

ورقة تحليلية

يوليو 2024

المركز
لدراسات الاستراتيجية
MOKHA
for strategic studies



الحزام والطريق في السياسات المصرية واليمنية

د. خيرى عمر

WWW.MOKHACENTER.ORG

✉ INFO@MOKHACENTER.ORG

🌐 @MOKHACENTER





مؤسسة بحثية، تهتم بدراسة الشأن اليمني، والمؤثرات الإقليمية والدولية عليه، من خلال قراءة الماضي، وتحليل الحاضر، واستشراف القادم، بهدف المشاركة الإيجابية في رسم مستقبل اليمن.

الحزام والطريق في السياسات المصرية واليمينية

د. خيري عمر

يوليو / 2024

مقدمة

بينما يتطور مشروع الحزام والطريق تتصاعد التحديات الأمنية والمنافسة التجارية، وهو ما يثير النقاش حول طبيعة السياسة اليمنية والمصرية تجاه الخط الملاحي، ومدى قدرتهما على المساهمة في توطيد المراحل الخاصة بهما. ومنذ إطلاق الصين لمشروع الحزام والطريق واجه المشروع تحديات أمنية وتجارية في نطاق البحر الأحمر؛ وظهرت تلك التحديات في انهيار الأمن في المدخل الجنوبي للبحر، بالتزامن مع طرح مشروع خط (الهند- أوروبّا) من ناحية أخرى؛ بالتالي تتوزع التحديات على المستويات الأمنية والتنافسية التجارية

وقد اتجهت سياسة الصين لتطوير علاقاتها الثنائية والجمعية لزيادة الدول المشاركة في المبادرة. وتبدو هذه السياسة مهمة في الوصول لحالة الاعتماد المتبادل بين مجموعة الدول؛ فالى جانب استمرارية المنتدى العربي- الصيني تبنت الصين سياسات تجارية واستثمارية مع مصر واليمن، ضمن مشروع المبادرة

وحسب الواقع الجغرافي والسياسي، يُعد البحر الأحمر بمثابة العمق الإستراتيجي لكل من مصر واليمن، فهو يقع قرب العديد من المناطق الإستراتيجية التي تمثل امتدادًا للأمن القومي العربي عامة، والخليجي بشكل خاص؛ وهو نظام فرعي في إقليم الشرق الأوسط، وقريب من حوض النيل ومنطقة القرن الأفريقي والمحيط الهندي

ويمثل أمن البحر الأحمر مصلحة إستراتيجية للمملكة العربية السعودية، ففي الوقت الذي باتت فيه إيران تهدد بعرقلة مرور السفن من مضيق هرمز في الخليج العربي، أو حتى التهديد بإغلاقه، فإن السفن السعودية لن تجد عرقلة كبيرة لوصولها لبحر العرب، ومنه للمحيط الهندي، إذ يمكن للسعودية أن تعتمد بشكل كبير على البحر الأحمر لنقل النفط غربًا، والوصول إلى البحر المتوسط عبر قناة السويس، وإلى المحيط الهندي عبر مضيق باب المندب، وهما من النقاط الإستراتيجية للتحكم بالملاحة بالبحر الأحمر

ومن الوجهة السياسية، تبدو أهمية قدرة الدول الثلاثة -الصين ومصر واليمن- على تكوين ميزات تنافسية عبر مراحل تنفيذ الالتزامات تجاه مبادرة الحزام والطريق، باعتبارها تقع على نطاقات حيوية على الممر البحري، سواء لاعتبارات مداخل البحر الأحمر (قناة السويس وباب المندب). وهنا، تبدو أهمية التقدم في تحمّل الالتزامات الخاصة بكلٍ منها، وتأثرها بالحالة السياسية التي تمر بها كل دولة

في هذا السياق، تتناول الورقة تحليل سياقات «مبادرة الحزام والطريق»، وتداخلها مع المصالح المصرية واليمنية، واستكشاف توافر الفرص للتعاون الثلاثي في ضوء قدرة كل دولة على التكيف مع مشاريع النقل والتنمية والاستقرار الإقليمي، ومدى القدرة على تشكيل إطار حماية سياسية أو أمنية لتحديد تحديات المبادرة فيما يتعلق بالوفورات الداخلية في كلٍ من اليمن ومصر

مبادرة الحزام والطريق وسياقها السياسي

في أكتوبر ٢٠١٣م، أعلنت الصين عن مبادرة «الحزام والطريق»، لتكون صيغة للتعاون بين آسيا وأوروبا، بحيث يعبر مصطلح «الحزام» عن الطريق البري من الصين حتى أوروبا، فيما يعبر مصطلح «الطريق» عن الشبكة البحرية بين الموانئ الرئيسية في المحيط الهندي والشرق الأوسط وشمال أفريقيا وأوروبا.

وبهذا المعنى، توفر المبادرة أرضية لتكامل فيما بين خطوط التجارة، ما يجعل المشروع الصيني يتمتع بميزة تنافسية^١. وفي السنوات اللاحقة، انضم للمبادرة أكثر من مائة دولة ومنظمة دولية عبر العالم، حيث أصبحت هذه المبادرة واقعًا معاشًا وتحركًا فعليًا يتجلى في إدراج الجمعية العامة للأمم المتحدة ومجلس الأمن الدولي، وغيرهما، هذه المبادرة في مضمون قراراتهم المهمة^٢.

