

دراسة

المخا
للدراسات الاستراتيجية
MOKHA
for strategic studies



الجمهورية اليمنية ومبادرة الحزام والطريق

تأخر الانضمام وإمكانية اللحاق



صالح حسن أبو عسر

الجمهورية اليمنية
ومبادرة الحزام والطريق

الجمهورية اليمنية ومبادرة الحزام والطريق

تأخر الانضمام وإمكانية اللحاق

أكتوبر 2021م

صالح حسن أبو عسر

القياس : 20 X 14 سم

عدد الصفحات : 72 ص

ISBN: 978-000-0000-00-0

الطبعة الأولى

١٤٤٣ هـ - ٢٠٢٢ م

جميع الحقوق محفوظة

الجمهورية اليمنية - محافظة تعز - +967715605560

تركيا - إسطنبول - برج إسطنبول - +905318883336

الموقع الإلكتروني: www.mokhacenter.org

البريد الإلكتروني: info@mokhacenter.org



@MOKHACENTER



المخا
للداسات الاستراتيجية
MOKHA
for strategic studies

Baskı Cilt: baskı Yılmaz Basımevi (Mat. Sert. Nu: 49749), kapak baskısı Salkım Ofset'te gerçekleştirildi

مُقَدِّمَةٌ

منذ لحظة إطلاق مبادرة (الحزام والطريق) عملياً، وحتى اللحظة، ظلّ مشروع الحزام الاقتصادي لطريق الحرير أكثر المشاريع الجيوسياسية تأثيراً على مستوى العالم. فوتيرة الاهتمام به لم تخفت منذ انطلاقه؛ كما لم تخفت وتيرة الدِّراسات التي تتناول انعكاسات وتأثيرات هذا المشروع -والذي يعدُّ أعظم مشاريع القرن وأكثرها نفوذاً وتأثيراً- على مختلف الجوانب السياسيّة والاقتصاديّة والجغرافيّة المرتبطة بالأقطار التي تستهدفها هذه المبادرة الطَّموحة.

وفي حين صدرت العشرات، وربما المئات، من الدِّراسات المتخصّصة التي تناولت الانعكاسات الإيجابيّة والسّلبيّة لهذا المشروع، سواء على دولة محدّدة أو على قطاع محدّد، فإنّه -وحتى اللحظة- لم تصدر أيُّ دراسة بحثيّة متخصّصة وتفصيليّة تتناول قضية انضمام الجمهوريّة اليمنيّة لهذا المشروع، بحسب إطلاع الباحث ومعرفته. وباستثناء مقالات عامّة، وإشارات تاريخيّة، ومقابلات غير متخصّصة، وتقارير متلفزة، لم تتوفّر دراسة يمكن البناء على نتائجها أو توصياتها لرسم رؤية واضحة وحقيقيّة عن موقع الجمهوريّة اليمنيّة من هذه المبادرة.

المشروع الذي بدأت أولى أساساته في العام ١٩٩٦م^(١)، وأطلق رسمياً في أكتوبر ٢٠١٣م^(٢)، انضمت إليه -حتى الآن- أكثر من ١٣٠ دولة، بالإضافة لأكثر من ٣٠ منظمة دولية؛ أدركت جميعها أنّ المشروع ليس مجرد نقطي بدء وانتهاء لرحلة تجارية، بل مجموعات ضخمة من المجتمعات البشرية تتبادل بضائعها وثقافتها وشيئاً من تاريخها. ومع حجم الانضمام الكبير إليها إلا أنّ اليمن ظلّت الدولة العربية الوحيدة التي لم تنضم رسمياً لهذا المشروع، رغم أنّها من أكثر الدول التي تمتلك مؤهلات الانضمام والاستفادة من المشروع.

ومع تتبّع الرؤية التي تنظر بها الصين لليمن، وموقعه على مسار المشروع الكبير، نلاحظ أنّ "بكين" أدركت مبكراً أهمية ومركزية اليمن كنقطة إستراتيجية على طول المسار البحري لهذا المشروع. وتعدّ الدعوة التي وجّهها الرئيس الصيني، "شي جينغ بينغ"، للرئيس اليمني، عبد ربّه منصور هادي، والتي لبّأها بزيارة رسمية على رأس وفد رفيع، خلال الفترة (١٢-١٥) نوفمبر ٢٠١٣م، حيث عُقدت قمة رئاسية يمنية صينية، وجلسة مباحثات على مستوى الحكومات، في العاصمة الصينية، مؤشراً على حرص "بكين" على حضور اليمن في المبادرة باعتبارها نقطة محورية في المسار البحري لمشروع القرن؛ إذ كانت القمة الصينية اليمنية قبيل شهر واحد فقط من إطلاق الرئيس الصيني مشروع الصين العظيم.

(1) انظر:

Irin M. Frank and David M. Brown Stone, The Silk Road A History, 1997, P7.

(2) انظر: المقابلة التي أجراها الباحث مع السفير الصيني لدى اليمن، كانغ يونغ، في 16 أكتوبر 2021م، والمرفقة كملحق بهذه الدراسة.

وفي حين تمكّنت دول عدّة، واقعة ضمن مسار هذا الطّريق، من توظيف الطُّموح والدَّعم الصِّيني لصالح مشاريعها وخططها الإستراتيجية، إلّا أنّ الجمهورية اليمنية لم تحقّق أيّ استفادة من هذا الطُّموح والدَّعم الصِّيني، وهذا ما سوف تناقشه هذه الورقة البحثية.

فالجمهورية اليمنية هي الدّولة الوحيدة في المنطقة العربية التي لم تنضم رسمياً لمشروع الحزام والطّريق، ما يتطلّب البحث في الأسباب والمعوقات، والانعكاسات السّياسيّة والاقتصاديّة على اليمن في حال عدم الانضمام، وتحليل الأبعاد والسّياقات المرتبطة بهذه القضية، وتخمين مدى إمكانية الانضمام لهذا المشروع.

وتأتي أهميّة هذه الورقة البحثية في كونها تختصُّ بدراسة هذه القضية، وتتناول مشروع الحزام والطّريق الذي بات تأثيره على خارطة العالم واضح المعالم، ولا زال يحمل الكثير من الملقّات الكبيرة التي يمكنها أن تغيّر واقع دول ومناطق وتحالفات، ومن ثمّ فهناك أهميّة لتناول انضمام اليمن إليه، وكيفية إفادتها منه.

وتسعى الورقة لتحقيق الأهداف التّالية:

عرض الأسباب الحقيقيّة وراء تأخر انضمام الجمهورية اليمنية لمبادرة الحزام والطّريق.

الإجابة عن سؤال مدى إمكانية انضمام الجمهورية اليمنية لمبادرة الحزام والطّريق.

استعراض المؤهلات التي تمتلكها الجمهورية اليمنية، وتجعل دورها مركزياً في مسار مبادرة الحزام والطريق.

توضيح أهم المكاسب التي يمكن أن تستفيد منها الجمهورية اليمنية في حال انضمامها لهذه المبادرة.

وسوف تنتج الورقة المنهج الوصفي والاستقصائي والتحليلي، في مسارات متوازية، حيث تتخذ من المقابلات المباشرة مع الجهات المعنية، ونتائج الدراسات السابقة المرتبطة بالمبادرة، والمراجع المكتوبة باللغات الثلاث (الصينية، والعربية، والإنجليزية)، أدوات بحثية لاستيعاب المعطيات والأبعاد وتحليلها ومناقشة الرؤى والأفكار المتصلة بها.

وتناقش الورقة هذه القضية في ضوء المحددات التالية:

المحدد الموضوعي: إذ تهتمُّ بمسألة المشاركة اليمنية في مبادرة الحزام والطريق الصينية كمحور موضوعي رئيس يبحث عن إجابة ورؤية علمية موضوعية، في بعده القائم والمتوقع؛ بعيداً عن أيّ قضايا ثانوية أخرى تربط الطرفين ببعضهما البعض.

المحدد الزماني: إذ تناقش موضوع انضمام اليمن للمبادرة في الإطار الزمني من عام ٢٠١٣م وحتى عام ٢٠٢١م؛ ولا تتجاوزه إلا في حدود عرض المدخل التاريخي لطريق الحرير القديم والذي جاءت المبادرة لإحيائه وتوسيع شبكته التجارية.

المحدّد المكاني: إذ تتناول السّياق اليمني كجغرافيا ذات أهميّة إستراتيجيّة في منظور المبادرة، باعتبار اليمن جزءًا من طريق الحرير القديم، وملتقى طرق التّجارة العالميّة.

صالح أبو عسر

جيجانغ، ٢٢/٩/٢٠٢١ م.



مدخل تاريخي:

يعدُّ عام ٢١١٥ ق.م. أوَّل تاريخ مدوَّن لطرق الاتِّصال بين ضفاف البحر الأبيض المتوسِّط والصِّين^(١). فقد كان طريق التِّجارة الممتدِّ بين الصِّين وحوض البحر الأبيض المتوسِّط أشهر طريق تجاري عرفه التَّاريخ البشري على هذا الكوكب. كان التُّجار هم مَنْ بدأ بخطِّ هذا الطَّريق، لكنَّه أصبح مع طول الأمد ممرًّا للتَّواصل الثَّقافي، والحمولات العسكريَّة، وليس للتَّبادلات التِّجاريَّة فحسب. ويُقال بأنَّه الطَّريق الَّذي عبره "الإسكندر الأكبر"^(٢).

تمكَّن الصِّينيُّون مِنْ مدِّ نفوذ هذا الطَّريق التِّجاري ليصلوا عبره إلى وسط آسيا، وذلك عام ١٣٨ ق.م؛ حيث أرسل إمبراطور أسرة "هان"، الحاكمة حينها، الإمبراطور "وو" مبعوثه "تشانغ شيان" (دبلوماسي وعسكري رائد في حينه)، ليجري اتِّصالات تجاريَّة وثقافيَّة مع شعوب آسيا الوسطى^(٣). هذه السَّفارة الَّتِي تزعمها "تشانغ"، وضمت ٩٩ عضوًا، تمكَّنت مِنْ إنجاز دراسات ومخطَّطات دقيقة؛ وترجمت هذه الدِّراسات والمخطَّطات بعد ذلك إلى طريق مكَّن الإمبراطوريَّة الصِّينيَّة مِنْ مدِّ نفوذها التِّجاري والثَّقافي إلى آسيا الوسطى.

(1) إيرين فرانك وديفيد برانستون، طريق الحرير، ترجمة أحمد محمود، المشروع القومي للترجمة، القاهرة: ص 13.

(2) أحمد محمود، مقدِّمة ترجمة كتاب (طريق الحرير)، إيرين فرانك وديفيد برانستون، مرجع سابق: ص 7.

(3) انظر: موسوعة تاريخ الأديان، تحرير: فراس السواح، متوفر على الرابط التالي:

.https://stringfixer.com/ar/Chang_Chien

وقد أسهم امتلاك الصّينيّين لسرّ صناعة الورق، في هذه الفترة الزمّنيّة، في إثراء تجارتهم، ما جعل من طرق التّجارة هذه أكثر ازدهارًا. إذ اكتشف الصّينيّون سرّ صناعة الورق عام ١٢٣ ق.م.، على يد الموظّف في البلاط الإمبراطوري "تساي لون"^(١)؛ كما اكتشفوا سرّ دودة القزّ، وإنتاجها للحبر، وهو السّرّ الذي حافظوا عليه لأكثر من ألفي عام، واحتكروا بذلك تصديرهم للحبر؛ حتّى أنّ اليونانيّين أطلقوا على بلاد الصّين -حينها- مصطلح "سيريس"، والذي يعني حرفيًا باللّغة اليونانيّة القديمة (أرض الحبر).

لم يكتسب هذا الطّريق اسمه المعروف والمشهر إلّا لاحقًا. وبعدها ظلّ هذا الدّرب يشهد فترات ازدهار وركود تعتمد على مدى قوّة وضعف الإمبراطوريّات والممالك المسيطرة على مساره. فكلمًا قويت الإمبراطوريّات والممالك المسيطرة على مساره ازدهر وازدهرت معه المدن التي يمرّ بها، وكلمًا ضعفت هذه الإمبراطوريّات والممالك بهتت معالم الطّريق، واندثرت المدن على طول مساره.

بالتّوازي مع امتداد الطّريق البري، كانت المسارات البحريّة قد بدأت في التّشكّل. ففي القرن الأوّل قبل الميلاد كانت تجارة الشّرق البحريّة مزدهرة، وكانت الموانئ العمانيّة واليمنيّة محطّات مهمّة على طول هذا المسار.

(1) انظر:

中国古代四大发明之一, 中国新闻网

9C%AF/106744%80%A0%E7%BA%B8%E6%https://baike.baidu.com/item/%E9

فكانت البضائع الصينيّة المنقولة عبر طريق الحرير البحري تصل أوّلاً إلى الهند، ثمّ تُجلبُ إلى مرافئ جنوب الجزيرة العربيّة، على سواحل بحر العرب وخليج عدن.^(١)

دودة القزّ العامل الأكثر أثراً في تمهيد الطريق:

في عهد سلالة "تانغ"، التي حكمت الصين في الفترة من (٦١٨م - ٩٠٧م)^(٢)، وصل إنتاج الحرير لدى الأسر والمعامل الصينيّة ذروته؛ وعرف العالم حينها قدر هذا المنتج الرقيق الجميل، فكانت هذه السلعة باهظة الثمن. ومع هذه الثنائيّة (الوفرة والثمن المرتفع)، التي قلّما تجتمع في سلعة، كانت الصين ترى في هذا الطريق الذي يربطها بالعالم جسراً من الذهب، عبره تقايض بحريها كلّ ما تحتاج إليه. فامتدّ الطريق أكثر، واستمرّ يراكم الذهب في خزانات الدّول الصينيّة المتعاقبة، حتّى أنّه في القرن العاشر الميلادي كانت الصين تمتلك من مخزون الذهب أكثر ممّا تمتلكه كلّ الدّول الأخرى الواقعة على الجهة الأخرى من المحيط^(٣).

هذا الوهج مرّ بفترات انكماش، كان أبرزها تلك التي تسبّبت بها الإمبراطوريّة «الفرثيّة»^(٤) التي كانت تحكم بلاد فارس، والتي عملت على

(1) د. أحمد علو، طريق الحرير معبر ثقافي وحضاري، مجلة الجيش اللبناني، العدد (331)، يناير 2013م.

