Sana'a University Journal of Human Sciences مجلة جامعة صنعاء للعلوم الإنسانية
Vol. 5 | No. 5 | Page 95 – 112 |2026 | https://journals.su.edu.ye/index.php/jhs
ISSN : 2958-8677

WSThe Belt and Road Initiative: Economic Opportunities, Challenges and Risks in the Yemen Context

Elham Ali Mahyoub Saeed Al Hammadi [1,*]

[1] Department of Political Science, Faculty of commerce - Sana'a University, Sana'a, Yemen.

***Corresponding author:** *alhamalhamady123@gmail.com*

Keywords

1. Belt and Road Initiative
2. Yemen
3. China

Abstract:

This study analyzes the economic opportunities and risks associated with Yemen's involvement in China's Belt and Road Initiative, focusing on Yemen's position within the initiative and how China utilizes economic and investment tools to achieve strategic influence in the region. It assesses whether the initiative represents economic development or an "economic constraint" that threatens sovereignty and deepens dependency. The study employs a descriptive-analytical approach to identify and analyze opportunities and risks, evaluate their potential economic and strategic implications, and considers national interest. The study's significance lies in its contribution to the academic literature on the Belt and Road Initiative by analyzing the central issue of "opportunities versus risks" within the Yemeni context. It proposes an innovative analytical model that allows for an analysis of how the project can simultaneously be both an opportunity and a threat, enabling a comprehensive understanding and analysis of the initiative's multifaceted impacts. This will help Yemeni decision-makers grasp the opportunities and risks before entering into strategic partnerships.

The study concluded that Yemen's strategic importance and natural resources make it a focus of interest for China, which pursues a policy of economic dominance through the Belt and Road Initiative investments. Despite the cooperative slogans, the initiative conceals purely economic objectives, as loans and projects are used as tools for indirect dominance, which portends new forms of dependency. Many of the initiative's projects in different countries have been characterized as unsustainable. The study concluded that the Belt and Road Initiative will not succeed in Yemen unless it is designed in accordance with Yemeni national priorities, ensuring the preservation of economic and political sovereignty, and identifying strategic projects that serve the Yemeni economy, thus preventing the relationship with China from turning into economic dependency or political influence. The study emphasizes that the success of the initiative in Yemen requires adopting a conscious negotiating policy that ensures a balanced distribution of benefits and the achievement of sustainable development.

Sana'a University Journal of Human Sciences
مجلة جامعة صنعاء للعلوم الإنسانية
Vol. 5 | No. 5| Page 96 – 112 | 2026 |
https://journals.su.edu.ye/index.php/jhs
ISSN : 2958-8677

مبادرة الحزام والطريق: الفرص الاقتصادية والتحديات والمحاذير في السياق اليمني

إلهام على مهيوب سعيد الحمادي [1]*،

[1] قسم العلوم السياسية ، كلية التجارة - جامعة صنعاء ، صنعاء ، اليمن.

المؤلف: *alhamalhamady123@gmail.comm*

الكلمات المفتاحية

1. مبادرة الحزام والطريق
2. اليمن
3. الصين

الملخص:

تهدف هذه الدراسة إلى تحليل الفرص الاقتصادية والمحاذير المرتبطة بانخراط اليمن في مبادرة الحزام والطريق الصينية على اليمن، مع التركيز على موقع اليمن داخل هذه المبادرة، وكيفية توظيف الصين للأدوات الاقتصادية والاستثمارية لتحقيق نفوذ استراتيجي في المنطقة، وتقييم ما إذا كانت هذه المبادرة تمثل تنمية اقتصادية، أم "قيدًا اقتصاديًا" يُهدد السيادة ويُعمق التبعية، واعتمدت الدراسة على المنهج الوصفي التحليلي لرصد وتحليل الفرص والمخاطر وتقييم انعكاساتها الاقتصادية والاستراتيجية المحتملة، وعلى منهج المصلحة القومية. وتأتي أهمية الدراسة بأنها تُقدم إضافةً نوعية للأدبيات الأكاديمية حول مبادرة الحزام والطريق، من خلال تحليل الإشكالية المحورية "الفرص مقابل المخاطر" في سياق حالة اليمن، وطرح نموذج تحليلي مبتكر يسمح بتحليل كيف يمكن للمبادرة نفسه أن يجمع بين كونه فرصةً وتهديدًا في آن واحد، وفهم الآثار المتعددة للمبادرة وتحليلها، ولتساعد صانع القرار اليمني على فهم الفرص والمخاطر قبل الدخول في شراكات استراتيجية.

وتوصلت نتائج الدراسة أن أهمية اليمن الاستراتيجية وثرواتها الطبيعية تجعلها محط اهتمام الصين التي تتبع سياسة الهيمنة الاقتصادية عبر استثمارات المبادرة، ورغم الشعارات التعاونية، فإن المبادرة تخفي أهدافاً اقتصادية صرفة، حيث تُستخدم القروض والمشاريع كأدوات لهيمنة غير مباشرة، مما ينذر بأشكال جديدة من التبعية، وأن العديد من مشاريع المبادرة في دول مختلفة اتسمت بكونها غير مستدامة، وخلصت الدراسة إلى أن مبادرة الحزام والطريق لن تحقق نجاحاً في اليمن ما لم تُصمم بما يتوافق مع الأولويات الوطنية اليمنية، وبما يضمن صون السيادة الاقتصادية والسياسية، وتحديد مشاريع استراتيجية تخدم الاقتصاد اليمني، بما يمنع تحول العلاقة مع الصين إلى تبعية اقتصادية أو نفوذ سياسي، وتؤكد الدراسة على أن نجاح المبادرة في اليمن يقتضي تبني سياسة تفاوضية واعية تضمن توزيعا متوازناً للمنافع وتحقيق تنمية مستدامة.

المقدمة:

تُشكِّل مبادرة الحزام والطريق التي أطلقتها الصين في عام 2013، أحد أضخم المشاريع الجيواقتصادية والجيوسياسية في العصر الحديث تهدف هذه المبادرة إلى إحياء وتوسيع طرق التجارة التاريخية عبر البر (الحزام الاقتصادي لطريق الحرير) والبحر (طريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين)، مما يربط الصين بأسواق أوروبا وآسيا وأفريقيا عبر شبكة معقدة من البنية التحتية والاستثمارات والشركات، ومع تطورها، أثارت الاستراتيجية جدلاً واسعاً في الأوساط الأكاديمية والسياسية بين من يرون فيها "بوابة استثمارية" تقدم فرصاً للتنمية الاقتصادية والبنية التحتية للدول المشاركة، وبين من يحذرون من أنها قد تتحول إلى "قيود اقتصادية" على شكل فخ المديونية، وتآكل السيادة، والتبعية الاستراتيجية.

وتأتي دراسة حالة الجمهورية اليمنية في صلب هذا الجدل، حيث تقدم نموذجاً فريداً ومعقداً بسبب موقعها الجيواستراتيجي البالغ الأهمية على مضيق باب المندب، الذي يعد شرياناً حيوياً للتجارة العالمية وخاصة للطريق البحري للحرير، وكذلك عبر موقعها في ممرات المحيط الهندي قلب مبادرة الحزام والطريق، فهل يمكن لليمن أن يستفيد من مشاركته المحتملة في مبادرة الحزام والطريق في بناء اقتصاده وتحقيق تنمية حقيقية؟ أم أن مشاركته، في حال تحققها، ستجرده من مقومات سيادته الاقتصادية وتضعه في دائرة التبعية، ليكون بلداً مثقلاً بالديون وتحت وطأة شراكات غير متكافئة.

وعليه تسعى هذه الورقة، إلى تناول الفرص الاقتصادية والتحديات والمحاذير نتيجة تبني مبادرة الحزام والطريق في علاقة الصين باليمن.

مشكلة الدراسة:

تسعى هذه الدراسة إلى توضيح طبيعة تأثير مبادرة الحزام والطريق وتحليل الفرص والمخاطر المترتبة عليها، ففي الوقت الذي تعلن فيه الصين أن المبادرة تعاون رابح للجميع، تشير تقارير وتجارب دول أخرى إلى مخاطر اقتصادية وسياسية جمة، مما يثير التساؤلات حول قدرة اليمن على التفاوض بندية واستغلال الفرص وتجنب المخاطر.

أسئلة الدراسة:

السؤال البحثي الرئيس: ما طبيعة الفرص الاقتصادية والتحديات والمحاذير التي يواجهها اليمن في إطار مبادرة الحزام والطريق؟

والأسئلة الفرعية، هي:

1- ما هي الدوافع والأهداف الاقتصادية والاستراتيجية للصين من الاهتمام باليمن ضمن إطار مبادرة الحزام والطريق؟

2- ماهي الفرص الاقتصادية التي يمكن أن تحققها اليمن بالانضمام إلى مبادرة الحزام والطريق؟

3- ما هي التحديات التي تقف أمام استفادة اليمن من مبادرة الحزام والطريق؟

4- ماهي المحاذير التي ينبغي على صانع القرار اليمني أن يأخذها في الحسبان من الدخول في مبادرة الحزام والطريق؟

أهداف الدراسة:

1- معرفة الدوافع والأهداف الاقتصادية والاستراتيجية للصين من الاهتمام باليمن ضمن إطار مبادرة الحزام والطريق.

2- معرفة الفرص الاقتصادية التي يمكن أن تحققها اليمن بالانضمام الى مبادرة الحزام والطريق.

3- معرفة التحديات التي تواجه استفادة اليمن في مبادرة الحزام والطريق.

4- معرفة المحاذير التي ينبغي على صانع القرار اليمني أن يأخذها في الحسبان من الدخول في مبادرة الحزام والطريق.

أهمية الدراسة:

أولاً: الأهمية العلمية:

تحاول هذه الدراسة تقديم إضافة إلى الأدبيات الأكاديمية النقدية المتعلقة بمبادرة الحزام والطريق الصينية، من خلال اختبار إحدى إشكالياتها المركزية الفرص مقابل المخاطر، وبالإمكان أن يخدم البحث الباحثين والمهتمين بالشأن اليمني والدولي: من خلال تقديم دراسة عن أحد أهم المتغيرات الدولية المؤثرة على مستقبل اليمن الاقتصادي والسياسي.

ثانيًا: الأهمية العملية:

تكمن الأهمية العملية لهذه الدراسة في تقديم تصور لصانع القرار اليمني حول الفرص الاقتصادية والمحاذير التي يجب أخذها في الحسبان عند الدخول في المبادرة، مما يمكنه من التفاوض بوعي وحماية المصالح الوطنية السيادية.

