

دلایل مشارکت مصر در ابتکار کمربند-راه

دکتر محمدرضا دهشیری^۱

محسن غریبی^۲

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
رتال جامع علوم انسانی

^۱ . استاد دانشکده روابط بین الملل mohammadreza_dehshiri@yahoo.com

^۲ . دانش آموخته کارشناسی ارشد دانشکده روابط بین الملل mohsengharibi72@gmail.com

چکیده

ضعف اقتصادی مصر باعث شده تا این کشور در جهت متنوع سازی روابط اقتصادی و سیاسی خود، علاوه بر حفظ رابطه با آمریکا و سایر کشورهای غربی، به تقویت روابط با کشورهای شرق آسیا و به خصوص چین بپردازد. مشارکت مصر در پروژه کمربند-راه، مهم ترین برنامه این کشور برای گسترش روابط اقتصادی و سیاسی با چین است. قاهره قصد دارد با تأکید بر روابط اقتصادی و پرهیز از روابط سیاسی چالش برانگیز، تحقق ابتکار کمربند-راه را با طرح توسعه کانال سوئز و یا ساخت پروژه‌هایی نظیر ساخت راه آهن و انتقال پایتخت جدید کشورش همراه کند. پکن نیز در جهت امتداد رشد اقتصادی خود، نیازمند بازارهای جدید و برون سپاری شرکت‌های عظیم داخلی است و ابتکار کمربند-راه توانسته پروژه‌های اقتصادی مختلفی را همراه این ابتکار در سراسر جهان تعریف کند. امروزه، مصر و چین بیش از هر زمانی به یکدیگر نزدیک شده‌اند و رهبران هر دو کشور در گفتگوهای خود با استفاده از عبارت «تمدن»، سعی می‌کنند اشتراکات خود را در ریشه‌های تمدنی جستجو و با پروژه‌های اقتصادی پیوند بزنند. انعقاد «توافق جامع استراتژیک» و همچنین تبدیل شدن چین به بزرگترین صادرکننده کالا به مصر، از جمله نتایج گسترش روابط مصر و چین به واسطه موافقت در اجرای ابتکار کمربند-راه بوده است.

● واژگان کلیدی

کمربند راه، کانال سوئز، کمربند اقتصادی، جاده ابریشم، همکاری جامع استراتژیک.

روابط دیپلماتیک و رسمی بین قاهره و پکن بعد از تشکیل چین واحد در سال ۱۹۵۶ میلادی شروع شد و مصر اولین کشوری بود که چین را به رسمیت شناخت. از آن زمان روابط دو کشور بیش از بُعد سیاسی، بر پایه منافع اقتصادی شکل گرفت و روز به روز گسترش یافت. اقتصاد چین، بازار بزرگ مصر با حدود ۹۵ میلیون نفر را برای صادرات کالاهای خود جذاب می‌بیند و مصر نیز، چین را به عنوان یکی از کشورهای خارجی یاری‌رسان به اقتصاد خود می‌داند.

امروزه، روابط دو کشور شکل جدیدی به خود گرفته است. از سال ۲۰۱۳ و شروع ریاست جمهوری شی‌جین‌پینگ در چین، شاهد تجمع فعالیت‌های برون‌مرزی این کشور با عنوان «ابتکار کمربند-راه»^۱ هستیم. مصر، با دارا بودن کانال سوئز یکی از راه‌های مهم دریایی این طرح به حساب می‌آید. از این رو این کشور با انگیزه جذب سرمایه‌گذاری دولت و شرکت‌های چین در پروژه تعریض کانال سوئز و طرح‌های جانبی دیگری نظیر تأمین هزینه جابجایی پایتخت از قاهره و سرمایه‌گذاری در بانک‌های مصری و ساخت راه‌آهن مصر، خواهان گسترش همکاری با پکن است.

علاوه بر این اهداف اقتصادی، مصر به خصوص در دوران ریاست جمهوری ژنرال سیسی، به دنبال متنوع سازی روابط سیاسی و تقویت اتحاد با قدرت‌های منطقه‌ای و فرا منطقه‌ای است. از این رو این کشور سعی دارد تا علاوه بر حفظ روابط با آمریکا و غرب، به گسترش روابط خود با کشورهای شرقی و بخصوص چین بپردازد. در این راستا، پیش‌بینی می‌شود که مشارکت این کشور در «ابتکار کمربند-راه» و بهره‌مندی از مزایای این پروژه، علاوه بر تقویت توان اقتصادی مصر، موجب افزایش نقش آفرینی این کشور در عرصه سیاسی خواهد شد.

با این توصیف، ابتکار کمربند-راه» تأثیر چشمگیری بر روابط اقتصادی بین مصر و چین داشته تا جایی که مصر امروزه سعی می‌کند سیاست‌های داخلی خود را تا حد ممکن برای حضور کشورهای خارجی مشارکت کننده در ابتکار، تسهیل کند. با توجه به این مسئله، پرسش اصلی این مقاله این‌گونه مطرح می‌شود: دلایل عمده مشارکت و همکاری مصر در ابتکار کمربند-راه چین چیست؟ با توجه به سؤال اصلی، فرضیه این پژوهش نیز این‌گونه مطرح می‌شود: دلیل اصلی مصر برای مشارکت و همکاری در ابتکار کمربند-راه، بهبود وضعیت اقتصادی از طریق متنوع سازی روابط سیاسی و اقتصادی است. از این رو، وام‌ها، کمک‌ها، فناوری و سرمایه‌گذاری چین که به شکل

^۱. Belt and Road Initiative

مستقیم مستلزم ساخت و توسعه ابتکار "کمربند-راه" است و یا سرمایه‌گذاری‌های جانبی چین که به شکل غیرمستقیم مشوق مصر برای تسهیل توسعه ابتکار کمربند و راه هستند، می‌تواند روح تازه‌ای در اقتصاد مصر بدمد تا این کشور در بلندمدت از چرخه وام و بدهی و درآمدهای ارزی پُر نوسان خارج و در کنار آن، به تقویت جایگاه سیاسی خود بپردازد.

روش استفاده شده در این پژوهش توصیفی-تحلیلی است و برای گردآوری داده‌ها از منابع کتابخانه‌ای و اینترنتی استفاده شده است. "ادبیات پژوهش" بررسی شده نیز شامل کتب و مقالات متعدد فارسی و انگلیسی است. به‌عنوان مثال، مقاله ابتکار «جاده ابریشم جدید» چین؛ اهداف، موانع و چالش‌ها نوشته بهرام امیراحمدیان به شرح ابتکار چین پرداخته و رقابت آمریکا را مانعی اصلی برای پیشبرد این طرح می‌داند. این مقاله اهداف چین از ابتکار را تعمیق همگرایی اقتصادی منطقه‌ای و تضمین جریان انرژی از طریق خشکی از آسیای مرکزی و روسیه، پیشبرد پروژه‌های توسعه برای آرام کردن سین‌کیانگ، استان غربی ناآرام، ایجاد زمینه برای ثبات و یکپارچگی بیشتر در منطقه از طریق محصور کردن همسایگان غربی چین و ساخت یک جاده ابریشم از طریق کشورهای آسیای مرکزی برای ایجاد مسیر ترانزیتی جهت صدور کالا به اروپا عنوان کرده و پس از بررسی نقش ایران، هند، روسیه و ایالات متحده نتیجه می‌گیرد که این ابتکار با وجود عملی بودن چالش‌های زیادی را در پیش دارد و علاوه بر رقابت با قدرت‌های جهان، کشورهای عضو این ابتکار نیز راه زیادی تا عضویت فعال و ایفای نقش مؤثر را دارند.

ایچاک شیشور^۱، در کتاب «سیاست خارجه چین در خاورمیانه» معتقد است که به اشتباه این طور برداشت می‌شود که غرب آسیا نقشی کوچک در محاسبات راهبردی چین دارد در صورتی که چین همیشه در این منطقه حضور داشته است. از نگاه نگارنده این کتاب، چین نتوانسته یا نخواسته زیاد در منطقه درگیر باشد. البته، در مجموع نویسنده مخالف دولت چین بوده و در این کتاب بیشتر سعی شده بر موارد اختلاف بین چین و کشورهای منطقه تمرکز شود.

السیا امیقینی^۲ استاد دانشگاه میلان در مقاله «کمربند-راه چین: تغییر دهنده بازی؟» به تبعات اقتصاد و روابط سیاسی بین کشورها در ابتکار راه و جاده می‌پردازد. او در فصول گوناگون این مقاله به مناطق مختلف از جمله روسیه، اوکراین، شمال آفریقا و غرب آسیا و اتحادیه اروپا می‌پردازد. او در فصل غرب آسیا و شمال آفریقا به این مسئله اشاره می‌کند که چین در حال تقویت حضور خود در این منطقه است و با بالا رفتن منافع اقتصادی، نگرانی‌های امنیتی نیز بالا می‌رود. به همین دلیل،

1. Yitzhak Schichor

2. Alessia Amighini

شاهد همکاری‌های راهبردی امنیتی جدید در منطقه هستیم. این مقاله اصلی‌ترین دغدغه چین را اقتصادی عنوان می‌کند و دو حوزه انرژی و تجارت را اهداف اصلی این کشور می‌داند. این مقاله عنوان می‌کند عربستان سعودی تلاش می‌کند تا چشم‌انداز ۲۰۳۰ خود را به ابتکار چین پیوند بزند. عربستان به دنبال سرمایه‌گذاری متفاوت برای تأمین اعتبار برای تحول اقتصاد این کشور است و چین گزینه مناسبی است.