(2) انظر:

欧阳修), (宋祁) 新唐书, P 3)

(3) طريق الحرير، الاكتشاف: الموسوعة العالمية ويكيبيديا:

84%D8%D8%A7%D9_82%8A%D9%https://ar.wikipedia.org/wiki/%D8%B7%D8%B1%D9
8A%D8%B1%AD%D8%B1%D9

(4) الإمبراطورية الفرثيّة: قوّة سياسيّة وثقافيّة قامت في جغرافيا ما يُعرف الآن بإيران، في الفترة الرّمنيّة

محاربة هذا الطريق، بهدف تغيير مساره، ليمرّ عبر الأراضي التي تسيطر عليها^(١). وقد أسهم زوال هذه الإمبراطورية عام ٢٢٤م^(٢)، وسعي «السَّاسانيين»^(٣) لتطوير علاقات أكثر وداً مع الصِّينيين، في عودة ازدهار هذا الطريق من جديد. فقد تمكّن السَّاسانيون من إقامة علاقات متميّزة مع الصِّينيين، واعتماداً على هذه العلاقات استطاعوا السيطرة على مدى أوسع من هذا الطريق التجاري إلى أن جاء المدّ الإسلامي في القرنين الثامن والتاسع الميلاديين، فخسر السَّاسانيون هذه السيطرة لصالح العرب الذين كانوا قد تمدّدوا عبر فتوحاتهم الإسلامية المتّجهة شرقاً عبر هذا الطريق.

استمرّ التأثير العربي على مسار الطريق يتنامى حتّى بداية العهد المغولي^(٤)، حينها عبرت جيوش «جنكيز خان» هذا الطريق، وصولاً إلى عاصمة الخلافة الإسلاميّة بغداد، وبلاد الأناضول شمالاً. وأسهمت غزوات الإمبراطورية المغوليّة في توحيد أغلب المناطق التي يمرُّ بها طريق الحرير

(247ق.م- 224م). وقد امتدّت في أوج توسّعها حتّى شملت أرض الرّافدين ووسط تركيا. وتسمّى أيضاً بالإمبراطورية الأرسكيدية. انظر كتاب: (Parthian dawn).

(1) (中国国家图书馆，中国与古代世界贸易史，第93页)

(2) انظر:

.Decline and Fall of the Sasanian Empire, Parvaneh- Pourshariati, international library of iran, p18

(3) الإمبراطورية السَّاسانيّة: القوّة السِّياسيّة والاقتصاديّة التي قامت على الجغرافيا الفارسيّة (إيران حالياً)، في الفترة (226م- 651م). شمل نفوذها ما يعرف الآن بأفغانستان وأجزاء من العراق والشام وتركيا. انظر كتاب: (SASANIAN EMPIRE)، لمؤلفه: (PARVNEH POURSHARIATI).

(4) المغول: شعبٌ كان يعيش في المنطقة المعروفة حالياً بمنغوليا. أسَّسوا إحدى أكبر الإمبراطوريات التَّاريخيّة. انظر: تاريخ المغول، عباس إقبال.

تحت سيطرتهم. وخضع الطريق بشكل كلي لنفوذ المغول الذين عملوا على تأمينه والاستفادة من كل المميزات التي يوفرها هذا الممر المهم، سواء من عائداته التجارية أو استخداماته العسكرية. وقد بلغ الاهتمام المغولي بتأمين الطريق والسيطرة عليه حدًا كبيرًا، حتى أن كثيرًا من المصادر ذكرت العبارة الشهيرة التي تداولها الناس حينها، بأنه: «يمكن لعذراء أن تحمل قطعة من الذهب على رأسها، وتتجول في أنحاء المملكة المغولية -التي كان طريق الحرير كاملاً خاضعًا لها- دون أن يعترضها أحد»⁽¹⁾. وبلغ الطريق أوج ازدهاره على الإطلاق في هذه المرحلة التي عُرفت بـ«باكس مانغوليك»، والتي ساهمت في قيام عهد أكثر ازدهارًا واستقرارًا، وكان من أهم آثارها ما وفّرتة هذه المرحلة من تأمين تامٍ للطريق، وتوحيد لنظام الضرائب، وتوفير الخدمات البريدية على طول المسار. وفي هذه الفترة جرى رصد تفاصيل الحياة على مدن الطريق عبر عدد من أشهر الرحالة عبر التاريخ.

من هؤلاء المشهورين، الرحالة والمستكشف الإيطالي، «الفينيسي ماركو بولو»⁽²⁾، والذي عبر الطريق البري من «فينيسيا» بإيطاليا، إلى «شانغدو» في الصين، ووصلها مع عائلته عام ١٢٧٥ م؛ والرحالة المغربي، ابن بطوطة، والذي وصل الصين عام ١٣٤٥ م.

(1) انظر:

Charlton M. Lewis and W. Scott Morton. China: Its History and Culture (Fourth Edition). New York: McGraw-Hill, 2004. Print. p.121

(2) ماركو بولو: رحالة، ومستكشف، وتاجر إيطالي. ولد عام 1254 م؛ وتوفي عام 1325 م. انظر: ماركو بولو ورحلته الشهيرة، د. أحمد صالح عبوش.

الطّاعون واندثار الطّريق:

لم يكن (طريق الحرير) عبر تاريخه مجرد نقاط بدء وانتهاء، تحدّد مسار القوافل والمراكب التّجاريّة، بل كان حلقة وصل بين مجموعات بشريّة ضخمة تتبادل سلعها وثقافاتهما، وحتّى أنماط عيشها وتقاليدها، بل وأمراضها المعدية. فكما كان هذا الطّريق واحدًا من أسباب تكوّن الاقتصاد العالمي مبكّرًا كان -أيضًا- ذو دور رئيس في نقل أكثر الأمراض البشريّة فتكًا بين الشّرق والغرب. ففي عام ١٣٤٦م، انتقل ما عُرف حينها بـ"الموت الأسود"، وهو مرض الطّاعون الذي سجّل كأكثر الأمراض فتكًا بالبشريّة، إذ تسبّب بدرجة رئيسة في انهيار أغلب المدن الواقعة على طول مسار (طريق الحرير)، وبانهيار هذه المدن التي كانت تمثّل مراكز لتموين القوافل التّجاريّة انهارت التّجارة على طول هذا المسار^(١). وتشير العديد من المصادر التّاريخيّة^(٢) إلى أنّ أولى حالات الطّاعون ظهرت مع الجيش المغولي الذي قديم من بورما لمحاصرة بلدة «كافا» في جزيرة القرم. وفي عام ١٤٥٣م، ومع توسّع الدّولة العثمانيّة وانهيار إمبراطوريّة المغول، أغلق العثمانيّون طرق التّجارة بين أوربّا والصّين والهند، بعد أن اختارت البندقيّة التّجارة مع العثمانيّين بدلًا عن الحرب معهم^(٣). هذا الإغلاق فاقم من مأساة الطّريق إذ بهتت معاملته أكثر فأكثر.

(1) انظر:

Johannes nohl, the black death, p12

(2) انظر: عمران عبدالله، الاستشراق الوبائي وتفشّي الطّاعون في البحر المتوسط، الجزيرة نت، في: 2021/5/11م، متوفر على الرابط التالي:

<https://shortest.link/2Nlh>

(3) أرنولد توينبي، فهم التاريخ، الوراق للنشر، بيروت-لبنان، ط1/1996م، ص545.

تسمية الطريق:

رغم أنّ الحرير كان من أكثر السلع المنقولة عبر مسارات هذا الطريق إلاّ أنّ تسميته بـ"طريق الحرير" جاءت متأخرة؛ وكان المسار البحري لهذا الطريق قد اكتسب مسمى (طريق التوابل) كونها كانت أكثر السلع المنقولة بحرًا حينها، أمّا المسمى الجديد (طريق الحرير) فلم يستخدم إلاّ مع نهايات القرن التاسع عشر، وكان المستكشف الألماني، "فرديناند فون ريشتهوفن" (المتوفى ١٩٠٥م)، أول من أطلق هذا المسمى على المسارات البرية والبحرية لهذا الطريق الرابطة بين الشرق والغرب^(١).

اليمن على مسار الطريق القديم:

أسهم الموقع الجغرافي لليمن في حضورها على امتداد التاريخ التجاري (لطريق الحرير). هذا الحضور خضع لفترات ازدهار وفترات ركود تبعًا للوضع الداخلي والعوامل الخارجية، إلاّ أنّ اليمن كانت أهم مركز تجاري في طريق اللبان. وقد نسب إلى المؤرخ الإيطالي الشهير، "كاينوس بلينيوس سكوندوس"، المعروف بـ"بلينيوس الأكبر" (المتوفى ١٩٧٩م) قوله: "إنّ تجارة اللبان جعلت من سكّان جنوب الجزيرة العربية من أغنى شعوب الأرض"^(٢).

كان لـ(طريق اللبان) مساران: المسار البحري والمسار البري^(٣)؛ حيث كانت نقطة بدء المسار البري لهذا الطريق من ميناء "قنا"، فيما كان ميناء "المخا"

(1) إيرين فرانك وديفيد برانستون، طريق الحرير، مرجع سابق: ص 13.

(2) فهد عامر الأحمد، طريق اللبان، صحيفة الرياض السعودية، بتاريخ: 30 يوليو 2006م.

(3) انظر:

中国驻也门大使张华，丝绸之路与也门研讨会，也门研究中心，2014年5月27日

منطلقاً للمسار البحري لهذا الطريق. وكان من اللازم أن يمرّ مسار (طريق اللُّبان) عبر مناطق مملكة معين، ومملكة سبأ. وسجّلت التّجارة البحريّة لليمن صفحة زاهرة في ذلك التّاريخ^(١).

قبل القرن السّابع الميلادي، كانت التّجارة بين اليمن والصّين تجارة غير مباشرة. وكان تجار اليمن والحبشة وفارس يقومون بدور الوسيط في نقل البضائع الصّينيّة، بما فيها الحرير. وكانت البضائع الصّينيّة التي تصل بحرًا إلى الموانئ اليمنيّة منها ما يباع في داخل اليمن، ومنها -وهو الأغلب- ينقل عبر الطّريق البرّي إلى بلاد الشّام ومصر عبر (طريق اللُّبان) البرّي. وقد كتب البحّارة الصّيني الأشهر، "تشنغ خه"، والذي يعدّه الكثير المؤسّس الفعليّ ل(طريق الحرير)، عن مدينة عدن ومينائها، حيث قاد الأسطول البحري الصّيني إليها أكثر من مرّة^(٢).

ويصف الكاتب والرّحالة، "أجاثار خيديس"، في كتابه الشّهير (الطّواف حول البحر الإيريترى)، أحد موانئ البحر الأحمر، وهو ميناء المخا (Muza)، قائلاً: «إنّه مزدحم بالمرائب، وأصحاب السّفن، والملاحين العرب. والنّاس فيه في شغل شاغل بأمور التّجارة. وهي تابعة للملك الحميري كربئيل»^(٣).

(1) انظر: الورقة المقدّمة من السّفير الصّيني لدى اليمن، والتي شارك بها في ندوة (طريق الحرير واليمن) التي أقامها مركز البحوث في صنعاء، بتاريخ: 27 مايو 2014م.

(2) علي بن غانم الهاجري، تشن خه إمبراطور البحار الصّيني.. قراءة جديدة في تاريخ الكشوفات الجغرافيّة، ط2020م: ص8.

(3) لطفي عبد الوهاب، العرب في العصور القديمة.. المصادر الكتابيّة لدراسة تاريخ شبه الجزيرة العربيّة، دار المعرفة الجامعيّة، الإسكندرية- مصر، ط2018م: ص211.

هذه المصادر وغيرها تشير إلى مدى الأهمية التي كانت تحتلها اليمن على (طريق الحرير) القديم، سواء على مساره البري أو البحري. وهذه المكانة لم تكسب اليمنيين عائدات الضرائب وأرباح تموين القوافل -فحسب، بل أكسبتهم أيضاً المهارات التجارية اللازمة، فجعلت من الإنسان اليمني تاجرًا ينقل مهارات التجارة للأجيال اللاحقة. هذا المكسب الإستراتيجي للشخصية اليمنية ما كان له أن يتحقق بنسبته الواضحة لولا وقوع هذا البلد على الممرات البرية والبحرية الرابطة بين الشرق والغرب.

الإحياء الجديد للطريق القديم:

منذ عام ١٣٤٦ م، والذي شهد انتشار الطاعون، ومروراً بعام ١٤٥٣ م، والذي شهد الإغلاق العثماني، وصولاً إلى الحرب العالمية الأولى وما بعدها، استمر (طريق الحرير) في التراجع؛ ولم يبدأ مرحلة التعافي البطيء إلا مع نهاية ثمانينيات القرن المنصرم وبداية التسعينيات، حيث مثل مشروع سكة الحديد الرابطة بين الصين وكازاخستان ومنغوليا وروسيا، والتي افتتحت عام ١٩٩٠ م^(١)، (طريق الحرير الجديد).

وفي عام ٢٠٠٨ م، تم ربط مدينة «أروموتشي» الصينية بمدينة «نور سلطان» في كازاخستان بنظام سكك حديدية للنقل التجاري. وفي أكتوبر ٢٠٠٨ م وصل أول قطار قادم من مدينة «شيانغتان» الصينية إلى مدينة

(1) انظر:

新丝绸之路，圣保罗， p9

«هامبورغ» الألمانية^(١). وفي سبتمبر ٢٠١٣م، وخلال الزيارة التي قام بها الرئيس الصيني، شي جينغ بينغ، إلى كازاخستان أعلن عن خطة شاملة وطموحة جداً لطريق حرير جديد أسماها ب(حزام طريق الحرير الاقتصادي). هذه الخطة تحوّلت بعد هذا الخطاب، وفي وقت قياسي، إلى أكثر المشاريع تأثيراً من الناحية الجيوسياسية والاقتصادية على المستوى العالمي^(٢).

الحزام والطريق.. الفكرة والأهداف:

يستند مشروع الحزام الاقتصادي لطريق الحرير على فكرة أن طرق التبادلات التجارية بين البلدان يمكنها أن تصنع واقعاً جديداً يتعدى الجانب الاقتصادي ليحقق أهدافاً سياسية وثقافية، وابتكر تحالفات، ويرسم خرائط جديدة. ويستند المشروع إلى اقتناع القيادة الصينية بأن الصين لن تستطيع الوصول إلى حلم القيادة العالمية ما لم تكن هي المزود الأعلى تجارياً وتكنولوجياً لأغلبية دول العالم^(٣).

لم يطرح هذا المشروع للتنفيذ إلا بعد أن تأكد صناع القرار في "بكين" أنهم أحاطوه بكل ما يلزم لنجاح قبوله والتفاعل معه. فمذ أن طرحت الصين مشروعها للتنفيذ وهي تؤكد على أن الطريق هدفه المصلحة المشتركة، وأن مبدأه (الفائدة للجميع). وتحرص القيادة الصينية على

(1) انظر:

Asia-Pacific |Asia takes first step on modern 'Silk Route'. BBC News. 22 June 2009

(2) صالح أبو عسر، انضمام العرب لمبادرة الحزام والطريق ضرورة لا ترف، مجلة العربي، فبراير 2020م: ص 30.

(3) انظر:

Pep Escobar, Xi's Road Map to the Chinese Dream 亚洲时报, 2017年10月25日

تعزيز هذا الطرح بواقع الدعم السخي والفوري المتمثل في إنشاء بنى تحتية معتبرة على جغرافيا كلِّ الدُول التي تبنت المشروع الصيني وانخرطت في إطاره. ففي الفترة من سبتمبر ٢٠١٤م وحتى أبريل ٢٠١٩م، أنشأت الصين اثنتين وثمانين منطقة تعاون اقتصادي وتجاري، في الدُول الواقعة على طول الحزام والطريق، واستثمرت فيها أكثر من (٣٠) مليار دولار أمريكي، منتجة بذلك ما يقارب (٢٤٤) ألف وظيفة محلّية للبلدان المنثى فيها هذا المشروع. ووصل الاستثمار الصيني المباشر في القطاعات غير الماليّة في تلك الدُول لأكثر من (٨٠) مليار دولار أمريكي^(١).