التعريفات الاصطلاحية:

مبادرة الحزام والطريق:

مبادرة الحزام والطريق: هي استراتيجية تنموية عالمية أطلقتها الصين بهدف تعزيز التعاون الاقتصادي والتكامل بين الدول المشاركة تعتمد المبادرة على استثمارات ضخمة في مشاريع البنية التحتية (موانئ، طرق، سكك حديدية، طاقة) لربط طرق التجارة والتنمية بين آسيا، وأوروبا، وأفريقيا. [1]

وتتكون المبادرة من مراحل متعددة تشمل التخطيط الشامل، واستخدام آليات تمويلية متنوعة وتنفيذ المشاريع، ومن ثم متابعتها وتقييمها لضمان تحقيق أهداف التنمية المشتركة وتعزيز المصالح المتبادلة بين جميع الأطراف. [2]

منهجية الدراسة:

المنهج الوصفي التحليلي:

اعتمدت الدراسة على المنهج الوصفي التحليلي، باستخدام اليمن كحالة دراسة لفحص إشكالية البحث، حيث يتم من خلال هذا المنهج رصد وتحليل تناول طبيعة مبادرة الحزام والطريق فيما يتعلق بالفرص الاقتصادية والتحديات والمحاذير التي تعوق في الاستفادة منها في السياق اليمني.

منهج المصلحة الوطنية:

يعد اختيار منهج المصلحة الوطنية إطاراً تحليلياً ملائماً لدراسة السياسة الخارجية الصينية في اليمن انطلاقاً من الأهمية الجيوسياسية لليمن التي تجعلها محط أنظار القوى الدولية فموقعها الاستراتيجي الذي

(1) ويكن فازية،" مبادرة الحزام والطريق الصينية: الخلفية- بين إعادة تموقع الصين ومواجهة التحديات: مشروع القرن الاقتصادي في العالم"، المحرر: إسلام عيادي. (ألمانيا: المركز الديمقراطي العربي، 2019)، ص131.

(2) باهر مردان مضخور "استراتيجية الحزام والطريق الصينية للقرن الحادي والعشرين"، **مجلة دراسات دولية**، العدد 67 (2016) ، ص189.

يربط باب المندب والبحر الأحمر بقناة السويس من جهة، وبالبحر العربي والمحيط الهندي من جهة أخرى، جعل منها شرياناً حيوياً للتجارة العالمية ومحطة إجبارية لطاقة الصين وتجاراتها، غير أن هذا الاهتمام الصيني – على الرغم من إمكانية تقديمه كبوابة استثمارية – يحمل في طياته إشكاليات جوهرية، فاستخدام الصين لسياستها تجاه اليمن لتحقيق أهدافها الجيوسياسية في ضمان وصول موارد الطاقة يضع العلاقة بين البلدين على مفترق طرق: فإما أن تتحول هذه الاستثمارات إلى أداة لتعزيز التنمية اليمنية، وإما أن تتحول إلى نواة لقيود اقتصادية جديدة تضع اليمن في رهان التبعية الاقتصادية للصين.

الدراسات السابقة:

1- يانسيا، م. ج. هـ.، وسيتياوان، أ. (2020). دبلوماسية فخ الديون الصينية: تأثير الإعلام في تشكيل الرأي العام. [3]

وتناولت الدراسة ظاهرة التسرع في إبرام الصفقات الاقتصادية الكبرى، مع التركيز على مشاريع البنية التحتية ضمن إطار التعاون الدولي كمبادرة الحزام والطريق، بالتطبيق على كل من سريلانكا وإندونيسيا كدراسات حالة، وهدفت الدراسة إلى: التحذير من المخاطر الكامنة وراء هذه الصفقات والتي لا تقتصر على حجم الديون فحسب، بل إلى سوء إدارة الديون ومخاطر التخلف عن السداد، وضرورة وضع المصلحة الوطنية والتنمية العادلة في صلب عملية التفاوض واتخاذ القرار، وتم الاستفادة من هذه الدراسة في تأكيد الحاجة إلى عدم التسرع في إبرام الصفقات الاقتصادية، والدفع نحو وضع ضوابط رشيد يضمن أن تخدم هذه الاتفاقيات مصالح التنمية الحقيقية والشاملة للدولة المستفيدة، وليس فقط مصادر التمويل أو النخب المحلية.

2- البنك الدولي. (2019). اقتصاد الحزام والطريق: فرص ومخاطر ممرات النقل. [4]

تناولت هذه الدراسة تحليل الآثار الاقتصادية والاستثمارية لمبادرة الحزام والطريق الصينية، مع التركيز على التحديات والمخاطر التي تواجهها الاقتصادات المشاركة، ولا سيما الدول ذات البنية التحتية الضعيفة، وهدفت الدراسة إلى تعزيز التجارة والاستثمار الأجنبي ومعالجة فجوة البنية التحتية، وكان من أبرز ما تم الاستفادة من هذه الدراسة هو الكشف عن إهمال القطاعات الإنتاجية التي تمثل مصدراً حقيقياً للإيرادات للدولة، حيث ركزت المشاريع المقترحة ضمن المبادرة بشكل كبير على البنية التحتية

(3)Yansiah, M. G. H., & Setiawan, A. (2020). China's debt-trap diplomacy: The influence of media in shaping public political opinion. *Journal of Defense Intelligence Agency*, *2*(18), 2020.

(4) World Bank. Belt and Road Economics: Opportunities and Risks of Transport Corridors. 18 Jun. 2019, World Bank, www.worldbank.org/en/topic/regionalintegration/ publication/belt-and-road economics-opportunities-and-risks-of transport-corridors. Accessed 6 Sept. 2025

اللوجستية (مثل الطرق والموانئ التي تخدم في المقام الأول تسهيل تدفق البضائع الصينية وتعزيز نفوذها الجيو اقتصادية، بينما تم إغفال الاستثمار في القطاعات الإنتاجية المحلية المولدة للدخل.

3- دراسة لمياء مخلوقي، (2017) (إستراتيجية الحزام والطريق الصينية الجديدة وإفريقيا). [5]

تناولت الدراسة المبادئ الأساسية التي تقوم عليها الصين، وهي بناء رابطة المصلحة المشتركة، ورابطة المصير المشترك، ورابطة المسؤولية المشتركة، وهدفت الدراسة إلى تحليل المحتوى الاستراتيجي والفكري لمبادرة "الحزام والطريق" وفهم أهدافها الأساسية على الصعيدين الداخلي والخارجي، واستفادت الباحثة من هذه الدراسة في استعراض المقومات ومن ثم تحليل هذه المقومات الأساسية التي تقدمها مبادرة "الحزام والطريق.

4-دراسة محمود البكاري، (2033). (موقع اليمن الجغرافي وموانئه الأهمية الاستراتيجية لمبادرة الحزام والطريق). [6]

وخلصت الدراسة إلى أن الموقع الجيواستراتيجي لليمن يمنحها فرصاً كبيرة للاستفادة من مبادرة الحزام والطريق، خاصة في مجالات اللوجستيات والتجارة والتنمية الاقتصادية، وتم الاستفادة من هذه الدراسة في مفهوم موقع اليمن الجيواستراتيجي والمطل على طريق الحرير.

تقسيم الدراسة:

تنقسم هذه الدراسة إلى جزئين تناول الجزء الأول: مبادرة الحزام والطريق من حيث التعريف، والخلفية التاريخية، ومقوماتها، وأهدافها، في حين ركز الجزء الثاني: على مبادرة الحزام والطريق في اليمن، ودوافع الصين من أن تكون المبادرة جزءا من علاقاتها الاقتصادية مع اليمن، بالإضافة إلى الفوائد المحتملة التي يمكن أن تجنيها اليمن، والتحديات التي تقف أمام استفادتها من المبادرة، والمحاذير التي يجب على صانع القرار اليمني أخذها في الحسبان.

أولا: مبادرة الحزام والطريق:

تعد مبادرة البناء المشترك للحزام الاقتصادي لطريق الحرير وطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين والمعروف اختصارا باسم استراتيجية، "**حزام واحد، طريق واحد**"، المحرك الأساسي للسياسة الصينية داخليا وللدبلوماسية الصينية خارجيا، حيث تهدف إلى رفع راية التنمية السلمية عاليا على أساس تاريخ طريق الحرير القديم والمبادرة إلى إقامة شراكة تعاون اقتصادي بين دول القارات الثلاث: آسيا وأوروبا وأفريقيا التي تقطعها على طول الحزام والطريق؛ في سبيل البناء المشترك لرابطة المصلحة المشتركة، ورابطة المصير المشترك، ورابطة المسؤولية المشتركة المتمثلة في الثقة السياسية المتبادلة والاندماج الاقتصادي والتسامح الثقافي. [7]

(5) لمياء مخلوقي، استراتيجية الحزام والطريق الصينية الجديدة وافريقيا، مجلة مدار سياسية، كلية السياسية والعلاقات الدولية، جامعة الجزائر، عام 2017.

(6) محمود البكاري، "موقع اليمن الجغرافي وموانئه الأهمية الاستراتيجية لمشروع الحزام والطريق "، اليمن والصين من طريق الحرير إلى مبادرة الحزام والطريق، مؤتمر العلاقة الصينية اليمنية، عدن، السفارة الصينية لدى اليمن ومنظمة بريكس يمن، 15فبراير 2023، ص297.

(7) لمياء مخلوقي، **مرجع سابق**، ص178.

