماليزيا أنها تخلت عن

ثلاثة مشاريع تدعمها بكين من بينها مشروع بناء سكة حديد بقيمة 20 مليار دولار، فيما تعهدت باكستان، التي كانت حتى وقت قريب من المتحمسين للحصول على قروض صينية، بالشفافية وسط مخاوف من عدم قدرة البلاد على سداد الديون.

ويقول فيليب لو كوري من برنامج أوروبا وآسيا في مؤسسة كارنيغي انداومنت للسلام الدولي إنه مع تزايد أهمية الأمن المعلوماتي بالنسبة للعديد من الحكومات حول العالم، فإن اصرار الاتحاد الأوروبي على الشفافية قد يكون أكثر جاذبية من الانخراط مع الصين في "طريق الحرير الرقمي".

وأضاف لو كوري أن هذا المشروع "يسمح لشركات الاتصالات الصينية ببناء بنى تحتية في هذه الدول، ما يتيح لهذه الشركات الوصول إلى البوابات والمنصات الإلكترونية وأي شيء رقمي".

وأشار إلى أن بعض الدول بدأت تدرك "أنه ليس من الجيد وضع البيض كله في سلة واحدة، وأن الاعتماد على الامبراطورية الصينية يشكل مخاطرة كبيرة خصوصا عندما يتعلق الأمر بالتحكم في المعلومات والتكنولوجيا". (أ)

(ف ب)

<https://ar.qantara.de/content/%D8%B1%D8%AF%D8%A7-%D8%B9%D9%84%D9%89-%D9%85%D8%A8%D8%A7%D8%AF%D8%B1%D8%A9-%D8%B7%D8%B1%D9%8A%D9%82-%D8%A7%D9%84%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D8%AC%D8%AF%D9%8A%D8%AF-%D8%A7%D9%84%D8%A7%D8%AA%D8%AD%D8%A7%D8%AF-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%88%D8%B1%D9%88%D8%A8%D9%8A-%D9%8A%D8%B7%D9%84%D9%82-%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%B1%D8%A7%D8%AA%D9%8A%D8%AC%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A2%D8%B3%D9%8A%D8%A7-%D8%AA%D8%B4%D9%83%D9%84-%D9%85%D9%86%D8%A7%D9%81%D8%B3%D8%A7%D9%8B>

15 - خريطة الاقتصاد العربي والعالمى للعام 2017



مناف قومان كاتب سوري، ماجستير اقتصاد سياسي في

الشرق الأوسط 01 يناير 2017

غداً الإثنين سيكون أول يوم عمل في البلدان العربية في أول يوم من العام 2017 معظم الموازنات المالية تقرر وفق العام المالي المعتمد بتواريخ مختلفة، هذا من حيث الدول وميزانياتها المالية، أما من حيث الشركات الكبيرة والصغيرة فأغلبها عمدت إلى تصفية حساباتها والبدء بميزانية جديدة وفتح دفتر حساب جديد مع بداية كل عام بعد إغلاق ميزانية العام الذي سبقه وإعلان النتائج المالية. فماذا سيحمل العام الجديد للاقتصاد العالمي؟

الولايات المتحدة: ترامب سيدخل البيت الأبيض

أهم وأكبر حدث على مستوى العالم هو دخول ترامب للبيت الأبيض في 20 يناير/كانون الثاني الجاري، هذا الحدث ليس مهماً على المستوى السياسي وحسابات الرؤساء فحسب بل أيضاً على مستوى الاقتصاد الأمريكي والعالمى. فالرجل سيحمل سياسات مالية ونقدية جريئة ستؤثر على الدولار والاقتصاد الأمريكي في حال تطبيقها.

إذ سبق وأن انتقد ترامب سياسات الفيدرالي الأمريكي في عهد أوباما ورئيسه جانتيت يلين، وواعد أنه سيعمل على إعادة الدولار والاقتصاد الأمريكي إلى قوته. وهو ما انعكس بالفعل على أسواق المال الأمريكية إذ ارتفعت معظم مؤشرات الأسواق المالية بسبب موجة التفاؤل التي حملها ترامب لهم جراء ما قد تحمله وعود ترامب من نتائج إيجابية على الاقتصاد الأمريكي والعالمى.

إذ من المتوقع بأفضل الأحوال أن يتم رفع سعر الفائدة 3 مرات خلال العام الحالي وهذا من شأنه تكريس قوة الدولار أكثر وسحب رأس مال من البنوك والصناديق حول العالم للعودة والاستثمار في الولايات المتحدة سواء بشكل مباشر أو غير مباشر.

ومن جهة أخرى فقد وعد بالتوسع في الإنفاق على البنية التحتية لخلق فرص عمل كثيرة والتوسع في الإنفاق الحكومي في هذه الظروف سيتطلب توسيع الدين أكثر علمًا أنه يقف عند 19 ترليون دولار تقريبًا وبالتالي سيعمل على إصدار سندات دين ما يؤدي إلى تهافت البنوك الكبرى الأمريكية لإصدارها والمستثمرين لشراءها. ومن جانب آخر يعد ترامب بإلغاء قانون إصلاح وول ستريت وحماية المستهلك الذي يقوم على دمج الهيئات التنظيمية والتنظيم الشامل للنظام المالي لتقييم الخطر المالي بعدما تسببت البنوك بأزمة مالية عالمية في العام 2008، حيث يرى ترامب أن هذا القانون أوقف النمو الاقتصادي بسبب خشية البنوك من القروض لأنها تخضع لرقابة صارمة، وهذا برأيه يحد من النمو ويقلص فرص العمل.



ترامب سيدخل للبيت الأبيض في 20 يناير الجاري

ويأتي بند الإصلاح الضريبي أحد أهم حافز للاقتصاد الأمريكي بعد تولي ترامب إذ وعد بخفض مستويات الضريبة من خلال خفض ضرائب معينة وإلغاء أخرى وتخفيف العبء عن الأنشطة التجارية بخفض نسبة الضريبة إلى 15% وفرض ضريبة على البضائع المستوردة تتراوح نسبتها بين 32%-35% وينوي ترامب إصلاح الميزانية وتنمية الاقتصاد بنسبة لا تقل عن 6% وهو ممكن فعلا في ظل الانتعاشة الأخيرة التي حققها الاقتصاد الأمريكي.

وغني عن التعريف أن انتعاش الاقتصاد الأمريكي وصعود الدولار سيقوض الاقتصادات الناشئة ويجعلها تخطط ماليًا بشكل أكثر مرونة بسبب اعتمادها على الاستثمارات الأجنبية وتوفر العملة الصعبة في بلدانها.