هذه الأرقام يمكننا اعتبارها مؤشرات قويّة تبين حجم الثقل الذي يمثّله المشروع في الإستراتيجية الصينيّة، ويصبح هذا المؤشّر أكثر موثوقيّة إذا ما عرفنا أنّ هذه الأرقام والمناطق والبنى التّحتيّة جرى إتمامها رغم أنّ المشروع لا يزال في مراحلهِ الأولى، فالقسيم الرّمزي للمشروع وضعه في أطر مرحليّة مزمنة وفق هذا التّقويم:

المرحلة الأولى: ٢٠١٣م-٢٠١٦م (مرحلة التّعبئة)

في هذه المرحلة جرى إطلاق المبادرة والتّسويق لها، وقد ظهرت فيما الصّين متحدّثة بلغة وحيدة هي لغة المصالح المشتركة، ومقدّمة عروضاً يصعب رفضها. وفي حين واجه هذا المشروع قبولاً كبيراً على امتداد

(1) وانغ ماو هو، الحزام والطريق ست سنوات من النجاح، مجلة الصين اليوم (النسخة العربية)، بتاريخ: 24 أبريل 2019م، انظر:

<https://shortest.link/2Gff>

مخطّطه، فقد واجه أيضًا ممانعة من قبل الولايات المتحدة الأمريكية، إلا أنّ الصّين تمكّنت من مواجهة هذه الممانعة بإبراز المقارنة بين الآليّة الصّينيّة لتسويق مشاريعها وبين الآليّة الأمريكيّة لفعل ذلك، فظهرت الآليّة الصّينيّة آليّة تعتمد على تبادل المنفعة، واحترام سيادة الدّول، فيما تنتهج الولايات المتحدة مبدأ الهبوط الخشن لتنفيذ مشاريعها. كما استندت الصّين في تسويقها على التّاريخ والجغرافيا وهي تخاطب دول الحزام والطّريق؛ فاستندت على تاريخ الصّين الخالي من أيّ نزعات استعماريّة عسكريّة نحو أيّ من البلدان المختلفة، واستندت على الجغرافيا باعتمادها الفلسفة الصّينيّة المرتكزة على أنّ الحدود المرسومة بين الأقطار أو القارات ليست سوى خطوط وهميّة يمكن تجاوزها بالحوار والتّجارة والثّقافة.

المرحلة الثّانية: ٢٠١٧م - ٢٠٢٠م (مرحلة التّخطيط)

ورد في تقرير المؤتمر التّاسع عشر للحزب الشّيعي الصّيني فقرة تعبّر عن رؤية الصّين لإدارة المرحلة الثّانية من مراحل الحزام والطّريق: "إنّ الصّين ستسعى سعيًا حثيثًا للارتقاء بالتّعاون الدّولي من خلال مبادرة الحزام والطّريق، وذلك لتحقيق التّواصل في السّياسات ومنشآت البنية التّحتيّة والتّجارة والشؤون الماليّة والتّفاعّل بين الشّعوب"^(١).

(١) انظر:

.See Xi Jinping's report at the 19th CPC Party Congress, 18 October 2017

لقد كشفت الصّين عن طموح يتجاوز كلَّ التّوقّعات، وبدأت استثماراتها تنحو نحو مناحٍ ماليّة وغير ماليّة، فتوسّعت استثماراتها الثّقافيّة بطريقة أسّيّة. ويكفي أن نعرف أنّ الصّين قد أنفقت -في النّصف الأوّل من العام ٢٠١٨م- أكثر من (٣٩) مليون دولار أمريكي على مُنح طريق الحرير الدّراسيّة^(١). وفي هذه الفترة أيضاً تمكّنت الصّين من إحداث خرق واضح في التكتّلات الغربيّة الكبرى؛ تمثّل ذلك في انضمام إيطاليا إلى المبادرة الصّينيّة، في مارس ٢٠١٩م، لتصبح بذلك أوّل دولة من الدّول السّبع الصّناعيّة الكبرى تنضمّ للمشروع الصّيني^(٢). ولم يتأخّر الرّد الصّيني على هذه الخطوة الإيطاليّة، ففي حين وقفت إيطاليا وحيدة أمام موجات «كوفيد-١٩» جاء الدّعم الصّيني سخياً^(٣)، موصلاً بذلك رسالة لبقية الدّول أنّ طريق الحرير خيار راجح.

وبرغم دخول العالم تحت ظلال جائحة «كوفيد-١٩»، التي كانت الصّين أكثر المتضرّرين منها من نواحٍ عدّة منذ بداية انتشار العدوى، إلّا أنّ مشروع الحزام والطريق ظلّ يمثّل إستراتيجيّة ثابتة للحكومة الصّينيّة تمضي فيها بثبات؛ حتّى أنّها تمكّنت من الاستفادة من الاضطراب الذي حدث في العالم مع انتشار الموجة الأولى من «كوفيد-١٩». وظهرت الصّين بدور المساعد

(1) وانغ ماو هو، الحزام والطريق ست سنوات من النجاح، مجلة الصين اليوم، مرجع سابق.

(2) إيطاليا تنضم لمبادرة الحرير، وكالة الأنباء الكويتية (كونا)، في: 2019/3/23م، انظر:

<https://www.kuna.net.kw/ArticleDetails.aspx?id=2783866>

(3) انظر:

Matt Schrader, The pandemic is an opportunity for China to publicize itself, alliance for securing
2020/3/democracy, 27

والدَّاعم، في الوقت الَّذِي انكفأت الاقتصادات الكبرى على نفسها؛ وهو ما خدم بَكِّين على المستوى الإستراتيجي في تسويقها لطريق الحرير الجديد.

المرحلة الثالثة (٢٠٢١م- ٢٠٤٩م):

اعتمدت حكومة الصِّين الفترة من (٢٠٢١م- ٢٠٤٩م) مرحلة تنفيذية؛ حيث تطمح خلال هذه الفترة إلى تحقيق أهداف المشروع سواء منها المعلنة الَّتِي تحرص «بِكِّين» على تسويقها، أو تلك الَّتِي يمكن استجلائها عبر عدد من المؤشِّرات والعوامل.

وفي حين تحصر الصِّين أهداف المشروع في خمس نقاط هي:

تنسيق السِّياسات.

المساهمة في إنشاء البنى التَّحتية.

التِّجارة دون عوائق.

التَّكامل المالي.

الرَّوابط بين الأفراد.

إلَّا أنَّه يمكن استجلاء العديد من الأهداف التَّفصيلية الَّتِي تكمن داخل هذه الأهداف الرَّئيسة، ومن أهم هذه الأهداف:

تطوير سوق سندات اليوان في عموم آسيا، عبر استثمار الشَّركات الصِّينية في مشاريع البنى التَّحتية في دول الحزام والطَّريق. فهذه الاستثمارات ستؤدِّي إلى زيادة استخدام العملة الصِّينية بما يطرِّق سوق سنداتها.

الوصول إلى أكبر قدر من الأسواق، فبناء وتطوير طرق النقل على طول المسار التجاري بين الصين ودول الحزام سيجعل من السهل على الصين الوصول إلى السوق أهم خطوة في التجارة، وفيما وراء ذلك فإن المنتج الصيني قادر على منافسة غيره سعراً وجودة.

الاقتراب من مصادر الطاقة ومصادر المواد الخام، فالدول النامية على طول الطريق الجديد هي دول مترعة بالمواد الخام وبمصادر الطاقة.

ابتكار مسارات بحرية وبرية للمنتجات الصينية، بعيداً عن المراقبة الأمريكية. فـ ٧٠٪ من البضائع الصينية تمر حالياً عبر المحيط الهادي الذي تسيطره الولايات المتحدة الأمريكية.

واستنتاج هذه الأهداف أساسه البحث عن المحددات التي ترى فيها الحكومة الصينية أساسات النهوض والتطور، فأولويات الصين وبؤرة اهتمامها تتركز في ثلاثة أمور: الطاقة، والأمن، والأسواق. ومشروع الحزام والطريق يغذي هذه الثلاثية، ويشكل أهم مقوماتها.

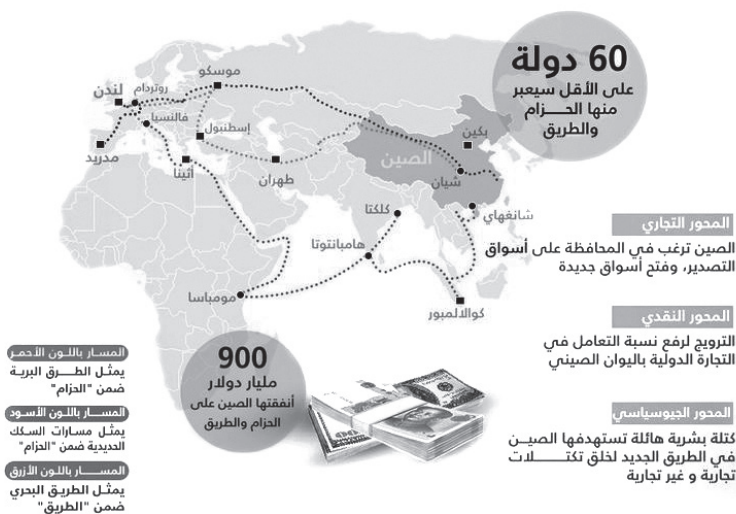
وقد بدت الصين واثقة من مشروعها وهي ترى حجم صادراتها مع دول الحزام ينمو باطراد واضح في ظل كل المؤثرات. ففي الفترة من ٢٠١٣م وحتى ٢٠١٨م تجاوزت إجمالي تجارة البضائع الصينية مع دول الحزام والطريق ٥,٥ تريليون دولار أمريكي بمتوسط نمو سنوي بلغ ١,١٪^(١).

(١) انظر: تقرير مبادرة الحزام والطريق للفترة من 2013م وحتى 2018م:

2018/10/China economic trade belt and road asia Europe gcc countries 27

حزام واحد وطريق واحد سعييد للصين الصادرة

الصين تبحث عن عدة مكاسب من إعادة إحياء الطريق



(مصدر المخطط: موقع العين الإخباري)

الجمهورية اليمنية.. مؤهلات تاريخية وجغرافية:

”موقع جغرافي مميز، وموانئ، وموارد طبيعية، وشعب مجتهد وشجاع“، بهذه العبارة افتتح السفير الصيني لدى اليمن إجابته عن السؤال الذي وجه له الباحث عن مؤهلات الجمهورية اليمنية للانضمام لمبادرة الحزام والطريق⁽¹⁾، ويضيف السفير: ”وهذه المؤهلات الرئيسة تمتاز في أغلبها بأنها ثابتة وغير قابلة للتدمير الكلي مهما طالها الحروب، أو أي وسائل تدمير أخرى؛ إذ يكفيها بعض التحسينات لتستعيد ألقها ومجدها“.

وحتى تقتصر الدراسة مدى الثقل الذي تمثله هذه المؤهلات في ميزان مشروع ”الحزام والطريق“ فإننا سنعتمد معيارين أساسيين، يمكن بواسطتهما، قياس ثقل كل مؤهل من هذه المؤهلات وفق ميزان مشروع ”الحزام والطريق“.

المعيار الأول: توفر بديل خارج الحدود البرية والبحرية للجمهورية اليمنية يمكنه أن يحلّ محلّ هذا المؤهل، فيؤدي ذات الدور وبدون أي تكاليف إضافية باهضة.

المعيار الثاني: احتكار المؤهل لميزات خاصة يمكنها أن تسهم إيجاباً في تحقيق أيّ من الأهداف التي تسعى مبادرة الحزام والطريق إلى تحقيقها. وقبل البدء في إخضاع المؤهلات الرئيسة للجمهورية اليمنية لهذين المعيارين فإنّ الدراسة تحدّد نطاق تأثير المؤهلات اليمنية على مشروع الحزام والطريق في حدود طريقتين اثنتين من الطرق الخمسة التي تشكّل مجتمعة

(1) مقابلة الباحث مع السفير الصيني، مرفقة كملحق بهذه الدراسة.

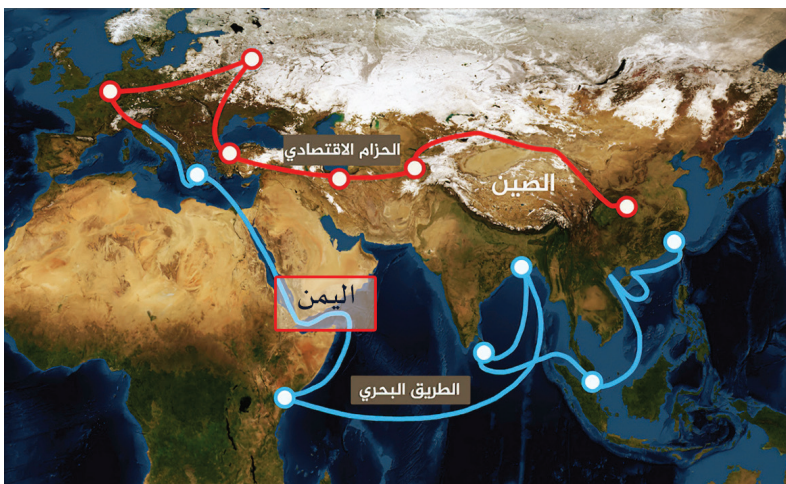
مبادرة الحزام والطريق⁽¹⁾، حيث تحوي هذه المبادرة خمس طرق وستة ممرات. والطريقان اللذان سنحصر دراستنا فيهما هما:

الطريق البحري الغربي: الذي ينطلق من بحر الصين نحو المحيط الهندي، ماراً بالبحر العربي والبحر الأحمر، وصولاً إلى البحر الأبيض المتوسط.

طريق الحرير الأوسط: الذي ينطلق من الصين متجهًا إلى آسيا الوسطى، مرورًا بإيران وشبه الجزيرة العربية.

وقد اخترنا هذين الطريقين كونهما على ارتباط مباشر بالحدود البرية والبحرية للجمهورية اليمنية.

خارطة توضّح المقصود بالحزام والطريق.



المصدر: وكالة أنباء شينخوا

(1) لمياء مخلوفي، إستراتيجية الحزام والطريق الصينية الجديدة وأفريقيا، مجلة مدارات سياسية، عدد ديسمبر 2017م: ص 179.