جان اف پلگریو^۱ در کتاب «دیپلماسی کمک خارج و سرمایه‌گذاری چین آ»، جلد سوم به کمک‌های خارجی چین و دیپلماسی سرمایه‌گذاری این کشور می‌پردازد. او معتقد است که چین در سه دهه گذشته رشد چشمگیر اقتصادی داشته و به کمک این رشد توانسته تبدیل به بازیگری اصلی در مناسبات بین‌المللی شود. نویسنده راهبرد سرمایه‌گذاری و کمک خارجی چین از سال ۱۹۴۹ تاکنون را بررسی کرده است. جلد سوم مشخصاً به خارج از آسیا پرداخته و موفقیت‌ها و مشکلات چین را بررسی می‌کند. بررسی مواضع موافقین و مخالفین حضور چین در کشورها، به چالش انداختن آمریکا، ژاپن و اروپا در کمک به کشورهای در حال توسعه و مؤسسات مالی بین‌المللی از مطالب این جلد از کتاب است.

انوشیروان احتشامی و نیو هورش^۲، در کتاب «تبعات ابتکار کمربند-راه در منطقه غرب آسیا»، در سلسله مقالاتی که نسخه دیجیتالی آن در آخر سال ۲۰۱۷ میلادی منتشر شده است، درباره دلایل حضور چین در منطقه غرب آسیا، ابتکار کمربند-راه و نظم جهانی، اهداف بانک زیرساخت سرمایه‌گذاری آسیایی، روابط عربستان و چین، روابط پیچیده عربستان، چین و آمریکا، روابط چین و رژیم صهیونیستی، نگاه فلسطینی‌ها با چین جدید و نقش ایران در ابتکار کمربند-راه پرداخته است. این کتاب اگرچه به موضوع مصر نپرداخته اما اطلاعات جامعی درباره ابتکار و نقش کشورهای منطقه به خواننده می‌دهد و مطالعه آن برای فهم حضور چین در منطقه ضروری است.

۱. ابعاد اقتصادی و جغرافیایی ابتکار کمربند-راه

شی جین‌پینگ رئیس‌جمهور چین، برای نخستین بار در سال ۲۰۱۳ ابتکار «یک راه، یک کمربند» را در قزاقستان مطرح کرد. وی از زیرساخت‌های بهبودیافته «کمربند اقتصادی جاده ابریشم^۴» به موازات جاده قدیم آن سخن گفت. جاده قدیمی که قرن‌ها پیش وجود داشت، شبکه‌ای

^۱ John F. Copper, Palgrave

^۲ China's Foreign Aid and Investment Diplomacy, Volume III

^۳ Anoushiravan Ehteshami, Niv Horesh

^۴ Silk Road Economic Belt

از راه‌های زمینی بود که تجار ابریشم و دیگر صنعتگران برای انتقال کالاهای خود از آن استفاده می‌کردند. این جاده چین را از طریق آسیای مرکزی و ایران به خاورمیانه، دریای مدیترانه و در اروپا نیز به دریای آدریاتیک متصل می‌کرد.

اما طرح جدید «کمر بند اقتصادی جاده ابریشم» می‌تواند با استفاده از پل زمینی، اوراسیا، اقیانوسیه و دریای بالتیک را از طریق چند راه حمل‌ونقلی (زمین، راه‌آهن و جاده) متصل کند. دولت چین می‌گوید تمرکز «کمر بند اقتصادی جاده ابریشم» بر نزدیک کردن چین، آسیای مرکزی، روسیه و اروپا، متصل کردن چین با خلیج فارس و دریای مدیترانه از طریق آسیای مرکزی و غرب آسیا و متصل کردن چین با آسیای جنوبی، جنوب آسیا و اقیانوس هند است. کشورهای شرکت‌کننده در این طرح قزاقستان، ازبکستان، قرقیزستان، ترکمنستان، تاجیکستان، روسیه، مغولستان، پاکستان، افغانستان، ایران و ترکیه هستند. (Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China, 2015)

طبق طرح موجود، راه ابریشم نوین از سه مسیر تشکیل شده است؛ مسیر شمالی، مرکزی و جنوبی که هر کدام اهمیت اقتصادی، ترانزیتی، سیاسی و اجتماعی خود را دارند.

۱. مسیر شمالی، کشور چین را از طریق کشورهای آسیای مرکزی (تاجیکستان، قزاقستان، قرقیزستان، افغانستان، ازبکستان و ترکمنستان) به روسیه، اروپا و شمال آفریقا متصل می‌کند.
۲. مسیر مرکزی از آسیای مرکزی از طریق افغانستان و ترکمنستان به ایران و خلیج فارس و همچنین ترکیه و دریای مدیترانه می‌رسد.

۳. مسیر جنوبی از چین آغاز و به آسیای جنوب شرقی، جنوب آسیا و پاکستان و اقیانوس هند ختم خواهد شد. کشورهای این مسیر اکثراً عضو بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت‌های آسیا هستند که به ابتکار دولت چین تأسیس شده و می‌تواند در احداث این مسیر مفید مؤثر واقع شود.

علاوه بر کمر بند اقتصادی جاده ابریشم، شی جین‌پینگ در اکتبر سال ۲۰۱۳ میلادی نیز، در سخنرانی خود در مجلس اندونزی «ابتکار جاده ابریشم دریایی»^۱ را مطرح کرد (Jiao & Yunbi, 2013). ابتکار جاده ابریشم دریایی مدرن چین (نقشه ۱) در اصل مربوط به جاده باستانی ابریشم دریایی است که از شهر فوجو^۲ شروع و با گذشتن از جنوب شرق آسیا و دریای چین جنوبی از طریق تنگه مالاکا^۳ به اقیانوس هند، دریای مدیترانه و اروپا می‌رسید. این مسیر

¹. Maritime Silk Road Initiative

². Fuzhou

³. Malacca Strait

باستانی برای صادرات ابریشم، سرامیک و چای و مرتبط کردن مردم و تجارت در راه‌های آبی مانند دریای چین شرقی، خلیج بنگال و دریای عربی استفاده می‌شد (Yang, 2014).



نقشه ۱: «کمربند اقتصادی جاده ابریشم» و «جاده ابریشم دریایی قرن بیست و یکم» به همراه دو راهروی اقتصادی «چین-مغولستان-روسیه» و «چین-پاکستان».

منبع: Center For Strategic & International Studies

جاده ابریشم دریایی در شکل فعلی چندین راهرو^۱ حمل‌ونقلی مانند راهرو اقتصادی چین-پاکستان^۲، راه‌آهن بین آسیایی کمیسیون اجتماعی سازمان ملل^۳، ابتکار توسعه رودخانه مکونگ^۴، راهرو اقتصادی چین-هند-بنگلادش-میانمار^۵ و برنامه همکاری اقتصادی مکونگ بزرگ^۶ را به یکدیگر متصل می‌کند (Hutzler, 2015). هر چند مقصد نهایی این مسیر گذر از کانال سوئز^۷ و

۱. راهروی اقتصادی به شبکه یکپارچه زیرساخت‌ها در موقعیتی جغرافیایی می‌گویند که برای تقویت توسعه اقتصادی طراحی شده‌اند. این راهروها می‌توانند بین کشورها و یا داخل کشورها اجرا شوند. راهروهای اقتصادی معمولاً زیرساخت‌های یکپارچه مانند بزرگراه‌ها، راه‌آهن و بنادر هستند که معمولاً شهرها و یا کشورها را به هم متصل می‌کنند. این راهروها می‌توانند مسیرهای بسیار مهم تولید، مناطق با عرضه و تقاضای بالا و تولیدکنندگان کالا با ارزش افزوده را به هم متصل کنند.

2. China-Pakistan Economic Corridor

3. Trans-Asia Railway

4. Mekong River Development Initiative

5. China-India-Bangladesh-Myanmar Economic Corridor

6. Greater Mekong Subregion Economic Corridor

7. Suez Canal

رسیدن به دریای مدیترانه است اما باید خاطر نشان کرد که این جاده به چند کشور در شرق آفریقا مانند جیبوتی، کنیا، ماداگاسکار، موزمبیک و تانزانیا نیز می‌رسد. برایان آیلر^۱، معاون مدیر برنامه جنوب شرق آسیا در مرکز استیمسون^۲ در واشنگتن می‌گوید، تمرکز جاده ابریشم دریایی بر پشتیبانی و تسهیل رشد افزون تجارت بین آسیا و آفریقا است (Eyler, 2014).

چین برای نشان دادن زنده بودن این طرح در ماه آوریل سال ۲۰۱۵ میلادی نقشه‌ای جدید را منتشر کرد که نشان می‌دهد این طرح تا جنوب اقیانوسیه در نظر گرفته شده (Jia, 2015) و در مجموع شش راهرو اقتصادی در مسیر ابتکار کمربند-راه قرار دارند که در نقشه شماره ۲ قابل مشاهده هستند.

۱. پل زمینی جدید اوراسیا
۲. راهروی چین-مغولستان-روسیه
۳. راهروی چین-پاکستان
۴. راهروی چین-آسیای مرکزی-غرب آسیا
۵. راهروی بنگلادش-چین-هند-میانمار
۶. راهروی چین و شبه جزیره هندوچین



نقشه ۲: شش راهرو اقتصادی که قرار است چین را به کشورهای در حال توسعه متصل کند.