تطبيق اتفاق أوبك والنفط إلى 65 دولار

حدث بارز عالمي آخر هو استحقاق اتفاق خفض الإنتاج بما يقرب من 1.8 مليون برميل يوميًا حسب المتفق عليه بين منظمة المنتجين المصدرين في أوبك وخارجها حيث بلغت الدول المتفقة 22 دولة، إذ من المتوقع أن يكون العام 2017 عامًا بارزًا ومميزًا عن الأعوام السابقة بالنسبة إلى السوق النفطية. وبحسب معظم المحللين سينجح اتفاق خفض الإنتاج في الحد من تخمة المعروض وإعطاء دفعة قوية للسوق نحو استعادة التوازن.

ومن المتوقع أن يدور سعر برميل النفط خلال العام الحالي حول 65 دولار، واستقرار السوق النفطية حول هذا السعر سيقود إلى نمو اقتصادي جيد لكل الدول. ويذكر أن خام برنت تمكن من تحقيق ارتفاع بواقع 50% على أساس سنوي لعام 2016 وهو الأكثر منذ العام 2009.

بريطانيا أمام تحدي تطبيق المادة 50

الاتحاد الأوروبي سيكون في لقاء آخر في قضية البريكست وخروج بريطانيا من التكتل من خلال تطبيق المادة 50 التي تنص على إبلاغ بريطانيا المجلس الأوروبي المؤلف من زعماء دول الاتحاد بعزمها على مغادرة الاتحاد الأوروبي.

وفي الوقت الذي طالب فيه زعماء أوروبيون بالإسراع في تطبيق المادة وأن تتقدم على الفور بطلبها للخروج، صرح وزراء في حكومة تيريزا ماي أن خروج بريطانيا لن يتم بتسرع وليس هناك حاجة لتحريك المادة 50 كما

قال وزير الخارجية بوريس جونسون، بينما أشارت رئيسة الحكومة ماي بأن تفعيل المادة 50 سيكون حتى نهاية مارس/آذار المقبل.



بريطانيا تستعد لطلب المغادرة من الاتحاد الأوروبي وفق

المادة 50

وخروج بريطانيا من التكتل سيكون له تبعات على عملتها الجنيه الاسترليني واليورو الأوروبي وبلا أدنى شك سيضع بريطانيا أمام وضع صعب للتعامل مع الشركات الأجنبية ومعدل النمو الاقتصادي والاتفاقيات التجارية مع أوروبا ومع العالم. وهذا من شأنه أن يعكس أزمة قد تترد على الاقتصاد العالمي لحجم ووزن بريطانيا ولندن -مركز المال العالمي- في أوروبا والعالم.

فرنسا على موعد مع اليميني فرانسوا فيون

من الأحداث الأخرى التي من المحتم أن ينتظر المستثمر نتيجتها حول العالم؛ الانتخابات الرئيسية في فرنسا والتي أبرزت فرانسوا فيون عن الحزب اليميني وانتكاسة في اليسار الفرنسي، ومن شأن وصول فيون إلى الشانزليزيه أن يحدث فرقا في السياسة الاقتصادية الفرنسية إذ من المتوقع حسب ما أعلن الرجل أن يتخذ قرارات صارمة لإصلاح الاقتصاد الفرنسي حتى لو كانت قاسية على حد زعمه.

يوصف فيون بأنه ليبرالي جداً وذكر في بداية عهد نيكولا ساركوزي أن فرنسا في حالة إفلاس، إذ من المقرر أن يعمل على إلغاء نصف مليون وظيفة من القطاع العام وتخفيف المساعدات الاجتماعية للفرنسيين وتمديد ساعات العمل إلى 39 أسبوعياً ورفع سن التقاعد إلى 69 عاماً. وفي حال حدوث ذلك

فإن موجة من التخبط سيحل في الأسواق المالية الفرنسية خصوصاً والعالمية
عموماً بسبب التغيير الذي سيحدثه فيون في الاقتصاد.



اليمني فرانسوا فيون يفاجئ الجميع ويترشح عن اليمين

الفرنسي

ميركل ضد التيار الشعبي

وتنتظر ألمانيا أيضاً أكبر اقتصاد في أوروبا، الانتخابات الرئيسية في
ربيع العام الجاري ومن غير المستبعد أيضاً أن تحمل هذه الانتخابات صعود
اليمين، فالمنافسة لا تزال مستعرة بين الائتلاف الحاكم بزعامة ميركل والتي
أعلنت ترشحها لولاية رابعة والأحزاب الأخرى. يذكر أن ألمانيا تشهد تنامي
للتيار الشعبي الرفض لسياسة الهجرة واستضافة اللاجئين حيث استضافت
ألمانيا قرابة مليون لاجئ في العام 2015.

ولا يزال من المبكر القول أن التيار الشعبي سيفوز في الانتخابات
القادمة، ولكن الجدير بالذكر أن أي أثر سلبي في ألمانيا سينعكس على
الاقتصاد الأوروبي بشكل أعمق لما لألمانيا دور كبير في قيادة الاقتصاد
الأوروبي.

تركيا في الواجهة

مر عام عصيب على الاقتصاد التركي إذ سببت العوامل السياسية والأمنية
هزات كبيرة على الاقتصاد أدت لانخفاض قيمة العملة المحلية وانخفاض في
عدد السياح ومؤشرات أخرى. بينما غادرت تركيا ذلك العام آملة أن يكون
عامها الجديد أكثر ازدهاراً واستقراراً. إلا أن اسطنبول استفتحت عامها الجديد
بعملية مسلحة في إحدى الملاهي الليلية قتل فيها 35 شخصاً من جنسيات

مختلفة وجرح ما يقرب من 65 شخصًا.

بعيدًا عن ذلك التفجير وآثاره التي لا تختلف عن غيرها من التفجيرات الأخرى التي حدثت طوال العام 2016، فإن الحكومة التركية وبرئاسة بن علي يلدريم أشارت أن عام 2017 سيكون عام الاستثمار في تركيا وزيادة فرص العمل وعام النجاح ورفع حجم الصادرات. حيث خصصت الحكومة نسبة كبيرة من ميزانيتها للمشاريع الاستثمارية من خلال تقديم الحكومة القروض لجميع المستثمرين ورجال الأعمال خلال العام الحالي لأنه لا يمكن للحكومة وحدها أن تحقق كل الأهداف على حد زعم يلدريم.