أ. الموقع الرَّابِط بين قارتين:

من المقومّات الإستراتيجيّة لمبادرة الحزام والطريق أنّها تقوم على فلسفة تتجاوز المفهوم الجغرافي التّقليدي الضيّق لمشروعات التّعاون؛ إذ يمكننا ملاحظة أنّ هذه المبادرة تستند على نطاق جغرافي يضمُّ أكبر عدد من الدُّول، سواء في آسيا أو أفريقيا وحتى أوروبّا. وفي حين شكّلت الحدود المرسومة بين القارّات حدودًا للكثير من مشاريع التّعاون السّابقة، إذ قامت كتكتّلات أسويّة بحته، أو أفريقيّة بحته، أو أوريّية بحته، فإنّ مبادرة الحزام والطريق تهدف إلى تجاوز هذه الحدود. وبالتالي فإنّ الدُّول الواقعة في مناطق التّماس بين القارات تمثّل نقاطاً مهمّة وفق هذا المقوم من المقومّات الإستراتيجيّة للمبادرة. والجمهورية اليمنية إحدى هذه الدُّول التي تمثّل حدودها البحريّة تماساً بين قارتي آسيا وأفريقيا. وبإخضاع هذا المؤهل للمعيارين السّابقين نجد أنّه ليس كلُّ الدُّول تمتلك هذه الميزة، ولا يمكن لدولة ما أن تغيّر موقعها ليصبح رابطاً بين قارتين. بالتّالي ينجح هذا المؤهل في اكتساب وزن أكبر وفق المعيارين المحدّدين أعلاه.

ب. الإطالة على ممرّ عبور الطّاقة إلى الصّين

شكّلت الطّاقة أحد أهمّ الأسس الإطاريّة لمبادرة الحزام والطريق التي أطلقها الصّين⁽¹⁾. وفي حين يعبرُ عبر باب المندب أكثر من ٢١٪ ممّا

(1) انظر:

Philip Galkin, Donmei Chen, Junyong Ke, China's Energy Investments from the Perspective of the Belt and Road Initiative, KAPSARC 2019, p. 3

تستورده الصّين من طاقة⁽¹⁾ فإنّ البلد المطلّ على هذا الممرّ ستمنحه إطلالته هذه نقاط قوّة يمكنه المفاوضة بها عند الحديث عن انضمامه لمشروع كبير كمشروع الحزام والطريق. وحتىّ مع اتّجاه الصّين لبناء قاعدة عسكريّة في الجانب الآخر لهذا الممرّ (جيبوتي) إلّا أنّ هذا الوجود المنحصر في جانب واحد لا يفقد الجانب الآخر من الممرّ والذي تطلّ عليه الجمهوريّة اليمنيّة ميزاته. وبناء على قدرة الإطالة اليمنيّة على الاحتفاظ بميزة كبيرة بإطالتهما على هذا الممرّ، حتىّ مع المحاولة الصّينيّة للإطالة عبر جيبوتي، يمكننا الحكم على أنّ هذا المؤهل أيضاً، ووفق المعيارين السّابقين، يحتفظ بثقلٍ جيّد على ميزان مشروع الحزام والطريق.



مصدر الخريطة: وكالة الأناضول.

(1) محمد عابد، لماذا تبني الصين قاعدة في جيبوتي، وكالة الأناضول، في: 2016/9/26م، متوفر على الرابط التالي: <https://shortest.link/2M3M>

ج. مرافئ إستراتيجية:

يدرك صنّاع السياسات الاقتصادية على مرّ الأزمنة أنّ أكثر المناطق قدرة على التّهوض باقتصاد أيّ بلدة أو مدينة أو دولة هي الموانئ. وباستطلاع بسيط يمكن استنتاج أنّ نسبة كبيرة من أغنى المدن -حاليًا وتاريخيًا- هي المدن ذات الموانئ التجاريّة النشطة. فميناء نشط يعني اقتصادًا واعدًا. ويكفي أن نعرف أنّ الصّين توسّعت في الاستثمارات في الموانئ خلال السّنوات السّبع المنصرمة. وحسب تقرير أعدّته "جوديث بيرجمان"، ونشره معهد "جيتستون" الأمريكي، فإنّ الصّين -حتى يوليو ٢٠٢٠م- تملك أو تدير (٩٥) ميناءً حول العالم، منها (٢٢) ميناءً في أوربّا، و(٢٠) ميناءً في الشّرق الأوسط وشمال أفريقيا، و(١٨) ميناءً في الأمريكتين، و(١٨) ميناءً في جنوب و جنوب شرق آسيا، و(٩) موانئ جنوب الصّحراء الكبرى، بالإضافة للموانئ الصّينيّة^(١).

وبالإطلاع على نتائج الدّراسات التي بيّنت مميّزات الموانئ اليمنية (ميناء عدن- ميناء الجديدة- ميناء المخاء) فإنّ هذه المميّزات تجعل من هذه الموانئ الواقعة على المسار البحري للطّريق الغربي للمبادرة مؤهلاً بشكل جيّد. وقد أدركت الصّين هذا الأمر باكراً، فزار مسشار وزارة التّجارة والصّناعة بجمهورية الصّين، "تشين لين"، مدينة عدن، بتاريخ ١٤

(1) انظر: استثمارات الصين في الموانئ العالمية لأهداف تجارية أم لأغراض عسكرية؟، صحيفة الاقتصادية، في: 2021/10/6م، متوفر على الرابط التالي:

article_2184966.html/06/10/https://www.aleqt.com/2021

أغسطس ٢٠١٤م، بهدف الإشراف على بدء أعمال توسعة وتعميق ميناء عدن^(١)، ضمن مجموعة اتِّفَاقِيَّاتٍ كانت قد وُقِّعت بين الجانبين، أثناء زيارة الرئيس اليمني للعاصمة الصِّينِيَّة "بكين". هذه الاتِّفَاقِيَّات جَمَدت مع دخول اليمن مرحلة الصِّراع القائم حتَّى اللَّحظة.

هذا المؤهل -رغم وجود الكثير من المعوّقات المتمثِّلة في إعداد بنية تحتِيَّة ملائمة، ونظم تشغيل حديثة- إلَّا أنَّه يحتفظ بثقل جيِّد وفق المعيارين السَّابِقين؛ فالمعوّقات المتمثِّلة في ضعف البنية التَّحتِيَّة وافتقار هذه الموانئ لنظم تشغيل حديثة يسهل حلُّها وفق وجهة النُّظر الصِّينِيَّة الَّتِي ترى أنَّها تملك من الخبرة والتَّقْنِيَّة ما يمكِّنها من المساعدة السَّرِيعة في تجاوز هذين العائقين.

د. مقوِّمات تاريخِيَّة:

أحد الأهداف الرَّئِيسَة لمبادرة الحزام والطَّرِيق هو إحياء الطَّرِيق القديم؛ وفي مدخلها التَّاريخِي بيَّنت هذه الدِّراسة الدَّور الَّذِي كانت تقوم به اليمن في مسار الطَّرِيق القديم، وكيف أنَّها شكَّلت نقطة رِيسَة سواء في الطَّرِيق البحري أو البرِّي. ووبربط هذا الهدف بمبادرة الحزام والطَّرِيق يمكن استنتاج أنَّ الدَّور التَّاريخِي لليمن يمثِّل مؤهَّلًا حاليًّا للانضمام للمبادرة الجديدة. غير أنَّ إخضاع هذا المؤهل للمعيارين المعتمدين هنا يجعل من السَّهل

(1) لتوسعة وتعميق ميناء عدن.. الخميس: وفد صيني رفيع المستوى يصل عدن، صحيفة عدن الغد، في: 2014/8/13م، متوفر على الرابط التالي:

<https://adengad.net/public/posts/117098>

استنتاج أن الدور التاريخي وحده يكاد يفتقد لأي ثقل حقيقي على ميزان المشروع الجديد. فالهدف وإن كان مصاغًا بالعبارة السابقة إلا أن الاستراتيجية التي وُضعت لأجل تحقيق الأهداف ككلٍ يهْمُها ما ستحقِّقه هذه الأهداف من مكاسب في الحاضر والمستقبل، وليس ما كانت تحقِّقه في الماضي؛ بمعنى أنه حتى ولو كان بلد ما محوريًا في الماضي، لكنّه لن يحقِّق مكاسب للصين في الحاضر والمستقبل، فإن إستراتيجية الحزام والطريق لا تضعه ضمن مخطّطها.

خريطة صينيّة قديمة توضّح مسارات الطّريق القديم.



المصدر: 絲路新花

نستنتج من دراسة المعطيات السابقة أنّ ثلاثة من إجمالي أربع مؤهلات لها القدرة على الاحتفاظ بثقل جيّد على ميزان مبادرة الحزام والطريق؛ وأنّ هذه المؤهلات الثلاثة تملك ميزة التّفرد من حيث تأثيرها على الطّريقين الأوسط والغربي لطريق الحرير الجديد؛ وأنّ توفير بدائل مطابقة لهذه المؤهلات أمر غير ممكن. وعدم الإمكانية هذه يمكنها أن تساعد في إبقاء الباب مفتوحًا أمام الجمهورية اليمنية للانضمام إلى الحزام الاقتصادي لطريق الحرير، حتّى مع انقضاء سنوات على انطلاق المشروع.

زيارة باتجاه الشراكة اليمنية الصّينية:

في ١٣ نوفمبر، عُقدت في العاصمة الصّينية "بكين"، مباحثات رسميّة يمنية صينية، برئاسة الرّئيس اليمني، عبدربه منصور هادي، ورئيس جمهورية الصّين الشّعبيّة، "شي جين بينغ".

وقد أشار رئيس الجمهوريّة اليمنية إلى أنّ الآمال معقودة على أن يبني الطّرفان علاقات شراكة واسعة، وأنّ اليمن لا تزال أرضًا بكرًا، وبيئة واعدة، فهناك كمّيّات تجاريّة من النّفط والغاز والحديد والمعادن والأسمنت والثروة السمكيّة ومجالات السّياحة ومختلف الجوانب الأخرى.

كما أشار الرّئيس إلى الموقع الفريد الذي تحتلّه اليمن جنوب شبه الجزيرة العربيّة، حيث أعرق الموانئ وأقربها إلى خطّ الملاحة الدّوليّة، ألا وهو ميناء عدن، وحيث منتصف الطّريق ما بين آسيا وأفريقيا وأوربًا.

وأضاف: لذلك سنعمل من أجل الترانزيت، وإعادة التصدير، والتسهيلات الكبيرة للسفن الصينية العملاقة.

ورحب هادي بالاستثمارات الصينية، مؤكداً أن الشركات الصينية بكل تخصصاتها ستحظى بالرعاية والاهتمام، معيّداً المجالات الممكنة للاستثمار، في النفط والغاز وتأهيل المطارات والموانئ، من خلال شراكة إستراتيجية طويلة المدى. مؤكداً على أنه سيتم الاتفاق على أساليب التنفيذ وطبيعة التمويل بصورة مرضية للطرفين.

من جهته جدد الرئيس الصيني الدعم والمساندة الكاملة لليمن من أجل إعادة البناء والإعمار، وتقديم مختلف المساعدات الاقتصادية والفنية؛ معلناً عن تقديم (١٠٠) مليون يوان منحة مجانية، و(٥٠) مليون يوان هدية لوزارة الدفاع، و(٢٠٠) مليون يوان قرضاً طويل الأجل بدون فوائد. وقال: ستبني الصين مع اليمن علاقة تعاون بناءة، وستقدم كافة أشكال الدعم لها، في مجال الطاقة الكهربائية والاتصالات والبنى التحتية، وإعادة تجديد وتأهيل مستشفى الصداقة، واستكمال بناء وتجهيز المكتبة الوطنية، وتقديم المنح الدراسية، ودعم جوانب التعليم العام والفني والتقني ومنظومة التحديث والإسهام في البنى التحتية.^(١)

كانت الزيارة هي الأولى للصين، من قبل الرئيس هادي؛ وقد أجمع مراقبون على أن الزيارة كانت ناجحة، وأن نتائجها فاقت التوقعات، حيث تعهدت

(١) انظر: زيارة الرئيس هادي إلى الصين.. نجاح فاق التوقعات، صحيفة الثورة اليمنية، في: 2013/11/17م؛ متوفر على الرابط التالي:

<http://althawrah.ye/archives/62574>

الصين بتمويل مشاريع تنموية في اليمن لعشرين سنة قادمة، بالإضافة إلى تقديم حزمة مساعدات مالية عاجلة، كما تعهدت بتقديم كل أشكال الدعم لإعادة تأهيل البنية التحتية، وتطوير قطاعات الطاقة والكهرباء والاتصالات والمواصلات، واستكمال بناء وتجهيز المكتبة الوطنية، وتطوير القطاع الصحي، وزيادة أعداد المنح الدراسية، وتدريب الكادر الفني والتقني للحكومة اليمنية. في المقابل زار الرئيس هادي المجلس الصيني للتنمية الدولية، والتقى رجال الأعمال وبعض رؤساء الشركات الصينية بهدف جذب رؤوس الأموال الصينية على مزيد من الاستثمارات في اليمن.

وقد استوقف إسهاب الرئيس هادي في الحديث عن الأهمية الإستراتيجية للموقع الجغرافي لليمن وموانئها، وما تبعه من توقيع اتفاقية بتكلفة نصف مليار دولار لتوسعة ميناء عدن، المراقبين والمحللين حول مغزى وأهداف هذه الاتفاقية.

ويرى سفير الصين السابق لدى اليمن، «شي يان تشون»، في تصريح لـ«الجزيرة نت»، أن الصين تطمح إلى موطئ قدم في اليمن، نظرًا لأهمية الموقع الإستراتيجي لليمن، وعلاقات الصداقة التاريخية بين الجانبين.⁽¹⁾

وبالرغم من هذه الخطوة المهمة إلا أن مجريات الأحداث في اليمن أوقفت مسار الشراكة عند نقطة البداية!

(1) انظر: هادي في بكين.. مقايضة الاقتصاد بالإستراتيجية، الجزيرة نت، في: 15/11/2013م، متوفر على الرابط التالي:

<https://shortest.link/2cNE>

أسباب تأخر انضمام اليمن للمبادرة:

مع امتلاك اليمن للمؤهلات التي ذكرت، وأهمية وثقل هذه المؤهلات، إلا أن الجمهورية اليمنية هي الدولة الوحيدة من بين الدول العربية التي لم تنضم رسمياً للمبادرة⁽¹⁾، وذلك للأسباب التالية:

الصّراع القائم:

«الإجابة واقعية وقاسية وبسيطة، فقد أصبحت سنوات الحرب والاضطراب الذي أحدثته أكبر حجر عثرة أمام اليمن للانضمام إلى مبادرة الحزام والطريق». هذا نصُّ جواب السفير الصيني لدى اليمن عند سؤاله عن أسباب عدم انضمام اليمن رسمياً للمبادرة. وأضاف: «وفي خضمّ الحرب، اضطرت الصين للانسحاب من اليمن في عام ٢٠١٥م. وانسحبت السفارة. فكثيراً ما نقول نحن الصينيون أنه لا يمكن أن تكون هناك تنمية بدون سلام، ولا رخاء بدون استقرار. فالحروب والاضطرابات لم تخلق فقط فراغاً صينياً في اليمن، لكنها خلقت أيضاً فراغاً يمنياً في بناء الحزام والطريق»⁽²⁾.