منبع: Hong Kong Trade Development Council Research, 2017

¹ Brian Eyler
² Stimson Center

طبق چشم‌انداز چین، کمربند اقتصادی/جاده ابریشم دریایی، هر دو اهمیتی یکسان داشته و یکدیگر را کامل می‌کنند زیرا هر دو در آخر قصد دارند منطقه اقتصادی آسیای شرقی را به حلقه اقتصادی توسعه‌یافته اروپا متصل کنند. پل زمینی اوراسیا شاهد توسعه راه‌های حمل‌ونقلی (مانند راهرو اقتصادی چین-پاکستان و راهروی بنگلادش-چین-هند-میانمار) خواهد بود که زمین‌ها را به بنادر دریایی بزرگ متصل کرده، روابط کشورهای این کمربند اقتصادی را با کشورهای انجمن ملل آسیای جنوب شرقی (آسئان)^۱ بهبود می‌بخشد و ارزش توافق تجارت آزاد چین-آسئان را بالا می‌برد. تحلیل‌گران می‌گویند، هر دو نقشه ارزشی یکسان دارند و این ارزش‌ها صلح، همکاری، اطلاعات آزاد، مشارکت، یادگیری دوطرفه و بهره‌برداری دوطرفه هستند (Szcudlik-Tatar, 2013).

از لحاظ حجم سرمایه‌گذاری، بنا بر طرح رئیس‌جمهور چین، مبلغ ۱۲۴ میلیارد دلار برای احداث جاده‌ها، خطوط آهن، بازسازی و احداث بنادر در کشورهای واقع در حوزه «جاده ابریشم نوین»^۲ سرمایه‌گذاری خواهد شد. طبق وعده رئیس‌جمهور چین بناست که نه میلیارد دلار به عنوان کمک اقتصادی در اختیار کشورهای در حال توسعه و نهادهایی که در مسیر «جاده ابریشم نوین» واقع شده‌اند، قرار گیرد.

چین در جهت به ثمر نشاندن «جاده ابریشم دریایی» نیز، صندوق سرمایه‌ای با ۴۰ میلیارد دلار سرمایه به نام «صندوق جاده ابریشم»^۳ راه‌اندازی کرد تا پشتیبانی اعتباری زیرساختی برای تکمیل «جاده ابریشم دریایی» و دیگر زیرساخت‌ها باشد. چین همچنین «بانک سرمایه‌گذاری زیربنایی آسیا»^۴ با ۵۰ میلیارد دلار سرمایه را راه‌اندازی کرده که البته تمرکز اصلی آن این جاده نیست اما یکی از اهداف آن پشتیبانی از پروژه‌های مرتبط با جاده ابریشم دریایی است (Liu, 2014).

رهبران چینی می‌خواهند «جاده ابریشم دریایی» فراتر از درک عمومی از زیرساخت سخت و نرم باشد. شی جین‌پینگ در نوامبر ۲۰۱۴ در یک سخنرانی در جمعی از کشورهای آسیایی قبل از نشست اقتصادی همکاری اقتصادی آسیا-اقیانوسیه^۵ در پکن گفت: متصل کردن کشورهای آسیایی تنها محدود به ساختن جاده و پل و یا متصل کردن مکان‌ها به یکدیگر نیست و باید ترکیبی از زیرساخت، مؤسسات و تبادلات مردم-مردم بوده و در حوزه‌های ارتباطات سیاسی، ارتباطات زیرساختی، راه‌های تجاری، تردد سرمایه و درک متقابل بین مردم نیز پیشرفت کنیم (The Japan

1. Association of Southeast Asian Nations

2. Modern Silk Road

3. Silk Road Fund

4. Asian Infrastructure Investment Bank

5. Asia Pacific Economic Cooperation

(Times, 2014). همچنین زانگ گائولی^۱ معاون اول چین در ماه مه ۲۰۱۵ در نشست گفتگوی صنعت آسیا-اروپا^۲ گفت جاده ابریشم دریایی تنها محدود به زیرساخت‌های فیزیکی نبوده و شامل راه‌ها، تبادلات مردم-مردم، هماهنگی سیاست و تبادل کالا و سرمایه است (Yini, 2015).

۲. تحولات روابط مصر و چین

روابط معاصر چین و مصر به دهه ۱۹۵۰ میلادی برمی‌گردد. مصر اولین کشور عربی و آفریقایی بود که جمهوری خلق چین را در سال ۱۹۵۶ میلادی به رسمیت شناخته و از اصل «چین واحد» و حضور چین به عنوان عضو دائمی در شورای امنیت سازمان ملل متحد دفاع کرده است؛ اما در واقع روابط دو کشور به دهه ۱۹۳۰ میلادی برمی‌گردد، زمانی که چین با هدف توسعه روابط با غرب آسیا، ۲۰ دانشجوی مسلمان را به دانشگاه الازهر مصر فرستاد. این دانشجویان بعدها مدرسان عربی و مترجم در دانشگاه‌های چین شدند. معروف‌ترین آنان، محمد ماکین چینی^۳ بود که اولین مدرس زبان عربی در دانشگاه پکن در سال ۱۹۴۶ و مترجم مائو تسونگ^۴ بود. همچنین، ترجمه منتخبات کنفوسیوس^۵ توسط او باعث شد جوامع غرب آسیا با منابع سنت چینی آشنا شوند (Cieciura, 2015).

بین سال‌های ۱۹۳۰ تا اواسط دهه ۱۹۴۰ میلادی، روابط مصر و جمهوری چین گسترش یافت و رهبران کشورها در دیدارها و سخنرانی‌ها به یکدیگر ادای احترام کردند. در سال ۱۹۳۲ میلادی، امام ما سونگ‌تینگ^۶، رئیس دانشگاه چنگدا^۷ به مصر سفر کرد تا شیوه تدریس را بررسی کند. سونگ‌تینگ توانست در سال ۱۹۴۶ میلادی با کمک شاه فواد، شاه وقت مصر و مدیر دانشگاه الازهر کتابخانه‌ای در پکن به نام «کتابخانه فواد» تأسیس کند (Aubin, 2006).

در دوران جمال عبدالناصر روابط مصر و چین وارد دوران جدیدی شد. در سال ۱۹۵۵ میلادی وزیر صنعت وقت مصر، محمد ابونصیر به چین سفر کرد و طی قراردادی، دفاتر تجاری در هر دو کشور افتتاح شد (Egypt State Information Service, n.d.) در ۳۰ مه سال

1. Zhang Gaoli

2. Asia-Europe Meeting Industry Dialogue

3. Muhammad Ma Jian

4. Mao Zedong

5. Confucian Analect

6. Imam Ma Songting

7. Chengda School

۱۹۵۶ میلادی نیز چو ئن لای^۱، نخست‌وزیر وقت چین به مصر سفر کرد و توافق‌نامه مشترک برای روابط دیپلماتیک در سطح سفیر امضا کرد (Chinese Foreign Ministry, 2006)

از اقدامات حائز اهمیت دیگر چین در طول روابط با مصر، حمایت این کشور از تصمیم جمال عبدالناصر در ملی‌سازی کانال سوئز بود. چین یورش سه‌گانه به مصر را محکوم کرده و تلاش مردم این کشور برای استقلال بیشتر را ستایش کرد (Egypt State Information Service, n.d)؛ اما با این حال در ۱۹۵۹، جمال عبدالناصر تصمیم گرفت در منازعه بین چین و شوروی در کنار شوروی باشد و از چین به دلیل برخورد خود با مردم تبت و روابط بین چین و هند، انتقاد کند (Hongjie, 2009).

چین در دوران انقلاب فرهنگی خود (۱۹۶۶ تا ۱۹۷۶ میلادی) تمام سفرهای خود را از کشورهای عربی فراخواند و تنها هوآنگ هوآ^۲ سفیر خود در مصر را در این منصب باقی گذاشت (Shichor, 1979). حتی در جنگ اکتبر در ۱۹۷۳ نیز چین از مصر برای تلاش برای بازگرداندن اراضی اشغالی خود، حمایت کرد. در دیدار سفیر مصر در چین با رئیس‌جمهور وقت این کشور، چین اعلام کرد علاوه بر حمایت خود، کمک‌های غذایی و مالی نیز به مصر اعطا خواهد کرد (Egypt State Information Service, n.d).

اما روابط دو کشور همیشه در شرایط مطلوب نبوده است. بعد از حمله چین به هند در ۲۱ اکتبر ۱۹۶۲، جمال عبدالناصر، رئیس‌جمهور وقت مصر با چو ئن لای، نخست‌وزیر وقت چین تماس گرفت و پیشنهاد میانجی‌گری داد. طی چند روز چین و هند به توافق رسیدند و در ۲۶ اکتبر مصر پیشنهاد خود را مطرح کرد. هرچند همان‌گونه که مصری‌ها اعتراف کردند، پیشنهاد آنان بیشتر به نفع هند بود. از همین رو پکن با در نظر گرفتن این شرایط در ۲ نوامبر ۱۹۶۲ میلادی پیشنهاد مصر را رد کرد.

این مخالفت باعث شد روزنامه‌ها و رادیوهای مصری طی اقدامی بی‌سابقه با چین مخالفت کرده و طرف هند را بگیرند. برای اولین بار، چین برچسب متجاوز خورد و به ایجاد بحران و مرزگشایی متهم شد. پس از این واقعه، معاون وزیر خارجه چین به قاهره سفر کرد و تلاش کرد مصر را متقاعد کند تا در اجلاس کلمبو شرکت کند. شرکت‌کنندگان در این همایش برای هماهنگی بیشتر به هند و چین سفر کردند و تنها نماینده مصر از رفتن به پکن خودداری کرد. این تنش ادامه داشت تا در آوریل ۱۹۶۳ چین سیاستی جدید در منطقه غرب آسیا پیش گرفت و در آخر نماینده مصر به چین سفر کرد (Schichor, 1979).