وذكر أن الحكومة ستدفع 10 مليارات ليرة تركية لأصحاب الشركات وأرباب العمل بغرض الاستثمار وستعمل الحكومة على تغيير نسبة الضرائب وتقوم بتحقيق العدالة بين العمال وأرباب العمل وتسعى لخلق الظروف المناسبة من أجل رفاهية الشعب التركي، كما أشار لذلك يلدريم.

كلام رئيس الحكومة يدل على توسع في الإنفاق الحكومي وهذا من شأنه أن يرفع معدلات النمو بحكم توجيه الإنفاق إلى قنوات استثمارية ويخفض من معدلات البطالة والفقر بالنتيجة، وفيما يخص الليرة التركية فقد أغلقت بالقرب من 3.50 ليرة مقابل الدولار وهو سعر ستفتتح به تعاملاتها لأول يوم عمل غدًا الإثنين 2 يناير/كاون الثاني، وسيسعى المركزي من خلال سياسته النقدية الحفاظ على هذا المستوى في الأشهر المقبلة، من خلال تحريك سعر الفائدة

واستهداف معدل تضخم منخفض، أخذًا بالاعتبار قوة الدولار ورفع الفائدة الأمريكية من قبل الفيدرالي.

تونس تتأمل في ظل الصعوبات والتحديات

بالنظر إلى الاقتصاد التونسي والأمل الذي بعثه مؤتمر الاستثمار تونس 2020 في الشهر الفائت من العام الماضي فإن الخبراء رأوا أن الاقتصاد التونسي يواجه صعوبات في العام 2017. مع بقاء بعض التفاؤل من حيث الاستقرار الحكومي والتحسين الطفيف على مستوى عودة الاستثمار الخاص. وفيما يخص التحديات بعضها يتعلق بالشق الاجتماعي حيث لا يزال الوضع متردبًا جراء الاحتياجات الملحة المتزايدة وفقدان ثقافة العمل والإنتاجية، والشق الأمني من حيث الاستقرار والتهديدات الأمنية إذ شكل اغتيال الزواوي هاجسًا أمنيًا وتحديًا للحكومة والآخر يتعلق بالشق المالي من حيث الإجراءات في قانون المالية والتراجع المتوقع في قيمة الدينار التونسي أمام الدولار والشق السياسي المتعلق بوصول ترامب للرئاسة وكيف ستعكس سياسته على تونس.

سجل الاقتصاد التونسي العام الماضي معدلات نمو منخفضة 1.5% وشهدت محركات النمو التقليدية وهي الاستثمار والتصدير والاستهلاك ضعفًا ملموسًا بينما من المتوقع تسجيل نسبة نمو 2.5% في العام 2017 ونسبة تضخم عند 3.6% وتداين بنسبة 63.8%.

الاقتصادات الخليجية تنتعش مع انتعاش النفط

اقتصادات مجلس التعاون الخليجي ستتأثر بشكل إيجابي مع كل صعود في سعر النفط إذ تعتمد في بناء ميزانياتها على إيرادات النفط، فإذا ارتفعت الإيرادات ارتفع معها الإنفاق على الشركات لإقامة المشاريع وارتفعت

الرواتب والبدلات وأشياء كثيرة أخرى وعليه سيحدث نمو في الاقتصاد ومنتعش.

وفي حال العكس كما حصل إبان هبوط أسعار النفط منذ منتصف العام 2014 فقد تكبدت ميزانيات الدول الخليجية عجز مالي واستدانت لتغطية العجز وفرضت إجراءات تقشفية ورفعت الدعم عن بعض السلع والخدمات.



تقارير اقتصادية عديدة أشارت إلى تحسن في النمو لدول مجلس التعاون في العام 2017 ليصل إلى حدود 3.4% بعدما تراجع في العام الماضي متأثراً بتقلص الإنفاق الحكومي وتراجع السيولة المحلية.

الاقتصاد المصري: النزيف يستمر

ربما كان الاقتصاد المصري الأسوأ من حيث الأداء في العام الماضي إذ عملت الحكومة المصرية على تعويم سعر صرف الجنيه ورفع الدعم عن العديد من السلع والخدمات ومن بينها المحروقات والكهرباء، في الوقت الذي لا تزال معدلات الاستثمار والسياحة والصادرات متدنية بينما ارتفع معدل التضخم والواردات من الخارج فضلاً عن الفقر والبطالة.

يتوقع العديد من الاقتصاديين والشركات العاملة في مصر أن يصعد سعر صرف الجنيه مقابل الدولار إلى 21 جنية مع عدم إمكانية للهبوط في ظل الظروف الحالية، ويتوقع خبراء أن يقفز المعدل العام للأسعار بنسبة تتراوح بين 25-30% مكرساً ضغطاً مستمراً على طبقات المجتمع المختلفة ومن

بينها الفقراء الذي بلغت نسبتهم 27% في العام الماضي أما في العام الحالي فمن المتوقع أن ترتفع النسبة إلى 35%.



بينما نشر معهد سترايتفورد الأمريكي للأبحاث توقعاته لعام 2017 عن اقتصادات العالم وتوقع أن يحقق الاقتصاد المصري استقرارًا في العام 2017 وذكر أن الحكومة ستسعى لجذب التمويل من الشركات الخليجيين عبر الاستثمارات.

<https://www.noonpost.com/content/15951>

16 - مشروع «الحزام والطريق» يشعل حرب الموانئ في الخليج

القبس في اقتصاد 12 نوفمبر 2019

شهدت منطقة الخليج العربي سلسلة من الأحداث والتطورات السريعة وغير المسبوقة خلال السنوات العشر الأخيرة، وهي دائماً وأبداً محط أنظار واهتمام العالم، وذلك لأسباب عديدة، منها جغرافية وسياسية واقتصادية، وأهمها النفط والغاز.

فعلى الصعيد الاقتصادي، فهي تمتلك إمكانات وقدرات اقتصادية هائلة، وتشكل قيمة صادرات وواردات دول مجلس التعاون الخليجي في الاقتصاد الدولي أكثر من تريليون دولار سنوياً.

وفي 2013، بدأت ملامح نوع جديد من الصراعات تطفو على السطح بين الدول المطلة على الخليج العربي وبحر العرب، وهو صراع الهيمنة على الملاحة البحرية التجارية، خصوصاً مع ظهور منافسين جدد في المنطقة.