١. انظر: بعد مرور ١٠ سنوات على مبادرة الحزام والطريق.. ماذا تعرف عنها؟، أميرة العربي، موقع سفارة الصين بالسودان، في: ٢٣/١٠/٢٠٢٣م، متوفر على الرابط التالي

http://sd.china-embassy.gov.cn/ara/xwdt/201904/t20190429_6678567.htm

٢. انظر: مبادرة «الحزام والطريق» بين الحلم والواقع المعاش، ديلمي الطاهر، إذاعة الصين الدولية، في: ١٨/٥/٢٠١٧م، متوفر على الرابط التالي

<https://arabic.cri.cn/841/2017/05/18/82s213244.htm>

ظهرت المبادرة تحت شعار «حزام واحد طريق واحد»، بحيث تتكامل مشروعات شبكات الطرق وسكك الحديد البرية مع شبكات الملاحة والنقل البحري. وقد تأسست على مبادئ السوق الحر، والشفافية، والاندماج في الاقتصاد العالمي، وهو ما يتطلب التوحيد المعياري، وترابط المنشآت، وتسهيل التجارة والاستثمار، لتشكيل أرضية متجانسة بين الدول، مع رفع القدرات لتلبية الحاجات الضرورية للدول النامية ومتطلبات التنمية. وهنا ساقى الصين تعريفات للمبادرة بأنها تقاسم العالم للمنافع المشتركة وحرية نقل المشروعات، بحيث لا يؤدي الأمر للاحتكار^٣.

ولتسهيل التجارة والاستثمار تقترح المبادرة إزالة الحواجز الاستثمارية والتجارية، وبناء مناطق للتجارة الحرة، ودفع التوازن التجاري؛ كما تقوم على سهولة تداول الفائض بين الدول الأعضاء. ويساعد اتساع سوق الاستهلاك على تنشيط القطاعات الإنتاجية. لكن المبادرة تواجه اختلاف معدلات النمو، وارتفاع مستويات الديون لكثير من البلدان، بالإضافة للتشوهات الاقتصادية والمالية؛ كما أن مواطن النقص والقصور في البنى التحتية والسياسات في الاقتصادات الواقعة -على امتداد ممرات الحزام والطريق- تعيق التجارة والاستثمار الأجنبي

وتذهب التقديرات إلى أن حجم التجارة في الاقتصادات الواقعة على امتداد ممرات المبادرة لا يُغطي سوى ٣٠٪ من طاقته الاستيعابية، وأن الاستثمار الأجنبي المباشر يقل بمقدار ٧٠٪ عن المستهدف تحقيقه، ولذلك ترجع أهمية المبادرة في تسهيل انتقال السلع والاستثمار وفق أهداف ترفع من مساهمة التجارة وتقلص الفقر وزيادة فرص التنمية. وتعمل سياسات التجارة على تخفيف القيود التجارية ورفع مرونة السوق لاستيعاب التغير في حجم التجارة فيما بين الدول، لتكوين أرضية تحول المبادرة لمشروع جماعي يضمن التسهيلات النقدية والتمويلية لأغراض الاستثمار^٤.

٣. السفير الصيني لدى السودان السيد «ما شينمين» يصدر مقالة بعنوان «تمهيد مبادرة الحزام والطريق المستقبل الأجل» في وسائل الإعلام الرئيسية السودانية، موقع سفارة الصين بالسودان، في: ٢٥/٤/٢٠١٩م، متوفر على الرابط التالي http://sd.china-embassy.gov.cn/ara/xwtd/201904/t20190429_6678567.htm

٤. انظر:

Belt and Road Economics: Opportunities and Risks of Transport Corridors, The World bank (Washington DC: The World bank Publications) 2019, p17- 22.

وتعمل المبادرة على التكامل الهيكلي بين المشروعات ليكون قاعدة الترابط البري والبحري والجوي؛ كما تعمل على تعزيز تنسيق السياسات والخطط والمعايير لتكون البنى التحتية أكثر تجانسًا ومعياريّة. ووفق مشروعات المبادرة، تعكس السياسة الصينية تطلّعًا لقيادة النمو العالمي، وذلك على قاعدة بناء علاقات ثنائية وشبكية مع الدول المنخرطة في تجمعات الحزام والطريق، ومنظمة شنغهاي، ومجموعة البريكس، بحيث تعمل هذه الكتل رافعة للاعتماد المتبادل فيما بين هذه المجموعات، وأن يكون الاقتصاد الصيني واحدًا من مُحركات النمو العالمي. ولدعم مشروع المبادرة، تخطط الصين لعقد اتفاقيات مع الدول والمنظمات العالمية؛ فحتى مارس ٢٠١٩م، وقعت الصين (١٧٣) وثيقة تعاون، منها (١٢٥) مع دول و(٢٩) مع منظمات دولية، و(١٧) مع دول عربية، لتتسع المبادرة إلى أوروبا وأفريقيا وأمريكا اللاتينية ومنطقة جنوب المحيط الهادئ^٥. وهذا يؤهل التطور السريع لهيكل المبادرة، ووضع خطة طموحة للتنافس مع الولايات المتحدة، وصولًا للتكامل المالي وحرية التجارة وانتقال الأفراد^٦.