1- طريق الحرير الصينية

حظي مشروع "حزام واحد، طريق واحد"، الذي أطلقه الرئيس الصيني شي جين بينغ في خطاب رسمي عام 2013 باهتمام دولي كبير باعتباره مشروعا اقتصاديا واستراتيجيا عالميا يغطي العديد من دول العالم بجزأيه الحزام والطريق البحري والبري وسيلبي المشروع تطلعات الصين ومستقبلها خاصة أنه يساعد في دفع عجلة التنمية والنمو للعديد من الدول في آسيا وأوروبا وإفريقيا. [8]

أ- طريق الحرير القديم:

يمثل طريق الحرير أحد أبرز شبكات التجارة والتبادل الثقافي في التاريخ القديم، حيث نشأ في عهد سلالة هان (*) الصينية (قبل حوالي 200 عام من الميلاد) ولم يكن طريقًا واحدًا، [9] بل كان شبكة معقدة من المسارات البرية التي ربطت الصين بمناطق آسيا الوسطى وما يسمى الشرق الأوسط وأوروبا، [10] مما سمح بنقل السلع (وأبرزها الحرير الصيني) والثقافات والمعارف بين الحضارات. [11]

وكان للجزيرة العربية دور محوري في ازدهار هذا الطريق، حيث عمل تجارها كوسطاء بين السفن الصينية القادمة إلى موانئ الهند والسفن العربية التي تنقل البضائع (مثل البخور واللبان) عبر الخليج العربي والبحر الأحمر إلى بلاد فارس والشام ومصر وساحل الحبشة، إذ شهد طريق الحرير تحولات كبيرة عبر العصور، مما دفع الإمبراطور أغسطس(أوكتافيوس) محاولة السيطرة على تجارة الشرق لكنه فشل، ثم اتجه الرومان إلى محاولة تجاوز الوساطة العربية والإبحار مباشرة إلى الهند، واستمرت هذه المنافسة على الثروة والنفوذ مع انتقال مركز القوة في المنطقة من الإمبراطورية الرومانية إلى الإمبراطورية البيزنطية ليدخل الطريق مرحلة جديدة أصبح فيها ساحة للتنافس الاقتصادي بين البيزنطيين والساسانيين الذين سعوا للسيطرة على طرق التجارة وتحويل مسارها عبر موانئهم، غير أن هذا المشهد التنافسي شهد تحولاً جذرياً مع بزوغ فجر الإسلام ليدخل طريق الحرير عصراً ذهبياً جديدًا، حيث

---

(8)أميرة أحمد حرزلي،" مبادرة الحزام والطريق الصينية: الخلفية- الأهداف- المكاسب"، في مبادرة الحزام الطريق الصينية: مشروع القرن الاقتصادي في العالم"، المحرر: إسلام عيادي. (ألمانيا: المركز الديمقراطي العربي، 2019)، ص72.

(9) دلين ماي تسون، **دراسات في طريق الحرير**، ترجمة: سلوى طارق على، منشورات ضفاف، بيروت،2018، ص 18.

(11)-Luce (Boulnois): «La Route de la soie. Dieux, guerriers et marchands», Genève Olizane, 2001, p 14.

(*) أسرة هان هي واحدة من أهم الامبراطوريات الحاكمة في التاريخ الصيني، حيث حكمت الصين من 206 ق.م إلى 220ب.م وتنقسم إلى فترتين رئيسيتين: هان الغربية (206 ق.م – 9 م) وهان الشرقية (25–220 م) ويفتخر الصينيون حتى اليوم بإمبراطورية الهان حتى أنهم يطلقون على أنفسهم اسم أبناء الهان او رجال الهان والاسم مأخوذ من نهر هان أحد فروع نهر يانجتسي حيث بنت الاسرة الحاكمة عاصمتها شانجان، للمزيد انظر: أسامة الجوهري، **تاريخ الدول والامبراطوريات الصينية**، دار اكتب للنشر والتوزيع، 2023، ص59.

(11) محمود ادريس الصيني، معرفة حقيقة الحزام والطريق ، **مركز البحوث والدراسات الأفريقية**، مؤتمر افاق التعاون العربي الأفريقي الصيني، في إطار مبادرة الحزام والطريق، جامعة افريقيا العالمية، الخرطوم، (22/21نوفمبر/2017)،ص 10.

فتحت الفتوحات الإسلامية كتلة اقتصادية موحدة ووفرت الأمان على طول الطرق، مما شجع على وصول السفن الصينية مباشرة إلى الموانئ العربية وسمح للتجار العرب بالاستقرار في موانئ الصين، مثل: كانتون، مما عزز التبادل التجاري والثقافي إلى حد غير مسبوق. [12]

ب-طريق الحرير الجديد:

في عام 2013، أطلق الرئيس الصيني شي جين بينغ "مبادرة الحزام والطريق" كإحياء حديث لفكرة طريق الحرير التاريخي. تم وصف هذه المبادرة الطموحة بـ "مشروع القرن"، وتهدف إلى تعزيز الاستثمارات الصينية في الخارج وبناء شبكة عالمية من البنية التحتية والنقل والتجارة.

وجدير بالذكر أن فكرة إحياء طريق الحرير لم تكن فكرة صينية خالصة، فقد طرحها قادة يابانيون وهنود وأوروبيون وأمريكيون بأشكال مختلفة في فترات سابقة. إلا أن الصين طورت هذه الفكرة وتحولت إلى استراتيجية شاملة نابعة من رؤية "خطة مارشال الصينية" التي اقترحها الخبير الاقتصادي الصيني "شو شن دا" كرد على الأزمة المالية العالمية عام 2008، حيث تقوم على استخدام احتياطيات الصين الضخمة لتمويل مشاريع البنية التحتية في الدول النامية، مما يعزز النفوذ الاقتصادي والسياسي الصيني على الساحة العالمية". [13]

2- مقومات وأهداف مبادرة الحزام والطريق الصينية

أ- مقومات مبادرة الحزام والطريق:

تتميز مبادرة الحزام والطريق الصينية الجديدة للقرن الحادي والعشرين بعدد من المقومات المهمة، منها:

(1) أنها تقوم على فلسفة تتجاوز الفهم الجغرافي الضيق التقليدي لمشاريع التعاون الإقليمي، وهذا يعني أنها لا تقوم على تعريف جغرافي وجيوسياسي مغلق يحصرها في منطقة جغرافية واحدة، وبدلاً من ذلك استندت المبادرة إلى نطاق جغرافي شمل أكبر عدد من الدول وأكبر عدد من المناطق الجغرافية منذ البداية، شرق آسيا وجنوب شرق آسيا وآسيا الوسطى والمنطقة العربية وأفريقيا وأوروبا الوسطى. [14]

ونشير هنا إلى أنه على الرغم من أن مبادرة الحزام والطريق تقدم نفسها على أنها مشروع يعتمد على الربط بين التجارة والتنمية لتحقيق التعاون والكسب المشترك للدول النامية من خلال الشراكات الاقتصادية، إلا أن التوسع الصيني العالمي غير المسبوق يثير مخاوف جدية من أن تكون الغاية

(12) زينب عبد الله ،إلا طار النظري والمفاهيمي لمبادرة الحزام والطريق الصينية، في مبادرة الحزام والطريق الصينية: مشروع القرن الاقتصادي في العالم، المركز الديمقراطي العربي، برلين، المانيا، 2019،ص5.

(13)محمد حمشي، العالم العربي ومشروع الحزام والطريق الصيني، **مجلة دراسات الشرق الأوسط** ، العدد80، عمان: مركز دراسات الشرق الأوسط، 2017،ص55.

(14) نجوى عبد الله مسعد،" احتياجات البنية التحتية لتأهيل عدن كمحطة استراتيجية ضمن نطاق مبادرة الحزام والطريق"، الصين واليمن، دور الصين في بناء السلام وأفاق صناعة التنمية المشتركة، المؤتمر البحثي الثاني، نوفمبر 2023، ص578.

الحقيقية هي استعمار اقتصادي جديد، حيث إن تجاوز النطاق الجغرافي المحدد قد يؤدي إلى تبعية اقتصادية طويلة المدى للصين، وهو ما لا يقل خطورة عن أشكال الهيمنة التقليدية. (15)

(2)- وجود عدد من المؤسسات المالية الرئيسة التي تدعم توفير التمويل اللازم لتنفيذ استراتيجية صندوق طريق الحرير، وخاصة لمشاريع البنية التحتية، مثل: البنك الآسيوي لتنمية البنية الأساسية، وتتضمن المبادرة أيضًا مشاريع تنموية متنوعة تتعلق ببناء الطرق السريعة والسكك الحديدية، وبناء المرافق الأساسية لضمان ما تسميه بسلاسة النقل البري والبحري والجوي، وممرات إمداد الكهرباء عبر الحدود، وسيكون من الضروري أيضًا بناء كابلات وشبكات الاتصالات والتي يطلق عليها "طريق الحرير المعلوماتي" بالإضافة إلى ذلك يجب إنشاء مناطق التجارة الحرة لتعزيز التجارة المتعددة الأطراف، وتوسيع التجارة الإلكترونية عبر الحدود، وتطوير الطاقة النظيفة والمتجددة، وحماية التنوع البيولوجي، والتعاون في مكافحة تغير المناخ والاحتباس الحراري لبناء طريق الحرير الأخضر. (16)

ونلاحظ من خلال ما تقوم به هذه المؤسسات المالية من تقديم قروض لهذه الدول التي ترى أنها بحاجة تمويل لمشاريع بنى تحتية، وأن هناك خشية من أن لا تحقق تلك المشاريع أي فائدة ، بل أن هذه القروض التي يرافقها فوائد قد تنهك الدول والذي بدوره يؤدي بالدول المقترضة إلى الوقوع في فخ الديون، إضافة إلى أن هذه المبادرة والمشاريع التي تعمل الصين جاهدة على تحقيقها يجعلها هي المستفيد الأكبر بحيث تحصل على عقود بمليارات الدولارات من خلال تصدير منتجاتها إلى جانب تحكمها في طرق تجارية استراتيجية تعزز من خلاله نفوذها السياسي. (17)

ب-أهداف مبادرة الحزام والطريق الصيني:

تهدف مبادرة الرئيس شي جين بينغ إلى خلق مساحة تعاون دولي تعزز الاستقرار والتنمية المشتركة، مع التركيز على مبدأ التشاور والمشاركة في صنع القرار لتحقيق المصالح الوطنية المشتركة، وتستند المبادرة إلى ركائز تنسيق السياسات وربط البنى التحتية والتجارة والتمويل والتواصل بين الشعوب مع احترام سيادة الدول. (18)

(15) كيف تغري الصين الدول بالقروض ثم تستحوذ على أصولها؟ إليك البلدان العربية المعرّضة لهذا الخطر)، موقع عربي بوست، اخر تحديث 2022/6/4، تاريخ الاطلاع 2024/12/25، متاح على الرابط: https://2u.pw/Rl23t

(16) شوي تشينغ قوة، ماذا تعني مبادرة الحزام والطريق الصينية بالنسبة للعرب، 2017/6/20، تاريخ الاطلاع 2024/12/26، متاح على الرابط: https://shabiba.com/a/64574

(17) نهلة محمد أحمد جبر، "طريق الحرير .....استراتيجية القوة الناعمة"، **مجلة شؤون عربية**، الأمانة العامة لجامعة الدول العربية، عدد 171، (2017) ، ص162.

(18)اية عبد العزيز، تحولات دبلوماسية: أفاق التعاون الدولي في إطار مبادرة الحزام والطريق " تقارير، المركز العربي للبحوث والدراسات، أخر تحديث بتاريخ 3، مايو 2019، متاح على الرابط: http://www.elsiyasa-online.com

وقد حددت الصين مجموعة من الأهداف الشاملة التي تشمل الأبعاد الاقتصادية والمالية والجيوسياسية والأمنية فضلاً عن أهداف محددة، مثل: الأرباح التي تريد الصين تحقيقها من خلال المبادرة.