تلك الحرب التي دارت رحاها بما تسمى حرب الموانئ جعلت كل دولة تعد عدتها وتجيش إمكاناتها في مواجهة هذا التحدي الجديد، خصوصاً بعد ما أعلنت الصين عن مشروعها الاستراتيجي «الحزام والطريق» وتحالفها مع باكستان من خلال الاستثمار في ميناء جوارر المطل على بحر العرب. يتنافس على الملاحة في الخليج العربي ما يقارب 43 ميناء ما بين تجاري وصناعي وثانوي في 9 دول (الكويت، المملكة العربية السعودية، البحرين، قطر، عمان، الإمارات العربية المتحدة، إيران، الهند، باكستان)، ويُقدر حجم الاستثمارات في هذه الموانئ بين 100 مليار و150 مليار دولار حتى 2029، وهذا المبلغ الضخم والعدد الكبير من الموانئ كفيلاً بأن يرسم شكل وحجم التنافس المستقبلي للملاحة البحرية في الخليج، فضلاً على أن

جميع الموانئ قريبة بعضها من بعض، ما يجعل المنافسة بينها أكثر شراسة. وكل الدول تسعى جاهدة لأن تحجز لها موضع قدم في أهم ممر ملاحى بالعالم، والفوز بحصة من هذه السوق العملاقة، وتعزز موقعها الاقتصادي، وكما هو معروف من يسيطر على الموانئ الكبرى يسيطر على التجارة الدولية.

وهذا ما جعل الدول المتنافسة تبحث عن شركات أو تحالفات تنضم إليها حتى تضمن وجودها داخل إطار المنافسة، وعلى إثرها تشكلت تحالفات دولية بين قوى المنطقة، المحور الأول الصيني - الباكستاني وقطر، والمحور الثاني الهند وإيران والإمارات، بالإضافة إلى دعم القطبيين التقليديين: الولايات المتحدة الأميركية تدعم المحور الهندي - الإيراني.

أما القطب الآخر روسيا، فتدعم الصين وباكستان، وأيضاً هناك تقارير إعلامية تشير إلى أن روسيا عرضت على إيران استثمار ميناء بندر عباس الإيراني، لكن إيران نفت ذلك. موانئ الإمارات سيطرت الموانئ الإماراتية على الملاحة البحرية والتجارية لمدة 3 عقود طويلة من دون منافسة أو مزاحمة أي من الدول القريبة في محيطها، وتستحوذ الإمارات على نحو 60% من التجارة وإعادة التصدير في الخليج العربي وأفريقيا والشرق الأوسط، وهي موطن لأكثر من 6400 شركة عالمية من 120 دولة (2019).

ويعود تفوق الإمارات لاسباب عديدة منها موقعها الجغرافي في وسط الخليج، وهي أول دولة قامت ببناء ميناء وبنية تحتية وتقنية متطورة مربوطة بمنطقة حرة وخطوط مواصلات جيدة متصلة بمطارات وطرق، وكذلك الطاقة الاستيعابية الكبيرة للحاويات. وفي المقابل نجد دول الخليج لم تعر أي اهتمام لهذا القطاع. الحزام والطريق ما إن أطلقت الصين مبادراتها وبدأت بالخطوات العملية في سبيل تحقيق مشروع الحزام والطريق، حتى قامت الهند

وإيران باتخاذ خطوات استباقية تجاه المشروع، وانضمت إليها لاحقا دولة الإمارات العربية، فكل دولة من هذه الدول لديها مخاوف كثيرة من المشروع الصيني- الباكستاني، وقد تعرض موانئها للخطر، فمثلا الإمارات قد تكون الخاسر الأكبر من المشروع، وبتزايد قلقها من ان تفقد موقعها الملاحي التجاري كنقطة ترانزيت، أما الهند فيكمن تخوفها في سببين، هما:

تهديد مباشر لموانئها وفقدان بعض أسواقها التجارية بالمنطقة، وثانيا ان مشروع الحزام والطريق يمر في منطقة كشمير المتنازع عليها مع باكستان، وسوف تكون المنطقة تحت الحماية الصينية، أما بالنسبة لإيران فإن المشروع يهدد تجارتها مع أفغانستان، التي تعتمد اعتمادا كليا على موانئها في وارداتها وصادراتها، وفي الوقت نفسه تطمح لان تستفيد من هذا التحالف اقتصاديا وسياسيا وتفك عزلتها الاقتصادية.

ميناء جوادر (باكستان) يُمثل هذا الميناء شراكة بين الصين وباكستان لمدة 45 سنة، وتقدر تكاليفه بـ45 مليار دولار، وسيربط ما بين باكستان وإقليم شينجيانغ، وهو أحد أهم الأقاليم الصناعية في شمال غرب الصين، ومن خلاله تكون الصين قد أمنت طريقا آخر لضمان وصول بضائعها إلى جميع أنحاء العالم من دون أي معوقات، وكذلك تعزز مركزها كقوة اقتصادية كبرى. ومع انطلاق المشروع تكون الصين قد رسمت قواعد جديدة للعبة في المنطقة ككل، وأشعلت منافسة شديدة بين الدول المطلة على الخليج لاسيما الإمارات والهند وإيران.

المستفيد الأكبر من هذا المشروع الصيني هو باكستان حيث منطقة جوادر تقع في إقليم بالوشستان وهو إقليم نائي جدا وسوف يكون بالمستقبل القريب أهم مركز ملاحي وتجاري بالمنطقة والعالم وسوف يضيف قيمة مضافة كبيرة

للاقتصاد الباكستاني وسوف يجلب لها استثمارات أجنبية كبيرة تقدر بالمليارات وأولها المملكة السعودية التي أعلنت رغبتها في الاستثمار بالميناء وقطر كذلك قبل ذلك أعلنت عن رغبتها في استثمار ما قيمته %15 من قيمة المشروع. ميناء الدقم (عمان) تحتل سلطنة عمان موقعا استراتيجيا مميزا على بحر العرب ومدخل الخليج العربي ولديها شبكة من الموانئ ممتدة على طول شواطئ السلطنة وهي سبعة موانئ، منها ميناء السلطان قابوس في مسقط، وميناء صلالة بظفار، وميناء الدقم في محافظة الوسطى، وميناء صحار الصناعي بشمال الباطنة، وميناء سناص بشمال الباطنة أيضاً، وميناء خصب بمسندم، ومرافاً مشنة ومصيرة. ومن أهم موانئ السلطنة هو ميناء الدقم ويحتل موقعاً استراتيجياً يطل على بحر العرب والمحيط الهندي، وله ميزة جيوسياسية تجعل منه أهم وأكبر ميناء بمنطقة الشرق الأوسط في المستقبل القريب.