استناداً إلى إجابة السفير الصيني لدى اليمن يتبين أن العمل على تنفيذ الاتفاقيات التي وقّعت بين الجانبين (الصيني واليمني)، والتي كانت تمثل

(1) الدول العربية المنضمة لمبادرة الحزام والطريق: كان من بين الدول الخمسة والبسّتين الأعضاء في مبادرة الحزام والطريق، البحرين، وجيبوتي، والعراق، وعمّان، والكويت، ومصر. في حين التحقت: الأردن، والإمارات، وتونس، والجزائر، والسعودية، والسودان، وسوريا، والصومال، وفلسطين، وقطر، ولبنان، وليبيا، والمغرب، وموريتانيا، بالمبادرة مؤخرًا. (البيانات مأخوذة من دراسة الاستثمارات الصينية في مجالات الطاقة من منظور مبادرة الحزام والطريق، وموقع معهد إنتربرايز، وموقع جامعة بوسطن).

(2) مقابلة الباحث مع السفير الصيني، مصدر سابق.

أسس انضمام اليمن لمبادرة الحزام والطريق، قد توقّف تماماً بعد استيلاء جماعة الحوثيين على العاصمة صنعاء، وانقلابهم على السلطة، وتمدد مليشياتهم باتجاه بقية المحافظات، وما تلا ذلك من تدخل عسكري خارجي.

التدخل الإقليمي في الوضع اليمني:

لم يكن الصراع الداخلي وحده السبب، فدول كسوريا والعراق وليبيا يعصف بها صراع داخلي، ومع ذلك انضمت رسمياً لمبادرة الحزام والطريق⁽¹⁾. يقول محمد السلامي -الباحث المعتمد لدى مركز الحزام والطريق الصيني العربي، التابع لجامعة جيجيانغ للعلوم التجارية والصناعية: "التدخل الإقليمي في الصراع اليمني نشأ عنه تداخلات في كل ما يتعلق باليمن. من ذلك الانضمام لمشروع كبير ومؤثر كمشروع الحزام والطريق. فإذا كانت إيران والإمارات والسعودية مرتبطة بشكل مباشر بما يجري داخل اليمن، وفي الوقت ذاته لكل دولة من هذه الدول ارتباط وتشارك مع الصين في مشروع الحزام والطريق، فإن هذا التداخل قاد كل دولة لتقديم مصالحها على حساب مصالح الشعب اليمني، لاعتقادها أن اليمن يملك من المميزات ما قد يفقدها بعض مميزاتنا، وهذا سبب رئيس آخر يضاف لأسباب تأخر الانضمام"⁽²⁾.

(1) انظر:

。王子学院，“一带一路”倡议的组织国家，表A1，第35页

(2) مقابلة الباحث مع محمد السلامي، الباحث المعتمد لدى مركز الحزام والطريق التابع لجامعة جيجيانغ الصينية، بتاريخ: 2021/10/5م.

وحسب مخرجات ندوة "اليمن خارج مبادرة الحزام والطريق.. ما دور التحالف في ذلك؟"، والتي نظمتها قناة "المهرية"، بتاريخ ٥ أكتوبر ٢٠٢٠م، فإنّ الإمارات العربية المتحدة، والتي تسيطر عسكرياً على مدينة عدن، تتحمّل مسؤوليّة مباشرة بتعمّدها إضعاف ميناء عدن لصالح موانئ دبي^(١). وهذا بدوره يفقد اليمن إحدى أهم نقاط قوّته للانضمام للمبادرة.

ضعف الأداء الحكومي اليمني تجاه المبادرة:

لم يعق الصّراع كثيراً من الدّول عن الانضمام لمبادرة الحزام والطّريق، إلّا أنّ الصّراع في اليمن عطّل هذا الانضمام. فعقب توقيع وزير التّجارة والصّناعة اليمني محمد الميمني (عُيّن مؤخّراً سفيراً لليمن لدى الصّين)، مع نائب رئيس اللّجنة الوطنيّة للإصلاح والتّنمية بالحكومة الصّينيّة، مي نينج، مذكرة تفاهم أوليّة، في أبريل ٢٠١٩م^(٢). وهي مذكرة تفاهم أوّلي لانضمام اليمن لمبادرة الحزام والطّريق، تضمّنت تشكيل فريق مشترك بين الجانبين، مهمّته دراسة تفعيل الاتّفاقات الموقّعة سابقاً. ولم تستطع الحكومة اليمنيّة التّقدّم أكثر من ذلك في اتّجاه الانضمام للمبادرة.

ويعود ضعف الأداء الحكومي تجاه المبادرة إلى عدد من العوامل، من أهمّها:

(1) انظر: ندوة "اليمن خارج مبادرة الحزام والطريق الصّينيّة، ما دور التحالف؟، مجموعة من الباحثين، قناة المهرية، بتاريخ: 2020/10/4م، متوفرة على الرابط التالي:

<https://www.youtube.com/watch?v=xuSwj7mnmOI>

(2) انظر:

.中华人民共和国外交部، 2019年4月25

أ- الانقسام الحاصل بين مكونات "الشريعة" اليمنية، والذي انعكس بدوره على الانقسامات في الرؤية، وتباين وجهات النظر حول صياغة السياسات الدبلوماسية؛ وهذا أدى لركود دبلوماسي تجاه كثير من القضايا المهمة، بما فيها قضية الانضمام لمشروع مبادرة الحزام والطريق.

ب- عدم قدرة الحكومة اليمنية على تقديم الضمانات التي يطلبها الجانب الصيني للبدء في توقيع الاتفاقيات وتنفيذ المشاريع. وعدم القدرة هذه تعود إلى عدم الاستقرار، وصعوبة التنبؤ بما سيحدث على المستوى الزمني القريب والمتوسط.

تأثيرات تأخر انضمام الجمهورية اليمنية لمبادرة الحزام والطريق:

من أكثر المبادئ التي تحرص الصين على الترويج لها عند تقديمها لمبادرة الحزام والطريق مبدأ حلّ المشكلات التنموية للبلدان المنضمة للمبادرة. والجمهورية اليمنية من أكثر بلدان المنطقة حاجة لمشاريع تنموية حقيقية يمكنها أن تكون أساساً لبنية تحتية متطورة، ولإقتصاد مستقر وناهض. ووفقاً للعرض الصيني والاحتياج اليمني يمكن رؤية أثر تأخر انضمام اليمن للمبادرة على شكل مجموعة من الفرص الكبيرة التي حُرمت الجمهورية اليمنية من الاستفادة منها.

ولأنّ مبادرة الحزام والطريق في أساسها تعتبر مشروعاً اقتصادياً، توسّع بعد ذلك توسعاً جيوبوليتيكياً^(١)، ليحقّق أهدافاً اقتصادية وجيوسياسية، فإنّ التأثيرات الاقتصادية هي الأكثر وضوحاً. وأهم الانعكاسات الاقتصادية السلبية التي تسبّب بها هذا التأخّر:

حرمان الجمهورية اليمنية من الاستثمارات الصينية في مجال الإنشاءات والبنى التحتية:

ففي حين وقّعت اليمن عدداً من الاتّفاقيات المرتبطة بهذه الجزئية، كتوقيع اتّفاقية توسعة ميناء عدن، والتي وقّعها الجانبان الصيني واليمني، في نوفمبر ٢٠١٣م، وتضمّنت بناء رصيف إضافي بطول (١,٠٠٠) متر، وعمق (١٨) متراً، وتعميق وتوسعة القناة الملاحية الخارجية بطول (٧,٤٠٠) متر، وعرض (٢٥٠) متراً، وعمق (١٨) متراً، بالإضافة للقناة الداخلية بطول (٣,٨٠٠) متر، وعرض (٢٣٠) متراً، وعمق (١٨) متر. وكانت الصين التزمت بتمويل المشروع، والذي بلغت كلفته (٥٠٧) ملايين دولار أمريكي، كاملاً^(٢).

كما وقّعت الصين مع اليمن، في ٢٠١٣م، اتّفاقيات منها: اتّفاقية إنشاء شركات نقل بحري بين اليمن والصين، واتّفاقية تطوير وإدارة مصنع الغزل والنسيج في صنعاء، واتّفاقية تطوير وإدارة مصنع الغزل والنسيج في عدن، واتّفاقية إعادة تأهيل مصنع (٧ أكتوبر) في أبين.

(١) جيوبوليتيك: مصطلح يقصد به تأثير الجغرافيا بكلّ محتوياتها على السياسة.

(٢) وكالة الأنباء اليمنية سبأ، اليمن والصين يوقعان اتّفاقيات، بتاريخ: 14 نوفمبر 2013م، متوفر على

الرابط التالي:

<https://www.saba.ye/ar/news330946.htm>

وبتحليل الأرقام، والنظر في نوعية المشاريع الواردة أعلاه، يمكننا ملاحظة أنّها مشاريع تنمويّة يمكنها أن توفّر آلاف فرص العمل لليمنيين، سواء أثناء الإنشاء أو ما بعد التّشغيل، وخاصّة إذا راعت هذه الاتّفاقيّات عند توقيعها إلزام الشّركات الصّينيّة بتشغيل العمالة اليمنيّة، وعدم استخدام أيّ عمالة خارجيّة، إلّا في حالة عدم توفّر البديل اليمني للقيام بالمهمّة. وهذه شروط تفصيليّة يتمّ الاتّفاق عليها في الملاحق التفصيليّة لمثل هذه الاتّفاقيّات.

وإذا كانت هذه الاتّفاقيّات التي التزمت بها "بكين" تجاه اليمن، تمّت في الأشهر الأولى من إطلاق الصّين لمبادرتها، فإنّ استمرار العمل مع الصّين كان يمكنه جذب مشاريع أكثر بكثير ممّا ورد في هذه الاتّفاقيّات، فـ"بكين" رصدت، في مايو ٢٠١٧م، مبلغ (١٢٤) مليار دولار، مخصّصة فقط لإنشاء موانئ وطرق وسكك حديد في دول الحزام^(١). وكان لليمن أن تنال نصيبًا من هذه المخصّصات الماليّة والاستثماريّة لو كانت في وضع مستقرّ وآمن.

فقدان الجمهوريّة اليمنيّة فرصة زيادة صادراتها المحليّة خلال فترة تأخّرها بالانضمام للمبادرة:

في مقابلة مع السّفير الصّيني لدى الجمهوريّة اليمنيّة، "كانغ يونغ"، أجراها الباحث، أشار السّفير إلى أنّ انضمام الجمهوريّة اليمنيّة لمبادرة

(1) انظر:

中国国家主席习近平2017年5月14日讲话

الحزام والطريق من شأنه أن يزيد من فرص المنتجات اليمنية في دخول الأسواق العالمية، إذ قال: "ستذهب منتجات اليمن إلى العالم من خلال وسائل النقل المريحة؛ وسنرى القهوة اليمنية والعسل وحجر العقيق والفواكه والملابس وغيرها لا تقهر في السوق العالمية، ممّا يجعل (صنع في اليمن) مشهورة في جميع أنحاء العالم".

وفي حين كان بالإمكان للمنتجات اليمنية أن تصل إلى أكبر عدد من الأسواق، مستندة على الاتفاقيات الموقعة تحت مظلة المبادرة إلا أنّ عدم الانضمام زاد من القيود على عبور المنتجات اليمنية. ويكفي لإثبات ذلك أخذ نموذج واحد، وليكن أشهر المنتجات اليمنية (البُن)؛ فعند استعراض قوائم البضائع الممنوعة من دخول الصين -ككيميّات تجارية- نجد البُن اليمني مسجلاً -بالاسم- على قوائم البضائع الممنوعة من دخول الصين في الوقت الحالي. حالة المنع هذه الهدف منها -حسب السلطات الصينية- هو تشجيع زراعة البُن داخل الصين، كما هو مكتوب في أسباب المنع في قوائم المنع هذه؛ في حين أنّ عمليّة الانضمام كانت ستجذب البُن اليمني، وغيره من المنتجات، قرارات كهذه، سواء من قبل الصين أو من قبل دول أخرى منضمة للمبادرة.

حرمان اليمن من الاستفادة من قروض ميسرة ذات فوائد منخفضة: تعدّ اليمن دولة مدينة. وحتىّ نهاية عام ٢٠١٥م كانت مديونيّة الجمهوريّة اليمنية قد تجاوزت ٧ مليارات دولار^(١). والصين -في إطار مبادرة الحزام

(١) انظر: الدين العام في اليمن، وزارة التخطيط والتعاون الدولي، نشرة مطبوعة، في: 15 يونيو 2016م: ص3.

والطريق- عملت على إنشاء مؤسستين ماليّتين عملاقتين هما: البنك الآسيوي للاستثمار في البنى التحتيّة، والذي تجاوز رأس ماله في أكتوبر ٢٠١٩م (١١٢) مليار دولار، وصندوق طريق الحرير، وهو مؤسسة ماليّة منفصلة عن البنوك، مخصّص للاستثمار في المشاريع التجاريّة، برأس مال تأسيسي تجاوز (٤٠) مليار دولار.

وفي حين تقوم هاتان المؤسستان الصّينيّتان بالدور نفسه الذي يقوم به عملاقي الإقراض الدّوليّين (البنك الدّولي وصندوق النّقد الدّولي)، ولكن عبر قروض بفوائد أقلّ بكثير ممّا يفعله البنك الدّولي وصندوق النّقد الدّولي.

لقد كان لعمليّة انضمام اليمن للمبادرة أن توفّر للجمهورية اليمنية خيارًا أقلّ كلفة، وأطول مدّى، عند حالات الاضطرار إلى الاقتراض الخارجي.

حرمان الجمهورية اليمنية من فرص بناء اقتصادات رقميّة:

تتضمّن مبادرة الحزام والطريق بعدًا أساسيًا هو (طريق الحرير الرّقعي)^(١) الذي يهدف إلى تطوير التّجارة الإلكترونيّة وإنترنت الأشياء والمجتمعات والمدن الذّكيّة، والتي تشكّل جميعها ما يسمّى بالاقتصادات الرّقميّة. والمتوقّع أن تكون الاقتصادات الرّقميّة هي الحاكمة في المستقبل القريب؛ حيث لا تتطلّب بنى تحتيّة تقليديّة. وكان من شأن انضمام اليمن للمبادرة أن يجعلها في مستوى الكثير من بلدان المنطقة، فيما يتعلّق بهذه

(1) انظر:

金良祥، "一带一路"倡议，阿拉伯湾地区的机遇与障碍，2018年，第5页

الجزئية تحديداً؛ أي أن تملك من مقومات صنع اقتصادات كهذه في حال تمّ إدماجها ضمن (طريق الحرير الرقعي) هذا. وقد أدّى تأخر انضمام اليمن للمبادرة إلى حرمان الجمهورية اليمنية فرصة كهذه.

إضافة لهذه التأثيرات السلبية هناك العديد من الانعكاسات السياسية لهذا التأخر، أهمها فقدان الجمهورية اليمنية فرصة الحضور الإقليمي المؤثر الذي كان بالإمكان تحقيقه عبر الاستفادة من المؤهلات التي تملكها، والتي سبق ذكرها.