وبشكل عام، تسعى المبادرة لتوسيع التعاون الاقتصادي والبنى التحتية عبر القارات من خلال الطرق البرية والبحرية الإستراتيجية، وتقريب الصين من العالم من خلال الاستثمارات ومشاريع البنى التحتية. وخلال السنوات العشر الماضية، تنامي نصيب الشرق الأوسط من الاستثمارات بمتوسط ٢٣٪ من المشاركة الصينية^٧. ولا يقتصر التخطيط لمبادرة الحزام والطريق على مسار التجارة البحرية، بل يعمل على زيادة الناتج المحلي الإجمالي بنسبة ٤,٣٪ لدول المبادرة، حسب توقعات البنك الدولي

٥. انظر: انطلاق أعمال القمة الثانية لمبادرة الحزام والطريق في بكين: اليمن ينضم إلى طريق الحرير الجديد، ديبريفر، في: ٢٦/٤/٢٠١٩م، متوفر على الرابط التالي

<https://debrief.net/news-8078.html>

٦. الجمهورية اليمنية ومبادرة الحزام والطريق، صالح أبو عسر، مركز المخا للدراسات الإستراتيجية، إسطنبول- تركيا، ط١/٢٢٢٠م: ص٢٠-٢٤.

٧. بعد مرور ١٠ سنوات على مبادرة الحزام والطريق.. ماذا تعرف عنها؟، أميرة العربي، مرجع سابق.

وكان مرور عشر سنوات على إطلاق المبادرة فرصة لتقييم التقدم المؤسسي وتعزيز المشروعات المستقبلية. وفي جميع الأحوال، يمثل انتظام انعقاد المنتدى العربي- الصيني دورياً أحد روافع مبادرة الحزام والطريق، حيث يوفر أرضية لتوطيد التفاهات حول التحديات المستمرة في العلاقات الثنائية والجماعية^٨. وفي قمة المنتدى -في مايو ٢٠١٧م، تحت شعار «بيداً بيد لدفع بناء الحزام والطريق»، أشار الرئيس الصيني إلى أن فكرة الطريق تعود لأكثر من ألف عام، حيث قامت على قواعد الاستفادة والتعلم والمنفعة المتبادلة، وهو ما شكل أرضية للاستجابة للحاجات البشرية المتزايدة وتنسيق سياسات الدول الأعضاء، على أساس الازدهار المشترك^٩.

وبجانب إطار التعاون العربي- الصيني، لعبت دبلوماسية القمة دوراً مهماً في تسهيل أدوات وعمليات المبادرة، خصوصاً مع تكرار اجتماع الرؤساء لوضع التوجهات الخاصة بالشؤون التجارية والصناعية. وضمن الأعضاء المؤسسين، شارك الرئيس المصري، عبدالفتاح السيسي، في كل اجتماعات القمة، بجانب اجتماعات ثنائية مع الرئيس الصيني، «شي جين بينغ»، لاستكمال الصيغ القانونية اللازمة لتوطيد المشروعات المشتركة^{١٠}.

وبجانب اللقاءات الرسمية، نشأت مسارات للدبلوماسية العامة لتوفير البيئة الملائمة لسياسات الإنتاج والاستهلاك، وقامت على مساحات الثقافة المشتركة بين الشعوب لتكوين صيغة ملائمة بين التكنولوجيا والثقافة وذلك توطيداً للاعتماد المتبادل^{١١}.

٨. نص كلمة الرئيس عبدالفتاح السيسي في الجلسة الافتتاحية للمنتدى العربي الصيني، المنصة، في: ٢٠٢٤/٥/٣٠م، متوفر على الرابط التالي

<https://manassa.news/stories/17843>

٩. مبادرة «الحزام والطريق» بين الحلم والواقع المعاش، ديلمي الطاهر، إذاعة الصين الدولية، مرجع سابق.

١٠. انطلاق أعمال القمة الثانية لمبادرة الحزام والطريق في بكين: اليمن ينضم إلى طريق الحرير الجديد، دبيريفر، مرجع سابق.

١١. مبادرة «الحزام والطريق» بين الحلم والواقع المعاش، ديلمي الطاهر، إذاعة الصين الدولية، مرجع سابق.

العلاقات الثلاثية.. الصين- مصر- اليمن

تُعد خلفية العلاقات السياسية من مصادر قراءة الفرص والقيود التي تواجه المشاريع المشتركة، وهنا تبدو أهمية استعراض السياقات الإضافية خارج المناقشات حول المبادرة، وخصوصًا ما يتعلق بالخلفيات الثقافية والسكانية. وتبدو أهمية اليمن ومصر في «مبادرة الحزام والطريق» في الموقع الجغرافي لكلٍ منها، حيث تقع سواحل وموانئ البلدين في محطات متوسطة من العالم، وهو ما يزيد من جدوى إقامة مشاريع متعددة تتمتع بالمزايا النسبية، لقربها من مناطق الاستهلاك في الشرق الأفريقي أو في حوض البحر المتوسط. لذلك، تفتح العلاقات العربية- الصينية الطريق أمام الشراكة متعددة الأطراف، والاستجابة السريعة لحاجات الدول النامية في قطاعات الزراعة والصناعات الغذائية ونقل وتوطين التكنولوجيا^{١٢}.