وضخت الحكومة العمانية استثمارات في ميناء الدقم تقدر بـ1.7 مليار ريال عماني ما يعادل 4.4 مليارات دولار. وتطمح سلطنة عمان من وراء خطة تطوير ميناء الدقم بأن تصبح مركزاً متكاملًا للخدمات اللوجستية ومتعدد الخدمات، وتكون موانئها البحرية ضمن الدول العشر الأوائل في الأداء اللوجستي على المستوى الدولي بحلول عام 2040م وأن يصبح قطاع النقل والاتصالات ثاني مصدر للدخل القومي للبلد. ميناء جبل علي - دبي لدى دولة الإمارات موانئ بحرية تعتبر من المراكز الدولية والإقليمية المهمة بالعالم. ويعتبر ميناء جبل علي أفضل ميناء بحري في الشرق الأوسط والخليج العربي والعالم على مدى 30 عامًا منذ أن تم افتتاحه في 1979، ويصنف بين أكبر عشرة موانئ للحاويات في العالم، وعلى مدار العقود الماضية تمكنت

الإمارات من خلاله من الترتُّب على عرش الملاحة وخدمات الموانئ والتجارة البحرية في الشرق الأوسط والخليج العربي، ويتبع شركة موانئ دبي العالمية المرتبطة بـ 150 ميناء حول العالم مما يساعدها في تقديم خدمات لوجيستية مميزة وقد حقق الميناء إيرادات 3.46 مليارات دولار في النصف الأول من 2019. وتستحوذ الموانئ البحرية في دولة الإمارات على نحو 60% من إجمالي حجم مناولة الحاويات والبضائع والمتجهة إلى دول مجلس التعاون الخليجي.

لكن أخيراً لم تكن الإمارات هي اللاعب الوحيد في هذا القطاع بالمنطقة، بل ظهرت عدة موانئ حديثة وأصبحت منافسة لها. وما يقلقها أكثر هو أن تفقد مكانتها كمركز ملاحي تجاري، فقبل الاعلان عن مشروع جوارر الصيني الباكستاني وجدت الدوحة وعمان نفسيهما تمتلكان مقومات تستطيعان من خلالها أن يكونا منافساً قوياً لدبي، فقام كل منهما بإنشاء ميناء حديث خاص به على غرار ميناء جبل علي، وهو ميناء حمد في قطر الذي افتتح في 2016 وميناء الدقم – عمان في سنة 2013 وفعلاً بدأت ملامح التأثير خصوصاً مع بداية الأزمة الخليجية. ميناء حمد - قطر هو أحدث ميناء بالخليج العربي، يقع في جنوب البلاد، فهو أحد أهم مشاريع البنية التحتية الكبرى التي خططت لها دولة قطر لإنجازها وفقاً لرؤية قطر 2030 وافتتح الميناء رسمياً في ديسمبر 2016 كمرحلة أولى بتكلفة 7.4 مليارات دولار، وقد خصص له ميزانية 140 مليار دولار لبناء بنية تحتية متكاملة ما بين شبكات الطرق البرية والبحرية والجوية والسكك الحديدية على أن يصبح مركزاً لوجستياً إقليمياً في المنطقة، والذي سيساعد في تحقيق رؤية قطر. ويتمتع الميناء بأحدث الأنظمة والتكنولوجيا، الأمر الذي عزز قدرته التنافسية بالمنطقة وتصل طاقته إلى 6

ملايين حاوية نمطية بالسنة، كما يستقبل ميناء حمد جميع أنواع السفن والبواخر بمختلف أحجامها وأوزانها، ومساحته تمتد الى 26 كيلومتر مربع. جاء موعد افتتاحه في الوقت المناسب بالنسبة لقطر تزامنا الأزمة. ولقطر موانئ أخرى مثل ميناء الدوحة، وهو اقدم ميناء ويتسع لمليون حاوية سنويا، بالإضافة إلى موانئ رأس لفان، ومسيعيد، ومصب حالول، والرويس، التي تديرها شركة الموانئ القطرية. وبذلك يكون ميناء حمد المنافس الأقوى والأهم بعد موانئ عمان للموانئ للإماراتية التي تسعى دائما للحفاظ على هيمنتها على الملاحة في المنطقة، ومع التوسع القوي والسريع لميناء حمد وانضمامها الى التحالف الصيني الباكستاني باتت المنافسة بين دبي والدوحة شديدة جداً. ميناء تشابهار – إيران ميناء تشابهار في إيران الواقع في ولاية بلوشستان في جنوب شرقي إيران وقريب من بحر عمان والخليج العربي والمحيط الهندي ويبعد 72 كيلو عن ميناء جوادر الباكستاني، ويحمل ميناء تشابهار أهمية كبرى بالنسبة للدول الثلاث (الهند وإيران وأفغانستان) وسيصبح مسارا تجاريا جديدا لتبادل البضائع فيما بينها. فأهميته بالنسبة للهند كبيرة يعتبر المنافس لميناء جوادر الباكستاني وممر ما بين إيران وأفغانستان وصولا لآسيا الوسطى والشرق الأوسط وروسيا لتبادل البضائع والسلع، أما أفغانستان فهي تعتمد اعتمادا كليا على ميناء تشابهار بصادراتها ووارداتها من الحبوب والرز والسلع التي تأتي من الهند، وذلك بسبب عدم وجود منفذ بحري لها فهو الأقرب والأقل تكلفة بالنسبة لها.

وفي سنة 2014 تم توقيع اتفاقية بين الطرفين ميناء مبارك – الكويت يأتي ميناء مبارك الكبير من ضمن خطة الكويت التنموية 2035، هو ميناء قيد الإنشاء وفي مراحلها النهائية، يقع في شرق جزيرة بوبيان الواقعة شمالي

الكويت، وتكلفة بنائه تقدر بـ3.5 مليارات دولار، وكان من المفترض ان تبدأ المرحلة الأولى التشغيلية في عام 2015 ولكن لظروف سياسية وفنية تأخر عن مواعده، ومن المتوقع ان يبدأ العمل التشغيلي فيه خلال العام المقبل.