(1) الأهداف العامة:

(أ) تنسيق السياسات: أي مزامنة خطط التنمية للدول المشاركة وتصميم السياسات الوطنية والمحلية التي تضمن تنفيذ المبادرة.

(ب) ربط البنية التحتية: ويتحقق ذلك من خلال تحسين البنية التحتية التي تربط الدول والمناطق المعنية، مثل: الطرق والموانئ والكابلات الضوئية والأقمار الصناعية وأنظمة المعلومات بين الصين والدول المشاركة مع مراعاة سيادة كل دولة ومخاوفها الأمنية.

(ج) – التكامل المالي: تهدف المبادرة إلى تعزيز التعاون المالي والنقدي ومراقبة المخاطر المالية العالمية، وتوسيع خيارات تبادل العملات لدعم مبادرة الحزام والطريق. وتشمل الجهود دعم أنظمة الاستثمار والتمويل والائتمان في آسيا، وتوسيع سوق السندات الآسيوية، وتعزيز دور بنك الاستثمار في البنية التحتية الآسيوي وإنشاء بنك التنمية لمنظمة شنغهاي للتعاون، كما ستوفر مؤسسات، مثل: رابطة الصين–آسيان وجمعية بنوك منظمة شنغهاي للتعاون قروضًا مشتركة لتمويل المشاريع والبنية التحتية. بالإضافة إلى ذلك، سيتم تشجيع إصدار سندات مقومة باليوان والعملات الأجنبية، وتعزيز التعاون التنظيمي المالي، واستخدام صناديق، مثل: صندوق الحزام والطريق وصناديق الثروة السيادية لدعم مشاركة القطاع الخاص في المشاريع الكبرى.

(د) التجارة والاستثمار: تهدف المبادرة إلى تعزيز التكامل الاقتصادي من خلال تسهيل التجارة والاستثمار والتعاون بين الدول، وذلك بإزالة الحواجز وخلق بيئة عمل مواتية، وتشمل الجهود إنشاء مناطق تجارة حرة مشتركة، وتحسين هياكل التجارة، واستكشاف مجالات نمو جديدة، وتعزيز التوازن التجاري، كما تدعم المبادرة آليات الأعمال الحديثة، مثل: التجارة الإلكترونية عابرة الحدود، وتعمل على توقيع اتفاقيات حماية الاستثمار الثنائية وتجنب الازدواج الضريبي، بهدف حماية المصالح المشروعة للمستثمرين وتعزيز التعاون الاقتصادي.

(ر) هياكل الاتصال: تتضمن المبادرة إنشاء هياكل من شأنها تسهيل الاتصال السريع بين الدول المشاركة على سبيل المثال: بناء وتطوير الموانئ، وبناء الطرق والسكك الحديدية، وتقنيات الاتصالات عالية السرعة عبر الكابلات الضوئية، وتسمى شبكات وتقنيات GLONASS (طريق الحرير الرقمي) لتسهيل الاتصال بين الدول. [19]

(2) أهداف محددة: تهدف الصين من خلال مبادرة الحزام والطريق إلى تحقيق بعض الأهداف المحددة التي تخدم مصالحها، وهي التالي:

(أ) الاستفادة من نمو التجارة العالمية: حيث من المتوقع أن تزداد التجارة العالمية في السنوات القادمة بسبب عوامل مختلفة منها التوسع للطبقة المتوسطة في العديد من دول العالم، بما في ذلك منطقة آسيا

(19) إيمان مكركب أبرأن، "مكان العامل الاقتصادي ودوره المستقبلي في العلاقات الأمريكية الصينية 1990– 2020"، رسالة ماجستير، كلية العلوم السياسية والعلاقات الدولية،2014 جامعة الجزائر ،2014، ص 16–17–18.

والمحيط الهادئ والمنطقة العربية، ومع نمو التجارة في شمال أفريقيا والعالم تتوسع الصين لبيع منتجاتها للعالم. [20]

ويبدو أن هذا الهدف للوهلة الأولى منطقي، لكن عند الملاحظة الدقيقة نكتشف أنه يعكس أولوية مصلحة الصين على حساب الدول الشريكة، فالصين تهدف لتعظيم حصتها السوقية عبر إغراق الأسواق بمنتجات رخيصة، مما يضعف الصناعات المحلية في الدول النامية التي لا تستطيع المنافسة ويُحول الدول الشريكة لمجرد مستهلكين لسلع صينية بدلاً من تطوير اقتصاداتها، فالصين تعرض نفسها كـ "محرك للنمو العالمي" لكن في الواقع فالنمو الأكبر هو لنصيبها.

(ب) تعزيز المكانة العالمية للعملة الصينية (اليوان): تهدف الصين من خلال مشروعها إلى توسيع النطاق التجاري لعملتها الوطنية (اليوان) وجعلها عملة مهمة في التجارة العالمية، خاصة بعد إطلاق اليوان في عام 2016 حيث تم إدراجه إلى جانب أربع عملات أخرى الدولار الأمريكي واليورو الأوروبي والين الياباني والجنيه الإسترليني وكذلك في سلة حقوق السحب الخاصة "المرتبطة بصندوق النقد الدولي" وإن استخدام "اليوان" في المعاملات التجارية الصينية مع الدول الأعضاء في المبادرة يمثل خطوة مهمة في جهود الصين لإدخال عملتها الوطنية إلى التداول. [21]

ومن الصعب القول إن الصين تسعى فقط لمنافسة الدولار، بل تطمح لـ إعادة تشكيل النظام المالي العالمي لصالحها من أجل الهيمنة الاقتصادية والسياسية والسيطرة على التجارة العالمية وتريد من عملتها أن تكون نظامًا نقديًا عالميًا جديدًا تُسيطر عليه، تمامًا كما تفعل أمريكا؛ لأن المشكلة ليست "الدولار أو اليوان"، بل هيمنة عملة واحدة وهنا فالدول الأخرى ستكون في تبعية اقتصادية للصين، والحل يكمن في وجود نظام مالي متعدد الأقطاب لتجنب الاستعمار.

(ج) تعزيز مكانة شركات تكنولوجيا الاتصالات الصينية: تريد الحكومة الصينية تشجيع شركاء تكنولوجيا الاتصالات على الاستفادة من المبادرة للعب دور مهم في بناء البنية التحتية لقطاع تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في عدد كبير من الدول النامية، وتساعد المبادرة الشركات الصينية، وخاصة هواوي على تحسين عملياتها وزيادة حصتها السوقية في التجارة الإلكترونية العالمية. [22]

ويتضح أن الصين تعمل على تقييد وصول الدول النامية للتكنولوجيا الغربية، ولكنها في نفس الوقت تجعل تلك الدول ضمن التبعية الصينية، والنتيجة هي إضعاف الشركات المحلية لتلك الدول، مما يعيق تطوير صناعة تكنولوجيا محلية، إذا فالدول النامية ستكون عالقة بين المطرقة الصينية والغربية بدون

(20)علي صلاح، شادي عبد الوهاب منصور" مشروع الحزام والطريق: كيف تربط الصين اقتصادها بالعالم الخارجي؟"، **ملحق مجلة اتجاهات الاحداث تقرير المستقبل**، العدد 26، (2018) ، ص3.

(21) فرانسوا لو موان، **الاقتصاد الصيني**، ترجمة: صباح كعدان، دمشق: منشورات الهيئة العامة السورية للكتاب، 2010، ص7.

(22) عباس غالي الحديثي، **نظريات السيطرة الاستراتيجية وصراع الحضارات**، عمان: دار أسامة، 2004، ص 38.

سيادة تكنولوجية حقيقية، فالصين لا تريد نقل التكنولوجيا لدول أخرى حتى لا تكون منافسا لها، وهذا يجعل تلك الدول تستهلك التكنولوجيا بدلاً من إنتاجها، مما يقتل الابتكار المحلي.

(ح) تأمين واستقرار إمدادات الطاقة: يعد هذا هدفًا مهمًا للمبادرة الصينية؛ حيث تريد الصين تجنب أي انقطاع في إمدادات الطاقة التي تعد العنصر الأكثر أهمية لنمو واستقرار اقتصادها، وفي حين تعمل الصين على زيادة وارداتها من الطاقة من روسيا وكازاخستان؛ فإنها تحتاج إلى مرور 80٪ من احتياجاتها من الطاقة عبر مضيق ملقا لتلبية احتياجاتها. [23]

(خ) تعزيز النفوذ الصيني إقليمياً وعالمياً: تهدف الصين إلى توسيع نفوذها بهذه الاستثمارات الضخمة حول العالم وتقديم نموذج تنموي حسب رؤيتها بديل للنموذج الغربي، وهذه المبادرة ستؤكد القوة الناعمة للصين، وتهدف الصين من خلال هذه المبادرة إلى ترسيخ مكانتها كقوة دولية رائدة، وذلك بشكل أساسي عبر منافسة النفوذ العالمي للولايات المتحدة. [24]

(د) **القرب من مصادر الطاقة والمواد الخام:** إن الدول النامية الواقعة على الطريق الجديد غنية بمصادر الطاقة والمواد الخام،[25] وتهدف المبادرة إلى زيادة الطلب على المواد والسلع في الصين من خلال الاستثمار في مشاريع البنية التحتية في الخارج، وتحسين العلاقات الاقتصادية لبكين مع الدول الواقعة على طول الطريق، إضافة الى خطة الصين في تعزيز سلسلة التوريد العالمية في المقام الأول من خلال مشاريع البنية التحتية الممولة بالائتمان في أكثر من 61 دولة مختلفة،[26] حيث تعد إفريقيا من أبرز المناطق الداعمة لمبادرة الحزام والطريق الصينية، وقد وقعت 39 دولة إفريقية بالإضافة إلى مفوضية الاتحاد الإفريقي على اتفاقيات التعاون المرتبطة بالمبادرة، ومن المتوقع أن تنضم دول أخرى قريبًا الأمر الذي يجعل القارة الإفريقية شريكًا أساسيًا في المبادرة.[27]

ولقد أثار الوجود الصيني في إفريقيا خلال العقدين الماضيين جدلاً حول طبيعته وتأثيره، حيث ينظُر إليه البعض كـ "قوة استعمارية جديدة" تستغل موارد القارة، في حين يراه آخرون كـ"شريك تنموي" يجلب الاستثمارات والبنية التحتية. وتعتمد الصين بشكل كبير على نموذج "الموارد مقابل البنية التحتية" لضمان تدفق المواد الخام إليها، مما يثير انتقادات حول استدامة هذه المشاريع وتأثيرها على اقتصاديات

(23)علي صلاح،" شادي عبد الوهاب منصور، **مرجع سابق**، ص5.