1. Zhou Enlai

2. Huang Hua

در دوران انور سادات نیز روابط مصر و چین دستخوش تحولات جدیدی شد. در نیمه دوم دهه هفتاد میلادی، مصر در حال تغییر ساختار اقتصادی خود بود و به بازار آزاد تبدیل می‌شد. کشاورزی تقریباً از بین رفت و واردات جایگزین آن شد. مصر از بلوک شوروی خارج شد و به سمت غرب و آمریکا گرایش پیدا کرد. با این حال، انور سادات، رئیس‌جمهور وقت مصر، حسنی مبارک، معاون اول خود را به چین فرستاد تا با مائو تسونگ دیدار کند. چین قطعات هواپیما و موتور آن را برای مصر تأمین کرد. این دیدار در مصر بازتاب فراوانی داشت و تمام دیدارهای مبارک از تلویزیون این کشور پخش می‌شد (Lippman, 2016). در این دوران تحول زیادی صورت نگرفت زیرا چین در دوران انقلاب فرهنگی خود به سر می‌برد و تنها سه سال پس از پایان این دوران، انور سادات ترور شد و پس از او حسنی مبارک روی کار آمد.

حسنی مبارک در سال ۱۹۸۳ به عنوان اولین رئیس‌جمهور مصر به چین سفر کرده و در این سفر ۸۰ میلیون دلار سلاح خریداری کرد. همچنین، این کشور ۱۰۰ میلیون دلار از بدهی‌های مصر را عقب انداخت. از سال ۱۹۸۲ تا ۱۹۸۵، چین ۸۰ جنگنده F-7، ۱۳ کشتی سریع جنگی، ۶ زیردریایی و سلاح‌های دیگر به مصر داد. در سال ۱۹۹۰ مبارک در چهارمین سفر خود به چین، آن‌ها را متقاعد کرد که ۱۶۷ میلیون دلار از بدهی‌های این کشور را مجدد زمان‌بندی کنند. در سال ۱۹۹۷، چین کمک‌های نظامی در قالب قطعات هواپیماهای میگ و دیگر سلاح‌ها را به مصر اعطا کرد (Copper, 2016).

در آوریل ۱۹۹۹، حسنی مبارک به دعوت جیانگ زمین، رئیس‌جمهور وقت چین به این کشور رفت. رهبران در این دیدار بر گسترش روابط و دوستی دو کشور تأکید کرده و سطح روابط به روابط راهبردی رسید. در آن دیدار مقرر شد وزرای خارجه هر دو کشور حداقل سالی یک مرتبه دیدار داشته باشند (Chinese Foreign Ministry, n.d.).

در سال ۲۰۰۰ جیانگ زمین دیداری کوتاه به مصر داشت. در این دیدار که در اسکندریه انجام شد زمین گفت: اسکندریه اولین شهر آفریقایی برای چینی‌هاست. در سال ۱۲۰ قبل از میلاد، چینی‌ها در خاندان هان به اسکندریه آمدند و این نشانه‌ای از روابط تاریخی بین دو کشور است. همچنین، مبارک ابراز امیدواری کرد که از تجربیات چین در تأسیس مناطق اقتصادی ویژه استفاده کند و گردشگران چینی به مصر بیایند. او بر سیاست چین واحد نیز تأکید کرد. در این دیدار بود که زمین، از علاقه چین برای همکاری در توسعه منطقه ویژه اقتصادی صحبت کرد (People's Daily, 2000). در پی این دیدار، در سال ۲۰۰۱، مصر و

چین قرارداد تفاهم برای تبادل گردشگر امضا کردند و از آن زمان پرواز مستقیم بین دو کشور برقرار شد. این اقدام چین برای بهبود عدم توازن تراز تجاری بین دو کشور که به نسبت ۱۰ به ۱ به نفع چین بود، انجام شد (McGiffert, 2009).

از سال ۲۰۰۲ روابط اقتصادی دو کشور گسترش یافت. در این سال حسی مبارک به چین سفر کرد و شورای تجاری چین-مصر افتتاح شد. دو کشور پنج سند همکاری در زمینه‌های اقتصادی، استفاده صلح‌آمیز از انرژی هسته‌ای، نفت و سفرهای گردشگری شهروندان چینی به مصر امضا کردند (Embassy of the People's Republic of China in the Arab Republic of Egypt, 2004) بعد از افتتاح این شورا، واردات چین از مصر ۱۰٪ افزایش داشت. برای اولین بار در تاریخ، چین خودروهایی ساخت مصر را وارد کرد و اولین مرکز فرهنگی چینی در قاهره و همچنین اولین مدرسه چینی در غرب آسیا و آفریقا، در مصر افتتاح شد. برای اولین بار کشتی نیروی دریایی چین در بندر اسکندریه پهلو گرفت و شاید این سرآغاز روابط نظامی دو کشور به شمار آید (Embassy of the People's Republic of China in the Arab Republic of Egypt, 2002).

اما روابط فعلی چین و کشورهای عربی محصول انجمن همکاری کشورهای عربی و چین^۱ است که در سال ۲۰۰۴ در سفر هو جینتاو^۲ رئیس‌جمهور وقت چین به مقر اتحادیه کشورهای عرب در قاهره پایه‌ریزی شد. او چهار پایه اساسی همکاری چین با غرب آسیا را موارد زیر بیان کرد:

۱. بهبود روابط سیاسی بر پایه احترام متقابل.
۲. تقویت روابط اقتصادی و تجاری برای رسیدن به توسعه مشترک.
۳. گسترش تبادلات فرهنگی برای نفع مشترک.
۴. تقویت همکاری در امور بین‌المللی با هدف محافظت از صلح جهانی و اشاعه توسعه مشترک (Amighini, 2017).

۱-۲. روابط سیاسی-اقتصادی مصر و چین (۲۰۱۳-۲۰۱۷)

در دوران ناآرامی‌های مصر در سال ۲۰۱۱ رسانه‌های چینی که عموماً دولتی هستند و خط‌مشی دولت را در دنبال می‌کنند، اشاره کوتاهی به اوضاع مصر می‌کردند. بازتاب خبری آن‌ها محدود به وضعیت نابسامان ناشی از تظاهرات مردم بوده و اشاره‌ای به خواسته‌های سیاسی مردم مصر نمی‌کردند. به طور مثال کشتن خالد سعید، تاجر مصری در اسکندریه به دست پلیس در رسانه‌های

¹ Forum on China-African Cooperation

² Hu Jintao

چینی بازتاب چندانی نداشت. حتی جستجوی واژه مصر نیز در شبکه‌های اجتماعی چینی مسدود شده بود (Ramzy, 2011)

اما دولت چین بعد از فروکش کردن ناآرامی‌ها و روی کار آمدن محمد مرسی، شرکت‌های این کشور را به سرعت به مصر روانه کرد. برای تسریع بهبود روابط با دولت جدید، محمد مرسی به چین دعوت شد و او در ماه اوت سال ۲۰۱۲ میلادی به این کشور سفر کرد. مرسی قبل از سفر خود گفته بود، «ما روابط متوازن با جامعه جهانی برقرار می‌کنیم، روابطی که بر پایه منافع مشترک و احترام مساوی بین بازیگران باشد. ما اجازه نمی‌دهیم که هیچ کشوری در امور داخلی ما دخالت کند. ما استقلال و مرزهای مصر را حفظ می‌کنیم و همه باید بدانند که تصمیمات مصر از داخل مصر و توسط مردم گرفته می‌شود» (The Guardian, 2012)

در این دیدار مرسی تمدن چین را با تمدن مصر مقایسه کرده و اظهار امیدواری کرد که چین و مصر شریک راهبردی شوند. همچنین گفت مصر دروازه طبیعی به آفریقا و غرب آسیا است و قصد دارد در احیای مجدد جاده ابریشم برای خط مستقیم ارتباطی بین مصر و چین مشارکت کند. او گفت مصر آماده است تا شرایط را مهیا کرده و موانع را برای سرمایه‌گذاران و انتقال فناوری به مصر بردارد (Ikhwan Web, 2012) چین در سفر مرسی اعلام کرد ۲۰۰ میلیون دلار در مصر سرمایه‌گذاری می‌کند (Halime, 2012) اسامه صالح، وزیر وقت سرمایه‌گذاری مصر بعد از این سفر اعلام کرد، ۱۵۰ کارخانه چینی در شمال غربی خلیج سوئز ساخته می‌شود که انتظار می‌رود ۴۰ هزار فرصت شغلی ایجاد کنند (Mubasher, 2012).