أ. السياسة المصرية تجاه الحزام والطريق:

على مدى عشر سنوات، اتجهت مصر لتطوير قطاع الخدمات اللوجستية ليكون مؤهلاً للاندماج مع قطاع الخدمات الصيني، وتلبية لاحتياجات التجارة الدولية في الشرق الأوسط. وهو تخطيط يسعى لبناء إطار تحالف مع الصين، وليس شراكة تقليدية فقط. لذلك، عملت مصر على تكامل خدمات بحجم استثمار بلغ نحو (١٠٠) مليار دولار، شمل أربعة محاور أساسية، وهي: الممر الملاحي لقناة السويس، وإنشاء البنى الأساسية للخدمات اللوجستية الدولية، وإنشاء المناطق الصناعية والاقتصادية الخاصة في مدن القناة، وتوسيع شبكة الطرق والسكك الحديدية وممرات الربط مع دول الجوار^{١٣}.

١٢. كلمة الرئيس السيسي أمام القمة العربية الصينية الأولى، الهيئة العامة للاستعلامات، في: ٢٠٢٢/١٢/٩م، متوفر على الرابط التالي

<https://2u.pw/PZMcavKt>

١٣. وزير النقل يستعرض دور جمهورية مصر العربية في مبادرة الحزام والطريق، قطاع النقل البحري واللوجستيات، في: ٢٠٢٣/١٠/١٤م، متوفر على الرابط التالي

<https://2u.pw/EU9QOP5K>

ووفقًا للسياسة الخارجية، تضع مصر المبادرة ضمن تقوية علاقات دول الجنوب، كصيغة لاستعادة ميراث منظمة «عدم الانحياز» والتي لعبت دورًا مؤثرًا في السياسة العالمية؛^{١٤} حيث يمكن توسيع فرص التنمية الصناعية في محور السويس، ومنح المعاملة التفاضلية للشركات الصينية لإرساء تحالف اقتصادي بين مصر والصين.^{١٥}

وعلى مستوى العلاقات مع مصر، نظرت الترتيبات الصينية لمصر كواحدة من شركاء منتدى الحزام والطريق؛ خلال انعقاد القمة الثانية، في الفترة ٢٥-٢٧ أبريل ٢٠١٩م. ويُعبر تكرار الاجتماعات الثنائية عن اتساع المصالح، وتبادل خبرات التنمية. وكسياق لتوازن سياستها الخارجية، تعمل مصر على بناء مسار إستراتيجي للعلاقة مع الصين، وتناسق سياسات التخطيط^{١٦}؛ وفي هذا الإطار تساهم مشاركة مصر في تأسيس المبادرة وتأهيل البيئة الصناعية والتنموية للتكيف مع شروط خدمات النقل والصناعة

فترتبط أهمية المبادرة لمصر بعدد من الأسباب، يأتي في مقدمتها: دعم موقعها الجغرافي في التجارة الدولية بحيث يتعزز دور قناة السويس في النقل البحري بين المحيط الهندي والبحر المتوسط، بالإضافة لتطوير مشاريع محور قناة السويس، حيث يمثل موقع المنطقة الاقتصادية لقناة السويس أحد أهم مراكز مبادرة الحزام والطريق، ويسمح بسهولة التكامل مع الموانئ والمناطق الصناعية، ويشكل ممرا حيويا للبضائع بين شرق آسيا والأسواق الأوروبية والأمريكية. وحسب تقييم الموقع الجغرافي، واتساع آفاق السياسات الصناعية، تتمتع مصر بميزة نسبية في مشروعات النقل البحري^{١٧}.

١٤. كلمة الرئيس السيسي أمام القمة العربية الصينية الأولى، الهيئة العامة للاستعلامات، مرجع سابق.

١٥. انطلاق أعمال القمة الثانية لمبادرة الحزام والطريق في بكين، دبيبريفر، مرجع سابق.

١٦. انطلاق أعمال القمة الثانية لمبادرة الحزام والطريق في بكين، دبيبريفر، مرجع سابق.

١٧. انظر:

Belt and Road Economics: Opportunities and Risks of Transport Corridors, The World bank (Washington DC: The World bank Publications) 2019, p 87.

قناة السويس تعزز المواءمة بين الحزام والطريق ورؤية مصر ٢٠٣٠م، صحيفة العرب، في: ٢٣/١٠/٢٠٢٣م، متوفر على الرابط التالي

<https://2u.pw/czsiCl3a>

وفي «رؤية مصر ٢٠٣٠م للتنمية المستدامة»، ربطت مصر التخطيط الإقليمي بأولويات «مبادرة الحزام والطريق»، بحيث يؤسس التكامل بينهما على تهيئة المناخ لاستقرار المصالح الاقتصادية والعلاقات السياسية، لتوفير مظلة تقوم على الاحترام المتبادل، حيث تعمل على توطيد بيئة لتناسق الأولويات التنموية على الانتقال من الأفكار لتخطيط المشاريع، والدخول في البناء الهيكلي للمبادرة، خصوصًا البنك الآسيوي، والاستثمار في البنى التحتية للممر التجاري، والمشاركة في الاجتماعات متعددة الأطراف. ووفقًا لتوجهاتها، تعمل السياسة المصرية على مشاورات مع الصين لوقف إطلاق النار في قطاع غزة، وتسوية القضية الفلسطينية، باعتبارها مدخلًا لاستقرار الإقليمي^{١٨}.