وحسب المخطط المستقبلي للميناء ومرحلة الثلاثة سيصل عدد الأرصفة إلى ستين رصيفا ليكون واحداً من أكبر الموانئ في الخليج العربي. وسوف يرتبط بسكة القطار الخليجي المقرر إقامتها في 2023 وهناك حديث وخطط لمد السكة إلى العراق وإيران. والميناء مربوط بمنطقة الصبية بشمالي الكويت بجسر مائي (جسر جابر) وطرق سريعة أخرى.

ويهدف المشروع إلى زيادة عدد الموانئ التجارية الموجودة بالكويت كما يسهم في جعل الكويت مركزاً تجارياً وزيادة التبادل التجاري مع دول الجوار، خاصة إيران والعراق واستعادة دورها كنقطة ترانزيت. كما تسعى الكويت لتحديث موانئها القديمة، مثل ميناء الشويخ وميناء الشعبية، إضافة إلى تطوير المنافذ البرية والجوية من خلال مشروع المطار الجديد Volume .

0% الموانئ السعودية المملكة العربية السعودية لديها 3 موانئ تجارية تطل على الخليج العربي وهي: ميناء الملك عبد العزيز في الدمام وميناء الجبيل التجاري وميناء رأس الخير الصناعي، ولكن ظلت موانئ المملكة لسنوات طويلة بعيدة عن المنافسة، وأداؤها لم يكن يتناسب مع حجم سوقها المحلية التي تعتبر من أكبر أسواق المنطقة مقارنة مع أسواق دول الجوار مع العلم أن سكانها يشكلون %60 من إجمالي سكان الخليج، ويعود عدم منافستها لأسباب عدة، منها عدم تركيزها على هذا القطاع، ثانياً البنية التحتية غير متكاملة نسبياً وإجراءات التفتيش الجمركي طويلة نوعاً ما، إضافة إلى عدم وجود مناطق لوجيستية قريبة من الموانئ مرتبطة بخطوط مواصلات

وطرق، ما جعل الطلب ضعيفا على موانئ السعودية، حيث غالبية الشركات تفضل ميناء جبل علي بسبب الكفاءة العالية والتقنية المتطورة وتوفر كل الخدمات، ومن ثم تجري إعادة تصديرها إلى بقية موانئ الخليج العربي ببواخر أصغر حجماً.

ومنذ عام 2017 تتبنى المؤسسة العامة للموانئ السعودية خطة استراتيجية شاملة تتناغم مع أهداف «رؤية المملكة 2030» وبرنامج التحول الوطني 2020 في قطاع الموانئ، وعلى اثرها، أعلنت المؤسسة العامة للموانئ السعودية عن تطوير وتنفيذ 33 مشروعاً في مختلف موانئ المملكة بقيمة إجمالية 2.7 مليار ريال يعادل 750 مليون دولار. ميناء الفاو الكبير – العراق كذلك أخذ يخطط لبناء أكبر ميناء بالخليج مرتبط بمنطقة حرة وسكة حديد وبنية تحتية من كهرباء ومنطقة حاويات ومباني خدمات. وذلك للاستفادة من موقعه الجغرافي القريب من ايران وسوريا وتركيا، وسوف تكون له أهمية كبرى للاقتصاد العراقي وممراً للبضائع بين جيرانه، بالإضافة إلى جذب الاستثمارات الأجنبية، ومتوقع أن يحقق إيرادات مالية كبيرة للاقتصاد العراقي. وفي جنوب العراق (محافظة البصرة) توجد أربعة موانئ تجارية وصناعية تطل على الخليج العربي مثل أم قصر وخور الزبير والمعقل وبوآفوس، ويتم عبر هذه الموانئ تصدير 80% من نفط العراق. أما ميناء الفاو الكبير المراد انشاؤه فهو يقع في جنوب محافظة البصرة عند مصب شط العرب في الخليج العربي على مساحة 12 كيلو متراً مربعاً ثم عدل المخطط إلى 54 كيلو متراً مربعاً، وقامت الحكومة العراقية بوضع حجر الأساس في أبريل 2010 للمرحلة الأولى وفعلاً بدأ العمل فيه من خلال شركات كورية وأجنبية أخرى ببناء كواسر الأمواج ولكن المشروع واجه العديد من المعوقات

بسبب الأوضاع السياسية الداخلية والاقتصادية التي مر بها العراق، فتعذر الاستمرار به وأدى إلى توقفه خلال فترات متقطعة منذ وضع حجر الأساس قبل تسع سنوات. وفي أبريل 2019 أعلنت وزارة النقل العراقية أن عملية إكماله بالشكل النهائي تحتاج إلى ثلاثة مليارات دولار.

وفي حال تم توفير الميزانية للمشروع فمن المتوقع أن يتم الانتهاء منه بناء المرحلة الأولى بحلول 2022. سلطان مساعد الجراف باحث اقتصادي

Sultan.kw@yahoo.com

<https://alqabas.com/article/5725054>



17 - اسرائيل تبني مملكة داود على طريق الحرير وسط اضطرام نار

المتوسط وخفوت وهج الخليج وإغراق الأردن بالديون

مدار الساعة - خاص - كتب: د. عبدالله الزعبي

"عندما اشرفت الشمس، علمت أن باستطاعتنا أن نفعل أي شيء نريد"، تلك كلمات جولدا مائير في اليوم التالي لحرق المسجد الأقصى، حين أدركت أن العرب لم يهبوا إلى فلسطين افواجاً لإنقاذ مقدساتهم وغسل عارهم. وهكذا مضت قصة الصراع العربي-الصهيوني، واليوم تشرف اسرائيل على الإنتهاء من المرحلة الأولى من إحياء مملكة داود، بينما تعد نفسها للإنتقال للمرحلة الثانية في سعيها نحو الهيمنة والسطوة على المنطقة برمتها، من مضائق التاريخ عند جبل طارق إلى باب المنذب وهرمز. تعتمد دولة الكيان في استراتيجيتها الجديدة على أربعة أعمدة أساسية في عملية إحكام السيطرة على حلمها الأبدي في العلو الأكبر، أولها إعادة التمرکز في علاقتها مع أمريكا، وثانيها الاستثمار في مبادرة الحزام والطريق الصينية، وثالثها الهيمنة على شرق البحر الأبيض المتوسط، ورابعها بناء تحالف مع بعض دول الخليج، تتولى فيه موقع القيادة السياسية والريادية الاقتصادية. تفرغ إسرائيل اليوم من أمريكا، بعد أن أدت دورها وضمنت سيطرتها عليها؛ إذ تسللت الصهيونية إلى كل زوايا الحكم والمال والإعلام والعلم فيها، واستثمرت قوتها العسكرية والسياسية والإقتصادية في إخضاع الشرق العربي، بتدمير العراق كلياً وزراعة نظام طائفي في قلبه، ثم تفتيت سوريا بالإرهاب والحصار وتجويعها بقانون قيصر، وضرب اقتصاد لبنان في مقتل، وإغراق الأردن بالديون إذ يحارب السراب على عدة جبهات، وأخيراً إدخال الخليج، عنوةً أو طوعاً، في مخدع التطبيع.