در سال ۲۰۱۳ موج جدیدی از اعتراضات علیه محمد مرسی در سالگرد تحلیف او شکل گرفت. محمد البرادعی مهم‌ترین مخالف او خواستار کناره‌گیری رئیس‌جمهور و برگزاری انتخابات زودهنگام بود. در پی تشدید اعتراضات وزرای کابینه مرسی یکی پس از دیگری استعفا دادند. در آخر، ارتش در ۳ ژوئیه ۲۰۱۳ با کودتایی محمد مرسی را برکنار کرد و عبدالفتاح السیسی وزیر دفاع وقت مصر، عدلی منصور رئیس دادگاه قانون اساسی را به عنوان رئیس‌جمهور موقت معرفی کرد. سخنگوی وزارت خارجه چین، هوآ چونینگ^۱ در واکنش به این کودتا گفت: چین به انتخاب مردم احترام می‌گذارد و امیدوار است تمام احزاب از خشونت پرهیز کرده و با گفتگو و مشورت اختلافات را حل کنند (Alexander, 2013)

¹. Hua Chunying

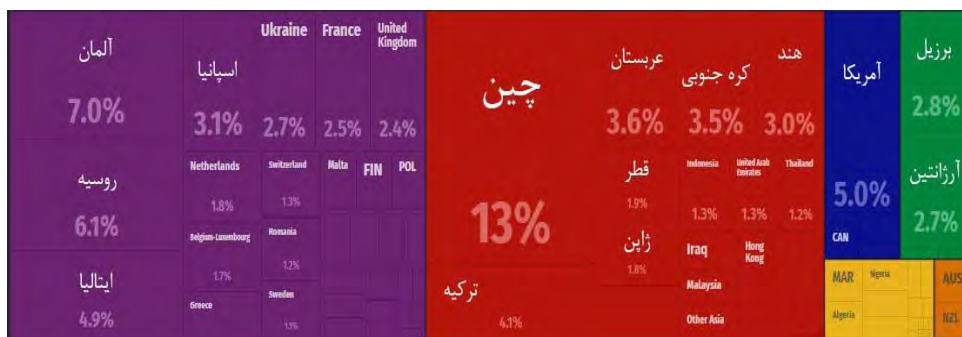
در مارس ۲۰۱۴، عبدالفتاح السیسی از ارتش بازنشسته شد و در انتخابات همان سال نامزد ریاست جمهوری شد. این انتخابات که تنها یک رقیب داشت، با مشارکت ۴۷ درصد واجدین شرایط و ۹۷ درصد رأی به نفع سیسی برگزار شد. دولت سیسی بعد از روی کار آمدن قدرت بیشتری به ارتش داد و مناسبات داخلی مصر به روال گذشته بازگشت (Cambanis, 2015)

از این پس روابط دوجانبه چین و مصر رو گسترش نهاد. در پی سفر سیسی به مصر، دو کشور در مورد «همکاری جامع استراتژیک»^۱ به توافق رسیدند و پیرو، آن جایگاه مصر در ابتکار کمربند-راه چین تقویت شد. از آن پس رئیس‌جمهور چین پنج بار عبدالفتاح سیسی را به پکن دعوت کرد و خود در سال ۲۰۱۶ به مصر سفر کرد. در آخرین سفر سیسی به چین که در سپتامبر ۲۰۱۸ صورت گرفت، با تأکید مجدد بر "همکاری جامع استراتژیک"، قاهره قراردادهایی به ارزش ۱۸ میلیارد دلار را با شرکت‌های چینی به امضا رساند که اغلب در زمینه‌های راه‌آهن، انرژی، پالایشگاه و املاک بود (Saleh, ft.com: 2018). این سفر با هدف حضور در اجلاس همکاری آفریقا-چین^۲ صورت گرفت. در این دیدار رئیس‌جمهور چین، کشور مصر را نماینده دولت‌های آفریقایی، کشورهای عرب و اسلامی، از مهم‌ترین کشورهای در حال توسعه و اقتصادهای در حال ظهور و با نفوذ روزافزون در امور منطقه و جهان توصیف کرد (Xinhuanet.com: 2018)

می‌توان اثر دیدارهای متعدد سران دو کشور را که ارتباط مستقیمی با انگیزه دو کشور برای تحقق ابتکار کمربند-راه و اجرای توافقی‌هایی نظیر همکاری جامع استراتژیک دارد را بر روی حجم روابط اقتصادی دو کشور مشاهده کرد. چین به عنوان بزرگ‌ترین صادرکننده کالا به مصر، حجم روابط اقتصادی خود در سال ۲۰۱۷ را به معادل ۱۰ میلیارد و ۸۳ میلیون دلار رساند (eng.yidaiyilu.gov.cn: 2018) و در هشت ماه نخست سال ۲۰۱۸ نیز، صادرات چین با افزایش ۲۴٫۸ درصد، به ۷٫۶۱ میلیارد دلار رسیده است (egypttoday.com: 2018)

¹ .comprehensive strategic partnership

² .Forum on China-Africa Cooperation (FOCAC)



جدول ۳: مهم‌ترین صادرکنندگان کالا به کشور مصر

منبع: atlas.media.mit.edu/en/profile/country/egy

۳. دلایل مشارکت مصر در ابتکار چین

مصر به روشنی به دنبال اتحادهای راهبردی جدیدی است تا علاوه بر حفظ روابط خود با آمریکا و غرب، به متنوع سازی روابط سیاسی و اقتصادی خود با کشورهای شرق به ویژه چین بپردازد. این کشور با موقعیت راهبردی خود بین آسیا و آفریقا، کشوری حیاتی برای گسترش نفوذ چین در منطقه است. به خصوص که کانال سوئز، گذرگاه اصلی جابجایی بین اقیانوس هند، دریای سرخ و دریای مدیترانه، به کمک تجارت خارجی چین می‌آید که ۹۰ درصد آن از طریق راه‌های دریایی صورت می‌گیرد.

در این راستا، از زمان معرفی ابتکار کمربند-راه در سال ۲۰۱۳، مصر از این ابتکار حمایت کامل کرده و تحقق آن را یاری‌دهنده به اقتصاد خود و موجب شکوفایی ظرفیت‌های کانال سوئز ارزیابی کرده است (State Information Service, 2017). از این‌رو، چین نیز در سال ۲۰۱۴ با هدف افزایش گذرگاه آبی و رسیدن به ۹۷ کشتی در روز و سود سالانه ۱۳,۴ میلیارد دلار به عنوان بزرگ‌ترین سرمایه‌گذار در پروژه توسعه منطقه کانال سوئز معرفی شد (China Daily, 2017) گروه تدا چین^۱ یکی از قدیمی‌ترین توسعه‌دهندگان صنعتی در حال کار بر روی توسعه مناطق صنعتی در راهروی کانال سوئز، به ویژه در منطقه‌ای به وسعت ۷ کیلومتر مربع در العین السخنه است که ۶۸ شرکت چینی در آن فعالیت می‌کنند.

پیرو استقبال مصر از اقدامات اقتصادی پکن، در ۵ ژوئن سال ۲۰۱۴ میلادی، ششمین نشست در سطح وزرای انجمن همکاری اعراب و چین در پکن افتتاح شد که سالگرد دهمین سال شروع به

¹. TEDA

همکاری بین اعراب و چین نیز بود. این نشست نقطه عطفی در گسترش سرمایه‌گذاری چین در منطقه غرب آسیا به ویژه در مصر به حساب می‌آید. پس از این نشست، اولین دیدار سیسی و شی جین‌پینگ در ۲۲ تا ۲۵ دسامبر سال ۲۰۱۴ صورت گرفت. این اولین سفر سیسی به چین بعد از ریاست جمهوری او بود. در این نشست سیسی از جاده ابریشم نوین حمایت کرد و سطح روابط دو کشور به "توافق جامع استراتژیک" ارتقا یافت. در دومین سفر سیسی به چین در جشن هفتادمین سالگرد پایان جنگ جهانی دوم، او مجدد از سرمایه‌گذاری چین استقبال کرده و در مورد منطقه اقتصادی ویژه کانال سوئز با طرف چینی صحبت کردند و پیرو آن، بانک توسعه چین و بانک ملی مصر توافقی امضا کردند تا ۱ میلیارد دلار وام به شرکت‌های کوچک و متوسط در مصر اعطا شود.

امتداد توافق جامع استراتژیک میان دو کشور در سال ۲۰۱۶، با قرارداد دوجانبه به ارزش ۱۵ میلیارد دلار تقویت شد که در زمان سفر رئیس‌جمهور چین به قاهره امضا شد. این قرارداد همزمان با جشن شصتمین سالگرد شروع روابط دیپلماتیک بین دو کشور شامل ۲۱ یادداشت تفاهم بود که بیشتر به حوزه‌های اقتصادی مربوط می‌شود. در این دیدار دو کشور قراردادهایی برای توسعه کانال سوئز و همکاری اقتصادی و تجاری در منطقه ویژه اقتصادی کانال سوئز امضا کردند. هدف این قراردادها افزایش حضور چین در کانال سوئز از ۳۲ شرکت به صد شرکت با سرمایه‌گذاری ۲,۵ میلیارد دلاری در فاز بعدی پروژه بود (Noueihad and Abdelaty, 2016).

علاوه بر پروژه‌های مربوط به کانال سوئز که مستقیماً به تحقق ابتکار چین مربوط می‌شود، قاهره علاقه‌مند به جذب سرمایه‌گذاری چینی‌ها در سایر پروژه‌های اقتصادی و زیرساختی نیز است. به عنوان مثال مصر در مارس ۲۰۱۵، در نشستی با ۲۰۰۰ هیئت از ۱۱۲ کشور اعلام کرد که قصد دارد پایتختی جدید در شرق قاهره با ۵ میلیون نفر جمعیت به مساحت ۷۰۰ کیلومترمربع احداث کند. این طرح رؤیایی در اکتبر ۲۰۱۶ با اعلام حمایت چین به واقعیت نزدیک شد. شرکت توسعه ثروت زمین چین موافقت کرد تا در ۱۰ سال آینده ۲۰ میلیارد دلار در این شهر جدید و بدون اسم سرمایه‌گذاری کند. قبل از این شرکت نیز شرکت دیگر دولتی چین ۱۵ میلیارد دلار در این شهر سرمایه‌گذاری کرده بود و مجموعاً این دو شرکت ۳۵ میلیارد دلار فاز اول احداث را پوشش می‌دهند. بر اساس اعلام سفیر مصر در چین سرمایه‌گذاری چینی‌ها در این شهر در فاز دوم ۳,۲ میلیارد دلار بوده که در این مرحله این سرمایه‌گذاری به ۸ میلیارد دلار خواهد رسید (Egypt Independent, 2017). اهمیت تحقق این پروژه به‌گونه‌ای بوده است که یکی از اهداف سفر رئیس‌جمهور مصر به نهمین نشست سالانه سازمان بریکس، رایزنی او برای جذب سرمایه جهت تکمیل ساخت‌وساز این پروژه ارزیابی شده است.