وقد وضعت الحكومة المصرية مشروع محور السويس ضمن الخطط الاقتصادية والتنفيذية المشتركة لكل الوزارات، ليكون مركزًا تجاريًا عالميًا. وهو يشمل إقليم شرق الدلتا وسيناء والقناة، بحيث يكون متكامل الموارد، ويسمح بانتقالها على جانبي قناة السويس مع سهولة الوصول للعاصمة المصرية (القاهرة). ووفق الخطة الاقتصادية، تقوم المشروعات القومية على تغطية القطاعات الجغرافية بما يحقق التوازن الاقتصادي، ونشر التنمية، وخفض البطالة، وجذب الاستثمارات الأجنبية. ويعد مشروع قناة السويس الجديدة مرحليًا ضمن خطة «تنمية محور قناة السويس»، ويهدف لزيادة الدخل القومي وفرص العمل المباشرة وغير المباشرة

وتعمل هذه التوجهات على تطوير الصناعة التحويلية لنقل كتلة سكانية كبيرة لمنطقة القناة وسيناء، وزيادة معدل النمو الاقتصادي، مستفيدة من مشروعات القناة الجديدة، وربط الأنفاق ما بين شرق القناة وغربها، والمخصصة لمرور السيارات والسكك الحديدية

١٨. نص كلمة الرئيس عبدالفتاح السيسي في الجلسة الافتتاحية للمنتدى العربي الصيني، المنصة، مراجع سابق.

ب. اليمن ومبادرة الحزام والطريق:

على مستوى الترتيبات الصينية- اليمنية، لم تكن اليمن بعيدة عن مراحل التأسيس الأولى عام ٢٠١٣م، لتستمر في واحدة من الدول القريبة من أعمال المبادرة حتى انضمامها رسمياً في عام ٢٠١٩م. ويتعزز وجود اليمن من خلال الأرضية التاريخية لحراك اليمنيين على طول ساحل المحيط الهندي، وهو ما يتيح فرصة إحياء بيئة ملائمة للتعاون بين الشعوب المطللة على الطريق البحري حتى مضيق باب المندب وقناة السويس^{١٩}.

ولميراثها في التجارة الدولية، تُمثل موانئ عدن والحديدة والمخا أصولاً مهمة لمشروع المبادرة، وزيادة ميزات النسبية، خصوصاً ما يرتبط بسرعة النقل الآمن^{٢٠}.

وقد جاء انضمام اليمن نتيجة مشاورات الحوار الصيني- اليمني على مسارين:

الأول: التخطيط لمرحلة ما بعد الحرب الأهلية، حيث تقوم الاهتمامات على إعادة بناء الدولة، باقتراح مبادرات لوقف الحرب متزامنة مع خطة استثمار واسعة، يتم تنفيذها في بيئة آمنة،

والمسار الثاني: يقوم على تطوير العلاقات الدبلوماسية مع مختلف الأطراف اليمنية؛ إذ تتبنى الصين مدخلاً تفاوضياً لتسوية الأزمة السياسية، يحول دون انقطاع الاتصال، سواء مع الحكومة الشرعية، المعترف بها دولياً، أو جماعة الحوثيين المسيطرة على العاصمة صنعاء. وتتبنى الصين هذا المنهج لغرض تعزيز قدرتها على التعامل المتوازن مع الوضع السياسي كخطوة لحل الصراع^{٢١}.

ومع دخول السياسة اليمنية في حالة انقسام بين الحكومة الشرعية والتمرد المسلح الذي قامت به جماعة الحوثيين تأخر انضمام اليمن في المرحلة الأولى للمبادرة^{٢٢}، ومع استمرار الحرب ضعف نظام الحكم وانعكاس في ركود دبلوماسي وعدم قدرة على بناء سياسة خارجية مستقرة

١٩. الجمهورية اليمنية ومبادرة الحزام والطريق، صالح أبو عسر، مرجع سابق: ص ٦- ١١.

٢٠. الجمهورية اليمنية ومبادرة الحزام والطريق، صالح أبو عسر، مرجع سابق: ص ٣٠- ٣١.

٢١. انظر: طريق الصين إلى اليمن.. طموحات اقتصادية، موقع يمن إيكو، في: ٩/١٠/٢٠٢١م، متوفر على الرابط التالي:

<https://yemeneco.org/archives/33547>

٢٢. الجمهورية اليمنية ومبادرة الحزام والطريق، صالح أبو عسر، مرجع سابق: ص ٣٦- ٣٨.

لكن وبرغم ذلك، عقدت اليمن مذكرة تفاهم مع الصين، تم بموجبها الانضمام للمبادرة في أكتوبر ٢٠١٩م. ولاتساع الحرب الأهلية، كانت أولوية الصين في الانفتاح على أطراف الصراع، تحضيراً لترتيبات لأجل المصالحة الوطنية وتقريب وجهات النظر بين الفاعلين السياسيين^{٢٣}.

وفق سياسة المساعدات، ربطت الصين المساهمة في برامج التنمية بالاقتراب من حل الأزمة اليمنية. وتبدو هذه النقطة جوهرية في دمج اليمن في "مبادرة الحزام والطريق"، حيث لا يمثل الوضع الراهن المناخ المناسب لتطوير التجارة، وبقيتها عند حجم (٣) مليار دولار، وفق بيانات عام ٢٠٢٣م، فالبيئة غير المستقرة لا تساعد على البدء في مشاريع الاستثمار والتنمية. وما يحدث هو استعداد لمرحلة ما بعد الصراع. وفي المرحلة الحالية تقتصر العلاقات على تسيير خط ملاحى بين الصين وعدن، وتسهيل انتقال المواطنين ورجال الأعمال^{٢٤}.