باستعراض الانعكاسات السلبية السالفة يمكننا التوصل -بدايةً- إلى أنّه كان بإمكان انضمام اليمن إلى المبادرة أن يحوّل هذه الانعكاسات السلبية إلى فرص إيجابية. إذ لو انضمت اليمن للمبادرة لتمكّنت من إنشاء عدد من المشاريع المهمة المتعلقة بالبنى التحتية، ولوقّرت الآلاف من فرص العمل لليمنيين، ولزاد حجم صادرات اليمن إلى العالم.

إمكانية الانضمام رغم التأخر:

يقول السفير الصيني لدى اليمن: "إذا تمكّن اليمن من تحقيق السلام والاستقرار يمكنه الانضمام على الفور إلى مبادرة الحزام والطريق. وأقول لأصدقائي اليمنيين: أرجو أن تطمئنوا إلى أنّ باب مبادرة الحزام والطريق سيكون مفتوحاً دائماً أمام اليمن، وأنّ طاولة المفاوضات الخاصة بالمبادرة ستخصّص دائماً مقاعد لليمن"⁽¹⁾.

(1) مقابلة الباحث مع السفير الصيني، مصدر سابق.

وحول إمكانية انضمام اليمن في الوضع الراهن أجاب بأن اليمن لا يزال عالقًا في "فوضى الحرب، والمجتمع مضطرب، والشعب يعاني"، مضيفًا: "لا تنمية بدون سلام، ولا رخاء بدون استقرار". وأن إمكانية استئناف مشاركة اليمن في مبادرة الحزام والطريق تعتمد على "إمكانية تحقيق اليمن للسلام، وعزم جميع الأطراف في اليمن على تحقيق السلام"⁽¹⁾.

وبرغم أن حالة الصراع لم تمنع انضمام دول أخرى، كسوريا وليبيا والعراق، للمبادرة إلا أن الوضع اليمني، وعدم وضوح أي مؤشر للسلام أو انتصار طرف ما على الآخر، يجعل الصينيين أكثر حذرًا.

وتمتلك اليمن فرصة الانضمام للمبادرة، ولو متأخرًا، استنادًا إلى ما يلي:
أن السنوات المنصرمة من عمر المبادرة ليست سوى مراحل تحضيرية. فوفق إستراتيجية المبادرة فإن المرحلة التنفيذية تبدأ من عام ٢٠٢١م وحتى عام ٢٠٤٩م؛ أي أن الفترة الزمنية المتبقية هي الفترة الرئيسة في عمر المبادرة.

أن الجمهورية اليمنية تمتلك مؤهلات تحتكر العديد من الميزات التي تسهم إيجابًا في نجاح المبادرة (سبق ذكر هذه المؤهلات).

والخلاصة هي أن إمكانية انضمام الجمهورية اليمنية إلى المبادرة ما تزال ممكنة، إلا أن احتمالية الانضمام مع استمرارية الحرب ضعيفة، نظرًا للتخفّظات الصينية بشأن الاستثمار في مناطق غير مستقرة.

(1) المرجع السابق نفسه.

مخاطر الانضمام:

كما تحمل (مبادرة الحزام والطريق) الكثير من الفرص لإنعاش اقتصاد الجمهورية اليمنية، فإنها -أيضاً- تحوي قدرًا من المخاطر الاقتصادية والجيوسياسية، ومن أبرزها:

١- الوقوع في فخ الديون:

في تصريح لوزير الخارجية الأمريكي السابق، "مايك بومبيو"، في يونيو ٢٠٢٠م، حذر من الصين التي اعتبرها أبرز الدائنين في العالم، حيث قال: "إنَّ الصَّينَ تنتهج سياسة إقراض تسبب عجزًا للحكومات عن السداد، ممَّا يجعل هذه الحكومات تقدِّم تنازلات سيادية لصالح الحكومة الصينية"^(١). وبتتبع هذا التأثير عمليًا، يلاحظ حقيقة أنَّ الصَّين قد استغلَّت ديونها التي راكمتها على طاجيكستان لتعفيها من استحقاقات دفعها مقابل تنازل طاجيكستان عن ١,١٥٨ كم^٢، من الأراضي المتنازع عليها بين الدولتين؛ كما أوردت مجلة (فورين بوليسي) تقريرًا تشير فيه إلى أنَّ جيبوتي، وطاجيكستان، وقيرغزستان، ولاوس، وجزر المالديف، ومنغوليا، وباكستان، والجبل الأسود، معرَّضة لخطر فقدان السيطرة السيادية على مناطق تثير اهتمام الصَّين، إذ أصبحت هذه الدول مدينة للصَّين بأكثر من ٤٥٪ من إجمالي ناتجها المحلي، في إطار مبادرة الحزام والطريق^(٢).

(1) دبلوماسية فخ الديون وأشواك طريق الحرير، إيلي هيدموس، صحيفة الشرق، في: 2020/6/30م، متوفر على الرابط التالي:

<https://shortest.link/2ctP>

(2) المرجع السابق.

٢- الحرمان من منح ومعونات دولية:

في العامين المنصرمين بات واضحًا جدًا تصنيف الحكومات الغربية، وتحديدًا الولايات المتحدة الأمريكية ل(مبادرة الحزام والطريق) الصينية على أنها مشروع تكتل سياسي أكثر منه مشروعًا اقتصاديًا يهدف لتبادل الشراكة والمنفعة بين دول الحزام؛ لذا باتت الولايات المتحدة -ومعها حلفاؤها- تصنف الدول النشطة في إطار هذه المبادرة بأنها دول حليفة لقطب تخوض معه حربًا باردة على الناحيتين، التكنولوجية والاقتصادية. لذا خففت الولايات المتحدة المنح والمساعدات التي كانت تقدّمها لبعض دول الحزام، في إطار ما تسميه الولايات المتحدة ب(الإستراتيجية المضادة)^(١).

هذه القضية تعدُّ أحد الإشكالات التي تواجهها دول كالجمهورية اليمنية، ويجب عليها مراعاتها وإدارتها بشكل مناسب. فالسياسة اليمنية بحاجة عند الرغبة للانضمام إلى المبادرة الجمع بينها وبين تطمين الشركاء والحلفاء الغربيين، من خلال إقناعهم أنّ هدف الجمهورية اليمنية من الانضمام للمبادرة تنموي واقتصادي بدرجة أساسية، بعيدًا عن أيّ تكتلات إقليمية أو دولية، كي لا تفقد علاقاتها بالآخرين.

(1) انظر: مبادرة الحزام والطريق تهدد مصالح أمريكا.. وعلى أمريكا تجهيز استراتيجية مضادة، صحيفة الشروق المصرية، في: 2021/3/31م، متوفر على الرابط التالي:

<https://www.shorouknews.com/columns/view.aspx?cdate=31032021&id=8a2fcec-fbeb-4dfe-a22a-b2083426d7e7>

ميزان المصالح والمفاسد لانضمام الجمهورية اليمنية لمبادرة الحزام والطريق:

بالاعتماد على المعطيات السالفة، ووضع المصالح التي من الممكن للجمهورية اليمنية أن تحققها من انضمامها لمبادرة الحزام والطريق في مقابل المفاسد التي من الممكن أن تتعرض لها كنتاج لعملية الانضمام هذه، نجد أن هناك خمس مصالح رئيسة يمكن للجمهورية اليمنية أن تحققها من الانضمام، في مقابل مفسدين فقط يمكن أن تتعرض لها. وتتمثل المصالح الخمسة في:

- ١- الاستفادة من الاستثمارات الصينية في مشاريع وبنى تحتية رئيسة.
 - ٢- زيادة فرص صادرات البضائع اليمنية غير النفطية.
 - ٣- الحصول على قروض ميسرة ذات فوائد منخفضة ومدى أطول.
 - ٤- إمكانية البدء في بناء اقتصادات رقمية حديثة.
 - ٥- إعادة بناء وتشغيل الموانئ اليمنية الواقعة على المسار الغربي لطريق الحرير البحري (ميناء عدن والحديدة والمخاء).
- وتتمثل المفسدان في:
- الوقوع في فخ الديون وأثارها السلبية على السيادة والاستقلال.
- فقدان الدعم والمنح الغربية.
- وبنظرة فاحصة تترجح كفة مصالح الانضمام للمبادرة على كفة المفاسد المترتبة عليه. ومنها نخلص إلى أن عملية الانضمام في محصلتها تعود

بالعديد من المصالح للجمهورية اليمنية، والتي تعاني انهياراً في مجال البنى التحتية، وتراجعاً في حركة الاقتصاد، وتعطلاً للموانئ وعجلة الاستثمار.

الخلاصة:

ما زال مشروع الحزام الاقتصادي لطريق الحرير (الحزام والطريق) أكثر المشاريع تأثيراً على المستوى العالمي في الجانبين الجغرافي والسياسي، إذ تجاوز منطلقه الاقتصادي وأساسه التاريخي ليصبح أكثر مشاريع القرن الحالي تأثيراً؛ فتأثيره يمتد على امتداد يزيد على (١٢) ألف كيلومتر، نافذاً عبر القارات الثلاث: (آسيا- أفريقيا- أوروبا)، وماراً بأكثر من (٦٥) دولة يقطنها ٦٢٪ من سكان العالم. هذا المشروع الذي قَدِّمَتْ فيه "بكين" -حتى اللحظة- أكثر من (٣٠) مليار دولار كاستثمارات أولية، في الدول التي سيمرُّ بها هذا الطريق، لم يستفد اقتصاد الجمهورية اليمنية -وهي التي تقع على مساره-، وهي الدولة الوحيدة في الشرق الأوسط وشمال أفريقيا التي لم تستفد منه، رغم امتلاكها مؤهلات تاريخية وجغرافية ثابتة وغير قابلة للتدمير أو التَفَاد. ومن أبرز هذه المؤهلات:

موقع جغرافي رابط بين قارتين:

هذا المؤهل يجعل من الجمهورية اليمنية نقطة محورية على خارطة الحزام والطريق؛ فواحدة من المقومات الإستراتيجية لمشروع الحزام والطريق قائمة على فلسفة تتجاوز المفهوم الجغرافي القاري، أي أن مبادرة الحزام والطريق تسعى لإلغاء التكتلات القائمة على أساس قاري بحت،

وتسوّق لمفهوم أوسع، ولتحقيق هذا الهدف فإنّ الدّول التي تمثّل نقاط تماس بين القارات هي إحدى مقومات نجاح هذا المشروع.

الإطّالة على ممرّ عبور الطّاقة إلى الصّين:

في حين تشكّل الطّاقة أحد أهمّ الأسس الإطّارية لمبادرة الحزام والطّريق، وفي حين يمرّ عبر باب المنذب أكثر من ٢١٪ ممّا تستورده الصّين من طاقة، فإنّ البلد المطلّ على هذا الممرّ يمتلك نقاط قوّة تمكّنه من المفاوضة بشكل أقوى عند الحديث عن انضمامه إلى مشروع بهذا الحجم. وحتىّ مع اتّجاه الصّين لبناء قاعدة عسكريّة في الجانب الآخر لهذا الممرّ (جيبوتي)، إلا أنّ هذا الوجود على ضفّة واحدة من الممرّ لا يُفقد الضفّة الأخرى أهمّيّتها وقدّرتها على التّأثير.

مرافق استراتيجيّة:

تدرك الصّين جيّدًا أنّ الموانئ ظلّت في الماضي وفي الحاضر إحدى أكثر عوامل النّهوض الاقتصادي لأيّ دولة، لذلك تدير الصّين حاليًا أكثر من (٩٥) ميناء رئيسًا حول العالم. وبالاطّلاع على الخرائط المرسومة للمسار البحري لطريق الحرير الجديد فإنّ كلًّا من ميناء عدن وميناء الحديدية وميناء المخاء تقع ضمن مخطّط المسار البحري الغربي للمشروع الصّيني الكبير. وهذا المسار هو أحد خمس مسارات رئيسة في هيكل الحزام والطّريق. هذه الأهميّة للموانئ اليمنيّة أدركتها الصّين جيّدًا، وفي الشّهور الأولى من عمر مشروعها، ففي أغسطس ٢٠١٤م زار مستشار وزارة

الصناعة والتجارة الصينية اليمن، وأشرف على المخطّط النهائي للآلية التنفيذية لمشروع توسعة وتعميق ميناء عدن، إلا أنّ هذه الاتفاقيات، ومعها كلّ الاتفاقيات الموقّعة، جمّد العمل بها مع دخول الجمهورية اليمنية مرحلة الحرب.

ورغم الخلفية التاريخية والسبق اليمني في توقيع اتفاقيات مهمّة مع الجانب الصيني في الأشهر الأولى من انطلاق المشروع، حيث وقّعت مجموعة من الاتفاقيات أثناء زيارة الرئيس اليمني لـ"بكين"، في نوفمبر ٢٠١٣م، إلا أنّ المحصلة النهائية هي أنّ اليمن خارج الاستفادة من هذه المبادرة حتّى اللحظة.

وبالبحث عن الأسباب التي أدّت إلى تأخر الانضمام الرسمي للجمهورية اليمنية لمبادرة الحزام والطريق نجد أنّ أهمّ الأسباب تتلخّص في:

الحرب:

فلا تنمية بدون سلام، ولا رخاء بدون استقرار، هكذا أجاب السفير الصيني عن سؤالنا عن أهمّ أسباب تأخر انضمام الجمهورية اليمنية للمبادرة. فالسفارة الصينية، ومعها الشركات الصينية، انسحبت من اليمن مع بداية العام ٢٠١٥م، تاركة كلّ الاتفاقيات التي وقّعها الجانبان بدون أيّ تنفيذ؛ إذ يتعدّد تنفيذ أيّ شيء في ظلّ الحرب.

التدخل الإقليمي في الوضع اليمني:

أثر التدخل الإقليمي في الشأن اليمني على كلاً المستويات، السياسية والاقتصادية، ومن ضمنها الانضمام لمشروع الحزام والطريق؛ فدول الخليج - وخاصة دولة الإمارات العربية المتحدة - ترى أنّ انضمام الجمهورية اليمنية لمشروع الحزام والطريق من شأنه أن يندشط موانئ الجمهورية اليمنية، ونشاط هذه الموانئ سيؤثر سلباً على الحصّة السوقية لموانئها، وبالتالي فإنّها تعمل على عرقلة أيّ خطوة من شأنها أن تقرب انضمام اليمن لهذا المشروع.

ضعف أداء الحكومة اليمنية تجاه هذا المشروع:

في حين لم تعق الحرب دولاً كثيرة في إطار انضمامها لمشروع الحزام والطريق، فإنّ الحرب الدائرة في اليمن بالإضافة للعوامل الأخرى أعاقت تماماً انضمام اليمن، وهذا يعود في جزء منه إلى عجز الحكومة اليمنية عن إدارة ملفّ الانضمام بكفاءة. هذا العجز أسهمت فيه عدّة عوامل أهمّها:

أ- الانقسام الحاصل بين مكّونات الشريعة اليمنية.