علاقه مصر برای همکاری اقتصادی با چین، در سال ۲۰۱۶ میلادی نیز پیگیری شده است. در اواخر سال ۲۰۱۶، بعد از شناور کردن نرخ ارز توسط مصر، دو کشور در قراردادی سه‌ساله، ۲٫۶ میلیارد دلار از ذخیره ارزی خود را معاوضه^۱ کرد (Mikhail, 2016). در ماه آوریل ۲۰۱۷ نیز، در سفر رئیس اداره جبهه مشترک کارگری حزب کمونیست چین به مصر و دیدار او با رئیس‌جمهور این کشور، در بیانیه‌ای، مصر و چین از ابتکار کمربند-راه حمایت کردند (The Brics Post, 2017). همچنین، مصر در سلسله تلاش‌های خود برای حضور پررنگ‌تر در ابتکار چین، پیشنهاد داد تا اولین کنفرانس سالانه تجاری و صنعتی کمربند-راه را میزبانی کند. کشورهای عضو ابتکار کمربند-راه در این کنفرانس که در اول آوریل ۲۰۱۷ با شعار «مصر... دروازه شما به بریکاً^۲» در قاهره برگزار شد، با حضور ۱۶۰ نفر از کشورهای دیگر عضو اتحادیه صنعتی و تجاری کمربند-راه^۳ به گفتگو درباره راه‌های رسیدن به همکاری حداکثری در حوزه تجارت و صنعت پرداختند. این همایش و شعار آن از دیگر نشانه‌های اولویت دولت فعلی مصر برای فعالیت در قالب ابتکار است (Xinhua, 2017).

مصر در سپتامبر ۲۰۱۷ نیز قرارداد ساخت ریل برقی برای اتصال پایتخت جدید به منطقه صنعتی را امضا کرد. این پروژه به ارزش ۱٫۲۴ میلیارد دلار بعد از تکمیل می‌تواند ۳۴۰ هزار نفر را جابجا کند. رئیس انجمن حمل‌ونقل مصر گفت کشورش، چین را به کشورهای اروپایی ترجیح می‌دهد زیرا تخصص و اعتبار را با هم عرضه می‌کند و معمولاً پروژه‌های اجرایی، هزینه ساخت پایین‌تری دارند (China Daily, 2017). در ماه اکتبر ۲۰۱۷ نیز، مصر برای جذب سرمایه چینی بزرگ‌ترین نمایشگاه این کشور را برگزار کرد تا شرکت‌های چینی بتوانند محصولات و خدمات خود را به مردم این کشور عرضه کنند (Belt and Road Portal, 2017).

اشتیاق مصر برای تسریع تحقق ابتکار کمربند-راه در سال ۲۰۱۸ نیز، در تسهیل قراردادهای اقتصادی با شرکت‌های چینی نمایان شده است. به‌عنوان مثال، شرکت چینی CHEC^۴ در اوت ۲۰۱۸ ساخت اصلی‌ترین فاز پایانه رودخانه در بندر سوخنا^۵ در بخش جنوبی کانال سوئز را آغاز کرد. این پروژه ظرفیت سالانه بارگیری کانتینر کشتی‌ها را تا ۲ میلیون عدد افزایش می‌دهد (eng.yidaiyilu.gov.cn: 2018).

1. Currency Swap

2. BRICA

3. Belt and Road Industrial and Commercial Alliance

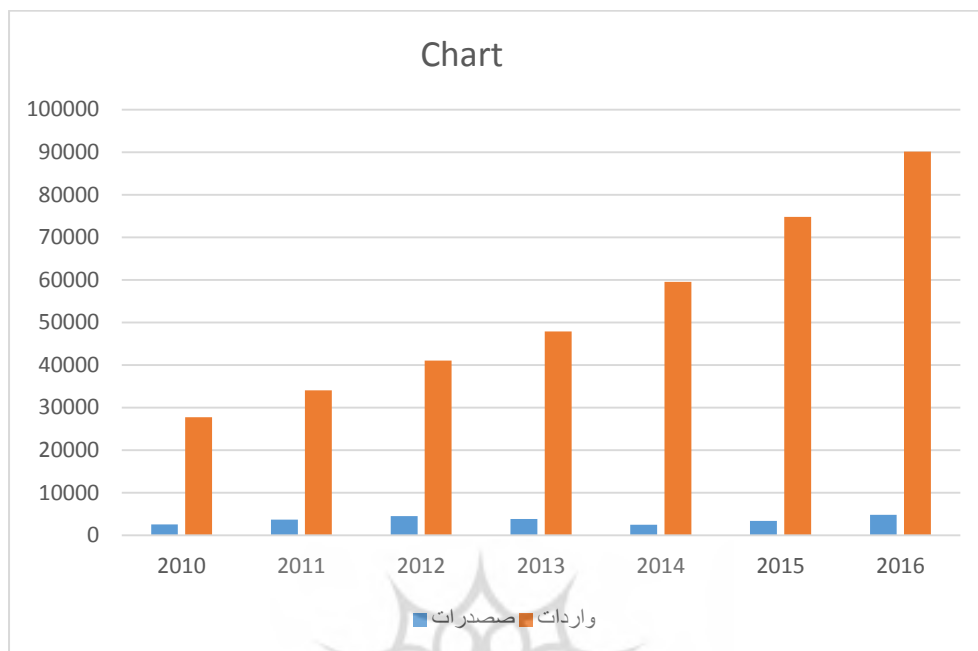
4. China Harbour Engineering Company

5. Sokhna Port

انگیزه مصر از تقویت پیوندهای اقتصادی و تسهیل مشارکت در ابتکار کمربند-راه، شامل اهداف سیاسی نیز می‌شود. در این میان، کاهش کمک‌های اقتصادی آمریکا از مصر در انگیزه قاهره برای تقویت روابط با چین بی‌تأثیر نبوده است. مصر با دریافت ۱,۴۲ میلیارد دلار، دومین دریافت‌کننده کمک‌های آمریکا در سال ۲۰۱۷ بوده است. طبق اعلام سال مالی ۲۰۱۸ آمریکا، دونالد ترامپ اعطای کمک مالی برای نیازمندی‌های نظامی خارجی مصر به میزان سال ۲۰۱۷ - معادل ۱ میلیارد و ۳۰۰ میلیون دلار - را تأمین ولی حمایت اقتصادی خود را از ۱۱۲ میلیون دلار به ۷۵ میلیون دلار رسانده است (amcham.org.eg: 2018).

طبعاً میان میزان حمایت‌های مالی آمریکا از مصر، با استقلال سیاسی و توان تصمیم‌گیری قاهره در مقابل خواسته‌های آمریکا، تناسب وجود دارد و مصر به هر میزان که از وابستگی اقتصادی خود به کمک‌های خارجی بکاهد، قابلیت تحرک سیاسی بیشتری را برای خود فراهم می‌کند. از این رو افزایش مبادلات اقتصادی با چین و یا سایر کشورها، علاوه بر متنوع‌سازی روابط اقتصادی و سیاسی، منجر به تقویت جایگاه منطقه‌ای و بین‌المللی مصر خواهد شد.

لازم به ذکر است که در کنار همکاری‌های اقتصادی مصر و چین، باید به چالش‌های روابط دوجانبه نیز اشاره بشود. مشکلی که در رابطه دوجانبه در رسانه‌های مصری بازتاب دارد عدم تراز تجاری بین دو کشور است. در نمودار ۴ می‌بینیم که حجم صادرات مصر به چین افزایش ناچیزی داشته اما صادرات چین به مصر از سال ۲۰۱۰ تا سال ۲۰۱۶ بیش از ۳ برابر شده است. مصری‌ها از این روند ناراضی هستند و به دنبال تغییر در روابط اقتصادی هستند. به همین دلیل از پروژه‌های سرمایه‌گذاری، انتقال فناوری و استفاده از کارگر مصری استقبال می‌کنند. چین در ۵ سال گذشته با ۲۲,۶ میلیارد دلار، اولین سرمایه‌گذار خارجی در این کشور است؛ در حالی که ۴ کشور بعدی، امارات، یونان، ایتالیا و عربستان سعودی بوده و ایالات متحده نیز به عنوان شریک دیرینه مصر از بعد از معاهده کمپ دیوید در این میان جایی ندارد (Dongmiao, 2017).

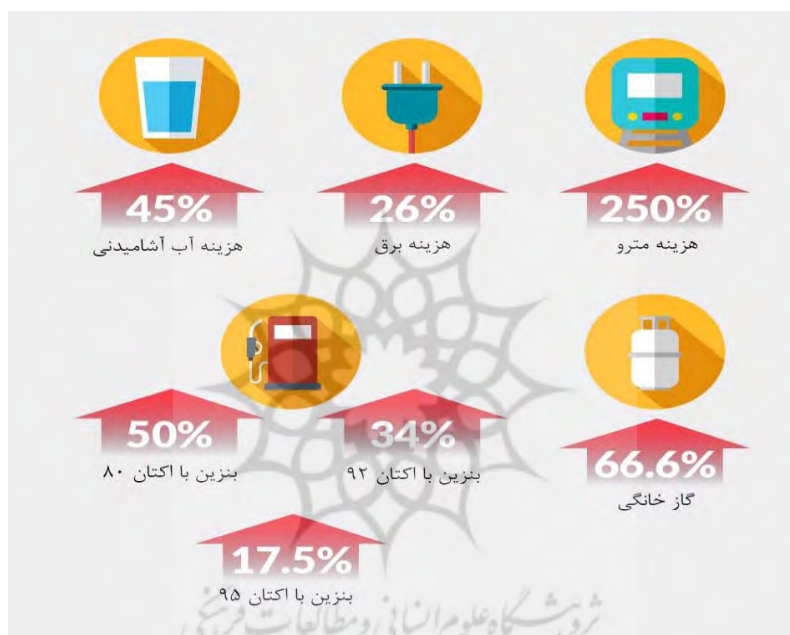


نمودار ۴: حجم کل صادرات و واردات مصر به چین از ۲۰۱۰ تا ۲۰۱۶ به میلیون جنیه (واحد پول مصر)، آژانس مرکزی بسیج و توزیع عمومی مصر.