(24) شناز بن قانة، "الرهانات الاستراتيجية لمبادرة الحزام والطريق الصينية "، من كتاب مبادرة الحزام والطريق الصينية : **مشروع القرن الاقتصادي في العالم**، تحرير إسلام عيادي، (ألمانيا: المركز الديمقراطي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية، 2019) ، ص 107.

(25) صالح حسن، الجمهورية اليمنية ومبادرة الحزام والطريق تأخر الانضمام وإمكانية اللحاق، **المخا للدراسات الاستراتيجية**، أكتوبر 2021، ط1، ص23.

(26) مبادرة "حزام واحد، طريق واحد" التأثيرات الجيوسياسية على إيران، " مركز الامارات للسياسات، اخر تحديث بتاريخ 27مارس،2017،متاح على الرابط http: //www.epc.ae

(27)أميرة محمد عبد الحليم، السياسات الصينية الجديدة في أفريقيا، مركز فاروس للا ستشارات والدراسات الاستراتيجية، 26يناير،2020،متاح على الرابط: https://linksshortcut.com/nXeYa

الدول الإفريقية، وتبقى التفسيرات متضاربة بين اعتبار الصين "قوة صاعدة" تقدم بديلاً عن الغرب أو فاعلاً يستفيد من موارد القارة دون فائدة متكافئة لها، لكن الملاحظ أن الكثير من التحليلات يرون أن ما تفعله الصين في إفريقيا "سيء" أو "شرير".

ومن بين المخاوف أو الانتقادات الشائعة الموجهة لعلاقات الصين بإفريقيا لها عدة أمور نذكر منها أمرين:

(1) هيكلها الاستعماري: تكرس العلاقة الاقتصادية بين الصين وأفريقيا نمطاً غير متوازن يشبه النمط الاستعماري التقليدي، إذ تعتمد على تبادل المواد الخام (مثل النفط والمعادن التي تشكل 90% من صادرات أفريقيا إلى الصين) بمنتجات مصنعة صينية، وهذه المعادلة تجعل الاقتصادات الأفريقية عرضة لتقلبات أسعار المواد الخام، مما يؤدي إلى صدمات اقتصادية واجتماعية عند انخفاض الأسعار، الأثر الأعمق لهذا النموذج هو تقويض جهود التصنيع في أفريقيا، حيث يتم تصدير المواد الخام دون تحويلها إلى منتجات مصنعة محلياً، مما يحبط التنمية الصناعية ويحافظ على الفجوة التكنولوجية، ونتيجة لذلك تظل أفريقيا حبيسة دور المورد للمواد الأولية، بينما تحتكر الصين عمليات التصنيع والأرباح الأكبر، مما يعزز تبعية القارة ويُبقيها في حلقة مفرغة من التخلف الاقتصادي. **(2) فخ التبعية عبر الاستدانة:** أصبحت الصين "بنك أفريقيا الأكبر" فبين عام 2000 و2018، اقترضت 50 دولة أفريقية من أصل 54 دولة، وتمتلك الصين 21% من ديون القارة، والمشكلة أن بعض هذه القروض مخصصة لمشاريع بنية تحتية (موانئ، سكك حديد، طرق) قد لا تكون دائماً ذات أولوية أو جدوى اقتصادية حقيقية للدول الأفريقية، لذلك فقد تستخدم الصين القروض كـ "طعم" لربط أفريقيا بها سياسياً واقتصادياً، وتحويلها إلى دول تابعة لا تستطيع الخروج من هذه الديون إلا باتباع الأجندة الصينية.

لذلك يجب على الأفارقة الحرص على إحداث نوع من التوازن في علاقاتهم مع الصينيين، لكيلا يكونون خرجوا من استعمار قديم ليسقطوا في آخر جديد، فالقارة الإفريقية في الحقيقة، لم تكن يومًا الهدف الجوهري لهذه الشراكات، بل إنها تُعد إحدى الأدوات الاستراتيجية المحورية التي تعتمد عليها الصين لتحقيق غاياتها؛ إذ تسخّر هذه العلاقات لدفع عجلة ازدهارها الاقتصادي من ناحية، وترسيخ دعائم قوتها السياسية ونفوذها على المستويين المحلي والدولي من ناحية أخرى. [28]

(ذ) الوصول إلى معظم الأسواق: حيث إن بناء وتطوير طرق النقل على طول طريق التجارة بين الصين ودول الحزام، والطريق من شأنه أن يمكنها من الوصول إلى معظم الأسواق، وهو ما تعتبره بالخطوة الأكثر أهمية في التجارة، وعلاوة على ذلك يمكن للمنتجات الصينية أن تنافس المنتجات الأخرى من حيث السعر والجودة. [29]

(28) مصطفى جالي، الصين في إفريقيا: تحقيق غايات القارة أم البحث عن المصالح الاستراتيجية؟ مركز الجزيرة للدراسات، 12 سبتمبر، 2021، متاح على الرابط: https://studies.aljazeera.net/ar/article/5085

(29) صالح حسن أبو عسر، **مرجع سابق**، ص24.

ويمكن القول إن الصين تنفذ خطة ذكية لفتح الأسواق العالمية عبر مبادرة "الحزام والطريق لتصل البضائع الصينية بسهولة وسرعة لكل مكان وبأسعار أقل، فهي تعمل على التحكم في تدفق المنتجات الأجنبية لحماية صناعاتها وتعزيز هيمنتها التجارية، وهذا بدوره يؤثر على بعض المنتجات المحلية في بعض الدول التي تكون أسعار منتجاتها مرتفعة، وهنا يجب على الدول مواجهة هذه السيطرة الاستعمارية الجديدة من خلال رفع الضريبة على المنتجات الواردة المتوفرة محليا، إضافة الى العمل على تقديم تسهيلات كبيرة للتجار، مثل: إعفاء من الضريبة للمنتج المحلي ودعم الاستثمار الصناعي وإنشاء المصانع الصغيرة والمتوسطة، وتقديم قروض بدون فوائد، والاعتماد على الإنتاج المحلي للاكتفاء الذاتي، خاصة في المواد الأساسية والتخفيف من كلفة فاتورة الاستيراد لبضائع من الممكن إنتاجها محليا وتحفيز الابتكارات.

(ر)التنافس على مناطق النفوذ والممرات الحيوية: لاسيما في إنشاء طرق بحرية وبرية للمنتجات الصينية بعيداً عن السيطرة الأميركية، حيث إن 70% من البضائع الصينية تنتقل حالياً عبر المحيط الهادئ الذي تسيطر عليه الولايات المتحدة. [30]

ويُعد التنافس على السيطرة في مناطق النفوذ الاقتصادي والجيوسياسي والممرات الحيوية التي تمثل شرايين رئيسة للتجارة العالمية، أحد أبرز سمات التنافس الاقتصادي بين الولايات المتحدة والصين.

ويلاحظ مما سبق الأهمية الجيوسياسية الاقتصادية لجزر المحيط الهادئ، نظراً لموقعها الاستراتيجي في قلب المحيط بين قارتي آسيا وأمريكا، وعلى تقاطع طرق التجارة البحرية العالمية؛ فهي تُعد بمثابة نقاط عبور رئيسة في سلاسل الإمداد الدولية، وتمنح لمن يملك النفوذ فيها القدرة على الوصول إلى مساحات بحرية شاسعة.

كما أن موقعها يجعلها ذات أهمية متزايدة في ظل التنافس الدولي على الموارد البحرية والهيمنة على ممرات الشحن، فضلاً عن دورها المُحتَمَل في مراقبة التحركات العسكرية والتجارية في المحيط الهادئ، مما يفسر الاهتمام المتزايد من قِبَل الصين والولايات المتحدة وغيرهما من القوى الكبرى بتعميق علاقاتها مع هذه الدول الجزرية.

وفي هذا الإطار، يُجسِّد التوجه الاستراتيجي للصين في المحيط الهادئ الأجندة الجيواستراتيجية الأوسع للصين في إطار مبادرات مهمة مثل "مبادرة الحزام والطريق. [31]

كما ازدادت حدة التنافس بين الطرفين حول بسط النفوذ في قارة أفريقيا وما يسمى بالشرق الأوسط، خاصةً بعد عودة اهتمام الولايات المتحدة بهما في ظل تداعيات الحرب الروسية الأوكرانية، وقد حدث ذلك بالتزامن مع انسحاب الولايات المتحدة جزئيًا من أفريقيا لتُركز على منافسة الصين في محور شرق ووسط آسيا قبل عودتها ثانيةً للاهتمام بالقارة الأفريقية، وبالمقارنة بين المساعدات التنموية لكل من

(30) صالح حسن أبو عسر، **مرجع سابق**، ص24.

(31) أحمد السيد الحلو، سياسات وأليات الصين حضورها في جزر المحيط الهادئ، مركز المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة، 30 أبريل،2025، متاح على الرابط:
https://futureuae.com/ar-AE/Mainpage/Item/10137

الصين والولايات المتحدة الأمريكية، فإنه يلاحظ أن المنطقتين العربيّة وإفريقيا قد تحولتا إلى ساحتين للتنافس بين القوتين العظميين، حيث تتنوع أدوات بسط النفوذ من الجانبين بين تقديم المساعدات التنموية، وإبرام الاتفاقيات الاستثمارية، والتعاون في المجالات الأمنية والدفاعية، إذ تقدم الصين مساعداتها في إطار استراتيجية القوة الناعمة مدعومة باستثمارات ضخمة، ومشاريع اقتصادية، ومنح وقروض، يشترط فيها تحقيق منافع اقتصادية ملموسة، وفي المقابل تربط الولايات المتحدة مساعداتها الاقتصادية بشروط سياسية، مثل: تعزيز ما يسمى الديمقراطية وإحراز تقدم في ملفات حقوق الإنسان، وتفرض عقوبات على الدول التي لا تلتزم بهذه المعايير، مما أسهم في تنامي المشاعر العدائية تجاهها في العديد من دول القارة، بينما يرى بعض المراقبين أن النهج الصيني في إفريقيا، رغم تركيزه الظاهري على المنفعة المتبادلة، يحمل في طياته مخاطر أكبر على المدى البعيد، فالصين تبدأ بتحقيق مكاسب اقتصادية، ثم تتحول تدريجياً إلى اكتساب نفوذ سياسي وهيمنة استراتيجية، بينما تتبع الدول الأخرى نهجاً أكثر شفافية وإن كان مربحاً لها أيضا.[32]

وتستهدف المبادرة 65% من سكان العالم، وتضم العديد من الدول ذات الشعوب والاقتصادات المتنوعة التي بدأت تنافس أقوى اقتصادات العالم،[33] وتعمل الصين على تطوير علاقاتها مع دول المنطقة العربية، مدركة أن استمرارها سيؤدي في نهاية المطاف إلى نجاح مبادرة الحزام والطريق وتطوير البنية التحتية، وتدرك الصين أن هذه البلدان تقع في ممرات، مثل: الخليج العربي وخليج عمان والبحر الأحمر ومضيق باب المندب وقناة السويس، وكلها تؤدي إلى افريقيا وأوروبا لذلك تريد الصين استخدام مبادرة الحزام والطريق من أجل إزالة الاختناقات وضمان تدفقات تجارية سلسة في هذه المناطق، [34] ورغم المنافسات والتوترات العرضية، تؤكد الصين التزامها بمبادئ السلام والتعايش، حيث تُعد المبادرة حسب نظرة الصين وسيلة لتطوير العلاقات في مجالات التجارة والاستثمار والبنية التحتية، مع التركيز على تعزيز التعاون اللوجستي وتبادل المعلومات وتطوير الأسواق العالمية.[35]

والحقيقة هي السيطرة على ثروات تلك الدول الواقعة في الأماكن الاستراتيجية وهذا ما تفعله الصين في تلك المناطق حيث تستغلها بذكاء لتعزيز نفوذها بأسلوب مختلف عن الغرب (بدون غزو مباشر).