لقد تضافرت عدة عوامل في تعطيل السياسة الخارجية للدولة اليمنية ما نتج عنه انحسار مشروع الوحدة، وتصاعد الصراع حول الإمامة والجمهورية، وصاحب هذا الانحسار عسكرة المناطق القريبة من السواحل اليمنية، لتتراجع أهمية الموانئ البحرية، وتتسلط ميليشا جماعة الحوثى على إدارتها. وتتكامل هذه الأزمة مع الدعم الأمريكي لاستمرار العدوان الإسرائيلي على غزة، لتبقى اليمن ومصر في حالة من عدم اليقين تجاه مصير خطط التنمية ومستقبل الأمن الإقليمي

إن استمرار الانقسام السياسى في اليمن، وتدهور الأمن في البحر الأحمر، يحد من كفاءة المشاريع التجارية بين قناة السويس والموانئ اليمنية، وتراجع جاذبيتها لاستثمارات الشركات الكبرى^{٢٥}.

٢٣. السياسة الصينية تجاه الملف اليمني بعد عام على الاتفاق السعودي- الإيراني: تهيئة الأجواء لتوسيع الانخراط، مركز الإمارات للدراسات، في: ٢٠٢٤/٦/٣م، متوفر على الرابط التالي
<https://epc.ae/ar/details/featured/alsiyasa-alsiyania-tujah-almilaf-alyamani-baed-aam-ala-alaiti-faq-alsaudi-alirani>

٢٤. السياسة الصينية تجاه الملف اليمني بعد عام على الاتفاق السعودي- الإيراني: تهيئة الأجواء لتوسيع الانخراط، مركز الإمارات للدراسات، مرجع سابق

٢٥. طريق الصين إلى اليمن.. طموحات اقتصادية، موقع يمن إيكو، مرجع سابق.

ومن ثم فإن الخلل الأمني لا يقتصر تأثيره على حالي اليمن ومصر، بل يمتد لكل الموانئ الواقعة على ضفتي البحر الأحمر، وهو ما يُعطل المبادرة في واحدة من نقاطها الحيوية. فضلاً عن أن اختلاف الاستجابة لمتطلبات البنية الأساسية للتجارة والصناعة بين اليمن ومصر يؤثر على تكامل مسارات تطوير المبادرة بين الدول الثلاثة، ما يفرض أهمية تقريب معدل تأهيل الموانئ في البلدين لتكامل وظيفة الموقع الجغرافي والاستفادة المثلى من ميزاته

وتتلاقى هذه التطورات مع ميراث العلاقات اليمنية- المصرية في مرحلة الجمهورية، حيث لم تشهد العلاقات اليمنية- المصرية انقطاعاً، إذ حافظت الدولتان على وجود قدر من التعاون، يكون كافياً لبدء مسار إستراتيجي، غير أن دخول اليمن في حالة اضطراب سياسي -منذ عام ٢٠١١م- أدى لظهور خلاف على العلاقة بين الدولتين، فقد اتخذ الصراع بين طرفي الجمهورية والإمامة أبعاداً إقليمية ودولية، وكان له دور واضح في الانقسام سياسياً ومذهبياً، ما وضع قيوداً على تطور العلاقات الثنائية

التنافسية الدولية لمبادرة الحزام والطريق وتحدياتها

وفق إحصاء تقديري، يبلغ متوسط الناتج المحلي الإجمالي لدول المبادرة نسبة ٣٠٪ من الناتج العالمي، ما يضعها في مكانة تنافسية عالية^{٢٦}، حيث تتمتع بقدرة تنافسية عالية في سوق الاستهلاك، حيث تمثل ٧٠٪ من سكان العالم^{٢٧}. وتوفر الميزات النسبية في الإنتاج والاستهلاك الظروف المناسبة للمصالح المشتركة بين الدول الأعضاء، حيث تبدو مظلة جامعة لهم. ويساعد تنوع تداخل العضوية في العديد من المنظمات على تضافر مسارات التعاون وزيادة التأثير في الاقتصاد العالمي من خلال تجمعات: المنتدى العربي- الصيني، منظمة شنغهاي، ومجموعة بريكس

٢٦. «الحزام والطريق».. الإمارات مركزاً عالمياً للتجارة يربط بين آسيا وأوروبا وأفريقيا، أحمد النعيمي، موقع وام، في: ٢٠٢٣/٩/١٣م، متوفر على الرابط التالي

<https://wam.ae/ar/details/1395303196731>

٢٧. «الحزام والطريق».. الإمارات مركزاً عالمياً للتجارة يربط بين آسيا وأوروبا وأفريقيا، أحمد النعيمي، وام، مرجع سابق.

ورغم هذه الفرص، فإن المبادرة تواجه مخاطر تتعلق بمشكلة الديون في عدد من الدول المنخفضة الجاذبية للاستثمار، وبغياب خطة للتخلص من تلك الديون؛ ويضاف إليها المخاطر المرتبطة بنقص الحوكمة^{٢٨}. ويشكل القلق من القروض والديون عاملاً كابحاً لتطوير التعاون الثنائي مع الصين، أو ضمن المبادرة، وبالتالي فإنه ينبغي تضافر الاستثمار والتجارة لزيادة جاذبية المبادرة وزيادة تنافسيتها مع المشاريع الأخرى. وهنا، تلعب مرونة الاقتصاد الصيني دوراً ملموساً في دعم التعاون والمصالح المشتركة وخفض حدة الاحتكار^{٢٩}.