علاوه بر عدم توازن در روابط اقتصادی با چین، کشور مصر از لحاظ داخلی نیز دارای مشکلات بزرگی است. مشکلاتی که اگر چه موجب دشواری گسترش روابط اقتصادی مصر شده است اما، خود تبدیل به انگیزه ای شده برای متنوع سازی روابط اقتصادی و سیاسی قاهره جهت کاهش نوسان های اقتصادی شده است.

این کشور همواره با فقر و بدهی خارجی دست و پنجه نرم کرده است. درآمد روزانه حدود ۴۰ درصد از جمعیت این کشور کمتر از ۲ دلار است. اقلیم مصر به دلیل خشکی زیاد و بارش کم تنها در اطراف رود نیل و دلتای این رود در شمال مصر اجازه سکونت می دهد و ۹۶ میلیون جمعیت امروز مصر باید در این فضای کم زندگی کنند. از طرفی، با فعال شدن گروه های تروریستی در دیگر مناطق غرب آسیا، چندین انفجار تروریستی در مصر رخ داده و چند هواپیمای مسافربری سرنگون شده و گروه های تروریستی مصری نیز در صحرای سینا فعال شده اند. این مشکل، امنیت سرمایه گذاری در مصر را کاهش داده است.

بدهی‌های داخلی و خارجی نیز بخش دیگری از مشکلات اقتصادی دولت مصر است. بدهی خارجی دولت مصر معادل ۳۶,۸ درصد از تولید ناخالص داخلی GDP این کشور است. بدهی داخلی آن نیز معادل ۸۶,۸ درصد از تولید ناخالص داخلی است. از این رو این کشور سیزدهمین دولت بدهکار جهان است و به نوعی با گرفتن قرض، در حال جبران هزینه وام‌های قبلی خود است. از سوی دیگر، این کشور برای جبران بدهی‌های خود، از سال ۲۰۱۵ یارانه برخی خدمات را کاهش و اقدام به اعمال ریاضت اقتصادی کرده است (alaraby.co.uk: 2018).



نمودار ۵: افزایش یارانه خدمات دولتی مصر

منبع: www.alaraby.co.uk

عامل دیگری که می‌تواند موجب بی‌ثباتی اقتصادی مصر بشود، نوسان در پول‌های ارسالی کارگران^۱ مقیم خارج است. این کشور یکی از کشورهای پیشرو در میان کشورهای صادرکننده نیروی کار در جهان است و در میان کشورهای خاورمیانه نیز بطور عمده‌ای صادرکننده نیروی

^۱ حجم بالای درآمد حاصل از پول‌های ارسالی کارگران بدین معناست که نوعی چرخه توزیع درآمدهای نفت در سطح منطقه وجود دارد، بدین صورت که اتباع کشورهای پرجمعیت کمتر نفت‌خیز با اشتغال در کشورهای کم‌جمعیت نفت‌خیز و ارسال پول‌های خود به کشور مبدأ سبب توزیع درآمدهای نفت در سطح کشورهای منطقه می‌شوند (میرترابی، ۱۳۹۱: ۱۷۳ و ۱۷۴).

کار به کشورهای نفت خیز خلیج فارس، لیبی و تا حدی نیز لبنان و اردن است (صفوی، ۱۳۹۵: ۲۹۲). دلیل این مسئله این است که مصر کشوری پرجمعیت و جوان است که بیکاری و فقر در میان جوانان آن بالاست. به دلیل نبود زیرساخت‌های صنعتی، نیروی کار از این کشور به سمت کشورهای خلیج فارس مهاجرت می‌کنند. این مسئله موجب وابستگی نیروی کار این کشور به درآمدهای خارجی و آسیب‌پذیری اقتصاد این کشور از بحران‌های احتمالی کشورهای میزبان کارگران شده است.

به‌عنوان مثال، حدود ۲,۹ میلیون مصری در عربستان سعودی مشغول به کار هستند و سیاست جدید عربستان موسوم به سند ۲۰۳۰ که استفاده از نیروهای بومی را به جای کارگران خارجی مورد توجه قرار داده است، می‌تواند موجب بیکاری تعداد زیادی از کارگران مصری و بازگشت آن‌ها به کشورشان بشود. طبق اعلام بانک جهانی، حدود ۷۰ درصد از جوه ارسالی کارگران مصری، از کار آن‌ها در کشورهای شورای همکاری خلیج فارس تأمین می‌شود که حدود ۴۰ درصد از این میزان، مربوط به درآمد کارگران مصر در عربستان است (Young: 2018).

درآمدهای ناشی از کانال سوئز نیز، دیگر منبع مهم ارزی دولت مصر است. این کشور از این طریق در سال مالی ۲۰۱۷-۲۰۱۸ معادل ۵,۵۸ میلیارد دلار درآمد داشته که نسبت به سال قبل آن ۱۱,۵ درصد افزایش داشته است (Reuters: 2018). درآمدهای ناشی از گردشگری نیز یکی دیگر از منابع ارزی مصر است. در سال ۲۰۱۰ معادل ۱۴,۸ میلیون نفر از مصر دیدن کردند که این میزان پس از وقوع انقلاب این کشور در سال ۲۰۱۱ به شدت کاهش پیدا کرد. در سال ۲۰۱۵ نیز انهدام هواپیما روسیه توسط گروه‌های تروریستی در صحرای سینا موجب کاهش سفر گردشگران تا ۴,۸ میلیون نفر شد ولی مجدداً با بهبود اوضاع امنیتی، تعداد گردشگران خارجی به ۸,۳ میلیون نفر در سال ۲۰۱۷ رسید (forbes.com: 2018). میزان درآمد گردشگری مصر در نیمه اول سال ۲۰۱۸ معادل ۴,۸ میلیارد دلار بوده است (egypttoday.com: 2018).

نتیجه‌گیری

مصر پرجمعیت‌ترین کشور دنیای عرب، دروازه ورود به آفریقا، نماینده مهمی از کشورهای اسلامی، برخوردار از تاریخ و تمدن کهن و دارای اقتصاد درحال توسعه است. این کشور برای تقویت جایگاه اقتصادی و ارتقای نقش آفرینی سیاسی خود، رویکرد نگاه به شرق آسیا را در کنار حفظ روابط دوستانه با آمریکا و سایر کشورهای غربی در نظر گرفته است. در این میان، کشور چین با

مطرح ساختن ابتکار کمربند-راه، انعقاد توافق جامع استراتژیک و به‌عنوان بزرگ‌ترین صادرکننده کالا به مصر، جایگاه ویژه‌ای نزد سیاست خارجی و دیپلماسی اقتصادی مصر یافته است. مهم‌ترین فعالیت چین در قالب ابتکار کمربند-راه، تعریض و گسترش کانال سوئز است تا ظرفیت آن دو برابر شود. منطقه آزاد اقتصادی سوئز نیز مقصدی چشمگیر برای شرکت‌های چینی و سرمایه‌گذاری این کشور است. همچنین، مصر چند سال است رؤیای جابه‌جایی پایتخت و رهایی از ازدحام قاهره به شهری بی‌نام در شرق پایتخت فعلی را در سر دارد. چندین کشور برای تأمین مالی این پروژه اعلام آمادگی کرده‌اند اما تا به امروز تنها چین وعده خود را عملی کرده و به قاهره در این زمینه کمک می‌کند. ساخت بخشی از راه‌آهن مصر نیز پروژه دیگری است که مصر خواهان سرمایه‌گذاری چین در آن است. مجموع این پروژه‌های اقتصادی، مهم‌ترین دلایل اصلی مشارکت مصر در ابتکار کمربند-راه چین است.

مصر در نظر دارد تا با گسترش پیوندهای اقتصادی با چین، علاوه بر مزایایی که مستقیماً به واسطه مشارکت در کمربند-راه نصیب می‌شود، از فرصت‌های جانبی که موجب تقویت زیرساخت‌های اقتصادی آن می‌شود نیز استفاده کند. این کشور از نظر اقتصادی وابسته به درآمدهای ناشی از کانال سوئز، ارسال وجوه کارگران مقیم خارج، درآمدهای گردشگری، دریافت کمک‌های خارجی در زمینه‌های اقتصادی-نظامی و وام‌های خارجی است. طبعاً متنوع‌سازی درآمدهای ارزی و برطرف کردن وجوه بی‌ثبات‌کننده اقتصاد، به شکل متقابل، جایگاه سیاسی مصر را در سطح منطقه‌ای و بین‌المللی تحت تأثیر قرار می‌دهد. لذا این کشور، تقویت نقش آفرینی سیاسی خود را در چشم‌اندازی‌های اقتصادی و مشارکت در پروژه‌های عظیمی نظیر کمربند-راه جستجو می‌کند.