ب- عدم قدرة الحكومة اليمنية على تقديم الضمانات التي يطلبها الجانب الصيني للبدء في توقيع الاتفاقيات، وتنفيذ المشاريع.

وحول تأثير تأخر انضمام الجمهورية اليمنية لهذا المشروع رصدنا ما يلي:

١- حرمان الجمهورية اليمنية من الاستثمارات الصينية في مجال الإنشاءات والبنى التحتية:

فالجُمهوريَّة اليمنية لم تستفد من (١٢٤) مليار دولار خصَّصتها "بكين" في مايو ٢٠١٧م لإنشاء موانئ وطرق وسكك حديد في دول الحزام، حيث كان بإمكانها توظيف هذه المبالغ في بناء إنشاءات وبنى تحتية أساسية، كما كان بإمكان هذه المشاريع أن توفر آلاف فرص العمل للعمالة اليمنية، سواء أثناء إنشائها أو حين تشغيلها.

٢- فقدان الجمهورية اليمنية فرصة زيادة صادراتها المحلية خلال فترة تأخرها بالانضمام:

في حين توفّر اتّفاقيّات الانضمام لمبادرة الحزام والطريق فرصة جيّدة لإمكانية التّبادل التجاري بين البلدان الموقّعة لهذه الاتّفاقيّات في إطار المبادرة، فإنّ تأخر الانضمام سيحرم اليمن من هذه الميزة، وبالتالي حرمانها من إمكانية تصدير منتجاتها غير النّفطيّة إلى البلدان المنضمّة للمبادرة.

٣- حرمان اليمن من الاستفادة من قروض ميسّرة ذات فوائد منخفضة:

عملت الصّين في إطار مشروع الحزام والطريق على إنشاء مؤسّستين ماليّتين عملاقتين هما: البنك الآسيوي للاستثمار في البنى التحتية، وصندوق طريق الحرير؛ وهما مؤسّستان تقدّمان قروضاً بفوائد أقلّ بكثير من فوائد عملاقي الإقراض (البنك الدولي، وصندوق النّقد الدولي). لقد

كان من فوائد انضمام اليمن لهذه العملية توفير خيارات أقل كلفة وأطول مدى عند الاضطرار لحالة الاقتراض.

٤- حرمان الجمهورية اليمنية من فرص بناء اقتصادات رقمية:

في حين تتضمن مبادرة الحزام والطريق بعداً أساسياً هو طريق الحرير الرقمي، والذي يهدف إلى تطوير التجارة الإلكترونية وإنترنت الأشياء والمجتمعات الذكية، والتي تشكل جميعها ما يُسمى بالاقتصادات الرقمية. والمتوقع أن تكون هي الاقتصادات الحاكمة في المستقبل القريب. وفي حين كان بناء مثل هذه الاقتصادات لا يتطلب بنى تحتية تقليدية، فإنه كان بإمكان اليمن أن تستفيد من هذا الأمر لو انضمت في وقت مبكر من عمر المشروع.

وبالبحث عن إمكانية انضمام الجمهورية اليمنية إلى المشروع رغم تأخر انضمامها لأكثر من ثمان سنوات نجد أنه لا زال بإمكان اليمن الانضمام للمشروع والاستفادة من الكثير من الميزات التي يوفرها، فمؤهلات الجمهورية اليمنية والمدى الإستراتيجي الطويل للمشروع يمنحان اليمن ميزة الانضمام المتأخر هذا.

وبالبحث في المخاطر التي من الممكن أن يحومها مشروع الحزام والطريق في حالة انضمام اليمن إليه نجد أن:

الوقوع في فخ الديون:

حيث يمكن للديون التي تعجز الحكومة عن سدادها أن تتحوّل إلى شكل من أشكال فقدان السيادة على مناطق أو مشاريع يتمّ مقيضتها كسداد لهذه الديون.

فقدان المنح والتسهيلات الغريبة:

حيث تعتمد الولايات المتحدة الأمريكية، ومعها حلفاؤها، في إطار محاربتها لمشروع الحزام والطريق، إلى اعتبار هذا المشروع مشروعاً للتحالفات السياسية أكثر منه مشروعاً للإنعاش الاقتصادي، فتتعامل مع الدول المنضمّة إليه والموقّعة عليه باعتبارها دولاً في حلف مناهض، وبالتالي تفقد هذه الدول المنح والهبات والتسهيلات الممنوحة لها من الغرب.

وبوضع مميّزات انضمام الجمهورية اليمنية إلى مشروع الحزام والطريق ومخاطر هذا الانضمام في ميزان المصالح والمخاطر نلاحظ ترجيح كفة المصالح بخمس عوامل رئيسة هي: (الاستفادة في بناء بنى تحتية ومشاريع ملحّة- زيادة فرصة الصادرات اليمنية غير النفطية- الاستفادة من قروض منخفضة الفائدة وطويلة المدى- إمكانية بناء اقتصادات حديثة- إمكانية تشغيل الموانئ الإستراتيجية)، في مقابل مخاطرتين هما: (الوقوع في فخّ الديون- فقدان الدعم والمنح الأمريكية والغربية). ومحصّلة الأمر أن انضمام الجمهورية اليمنية لمشروع الحزام والطريق ضرورة وليست ترفاً. وهذا الانضمام من شأنه أن يسهم في إنعاش اقتصاد منهار ودولة مدمّرة.

الملحق (١):

نصُّ مقابلة الباحث مع السفير الصَّيني لدى الجمهورية اليمنية/ كانغ يونغ، والتي أجريت بتاريخ ١٦ أكتوبر ٢٠٢١م. وقد أجريت المقابلة باللُّغة الصِّينية، وهذا نصُّها:

مركز استراتيجية موكا عن "مبادرة الحزام والطريق و"مبادرة الحزام والطريق"

موضوعات البحث

١- ما هي العقبات التي تعيق اليمن من الانضمام إلى "مبادرة الحزام والطريق"؟

في ٩ و١٠ أيلول ٢٠١٣، الرئيس الصيني شي جين بينغ اقترح بشكل منفصل "مبادرة الحزام والطريق" و"مبادرة الحزام والطريق"، "مبادرة الحزام والطريق" من هنا، إنها توريث الرمز القديم للحرير على البر والبحر، ترفرف العلمة من التنمية السلمية، تسعى إلى التنمية النشطة مع البلدان على طول الطريق، لبناء علاقات شراكة اقتصادية مع البلدان على طول الطريق، لبناء مجتمع ذي ثقة سياسية، اندماج اقتصادي، ثقافة شاملة من المصالح المشتركة، مجتمع المصير المشترك ومسئولية مشتركة، لليمن في البلدان على طول الطريق مفتوحة ذراعيها.

سواء كنت تتبع خطوات الصداقة المتبادلة، أو موقع اليمن الجغرافي، في التاريخ، في الحاضر، اليمن ينبغي أن يلعب دوراً لا يمكن الاستغناء عنه في "مبادرة الحزام والطريق". لكننا نأسف، في الوقت الحاضر، اليمن هو البلد الوحيد الذي لم يشارك في "مبادرة الحزام والطريق".

伯国家。经常有也门朋友焦急地问我，为什么中国与其他阿拉伯国家在“一带一路”框架下的合作如火如荼，与也门的合作却冷冷清清？答案很现实，很残酷，也很简单——连年战争及由此引发的动荡不安成为了也门加入“一带一路”的最大绊脚石。很多也门朋友可能不知道，事实上在2013年中国提出“一带一路”倡议之初，就高度重视也门这一重要支点，并就如何同也门合作，让也门成为“一带一路”建设的突出亮点进行细致、深入研究。但令人遗憾的是，2014年也门爆发战乱，战火硝烟中，2015年中国被迫撤出也门，工厂撤资，使馆撤馆。我们中国人经常说，没有和平就没有发展，没有稳定就没有繁荣，战火与动乱不仅让也门国内出现“中国真空”，还让“一带一路”建设中出现“也门真空”，令人惋惜。

二、也门加入“一带一路”倡议谈判到达了什么阶段？

2017年与2019年，中国举办第一届与第二届“一带一路”国际合作高峰论坛，也门分别派出规划与国际合作部长及工业与贸易部长应邀参会，后者与中方签署谅解备忘录。我本人密切关注也门政治、经济、军事、社会局势并定期向中国政府报告，不断探讨

也门加入“一带一路”倡议的可行性。

可以说，两国在也门加入“一带一路”倡议这一问题上是有共识的。只要也门实现和平与稳定，也门马上就可以加入“一带一路”倡议。请也门朋友们放心，“一带一路”倡议的大门永远对也门敞开，“一带一路”倡议的谈判桌永远为也门保留座位。

三、也门加入“一带一路”倡议的资质是什么？也门能从加入“一带一路”倡议中收获什么？

也门一身都是宝，她享有连接三大洲的优越地理位置，拥有油气矿藏等丰富自然资源，还有着勤劳智慧勇敢的也门人民。但持续的战争让这些得天独厚的条件无法得到发挥，让也门巨大的发展潜力陷于内耗，让也门人“捧着金饭碗要饭”。

阿拉伯有句谚语叫“风吹不动山”。当前的战争只是暂时的，而也门优越的地理位置、自然资源、人力资源等资质却是永恒的，是战争吹不动、吹不倒的。如果也门加入“一带一路”倡议，毫无疑问这些资质将被放入到一个国际合作的大格局中，通过合作共赢这个“放大镜”给也门带来成倍的好处。例如，中国的工程队会重返也门参与战后重建，帮助也门修

建新时代的荷萨公路、萨那技校等，还会帮助也门建设港口、机场，让也门成为全球最重要的交通要塞。也门的商品会借着便捷的交通要道走向世界，我们将看到也门的咖啡、蜂蜜、玛瑙石、水果、服饰等在世界市场所向披靡，让“也门制造”享誉全球。我们也将看到摩卡、亚丁等港口恢复昔日辉煌，看到也门人民的经商天赋被进一步挖掘，看到也门这颗玛瑙在“一带一路”这条项链中再次光彩。

显而易见，“一带一路”将使也门的经济潜力得到最大限度的挖掘，也门将对地区经济、世界经济的发展作出自身的贡献，同时也将从“一带一路”建设中获益，也门人民的生活将因此大为改善。

四、当前重启也门加入“一带一路”倡议谈判的可能性有多大？

当前也门依然陷于战乱，社会动荡不安，人民饱受苦难。正如我之前所说，没有和平就没有发展，没有稳定就没有繁荣。重启也门加入“一带一路”倡议的可能性取决于也门实现和平的可能性，取决与也门各派对于实现和平的决心。因此我呼吁也门各派以人民及国家利益为重，将实现和平作为最大公约数，

寻找共识、摒弃分歧。让我略感欣慰的是，在我所接触到的也门各政党组织领袖、非政府组织人士、妇女青年代表中，没有人对“一带一路”倡议持有消极态度，都希望也门早日搭上“一带一路”发展快车。我坚信，我终会迎来与也门共建“一带一路”的那一天。

最后，我要感谢摩卡战略研究中心提出“也门与一带一路倡议”研究专题，希望与摩卡战略研究中心在内的也门各界一道，共同思考中也两国在“一带一路”倡议下的合作，探讨合作发展前景，让“一带一路”倡议给中也两国人民带来实实在在的好处，让“一带一路”倡议成为中也两国之间的贸易之路、交流之窗、友谊之桥！

ملحق (٢):

ترجمة مقابلة الباحث مع السفير الصيني لدى اليمن، الواردة في الملحق رقم (١).

الباحث: ما الذي يمنع اليمن من الانضمام إلى مبادرة «الحزام والطريق»؟
السفير: في سبتمبر وأكتوبر ٢٠١٣م، اقترح الرئيس الصيني، "شي جين بينغ"، على التوالي بناء الحزام الاقتصادي لطريق الحرير وطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين. ولدت مبادرة "حزام واحد، طريق واحد". وهي تراث أرض الحرير القديمة، وفق الرمز التاريخي لطريق الحرير الذي يرفع راية التنمية السلمية عاليًا، بالتطوير الفعال للشراكات الاقتصادية مع البلدان الواقعة على طول الطريق، والبناء المشترك لمجتمع المصالح، ومجتمع المصير المشترك، ومجتمع المسئولية عن الثقة السياسية المتبادلة، والتكامل الاقتصادي، والشمولية الثقافية. وهي أمور مهمة لليمن وجميع الدول.

وسواء أكان ذلك يتبع خطي التبادلات الودية في الماضي، أو الموقع الجغرافي المهم لليمن، والتاريخ والواقع، يجب أن تلعب اليمن دورًا لا غنى عنه في مبادرة الحزام والطريق. وللأسف فإن اليمن حاليًا هي الدولة العربية الوحيدة التي لم تشارك في بناء الحزام والطريق. كثيرًا ما يسألني أصدقائي اليمنيون بقلق، لماذا التعاون بين الصين والدول العربية الأخرى في إطار الحزام والطريق على قدم وساق، ولكن التعاون مع اليمن مهجور؟ الإجابة واقعية وقاسية وبسيطة، فقد أصبحت سنوات الحرب والاضطراب الذي

أحدثته أكبر حجر عثرة أمام اليمن للانضمام إلى مبادرة الحزام والطريق. قد لا يعرف الكثير من الأصدقاء اليمنيين. في الواقع أنه عندما طرحت الصين مبادرة "الحزام والطريق" في عام ٢٠١٣ م، أولت اهتمامًا كبيرًا لليمن كنقطة ارتكاز مهمة، وشرعت في كيفية التعاون مع اليمن، لجعل اليمن نقطة بارزة في إنشاء الحزام والطريق، وتعاملت مع اليمن بشكل جدي، ووفق بحث تفصيلي ومععمق. لكن المؤسف أن الحرب اندلعت في اليمن عام ٢٠١٤ م، وفي خضم الحرب اضطرت الصين للانسحاب من اليمن في عام ٢٠١٥ م، وانسحبت السفارة. فكثيرًا ما نقول نحن الصينيون أنه لا يمكن أن تكون هناك تنمية بدون سلام، ولا رخاء بدون استقرار. فالحروب والاضطرابات لم تخلق "فراغًا صينيًا" فقط في اليمن، ولكنها خلقت أيضًا "فراغًا يمنيًا" في بناء الحزام والطريق، وهو أمر مؤسف.

الباحث: ما هي المرحلة التي وصل إليها اليمن في مفاوضات الانضمام إلى مبادرة الحزام والطريق؟

السفير: في عامي ٢٠١٧ م و٢٠١٩ م استضافت الصين ملتقى قمة التعاون الدولي الأول والثاني "الحزام والطريق"، حيث أوفدت اليمن على التوالي، وزير التخطيط والتعاون الدولي، ووزير الصناعة والتجارة، لحضور المؤتمر، ووقع الأخير مذكرة تفاهم مع الصين. أنا شخصيًا أولي اهتمامًا وثيقًا للوضع السياسي والاقتصادي والعسكري والاجتماعي في اليمن، وأقدم تقارير منتظمة إلى الحكومة الصينية، وأبحث باستمرار عن جدوى مشاركة اليمن في مبادرة "الحزام والطريق".