أصبحت إسرائيل كذلك قوة إقتصادية متنامية بحجم صادرات بلغ 114 مليار دولار عام 2019، منها الآلات والمعدات التكنولوجية والطبية المتقدمة وأجهزة الحاسوب والمواد الكيميائية العضوية والنانوية والبلاستيكية والأدوية والمستحضرات الصيدلانية والدرونز والطائرات والمركبات الفضائية والغاز الطبيعي، إضافة إلى السلاح التكنولوجي المتطور الذي تصدر منه ما قيمته 7.2 مليار دولار، وبذلك تحتل المركز الثامن عسكرياً بين دول العالم حسب معهد ستوكهولم الدولي لبحوث السلام في تقريره الذي صدر في 9 آذار/مارس 2020.

المحور الثاني في الإستراتيجية الإسرائيلية يعتمد على بناء تحالف مع الصين يقوم على المصلحة المتبادلة وملء الفراغ الذي سيخلفه نظام القطب الأوحد الدولي الذي استمر لثلاثة عقود، عبر إيجاد موطئ قدم لها في مبادرة الطريق والحزام الصينية التي أطلقها الرئيس الصيني عام 2013. تهدف تلك المبادرة إلى ربط الصين مع زوايا العالم الأربع على أنقاض طريق الحرير التاريخي وعبر بناء شبكة واسعة من الطرق البرية وسكك الحديد، إضافة إلى السيطرة على سلسلة الموانئ الحيوية التي تقع على طول خطوط البحرية من بحر الصين الجنوبي إلى المحيط الهندي وبحر العرب، ثم إلى إفريقيا ومن الأحمر إلى الأبيض. وتتعدى المبادرة العالم المادي إلى الافتراضي حيث تسعى الصين إلى استحداث شبكة ألياف ضوئية وطرق إنترنت جديدة عبر شبكة الجيل الخامس التي حازت فيها هواوي على قصب السبق وتجاوزت الشركات الأمريكية، كما أن هنالك حديثاً عن محاولة الصين وصل المحيط المتجمد الجنوبي بالشمال.

وتشمل المبادرة كذلك إنشاء متنزهات علمية وجامعات ومصافي بترول ومحطات تحلية مياه البحر ومحطات توليد الطاقة الكهربائية والشمسية والصخرية وسكك الحديد والطرق والأنفاق والسدود وقواعد بحرية وعسكرية في كل الدول التي وقعت عليها وبلغت 60 دولة لغاية الآن، وبذلك تعتبر المبادرة أعظم مشروع للبنية التحتية في التاريخ بقيمة قد تبلغ 8 ترليونات دولار.

تبغي الصين من مبادرة الطريق والحزام إذاً الوصول إلى 60% من سكان العالم لنقل بضائعها وثقافتها وأفكارها إليهم، وتشغيل عمالها وشركاتها وتعظيم استثمارها وتأمين حاجاتها، وبالذات النفط والغاز، وبذلك تحقق طموحها في أن تغدو دولة عظمى في عالم متعدد الأقطاب، خصوصاً بعد تراجع أمريكا عن العولمة لصالح الإنعزالية وبعد تقليص نفقاتها العسكرية على حلفاءها حول العالم.

يشير كتاب صدر حديثاً عن مؤسسة راند الأمريكية تحت عنوان: "الاستثمار الصيني في التكنولوجيا والبنية التحتية الإسرائيلية"، أن إسرائيل تسعى إلى ربط اقتصادها بالصين لفتح أسواق جديدة للتصدير والاستثمار بعيداً عن الولايات المتحدة وأوروبا، رغم أن لجنة مجلس الشيوخ الأمريكي أقرت في 22 أيار/مايو 2020، بهدوء ودونما ضجة، حزمة مساعدات عسكرية لإسرائيل بقيمة 38 مليار دولار تصرف على مدار العقد القادم.

بدورها، تهدف الصين إلى الاستفادة من التكنولوجيات الناشئة وريادة الأعمال في الشركات الإسرائيلية، كما استغلال موقعها الجغرافي لأغراض مبادرة الحزام والطريق، خصوصاً ميناءي حيفا وأشدود. لذلك تقوم الصين حالياً بتنفيذ أربعة مشاريع رئيسية كبرى في البنية التحتية في إسرائيل بقيمة

4 مليارات دولار، منها توسيع ميناء أشدود وبناء محطة جديدة بميناء حيفا؛ مع حقوق تشغيل لمدة 25 عاماً، وبناء وتشغيل خط سكة حديد في تل أبيب وحفر أنفاق الكرمل. هنالك كذلك مقترح لبناء خط سكة حديد بين إيلات والبحر الأبيض المتوسط بكلفة 2 مليار دولار، ناهيك عن جهود الصين لشراء محطة ألون تافور للطاقة الكهربائية ومحاولاتها الحصول على عطاء لبناء سادس محطة تحلية مياه في منطقة سوريك جنوب تل أبيب بكلفة 1.5 مليار دولار، خسرتها لصالح شركة إسرائيلية، ربما بعد ضغط من وزير الخارجية الأمريكي مايك بومبيو أثناء زيارته الأخيرة لإسرائيل في 13 أيار/مايو 2020.

تستثمر 11 شركة صينية ضخمة حالياً في التكنولوجيا الناشئة في إسرائيل، إضافة للعديد منها التي تقدمت بعطاءات لم يتم الانتهاء منها بعد. وتتصدر شركة علي بابا وبايدو وهوواي ولينوفو وتسننت وشاومي قائمة هذه الشركات، وينسق أعمالها في تل أبيب مكتب اتصال Z-Park الذي يعتبر أكبر قاعدة علمية وتعليمية للابتكار وريادة الأعمال في الصين؛ إذ يقدم خدماته لحوالي 20000 شركة ذات تقنية عالية ويضم 40 جامعة وكلية وأكثر من 200 مؤسسة علمية وطنية منها الأكاديمية الصينية للهندسة، إضافة إلى 67 مختبراً، 27 مركزاً وطنياً للبحوث الهندسية، 28 مركزاً وطنياً للهندسة والبحث التكنولوجي، 24 منتزهاً جامعياً للعلوم والتكنولوجيا، 29 منتزهاً رائداً للطلاب الأجانب، ويتجاوز حجم الأعمال فيه 800 مليار دولار سنوياً. وبهذا تعزز إسرائيل علاقاتها مع الصين، رغم المعارضة الأمريكية الشديدة لها، وتتحول تدريجياً إلى شراكة إستراتيجية عمادها التبادل التكنولوجي وأساسها طريق الحرير وحزامه.