در مقابل، چین نیز از یک سو با پیر شدن جمعیت، بالا رفتن دستمزد و بهبود نسبی رفاه اجتماعی، به دنبال بازارهای جدید و سرمایه‌گذاری‌های جدید است. همچنین، ساخت‌وساز و جاده‌سازی در داخل این کشور به حد قابل قبولی رسیده و در این زمینه نیز نیازمند بازارهای جدید است. از طرف دیگر، آمریکا که چندین دهه رهبری دنیا در عرصه‌های اقتصادی، سیاسی، فرهنگی، نظامی، رسانه را در دست داشته رو به افول است. اگرچه تا سال‌ها بعد، آمریکا در بسیاری از عرصه‌ها پیشرو باقی خواهند ماند اما سایر بازیگران، فاصله خود را با این ابرقدرت کمتر خواهند کرد. چین یکی از ابرقدرت‌های فرداست که از نهادسازی و نهادهای بین‌المللی استفاده کرده و خود شروع به ایفای نقشی فعال در بسیاری از عرصه‌ها کرده است.

سازمان همکاری‌های شانگهای، بانک زیرساخت توسعه آسیایی و ابتکار کمربند-راه از جمله نهادهایی به حساب می‌آیند که چین برای مدیریت جهان در آینده روی آن‌ها حساب می‌کند. تا به امروز نیز استقبال گسترده‌ای از این نهادها از سوی جامعه جهانی شده است. تمام این عوامل باعث شده است تا چین در قرن بیست و یکم به فکر استفاده از روایت‌های باستانی مانند «جاده ابریشم» باشد تا بتواند از این طریق در دیگر کشورها فعالیت کند. آورده شدن نام «ابتکار کمربند-راه» در قانون اساسی حزب کمونیست، این ابتکار را به شعار این حزب در دوران رئیس‌جمهور فعلی چین، شی جین‌پینگ تبدیل کرده است. این امر نشان‌دهنده درجه اهمیت ابتکار برای چین است و به بیانی دیگر، چین دیگر چاره‌ای جز موفقیت این ابتکار ندارد.

منابع و مآخذ

1. Lippman, Thomas (2016) *Hero of the Crossing: How Anwar Sadat and the 1973 War Changed the World*, University of Nebraska Press: United States.
2. Hongjie, Li (2009) «National Interests and China's Middle East Policy», Beijing: Central Compilation & Translation Press, First Edition.
3. Shichor, Yitzhak (2009) «The Middle East in China's Foreign Policy, 1949-1977» Cambridge University Press, United States.
4. Wang, L, & Lee S, & Chen, P, & Jiang, X, & Liu, B, (eds)(2017) «Contemporary Logistics in China», New Horizon and New Blueprint, Singapore: Springer.
5. Amighini, Alessia (2017) «China's Belt and Road: A Game Changer», Italian Institute for International Political Studies.
6. McGiffert, Carola (2009) «Chinese Soft Power and Its Implications for the United States: Competition and Cooperation in the Developing World: Report of the CSIS Smart Power Initiative», CSIS, United State.
7. Szcudlik-Tatar, Jastina (2013) «China's New Silk Road Diplomacy», The Polish Institute of International Affairs Policy Paper, No. 34 (82).
8. Wang, Chengang. & Wei, Yingqi. & Lu, Xiaming (2007) «Does China Rival its Neighbouring Economies for Inward FDI?», *Transnational Corporations*, pp. 35–60.
9. Copper, John (2016) «China's Foreign Aid and Investment Diplomacy, Volume III: Strategy Beyond Asia and Challenges to the United States and the International Order», Springer, United States.
10. Rolland, Nedege (2015): <https://www.nbr.org/program/chinas-belt-and-road-initiative-political-and-strategic-implications-of-a-chinese-led-regional-infrastructure/>.
11. Ansar, Atif. & Flyvbjerg, Bent(2016) :<https://reconasia.csis.org/analysis/entries/too-much-good-thing/>.

12. Cambanis, Thanassis (۲۰۱۵): <http://foreignpolicy.com/2015/05/22/egypts-sisi-is-getting-pretty-good-at-being-a-dictator/>.
13. Cieciora, Wlodzimierz (2015): <http://www.mei.edu/content/map/bringing-china-and-islam-closer-first-chinese-azharites>
14. Egypt State Information Service, n.d (2017) <http://www.sis.gov.eg/section/52/194?lang=en-us>
15. Eyler, Berian (2014): <http://www.eastbysoutheast.com/chinas-maritime-silk-roadafrica>.
16. Jia, Chen (2015): http://europe.chinadaily.com.cn/business/2015-04/15/content_20435638.htm.
17. Jia, Chen (2015): http://www.chinadaily.com.cn/business/2015-08/19/content_21643373.htm.
18. Jiao, Wu & Yunbi, Zhang (2013): http://usa.chinadaily.com.cn/epaper/2013-10/04/content_17009583.htm.
19. Mikhail, George (2016): <https://www.al-monitor.com/pulse/originals/2016/12/egypt-dollar-crisis-china-currency-swap-deal.html>
20. Noueihed, Lin & Abdelaty, Ali (2016): <http://www.reuters.com/article/us-egypt-china/chinas-xi-visits-egypt-offers-financial-political-support-idUSKCN0UZ05I>
21. Pautasso, Diego (2016): <http://www.seer.ufrgs.br/index.php/rbea/article/download/67028/40022>
22. Ramzy, Austin (2011): <http://content.time.com/time/world/article/0,8599,2046901,00.html>
23. Shuiyu Jing. & Shuo, Zou (2017): http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-08/17/content_30716299.htm
24. Yang, Li (2014): http://www.chinadaily.com.cn/china/2014npcandcppcc/2014-03/12/content_17340499.htm
25. Yini, He (2015): http://www.chinadaily.com.cn/business/201505/28/content_20845654.htm
26. Alexander, Harriet (2013): <http://www.telegraph.co.uk/news/worldnews/africaandindianocean/egypt/10159658/World-reaction-to-Egypt-coup.html>
27. DiLiegro, Allison (2018): <https://www.forbes.com/sites/fathom/2018/07/21/cairo-egypt-guide-2018/#18e45ae632d8>
28. E.Young, Karen (2018): <https://www.bloomberg.com/opinion/articles/2018-09-18/saudi-reforms-could-cause-a-crisis-for-egypt>
29. atlas.media.mit.edu (2018) «Egypt»: <https://atlas.media.mit.edu/en/profile/country/egy/>.
30. Saleh, Heba (2018): <https://www.ft.com/content/e۴۹۰d۱۱-۷۶۱۳-۹۶۰e۸-۸cc-۴۰۹b۷a۸ef۷d۳d>
31. xinhuanet.com(2018): http://www.xinhuanet.com/english/201809/01/c_137437048.htm.
32. Dongmiao, Zhang (2017): http://news.xinhuanet.com/english/2017-07/14/c_136444373.htm

33. Hutzler, Charles (2015): <http://blogs.wsj.com/chinarealtime/2015/03/28/china-lays-out-path-to-one-belt-one-road/>;
34. news.xinhuanet.com (2014) «China to Speed up Construction of New Silk Road: Xi».
35. xinhuanet.com (2017) «1st round of annual Belt and Road Industrial and Commercial Conference held in Cairo».
36. fmprc.gov.cn/mfa_eng (2016) «21st Century-oriented Strategic Cooperative Relationship Between China and Egypt».
37. china.org.cn (2015) «Air Transport Ties to Deepen Along Belt and Road».
38. eg.china-embassy.org (2004) «Basic Facts».
39. china.org.cn (2016) «China Exim Bank Boosts Lending to Belt and Road Projects».
40. chinadaily.com.cn (2017) «China now biggest investor in Suez».
41. japantimes.co.jp (2014) «China Pledges 40 Billion for New Silk Road».
42. .reuters.com (2014) «China to establish \$40 billion Silk Road infrastructure fund».
43. egyptindependent.com (2017) «China to invest 11.2 billion in projects for Egypt's New Administrative Capital».
44. news.xinhuanet.com (2016) «China, Egypt agree to boost cooperation under Belt and Road Initiative».
45. thebricspost.com (2017) «China, Egypt endorse One Belt Silk Road project».
46. china.org.cn (2004) «China-Egypt Relations».
47. eng.yidaiyilu.gov.cn (2017) «Egypt launches largest trade fair for Chinese investors».
48. aljazeera.com (2017) «Egypt: Made in China».
49. gov.cn (2006) «Egypt-China forum marks 50th anniversary of diplomatic ties».
50. ikhwanweb.com (2012) «Following Morsi's Visit, Chinese Investors See Promising Opportunities in 'Gate to Africa' Egypt».
51. en.people.cn (2000) «Jiang Zemin Meets Egyptian Counterpart Hosni Mubarak».
52. xinhuanet.com (2015) «Joint Statement between the People's Republic of China and the Russian Federation on the Construction of the Silk Road Economic Belt and the Construction of the Eurasian Economic Union».
53. sis.gov.eg (2017) «Minister: Egypt seeks utmost benefit from "One Belt, One Road" initiative».
54. yicaiglobal.com (2017) «PetroChina Looks to Expand Cooperation with Belt and Road Countries».
55. english.mubasher.info (2012) «PM: Morsy's China visit achieved positive economic, tourism, investment outcome».
56. egyptindependent.com (2014) «Sisi taking revenge on US for 'interference'».
57. theguardian.com (2016) «Sri Lanka Approves Chinese Port Project to Avoid "Misunderstanding" with Beijing».
58. eg.china-embassy.org (2002) «The Chinese Ambassador Hosts National Day Reception to Mark the 53rd Anniversary of the Founding of the People's Republic of China».
59. fmprc.gov.cn (2015) «Vision and Actions on Jointly building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road».