(32) نسيبة أشرف، الحرب التجارية الأمريكية – الصينية والتنافس على الهيمنة الاقتصادية، مركز الحضارة للدراسات والبحوث، 14 أغسطس،2023، متاح على الرابط: https://linksshortcut.com/bewVc

(33) غراهام أليسون، **حتمية الحرب بين القوة الصاعدة والقوة المهيمنة – هل تنجح الصين وامريكا في الافلات من فخ ثيوسيديديز** ؟ تعريب وتعليق: اسماعيل بهاء الدين سليمان، دار الكتاب العربي، بيروت – لبنان، ٢٠١٨، ص ٦٥ – ٦٦.

(34) Steven A. Cook. Major Power Rivairy in the Middle East. Discussion Paper Series on Managing Global Disorder

(35) واثق علي الموسوي، **مبادرة الحزام والطريق بين المفهوم والسياسة**، ج1، عمان – الأردن، دار الأيام للنشر والتوزيع، 2019، ص233.

ثانيا: مبادرة الحزام والطريق في سياق تطور سياسة الصين الاقتصادية تجاه اليمن

1-مبادرة الحزام والطريق في اليمن:

اليمن على الطريق القديم: يُبرز الموقع الجغرافي لليمن دوره التاريخي كمركز رئيس في تجارة طريق الحرير، خاصةً في تجارة اللبان التي جعلت من جنوب الجزيرة العربية أحد أغنى مناطق العالم القديم، حيث اشتملت هذه التجارة على مسارين: بحري انطلق من ميناء المخا، وبري تمركز حول ميناء قنا (المعروف اليوم باسم ميناء بير علي) الواقع في محافظة شبوة على ساحل بحر العرب (المحيط الهندي)، وامتد نفوذها من ممالك سبأ ومعين إلى مناطق مثل بلاد الشام ومصر.

وقبل القرن السابع الميلادي اعتمدت التجارة بين اليمن والصين على وسطاء من تجار اليمن وإثيوبيا وإيران، حيث نُقلت البضائع الصينية عبر الموانئ اليمنية لتباع محلياً أو تُنقل إلى أسواق أخرى، وقد سجل الرحالة والمؤرخون عبر العصور هذه الأهمية، مثل: المؤرخ الإغريقي أغاثار خاديس في القرن الثاني قبل الميلاد، والرحالة الصيني تشنغ خه في القرن الخامس عشر الميلادي، الذين أشاروا إلى أهمية موانئ، مثل: عدن والمخا، ودور اليمنيين كبحارة وتجار مهرة.

ولم يوفّر هذا الموقع الاستراتيجي لليمن عائدات اقتصادية فحسب، بل طور أيضاً مهارات تجارية ورثتها الأجيال، مما جعل البلاد حلقة وصل حيوية بين الشرق والغرب عبر الطرق البرية والبحرية. [36]

2- موقع اليمن في مبادرة الحزام والطريق:

تتمتع اليمن بأهمية جيوسياسية استراتيجية نظراً لموقعها البارز وأهمية موقعها المطل على المحيط الهندي، حيث تقع اليمن في الزاوية الغربية من شبه الجزيرة العربية، ويتحكم ساحلها الممتد من بحر العرب إلى البحر الأحمر بأحد أهم طرق الملاحة الدولية، وتعد اليمن من أهم المحطات وأهمها بالنسبة للصين، كما أنها من أهم الطرق التي تمر بها التجارة العالمية ويطلق عليها أيضاً "مبادرة الحزام والطريق" أو "طريق الحرير الجديد".

وبفضل موقعها الاستراتيجي الفريد، تكتسب اليمن أهمية محورية في مبادرة الحزام والطريق الصينية، حيث تشكل موانئها الرئيسة (مثل عدن والمخا والحديدة) نقاط ارتكاز حيوية تطل على مضيق باب المندب، ذلك الشريان الحيوي للتجارة الدولية الذي يمر عبره 30% من التجارة العالمية وحوالي 5% من نفط العالم، مما يربط بين القارات والأسواق العالمية.

وقد مثلت اتفاقيات التعاون اليمني الصيني الموقعة في 2013 خاصة في مجال تطوير البنية التحتية الإطار التأسيسي لانضمام اليمن إلى مبادرة الحزام والطريق، وجاء تأكيد السفير الصيني لدى اليمن تيان تشي في مارس 2015 على أهمية التعاون في هذا المجال الحيوي الذي تحتاجه اليمن بشكل ملح بعد العدوان، كتأكيد على المكانة الاستراتيجية لليمن ضمن المبادرة الصينية العالمية، [37] مما يجعل اليمن محوراً رئيساً يربط الشرق بالغرب في إطار المبادرة والذي قد

(36) صالح حسن، **مرجع سابق**، ص16-17.

(37) حوار، عماد جسار – الحرب 28، السفير الصيني موقع اليمن الممتاز يجعلها تتمتع بدور مهم في مشروع "الحزام والطريق" لولا الحرب، 25 أكتوبر، 2015م، متاح على الرابط: https://alharf28.com/p-31470

يعود عليها بمكاسب اقتصادية واستثمارية كبيرة في حال تحققت شراكة حقيقية. (38)

3- دوافع الصين من مبادرة الحزام والطريق في اليمن:

تستند دوافع الصين من مبادرة الحزام والطريق في اليمن إلى إمكاناتها الجغرافية والاقتصادية الاستراتيجية، والتي تجعلها شريكاً مهماً في المبادرة، وتتمثل أبرز دوافع الصين في:

أ -**الموقع الجيوسياسي الفريد:** إن هذه المبادرة تقوم على تغطية جغرافية تشمل أكبر عدد من الدول في آسيا وأفريقيا وحتى أوروبا؛ لذلك تمثل الدول الواقعة في مناطق التماس بين القارات نقاطًا مهمة وفقًا لهذا المكون الاستراتيجي للمبادرة، ومن بين هذه الدول التي تقع حدودها البحرية بالكامل بين القارتين الآسيوية والأفريقية، هي الجمهورية اليمنية؛ لذلك مكنت هذه الميزة الصينَ من منح اليمن حيزًا أكبر من الاهتمام ضمن أولويات مبادرة الحزام والطريق.

ب- **أهمية مضيق باب المندب في الاستراتيجية الصينية:** يُمثل مضيق باب المندب بموقعه الاستراتيجي عند مدخل البحر الأحمر واحداً من أهم الممرات المائية في العالم، حيث يشكل البوابة البحرية الرئيسة التي تربط بين قارات آسيا وأوروبا وأفريقيا، وتسعى الصين إلى تعزيز تواجدها عند هذا المضيق الحيوي لضمان أمنها الاقتصادي الذي يعتمد بشكل كبير على الممرات البحرية الآمنة لاستيراد احتياجاتها من الطاقة، وتصدير منتجاتها إلى الأسواق العالمية، كما أن السيطرة على هذا الموقع الاستراتيجي تمنح بكين نفوذاً جيوستراتيجياً مهماً في منطقة القرن الأفريقي والمنطقة العربية، مما يعزز قدرتها على حماية مصالحها التجارية وتأمين خطوط إمداداتها من أي اضطرابات محتملة، بالإضافة إلى ذلك يُعد تواجد الصين على باب المندب جزءاً من استراتيجيتها الأوسع لتعزيز وجودها البحري العالمي، ومنافسة النفوذ التقليدي للقوى الغربية في المنطقة، وبهذه السيطرة لا تحقق الصين أمنها الاقتصادي فحسب، بل تترسخ أيضاً كقوة بحرية كبرى قادرة على حماية مصالحها، وتأمين تجارتها على المستوى العالمي.(39)

ج- **تعزيز الوجود في الموانئ الاستراتيجية:** مع مرور الوقت، أدرك صانعو السياسات الاقتصادية أن الموانئ تُعد من أبرز المحركات التنموية المحفزة لاقتصاد أي بلدة أو مدينة، ويمكن الاستدلال على ذلك، من خلال ملاحظة أن نسبة كبيرة من أكثر المدن ثراءً سواء في الوقت الراهن أم على مر التاريخ هي مدن تضم موانئ تجارية نشطة، مما يؤكد أن الميناء الحيوي يشكل مؤشرًا قويًا على اقتصاد واعد.

ويكفي أن نعرف أن الصين زادت من استثماراتها في الموانئ العالمية، ووفقًا لتقرير جوديث بيرجمان الذي نشره معهد جيتستون بالولايات المتحدة أن الصين تمتلك حصصا في 95 ميناءً على مستوى العالم اعتبارًا من يوليو 2020، منها 22 ميناء في أوروبا و20 في المنطقة العربية وشمال أفريقيا، و18 ميناء

(38)هشام الخولاني، مركز صنعاء للدراسات، دراسة بعنوان: مصالح الصين النفطية والاقتصادية مع الخليج تتجاوز اليمن العالق في الحرب، 27، يناير، 2021، متاح على الرابط https://sanaacenter.org/ar/publications-all/analysis-ar/13015

(39) صالح حسن، **مرجع سابق**، ص27-29.