يمكن القول: إنّ البلدين متّفقان على مشاركة اليمن في مبادرة "الحزام والطريق": "وطالما أنّ اليمن يحقّق السّلام والاستقرار يمكنه الانضمام على الفور إلى مبادرة "الحزام والطريق". وأقول لأصدقائي اليمنيين: أرجو أن تظمتنوا إلى أن باب مبادرة الحزام والطريق سيكون مفتوحاً دائماً أمام اليمن، وأنّ طاولة المفاوضات الخاصّة بمبادرة "الحزام والطريق" ستخصّص دائماً مقعداً لليمن.

الباحث: ما هي مؤهّلات اليمن للانضمام إلى مبادرة الحزام والطريق؟ وما الذي يمكن أن يجنيه اليمن من انضمامه إلى المبادرة؟

السّفير: اليمن كنز، ويتمتّع بموقع جغرافي متميّز يربط بين ثلاث قارات، وموارد طبيعيّة غنيّة، مثل رواسب النّفط والغاز، وشعب مجتهد وذكي وشجاع. ومع ذلك، فقد حالت الحرب المستمرّة دون تفعيل هذه العوامل الفريدة، ممّا تسبّب في حصر إمكانات التّنمية الهائلة في اليمن داخليّاً. ويمسك اليمنيّون بوعاء أرز ذهبي، في حين يتسوّلون للحصول على الطّعام!

هناك مثل عربي يقول: "يا جبل ما يهزّك ريح"، والحرب الحاليّة مؤقّته، لكن الموقع الجغرافي المتميّز لليمن، وموارده الطّبيعيّة والبشريّة، ومؤهّلاته الأخرى، أبدية، لا يمكن إفناؤها أو تدميرها بفعل الحرب. فإذا انضمت اليمن لمبادرة الحزام والطريق، فإنّ هذه المؤهّلات ستوضع بلا شك في نمط أكبر من التّعاون الدّولي، وستجلب "العدسة المكبّرة" للتّعاون المريح للجانبين فوائد مضاعفة لليمن. فعلى سبيل المثال، سيعود الفريق

الهندسي الصَّيني إلى اليمن للمشاركة في إعادة الإعمار بعد الحرب، ومساعدة اليمن على بناء حقبة جديدة من الطُّرق السَّريعة، ومدرسة صنعاء التَّقنيَّة، وما إلى ذلك؛ وأيضًا مساعدة اليمن في بناء الموانئ والمطارات، ممَّا سيُجعل اليمن أهم قلعة مواصلات في العالم. وستذهب منتجات اليمن إلى العالم من خلال وسائل النَّقل المريحة، وسنرى القهوة اليمنية والعسل وحجر العقيق والفواكه والملابس وغيرها لا تقهر في السُّوق العالميَّة، ممَّا يجعل (صنع في اليمن) مشهورة في جميع أنحاء العالم. سنرى أيضًا موانئ المخا وعدن تستعيد مجدها السَّابق، ومواهب العمل للشَّعب اليمني يتم استكشافها بشكل أكبر، وعقيق اليمن المجيد مرَّة أخرى في عقد "الحزام والطُّريق".

من الواضح أنَّ "الحزام والطُّريق" سيعزِّز الإمكانيات الاقتصاديَّة لليمن. وستقدِّم اليمن مساهمتها الخاصَّة في تنمية الاقتصاد الإقليمي والاقتصاد العالمي. وفي الوقت نفسه، سيستفيد الشَّعب اليمني أيضًا من إنشاء "الحزام والطُّريق" في معيشتهم، التي سوف تتحسَّن بشكل كبير.

الباحث: ما مدى احتماليَّة استئناف مفاوضات اليمن للانضمام إلى مبادرة "الحزام والطُّريق"؟

السَّفير: في الوقت الحاضر، لا يزال اليمن عالقًا في فوضى الحرب، والمجتمع مضطرب، والشعب يعاني. كما قلت من قبل: لا تنمية بدون سلام، ولا رخاء بدون استقرار. تعتمد إمكانيَّة استئناف مشاركة اليمن في

مبادرة الحزام والطريق على إمكانية تحقيق اليمن للسلام، وعزم جميع الأطراف في اليمن على تحقيق السلام؛ لذلك أدعو جميع الفصائل في اليمن إلى وضع مصالح الشعب والوطن على رأس أولوياتهم، وتحقيق السلام باعتباره أكبر قاسم مشترك بينهم، والتوصل إلى اتفاق، والتخلي عن الخلافات. أشعر بالارتياح قليلاً لأنه من بين قادة الأحزاب السياسية اليمنية والمنظمات غير الحكومية وممثلي الشباب والنساء الذين التقيت بهم لا يوجد أحد لديه موقف سلبي تجاه مبادرة "الحزام والطريق"، وأتمنى أن يلحق بها اليمن في أقرب وقت قدر الإمكان. فمبادرة الحزام والطريق قطار سريع. وأعتقد اعتقاداً راسخاً أنني سأبدأ لاحقاً في اليوم الذي سأبني فيه الحزام والطريق مع اليمن.

الباحث: شكرًا سعادة السفير.

السفير: أودُّ أن أشكركم في مركز المخا للدراسات الإستراتيجية على اقتراح موضوع البحث، وأتمنى أن أعمل مع جميع مناحي الحياة في اليمن، بما في ذلك مركز المخا للدراسات الإستراتيجية، للمشاركة الفكرية في التعاون بين الصين واليمن، في إطار مبادرة الحزام والطريق، وآفاق التعاون والتنمية، ولندع مبادرة الحزام والطريق تجلب فوائد ملموسة لشعب اليمن، ولندع مبادرة الحزام والطريق تصبح طريقًا تجاريًا ونافذة للتبادل وجسرًا للصداقة بين الصين واليمن.

ملحق (3):

مقابلة مع السّفير/ أحمد مثنى قاسم، نائب سفير الجمهورية اليمنية
في بكين (٢٠١٣م- ٢٠٢١م):

الباحث: ما الذي أعاق انضمام اليمن لمبادرة الحزام والطريق؟

نائب السّفير: عند الحديث عن أهمّ معوّقات انضمام اليمن إلى مبادرة
الحزام والطريق فإنّ هناك ثلاثة أسباب رئيسة هي:

- الحرب الدائرة في اليمن: فلا يمكن لليمن أن يكون عضوًا فاعلاً، ويضمن
مصالحه ومصالح شركائه في أيّ مبادرة، وهو يغرق في حرب مستمرّة.

- رغبة الأطراف الإقليمية المحيطة باليمن، والمؤثّرة في قرارات الحكومة
اليمنية، ببقاء اليمن خارج هذه المبادرة. ولهذه الدّول أسبابها التي من
أهمّها أنّ انضمام اليمن إلى مشروع كبير كهذا قد يهدّد مكانة موانئ هذه
البلدان أو يؤثّر عليها سلبيًا.

- انقسام الحكومة اليمنية وفقدانها السّيادة التّامة على قراراتها.

الباحث: ما آخر نقطة وصلت إليها مفاوضات انضمام اليمن لمبادرة
الحزام والطريق؟

نائب السّفير: لم تتجاوز الجمهورية اليمنية جزئية توقيع اتّفاقيّات
مبدئية، كان آخرها اتّفاقيّة التّفاهم الموقّعة في ٢٥ أبريل ٢٠١٩م، وهي

الاتفاقيّة الّتي وقّعها وزارة التّجارة والصّناعة. وهي اتّفاقيّة مبدئيّة لا يمكن اعتبارها انضمامًا رسميًا.

الباحث: ما الّذي يمكن أن تكسبه اليمن من الانضمام لمشروع كهذا؟

نائب السّفير: المكاسب الّتي يمكن لليمن أن تحقّقها من الانضمام إلى مشروع كهذا كثيرة وكبيرة، وأحد أكثرها أهميّة هو تفعيل ميناء عدن حتّى يأخذ حقه من الرّيادة العالميّة كميناء عالمي رئيس، بالإضافة إلى ما تتيحه عمليّة الانضمام هذه من فرص يوقّرها الجانب الصّيني، كالاستثمار في البنى التّحتيّة، والقروض الميسّرة، والمنخفضة الفوائد، وجميع هذه الأشياء نحن في أمسّ الحاجة إليها.

الباحث: ما إمكانية إعادة تفعيل مفاوضات الانضمام حاليًا؟

نائب السّفير: برأيي أنّ هذا الأمر صعب، لاستمراريّة الأسباب الّتي ذكرتها لك سابقًا، ولأنّ الحكومة اليمنيّة تفقد السيّادة التّامة على اتّخاذ قرارات محوريّة كهذه.

الباحث: كيف ترون موقف الحكومة الصّينيّة بشأن انضمام اليمن حاليًا لهذه المبادرة؟

نائب السّفير: في الحقيقة لقد سعت الصّين -ليس منذ انطلاق المبادرة فقط- وإنّما قبل ذلك، إذ سعت جاهدة بكلّ الطّرق لبناء منطقة حرّة في عدن، إلّا أنّ عددًا من العوائق حالت دون ذلك، وأهمّ هذه العوائق

التأفدون في النّظام السّابق. ومع بداية إطلاق المبادرة كانت اليمن من أهمّ الدّول على خارطة المشروع من وجهة نظر الصّين؛ فالصّين تعرف أهميّة الموقع الجغرافي لليمن. لذا سيظلّ الباب مفتوحًا برأيي أمام انضمام اليمن في حال توقّرت لها مقوّمات الانضمام.

الملحق (٤):

نصّ مقابلة الباحث مع محمّد السّلامي -الباحث لدى مركز الحزام والطّريق الصّيني العربي، التّابع لجامعة جيجيانغ للعلوم التّجاريّة والصّناعيّة.

الباحث: برأيك ما الذي خسرتّه الجمهوريّة اليمنيّة من تأخر انضمامها لمبادرة الحزام والطّريق؟

السّلامي: أوّلاً اليمن بالفعل وقّعت مذكّرة تفاهم بالانضمام إلى مبادرة الحزام والطّريق قبل حوالي خمس أو ستّ سنوات. والصّين تولى اليمن اهتمامًا خاصًّا، لا سيّما لتميّز موقعه الجغرافي الإستراتيجي الفريد؛ لكنّ الحرب الدّائرة وتعقيدات الواقع اليمني على الأرض، وتعقيدات التّدخّلات الإقليميّة والدّوليّة التي حوّلت اليمن أرضًا وشعبًا إلى ورقة رخيصة بيدهم كلاعبين على طاولة التّفاوض، كلُّ ذلك جعل وضع اليمن في المبادرة في طور التّجميد، إلى أجل غير مسّئ.

الباحث: هل الحرب الدائرة في اليمن معوّق حقيقي لانضمام اليمن؟

السّلامي: لا شكّ في ذلك، لكنّ حتّى لو فرضنا جدلاً أنّ الحرب انتهت عن طريق تسوية سياسيّة، فإنّها لن تكون إلّا عن طريق محاصصة بين للقوى المسيطرة على الأرض، ومن ورائها إيران والإمارات والسُّعوديّة كلاعبين إقليميّين رئيسين، مسيطرين على أدواتهم المحليّة التي لن تكون قادرة على التّحرُّر من نظرتها العنصريّة والطائفية الضيقة، ومن ثمّ فلن تكون قادرة على اتّخاذ قرارات إستراتيجيّة تنظر إلى المصلحة الكليّة الجامعة لليمن أرضاً وشعباً. كما أنّ اللاعبين الإقليميّين، والذين يُعدّون من الشُّركاء الحاضرين في مبادرة الحزام والطريق، ليس من مصلحتهم أن تلعب اليمن دوراً مهمّاً في المبادرة، كجعل ميناء عدن منطقة لوجستيّة محوريّة لمشروع الحزام والطريق، الأمر الذي سيؤثّر بشكل مباشر على موانئ دبي بشكل خاصّ مثلاً، وبدرجة أقل الموانئ الإيرانيّة.

الباحث: برأيك ما هو أوّل متطلّبات انضمام اليمن لمشروع الحزام والطريق؟

السّلامي: أوّل إنهاء الحرب وتحقيق السّلام؛ وثانياً وجود الإرادة الوطنيّة المخلصة؛ وثالثاً تحقيق الأمن والاستقرار.

الباحث: هل من مخاطر تترتّب على انضمام اليمن لمشروع كهذا؟

السّلامي: ما من شكّ بأنّ لكلّ شيء جانب إيجابي وجانب سلبي، لكن فيما يخصّ الحزام والطريق أعتقد أنّ اليمن بعد انتهاء الحرب وحلول

الأمن والاستقرار فإنها بحاجة ماسة إلى إعادة الإعمار وتحقيق التنمية الاقتصادية المستدامة، وبناء البنية التحتية، وإدارة دقة البلاد نحو الإنتاج بكافة مناحيه. وما من شك في أن انخراط اليمن في هذه المبادرة سيحقق لليمن بعض ما تصبو إليه من تطوير وبناء للبنية التحتية، والاستفادة القصوى من الموقع الإستراتيجي كرابط لوجستي مهم بين آسيا وشرق أفريقيا، وتحفيز عملية الإنتاج. الجوانب الإيجابية من الناحية الاقتصادية كثيرة ومتنوعة مقارنة بالجوانب السلبية. فالمقارنة متواضعة، فنفوذ الصين السياسي في دول الحزام والطريق يزداد يوماً بعد يوم على حساب النفوذ الغربي وغيره، خاصة في الدول التي توجد بها استثمارات صينية ضخمة. لكن الصين ملتزمة بسياستها الخارجية في عدم التدخل بالشؤون الداخلية للدول الأخرى. كما أن الصين -ومن خلال سياستها الناعمة المؤثرة على كثير من الدول، وبالأخص دول الحزام والطريق- تهدف إلى نيل الدعم السياسي لتلك الدول في قضايا دولية كثيرة، تخص الصين وصراعها مع الولايات المتحدة الأمريكية، وضمان عدم رفع أصوات تلك الدول -وأغلبها دول نامية- إلى جانب الدول الغربية في قضايا مثار خلاف مع الصين، كانتهاكات حقوق الإنسان وغيرها من القضايا.

تناولت الدراسة

مبادرة (الحزام والطريق) الصينية، المشروع الاقتصادي الأكبر عالمياً، ومدى إمكانية انضمام الجمهورية اليمنية إلى هذه المبادرة، وما هي الأسباب الحقيقية وراء تأخر الانضمام؟ كما يستعرض المؤهلات التي تمتلكها الجمهورية اليمنية، وتجعل دورها مركزياً في مسار مبادرة الحزام والطريق، وأهم المكاسب التي يمكن أن تستفيد منها اليمن في حال انضمامها لهذه المبادرة. ويتضمن الكتاب مقابلات مباشرة مع جهات معنية، يمنية وصينية، لاستجلاء رؤية الطرفين لهذه القضية.

المخا
للدراستات الاستراتيجية
MOKHA
for strategic studies



الجمهورية اليمنية - محافظة تعز - +967715605560
تركيا - إسطنبول - برج إسطنبول - +905318883336

WWW.MOKHACENTER.ORG

@MOKHACENTER