ونظراً لتقلب الوضع الدولي، لا تساعد الأوضاع الجارية على تأمين الملاحه، كما يعمل تباطؤ النمو الاقتصادي على رفع تكلفة النقل والخدمات، ما يفرض تحديات على قدرة اليمن ومصر للتكيف مع المشكلات الأمنية والاقتصادية

ويشكل استمرار الإطار السياسي للمبادرة أرضية لبقاء المصالح بين الدول الأعضاء، إذ يمكن توظيفه لتخفيف الأزمات المالية والتحالف ضد الاحتكارات الدولية^{٣٠}، من خلال تضافر نوعية المشاريع والاستثمار المباشر في تعزيز العلاقات الجماعية، مرتكزاً على نمو تجارة الصين مع دول الحزام والطريق، حيث قفزت من (١,٠٤) تريليون دولار أمريكي عام ٢٠١٣م إلى (٢,٠٧) تريليون دولار أمريكي عام ٢٠٢٢م، أي بمعدل نمو سنوي قدره ٨٪. وذلك باستثناء عامي انتشار وباء (كوفيد- ١٩)، حيث انخفض الاستثمار وعجزت الدول عن سداد ديونها للصين، وتساعد الصراع بين الغرب والصين^{٣١}.

٢٨. انظر:

Belt and Road Economics: Opportunities and Risks of Transport Corridors, The World bank (Washington DC: The World bank Publications) 2019, p48- 54.

٢٩. ما مستقبل مبادرة الحزام والطريق الصينية؟، إنترجونال للتحليلات الإستراتيجية، في: ٢٤/١٠/٢٠٢٣م، متوفر على الرابط التالي: <https://2u.pw/YldTUu>

٣٠. هل يستطيع مشروع الممر الهندي الأوربي منافسة مبادرة الحزام والطريق الصينية؟، بي. بي. سي. عربي، في: ٢/١٠/٢٠٢٣م، متوفر على الرابط التالي

<https://www.bbc.com/arabic/articles/c4n4x8x23jlo>

٣١. ما مستقبل مبادرة الحزام والطريق الصينية؟، إنترجونال للتحليلات الإستراتيجية، مرجع سابق.

البيان الختامي للاجتماع رفيع المستوى لمبادرة «الحزام والطريق».. مكافحة جائحة فيروس كورونا بالتضامن، وزارة الخارجية الإماراتية، في: ١٩/٦/٢٠٢٠م، متوفر على الرابط التالي

<https://www.mofa.gov.ae/ar-ae/mediahub/news/2020/6/20/20-06-2020-uae-meeting>

وفي ظل الاهتزاز الأمني والحروب، تواجه المبادرة ودولتي اليمن ومصر تحديات ناتجة عن ظهور بدائل مبادرة الحزام والطريق، كمرر طريق الحرير عبر العراق وتركيا، ما يعيد ترتيب مساهمة منطقة بحر العرب والبحر الأحمر في النقل البحري^{٣٢}. كما تراجعت صادرات الكثير من الدول الإقليمية مضعفة الجدوى الحالية للمبادرة^{٣٣}.

وخلال السنوات الماضية، ظهرت مشاريع بديلة لقناة السويس؛ فقد عاد الحديث عن «قناة بنغورليون»، بين مدينة إيلات الواقعة على البحر الأحمر وبين البحر المتوسط، ثم طريق التجارة بين الهند وأوروبا المار بالجزيرة العربية والأردن ثم إسرائيل. ويمثل ظهور هذه الأفكار محاولة لتقليل أهمية قناة السويس، بغض النظر عن الجدوى الاقتصادية. وترتبط هذه المشروعات بتوجه غربي بإعادة هيكلة المصالح الدولية في الشرق الأوسط، وفي مقدمة تلك المصالح دمج إسرائيل سواء عبر المشروعات التجارية أو العسكرية

هذا في حين تتمتع «مبادرة الحزام والطريق» بخط بحري متصل بين الصين وأوروبا، وهو ما يزيد من الميزات التجارية في سرعة الوصول وانخفاض التكلفة المقارنة^{٣٤}.

وقد أعلنت الهند والولايات المتحدة -على هامش اجتماع مجموعة العشرين في أكتوبر ٢٠٢٣م- عن الممر الاقتصادي بين الهند وأوروبا مروراً بالشرق الأوسط. ويعتمد المشروع على وسائل متعددة بين الخط البحري والبري، ليكون خطاً موازياً ومنافساً لـ«مبادرة الحزام والطريق». ورغم اتساع الترويج لهذا المشروع، تكمن نقاط ضعفه في تكرار عمليات الشحن حتى الوصول للموانئ الأوروبية، ما يضعف جدواه الاقتصادية. كما أنه يعتمد -في ذات الوقت- على شركاء أساسيين في المبادرة الصينية، مثل الإمارات العربية المتحدة والمملكة العربية السعودية. كما يساعد غياب حل حاسم للمشاكل الإسرائيلي عقبة كؤود أمام التفكير في استكمال الخط البري المار عبر السعودية والأردن وصولاً إلى إسرائيل^{٣٥}.