في الأميركيتين، و 18 ميناء في جنوب وجنوب شرق آسيا و9 في جنوب الصحراء الكبرى، وبالإضافة إلى الموانئ الصينية، فإن المزايا التي يتمتع بها الموانئ اليمنية (ميناء عدن، ميناء الحديدة، ميناء المخا) تمنحها أهمية كونها تقع على الطريق البحري للمسار الغربي للمبادرة، وهو الأمر الذي أدركته الصين مبكراً، وظهرت ملامح ذلك في زيارة تشين لين مستشار وزارة التجارة والصناعة في جمهورية الصين الشعبية عدن في 14 أغسطس/2014 للإشراف على بدء وتعميق أعمال التوسعة، وقد تم توقيع اتفاقية ميناء عدن ضمن سلسلة من الاتفاقيات بين الجانبين خلال زيارة الرئيس اليمني آنذاك عبدربه منصور هادي إلى بكين عاصمة الصين، وقد جمدت هذه الاتفاقيات عندما بدأ العدوان على اليمن والذي مايزال مستمرا حتى اليوم ولا يزال هذا التأهيل يحتفظ بثقله رغم وجود العديد من العوائق في إعداد البنية التحتية الكافية وأنظمة التشغيل الحديثة، علما بأن العوائق الناجمة عن ضعف البنية التحتية وعدم وجود أنظمة تشغيل حديثة في هذه الموانئ يمكن حلها بسهولة.[40]

4- الفوائد التي يجب أن تجنيها اليمن من مبادرة طريق الحرير:

إن انضمام اليمن إلى مبادرة الحزام والطريق الصينية سيمثل نقلة كبيرة في تعزيز العلاقات بين البلدين استنادا إلى مبدأ تعزيز الشراكة الاقتصادية والتنموية من خلال إشراك الشركات الصينية في مشاريع إعادة الاعمار نتيجة ما خلفه العدوان، إضافة الى الاهتمام ببناء مشاريع البنى التحتية، والتنمية الاقتصادية الحقيقية، [41] وفيما يلي أبرز الفوائد المتوقعة:

أ-انشاء مشاريع البنية التحتية: توقيع اتفاقية توسعة ميناء عدن، وتنص الاتفاقية الموقعة بين الطرفين الصيني واليمني في نوفمبر 2013 بإنشاء رصيف إضافي بطول (1000) متر وعمق (18) متر، وعلى تعميق وتوسيع القناة الملاحية الخارجي ويبلغ طول القناة (7400) متر وعرضها (250) متر وعمقها (18) متر، وهناك قناة داخلية بطول (3800) متر وعرضها (230) متر وعمقها (18) مترا، ووعدت الصين بتمويل المشروع بالكامل والذي تبلغ تكلفته (507) مليون دولار، وهذا كله يؤدي إلى زيادة القدرة الاستيعابية للميناء مما يسمح باستقبال سفن أكبر وأكثر، بما في ذلك السفن العملاقة (مثل ناقلات النفط والحاويات) التي تتطلب عمقًا كبيرا، وزيادة حجم الحركة التجارية وتقليل وقت الانتظار للسفن، مما يعزز كفاءة الميناء إضافة إلى تحسين القنوات الملاحية (الخارجية والداخلية) الذي سيسهل حركة السفن ويقلل مخاطر الشحن، مما يجعل عدن وجهة جاذبة للتجارة العالمية، خاصة بين آسيا وأوروبا عبر باب المندب، وتطوير البنية التحتية للميناء قد يجذب استثمارات أجنبية في قطاعات، مثل: النقل، والخدمات اللوجستية، والتخزين، وخلق فرص عمل مباشرة (في التشغيل والصيانة)، ودعم أنشطة إعادة التصدير وخدمات الترانزيت.

ب-انشاء مشاريع صناعية:

اتفاقية تطوير وإدارة صناعة النسيج في صنعاء وفي عدن، وهذا بدوره سيؤدي الى زيادة الإنتاج المحلي من المنسوجات والملابس، وسيقلل فاتورة الاستيراد ويعزز الاكتفاء الذاتي، ويعمل على تنويع مصادر

(40) صالح حسن، **مرجع سابق**، ص30-31.

(41) محمود البكاري، **مرجع سابق**، ص297.

الدخل حيث تتحول اليمن من اقتصاد يعتمد بشكل كبير على النفط إلى اقتصاد أكثر تنوعًا يشمل الصناعات التحويلية. [42]

فاليمن يعتمد على الاستيراد بشكل رئيس في تلبية احتياجاته من السلع الغذائية والاستهلاكية، إذ تستورد اليمن من الصين وحدها بنسبة تزيد عن 65%، وهنا يؤكد خبراء الاقتصاد ضرورة تعزيز إمكانات اليمن الإنتاجية والتجارية، وإنشاء مصانع لإنتاج السلع الأساسية (المواد الغذائية، الأدوية، مواد البناء وغيرها) لتقليل الاستيراد، [43] لذلك نرى أنه لابد من تنمية حقيقية لليمن والمتمثلة في إنشاء مصانع ومشاريع إنتاجية لنصل الى الاكتفاء الذاتي مما يحقق الأمن الاقتصادي والاستقلال في القرار التنموي، وهذه الرؤية تتطلب تفاوضاً ذكياً يقوم على وضع شروط واضحة لنقل التكنولوجيا وتدريب الكوادر المحلية، ويضمن تحقيق التوازن بين الاستفادة من الخبرة الصينية والحفاظ على المصلحة الوطنية اليمنية، مما يجعل مبادرة الحزام والطريق بوابة للتنمية الصناعية بدلاً من أن تكون قيداً للتبعية الاقتصادية.

ج- خلق فرص العمل: من خلال مشاريع التنمية يمكن أن تتوفر آلاف فرص العمل لليمنيين سواء أثناء مرحلة البناء أو بعد التشغيل، وقد راعت هذه الاتفاقيات عند التوقيع التزام الشركات الصينية بتوظيف العمالة اليمنية وعدم توظيف العمالة الأجنبية، وفي حالة عدم توفر بديل يمني للقيام بهذه المهمة يتم تدريب الكوادر المحلية.

د- الاستفادة من نظام البناء والتشغيل ونقل الملكية:

يمكن لليمن الاستفادة من نظام البناء والتشغيل ونقل الملكية كأحد نماذج الشراكة بين القطاعين العام والخاص لتمويل وتنفيذ مشاريع البنية التحتية الحيوية، والتي تسهم بدور محوري في إعادة تأهيل الاقتصاد الوطني، ولضمان أن يكون هذا النظام أداةً لتعزيز السيادة الاقتصادية وليس إضعافها يجب أن تُصمم عقوده ضمن إطار تشريعي وطني واضح يضمن الاحتفاظ بالملكية النهائية للأصول الاستراتيجية، ويحمي المصلحة الوطنية، ويحفظ للدولة قدرتها على صنع القرار، مما يحول دون تحوله إلى قناة لأشكال جديدة من التبعية. [44]

ونؤكد هنا على أن هذه الاستفادة تأتي نتيجة الابتعاد عن المؤسسات التي تثقل كاهل الدولة من خلال تقديم تلك المؤسسات للقروض والفوائد التي تفرضها، إضافة الى سياساتها المشروطة بتشغيل هذه القروض في مشاريع لا تخدم البلد، وعادة ما يحصل فساد مالي في الحكومة مما يتسبب في عدم تنفيذ أي من المشاريع وبالتالي لا تستطيع الدولة سداد هذا العجز مما يجعلها معرضة للابتزاز والتبعية لهذه المؤسسات الغربية والصينية.

(42)صالح حسن، **مرجع سابق**، ص40

(43) محمد راجح، اقتصاد: الصين تعزز حضورها في أسواق اليمن وسط مقاطعة سلع أميركا، موقع يمن فيوتشر، 10/ديسمبر/2023،تاريخ الاطلاع 2025/3/25، متاح على الرابط:
https://yemenfuture.net/economy/18665

(44) تقرير: لماذا تغيب اليمن عن التكتلات والمشاريع الاقتصادية الإقليمية والدولية؟ 21 أكتوبر، 2023، متاح على الرابط: https://www.adengad.net/news/707225

ر- نقل التكنولوجيا والخبرات الصينية في المجال الصناعي للجانب اليمني: في إطار السعي لتعزيز الاقتصاد اليمني، يُعد بناء شراكات مع الجهات الصينية في القطاعين (الصناعي والتنموي) مدخلاً استراتيجياً للارتقاء بالقطاعات المحلية،[45] ويهدف هذا المسار إلى ضرورة نقل الخبرات والمعارف المتخصصة، باعتباره عملية شاملة لا تقتصر على نقل المعدات فحسب، بل تشمل نقل المعرفة التشغيلية والإدارية، ويتطلب النجاح في هذا المجال توفير بيئة تدريبية شاملة للكوادر اليمنية، تضمن إكسابهم المهارات اللازمة للإدارة والإنتاج بكفاءة، ومن خلال هذه الشراكة، يمكن تحقيق نقلة نوعية في القطاعات الصناعية والتنموية، وبناء قاعدة إنتاجية محلية متطورة، تمهيداً لتحقيق الاكتفاء الذاتي والمنافسة الإقليمية. [46]

5- التحديات التي تواجه مبادرة الحزام والطريق في اليمن:

إن أحد أهم العوائق أمام مبادرة الحزام والطريق في اليمن هو ضعف جاهزيتها مقارنة بدول المنطقة التي طورت بناها التحتية. فاليمن تشهد تدهوراً اقتصادياً حاداً وبنية تحتية مدمرة نتيجة العدوان، ما جعلها بيئة طاردة، وغير جاذبة للاستثمار، وعاجزة عن الاستفادة من فرص المبادرة بسبب استمرار العدوان وتردي الوضع الاقتصادي، وفيما يلي نذكر أبرز العوائق والتحديات:

أ-العدوان على اليمن: يؤثر هذا العنصر على الأمن والاستقرار ويعرقل تنفيذ مشاريع البنية التحتية ويتسبب في تفويت اليمن من فرص النمو،[47] فاستمرار العدوان على اليمن يشكل تحدياً كبيراً لقدرة اليمن على المشاركة الفعالة في مبادرة الحزام والطريق؛ لأن عدم الاستقرار السياسي والأمني قد يجبر الجانب الصيني على تغيير مسار مبادرة الحزام والطريق على نطاق أوسع نحو الدول المستقرة، وإن العدوان على اليمن مفتعل من القوى الدولية والإقليمية لعدد من الأسباب، منها: إخراج اليمن من معادلة الحزام والطريق كون اليمن تشكل بموقعها الاستراتيجي المهم ومواردها الطبيعية، عامل جذب كبير للمشروع الصيني وغيره، وهو ما سيجعل اليمن قوة اقتصادية موازية في المنطقة إذا استفادت منه بشكل حقيقي، ومن ناحية أخرى يرى البعض أن بعض القوى الدولية وعلى رأسها الولايات المتحدة لا تريد وجود الصين في بحر العرب وباب المندب وتمنع الصين من تحقيق وجودها في هذه المنطقة الاستراتيجية.[48]

ب- الممانعة الإقليمية: يأتي التأثير على كافة المستويات السياسية والاقتصادية بما في ذلك الالتزام

(45) الصينيون مهتمون جدا بالاستثمار في اليمن، الثورة، 12 نوفمبر 2013، https://althawrah.ye/archives/62117

(46) سرباح خالد، فرج الحسين، الاستثمار الأجنبي المباشر بين ضرورة نقل التكنولوجيا وشرط حماية البيئة، **مجلة البحوث في العقود وقانون الاعمال**، العدد2، المجلد8، 2023، ص9.