البعد الثالث في الاستراتيجية الإسرائيلية تخوض غماره فوق أمواج المتوسط وفي أعماقه، حيث الصراع على مصادر الطاقة وإقامة التحالفات الإقليمية مع قبرص واليونان وإيطاليا ومصر في مواجهة تركيا وفلسطين وسوريا ولبنان، ويظهر ذلك جلياً في الحرب الدائرة حالياً على الأراضي الليبية. ورغم أن حقل غزة مارين، الذي يحتوي على ترليون قدم مكعبة من الغاز، كان أول الحقول المكتشفة في شرق المتوسط أواخر القرن الماضي، إلا أن معارضة إسرائيل في تطويره حالت دون الإفادة منه، بينما قامت هي باستغلال حقل تمار باحتياطي 8 ترليون قدم مكعبة عام 2009، ثم حقل ليفيathan باحتياطي 18 ترليون قدم مكعبة، وكلاهما يقعان في حوض بلاد الشام المائي، ثم اتفقت مع قبرص واليونان لمد خط أنابيب إيست-ميد بطول 1900 كم بحلول عام 2025 لتصدير 11 مليار م3 إلى أوروبا سنوياً من حقل ليفيathan وحقل كاليبسو القبرصي.

كل ذلك يجري بموازاة الإتفاقيات التي عقدها إسرائيل، بضغط أمريكي، مع الأردن ومصر، رغم امتلاك الأخيرة حقل ظهر العملاق الذي اكتشف عام 2015 باحتياطي 30 ترليون قدم مكعبة ويستخرج منه حالياً أكثر من 3 مليارات قدم مكعبة، إضافة إلى حقلي أتول والنورس شمال مصر. ومع ذلك، يدخل صراع المتوسط مرحلة معقدة بعد خروج تركيا خالية الوفاض واستبعادها عن منتدى غاز شرق المتوسط، ومحاولتها قطع الطريق على خط أنابيب إيست-ميد بتحالفها مع حكومة الوفاق الليبية لتأمين احتياجاتها من الطاقة، ما أثار حفيظة مصر واتجهت إلى إنشاء أنبوب لنقل الغاز من قبرص لإعادة تصديره عبر مراكب الغاز المسال، وكذلك السعي لعقد تحالف مع اليونان لسد الطريق على تركيا في تحالفها مع ليبيا. لذلك، تعمل إسرائيل،

بالتعاون مع الحكومة الأمريكية وشركات الطاقة من مثل نوبل إنيرجي، على إضرام النار في المتوسط واستغلال كل أزمات المنطقة للاستحواذ على امتيازات التنقيب والحصول على الحصة الأكبر من الغاز وربما تحديد مصير الطاقة فيه وطرق توريده إلى أوروبا ودول المنطقة.

العمود الرابع في الاستراتيجية الإسرائيلية يعتمد على التحالف مع بعض دول الخليج، بحجة البعع الإيراني، وذلك من أجل الخروج من عزلتها والإندماج تدريجياً في محيطها العربي تمهيداً لتنفيذ خطتها في أن تصبح البوابة الاقتصادية للمنطقة بأسرها. كما تهدف إسرائيل من ذلك إلى نزع الغطاء الإسلامي عن القضية الفلسطينية وحرمان الشعب الفلسطيني من الدعم المالي، سواء المباشر أو عبر الجاليات الفلسطينية المنتشرة على المساحة العربية، بل وجعل تلك الجاليات ورقة ضغط على القرار السياسي من أجل السير في ركب صفقة القرن وتصفية القضية.

كما تأمل إسرائيل في فتح الأسواق العربية لكافة منتجاتها عبر بناء طريق الحرير خاصتها، يصلها بدول الخليج والعراق، ثم مصر وشمال إفريقيا في مرحلة لاحقة. كما أن إسرائيل تطمح في التوغل في صحراء بادية الشام، وما وراءها وحولها، من أجل الحصول على عمق إستراتيجي وديمغرافي هي بأمس الحاجة إليه بصفقتها ساقطة عسكرياً ومزدحمة سكانياً في وضعها الحالي.

أرض الميعاد لم تعد تكفي لمملكة داود، وإسرائيل تدرك ذلك وتسعى لتحقيق ذاك الحلم مستغلة بؤس العقل العربي المستقبل، وجهله في السياسة وعجزه عن استفزاز غرائزه الفطرية في صراع البقاء ورغبة العيش. وتذهب الصهيونية العالمية اليوم بعيداً في مخططاتها؛ إذ تدرك أن لا مكان لها مع

العروبة على أرض الأنبياء، فتحالفت مع الهند لكبح جماح الدول الإسلامية في أواسط آسيا التي تمثل عمقاً حضارياً للعرب، واخترقت دول شرق أفريقيا حتى تمكنت من إقناع إثيوبيا في بناء سد النهضة الذي يهدد مصر والسودان وجودياً، ولعبت الروليت الروسي مع إيران الشيعية وتركيا السنية، ونشرت كل موبات الطائفية والشعبوية في أرجاء الوطن العربي حسب مقولة عضو الكينيسست إلي ميخائيل بن دهان: "لا تبنوا الجدران، دعوا العرب بينونها بأنفسهم، فالسلام يمكن صنعه مع الأعداء لا مع القتلى".

مملكة داود أصبحت ماثلة أمام ذاك العقل العربي المستقيل، إذ يتردد صداها في كل الأرجاء، وبكلمات تيودور هرتزل ذاته، منظر الصهيونية الأول، حين قال: "نحن ننظم اليهودية لقدرها القادم، فالحلم والفعل ليسا مختلفين كما يعتقد الكثيرون. كل أعمال الرجال كانت أحلاماً في البداية، وأصبحت حقائق في نهاية المطاف".

انتهى التقرير

The report ended

Raport się zakończył

الدكتور مصطفى العبد الله الكفري
تقارير