٣٢. مبادرة «الحزام والطريق» بين الحلم والواقع المعاش، ديلمي الطاهر، مرجع سابق.

٣٣. انظر:

Belt and Road Economics: Opportunities and Risks of Transport Corridors, The World bank (Washington DC: The World bank Publications) 2019, p14- 16.

٣٤. هل يستطيع مشروع الممر الهندي الأوربي منافسة مبادرة الحزام والطريق الصينية؟، بي. بي. سي. عربي، مرجع سابق.

٣٥. المرجع السابق نفسه.

وبجانب ضعف أفكار الممر الهندي، فإنه يواجه عبئًا تنافسيًا نتيجة أسبقية «الحزام والطريق» بعشر سنوات تم فيها تكوين هيكل أساسي للعلاقات بين الدول الأعضاء، وشهدت تقدمًا في بعض المؤشرات التجارية والاستثمار المباشر. وتكمن أهمية هذه النقطة في أنه وبينما تقف الهند على هامش تحالفات الجنوب، تتحسن قيادة الصين وروسيا لتحالفات مُشاطرة للنشاط التجاري والنتائج المحلي الإجمالي العالمي^{٣٦}. وحسب المؤشرات الظاهرة بدت مذكرة تفاهم الممر الهندي عفوية، فهي لا تحوي تفاصيل عن خطة العمل والبرامج المناسبة للتعامل مع الجدوى الاقتصادية للنقل، وبيئة الجمارك، كما لم تتضح له نظرية في حل الصراعات في البيئة المتناقضة، خصوصًا ما يتعلق بمنطقة الاختناق داخل حدود إسرائيل^{٣٧}.

خاتمة

رغم توافر الميزة النسبية لقناة السويس ومضيق باب المندب، تقع اليمن ومصر ضمن حالة اضطراب إقليمي، بشكل يعوق التقدم في «مبادرة الحزام والطريق»، وهنا تبدو ضرورة وضع إستراتيجية لحل أو تسوية الصراع الإقليمي حول اليمن باعتبارها خطوة لوقف الحرب الأهلية ووحدة الدولة، بغية دمجها في المبادرة الصينية، بحيث تقوم أولويات الاستقرار على تهيئة البيئة لإقامة حكومة قوية تُعبر عن الجمهورية اليمنية، وتجهيز البنى التحتية لتكون المدن الساحلية ملائمة كمراكز تجارية. وفي هذا السياق، لا يعمل حياد الصين تجاه الحرب على تخفيف الاضطراب الأمني^{٣٨}، حيث لم تتخذ الصين خطوات عملية للتسوية السياسية، وتفضل قيام الدول المؤثرة بالتنسيق، وترى الاتفاق الإطارى بين السعودية وإيران مناسبًا لتكرار التجربة في اليمن. ويمثل هذا الوضع معضلة للسياسة الصينية، فمع التباينات وشدة الحرب الأهلية، تتراجع فرصة المساهمة في وقف الحرب، نظرًا لتداخل العديد من الأطراف الدولية وانهيار الأمن في مدخل البحر الأحمر، ما يمثل مُزاحمة لتطوير «مبادرة الحزام والطريق» في اليمن^{٣٩}.

٣٦. المرجع السابق نفسه.

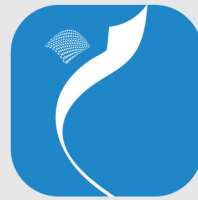
٣٧. المرجع السابق نفسه.

٣٨. ما مستقبل مبادرة الحزام والطريق الصينية؟، إنترجونا للتحليلات الإستراتيجية، مرجع سابق.

٣٩. السياسة الصينية تجاه الملف اليمني بعد عام على الاتفاق السعودي-الإيراني: تهيئة الأجواء لتوسيع الانخراط، مركز الإمارات للدراسات، مرجع سابق

وبجانب السعي لخفض التفاوت في تطبيق الالتزامات بين البلدين، يُعد سد الفجوة الأمنية في اليمن شرطاً ضرورياً لسلاسة الممر البحري. ولذلك، فإن وجود صيغة من العلاقات الجماعية، بين الصين ومصر واليمن، يمكن من المساهمة في تهدئة الحرب الأهلية؛ كما أن إقامة هذه المظلة تساعد على فتح التفاوض بين الأطراف اليمنية أو إقناع الصين بالتخلي عن الحياد، كما تساعد على تغليب تعاون الدول المنخرطة في المبادرة على تطوير مظلة سياسية أو أمنية لتسوية النزاعات داخل الدول الأعضاء. وتقتضي عمليات الاستثمار الواسعة وجود نظام أمني ودفاعي مشترك، يعمل على توفير الحماية للمبادرة ومشروعاتها، والتضامن مع الحكومات الحليفة وتمكينها من تدبير موارد البلاد وحمايتها من التبيد والنقص. لذلك، فإن التفكير في بناء إستراتيجية للأمن الجماعي، تكون نواة إقليمية، تجمع ما بين مصر واليمن ودول أخرى، وتستند لاستقرار القرن الأفريقي، مسألة مهمة، من خلال حوار شامل حول الأمن الإقليمي بدعم الحكومات المعنية وبمشاركة الصين والشركاء الآخرين في المبادرة

المخا
للداسات الاستراتيجية
MOKHA
for strategic studies



WWW.MOKHACENTER.ORG

✉ INFO@MOKHACENTER.ORG

f t v @MOKHACENTER