(47) عبد الحكيم محمد العراش، "الدور الصيني المأمول في التسوية السياسية وإعادة إعمار اليمن"، **الصين واليمن، دور الصين في بناء السلام وأفاق صناعة التنمية المشتركة**، دراسات بحثية، 25-26 نوفمبر 2023، ص211-212.

(48) علي قاسم البكالي، "مستقبل الشراكة اليمنية الصينية الحزب الشيوعي الصيني بعيون تيار نهضة اليمن رؤية سياسية" **اليمن والصين من طريق الحرير إلى مبادرة الحزام والطريق**، مؤتمر العلاقة الصينية اليمنية، عدن، السفارة الصينية لدى اليمن ومنظمة بريكس يمن، 15فبراير 2023، ص343.

بمبادرة الحزام والطريق، وتعتقد دول الخليج، وخاصة الإمارات العربية المتحدة أن مشاركة الجمهورية اليمنية في مبادرة الحزام والطريق سوف تعمل على تفعيل موانئ الجمهورية اليمنية، وأن الأنشطة في هذه الموانئ سوف تؤثر سلباً على الحصة السوقية لموانئهم، وبالتالي تعمل على منع أي خطوات من شأنها أن تقرب اليمن من الانضمام إلى هذه المبادرة.[49]

ج- الممر الهندي الأوروبي: قد يؤدي ظهور الممر الهندي الأوروبي إلى تحويل طرق التجارة العالمية، مما يسهم في تراجع الأهمية الاستراتيجية لموقع اليمن التاريخي في هذا السياق الجيوسياسي الجديد، ويمكن النظر إلى أن استمرار عدم الاستقرار في اليمن بات متوافقاً مع حسابات بعض القوى الداعمة للممر، حيث إن جعل اليمن ضعيفة سيقلل من المخاطر المحتملة على أمن هذا المسار الحيوي، وبالتالي هو ما يمثل تحدياً أمام مشاركة اليمن في مبادرة الحزام والطريق.[50].

6- المحاذير الاقتصادية المرتبطة بانخراط اليمن في المبادرة:

أ- فخ الديون: إن التوجه الذي تبنته الصين أصبح موضع جدل، وولد جملة من المخاوف الجدية لدى الدول المتقدمة والنامية على السواء، ومن ضمن الأمثلة على ذلك، الموقف الذي عبر عنه" محمد مهاتير" رئيس الوزراء الماليزي السابق سنة 2018، إذ قام بإلغاء ثلاث مشروعات اقتصادية كانت ستمولها الصين في إطار مبادرة "طريق الحرير ومنطقة الحزام" ، وتم تبرير القرار بالتكلفة العالية التي قد ترهق البلاد فيما بعد في سلسلة من الديون التي لا يمكن تحملها، وتتمثل المشروعات الملغاة في مشروع خط سكك حديدية بقيمة 20 مليار دولار أمريكي، إضافة إلى مشروعي طاقة بقيمة 2.3 مليار دولار، وقد أوضح" محمد مهاتير" أن بلاده لا تحتاج لهذه المشروعات في الوقت الراهن، واعتبر أن الحكومة السابقة وافقت على دفع مبالغ أكثر مما تستحق تلك المشاريع، وهو ما فسر على أنه انتقاد للصين وسياساتها التجارية عندما حذر مما سماه" نسخة جديدة من الاستعمار"، وأيضا سياسة تكبيل بلدان العالم بالديون وهو ما أصبح يعرف ب" فخ الديون،(51) لذا تروج الصين لمبادرة الحزام والطريق باعتبارها مشروعاً لتنمية الدول الفقيرة عبر بناء البنى التحتية، لكن الواقع يشير إلى تركّز المشاريع على ما يخدم مصالحها أولاً، مثل: إنشاء موانئ لتصدير المواد الخام دون تطوير صناعات محلية تضيف قيمة للدول الشريكة، كما حدث في زامبيا. كما تتزايد المخاوف من توسع القروض الصينية للدول العربية وارتفاع فوائدها، مما

(49) صالح حسن، **مرجع سابق**، ص52.

(50) خالد أحمد القيداني، أنوار خالد شعب، " التحديات المتوقعة امام عملية السلام والمصالحة في اليمن"، الصين واليمن، دور الصين في بناء السلام وأفاق صناعة التنمية المشتركة، دراسات بحثية،25-26 نوفمبر 2023، ص680.

(51)طارق ليساوي، تحليل مبادرة الحزام والطريق... لماذا علينا أن نتعامل بحذر مع عهد الأصينة الجديد؟ موقع لكم، 27ابرايل ،2019، تاريخ الاطلاع 2025/1/12، متاح على الرابط:
https://lakome2.com/analyse/114659

قد يؤدي إلى وقوعها في فخ الديون والعجز عن السداد، وما قد يترتب على ذلك من التنازل عن أصول أو تغيّر في المواقف الدبلوماسية تحت ضغوط بكين. وتوجَّه القروض أساساً لمشاريع البنية التحتية كالموانئ والطرق والسكك الحديدية بما يخدم شبكة الحزام والطريق ويضمن للصين وصولاً دائماً للطاقة ونفاذاً واسعاً لسلعها في الأسواق العربية، ورغم نفي الصين استيلاءها على أصول أي دولة في العالم بسبب تعثرها في سداد ديونها، إلا أنه كثيراً ما يتردد اسم ميناء "هامبانتوتا" جنوبي سريلانكا، الذي استحوذت شركة صينية على 70% من أسهمه لمدة 99 عاماً، كمثال على رغبة بكين في الاستحواذ على أصول الدول بعد إغراقها بالديون.

في حين كانت سيرلانكا قد أعلنت مؤخراً عن عجزها عن سداد ديونها، بل عجزها حتى عن شراء شحنات وقود، ومما يعزز وجه نظر منتقدي الديون الصينية؛ التشابه اللافت بين أزمة سريلانكا وباكستان؛ حيث أن الأخير لم يعد لديها بديل سوى اللجوء لصندوق النقد، لحل أزمة ديونها، نظراً لأن البلدين اعتمدا بشكل كبير على القروض الصينية لتنفيذ مشروعات بنية أساسية ثبت أنها غير ذات جدوى. (52)

وفي المالديف، تقدر ديون البلاد للصين بمبلغ 1.3 مليار دولار (أي أكثر من ربع إجمالي الناتج المحلي السنوي)، وقد استأجرت بكين إحدى جزرها لمدة 50 عاماً، وبعد استلام إبراهيم صلح الرئاسة أخذ على عاتقه مراجعة الاتفاقيات مع الجانب الصيني، ووصفها بأنها مشروع لـ"الاستيلاء على أراضي الدولة". (53)

وتعد جيبوتي أكثر الدول العربية والإفريقية انكشافاً أمام الديون الصينية، فوفق تقديرات "معهد التنمية الخارجية"، ومقره لندن، تمثل القروض الصينية 70% من الديون الخارجية لجيبوتي، وجيبوتي لا تملك موارد طاقة تستحق الذكر تمكنها من تطوير اقتصادها، لذلك تستغل موقعها الاستراتيجي على مضيق باب المندب، في تأجير قواعد عسكرية لدعم اقتصادها، وهذه الديون مكنت الصين من بناء أول قاعدة عسكرية لها خارج أراضيها، وإدارة ميناء دوراليه، وتشييد سكة حديدية، والعديد من المشاريع الأخرى، ما يجعل جيبوتي في موقع هش أمام تعاظم النفوذ الصيني. (54)

وتلك الأمثلة ينبغي على صانع القرار أخذها في الحسبان، فمبادرة الحزام والطريق قد تتحول إلى فخ ديون يمنح الصين نفوذاً على الأصول والقرار السياسي للدول المقترضة. ولذا يحتاج اليمن إلى رفض المشاريع غير المجدية، وبناء شراكات متوازنة، والتركيز على تنمية حقيقية، فالتحدي بعد العدوان لن يكون مجرد إعادة إعمار، بل معركة ذكاء للحفاظ على سيادته في عالم تتصارع فيه القوى العظمى على النفوذ.

نتائج الدراسة ومناقشتها:

1- تعد مبادرة الحزام والطريق مشروعا قوميا للصين وأكثر المسارات أهمية في طريقها نحو العالمية وتنظر

(52) كيف تغري الصين الدول بالقروض ثم تستحوذ على أصولها؟ إليك البلدان العربية المعرّضة لهذا الخطر)، **مرجع سابق**.

(53) عبد الله الرشيد، "فخ الديون".. كيف تستخدم الصين المال لـ "استعمار" العالم الثالث؟، موقع الجزيرة نت، 2019/4/7، متاح على الرابط: https://2u.pw/nBJR7A

(54) القروض الصينية تُطور اقتصاد العرب فهل ترهن سيادتهم؟، موقع الاناضول، 2022/5/30، متاح على الرابط: https://2u.pw/Ky4T6Q

لليمن مركزا مهما ونقطة إستراتيجية في هذا المشروع قديما وحديثا نظرا لأهمية موقعها الجغرافي.

2- أظهرت الدراسة أن انخراط اليمن في مبادرة الحزام والطريق يحمل إمكانية تحقيق تنمية اقتصادية حقيقية عبر نقل التكنولوجيا الحديثة وبناء القدرات الفنية، وتمكين إنشاء صناعات تحويلية تعتمد على استثمار المواد الأولية المحلية، بما يعزز تكوين قاعدة إنتاجية ذات قيمة مضافة، ويقوي تنافسية الاقتصاد اليمني على المدى الطويل.

3- خلصت الدراسة إلى وجود محاذير محتملة ترتبط بمخاطر تراكم الديون الخارجية، وتزايد احتمالات التبعية الاقتصادية، وتأثير القوى الدولية على القطاعات الاستراتيجية، وهو ما قد ينعكس سلباً على القرار السيادي اليمني إن لم تُدار مشاركة البلاد في المبادرة بمعايير واضحة وشفافة.

4- تُبين الدراسة أن استمرار العدوان على اليمن إلى جانب الممانعة الإقليمية – خصوصاً من بعض دول الخليج– وفي ظل التنافس الجيوسياسي مع الممر الهندي الأوروبي، يشكل عائقاً جوهرياً أمام قدرة اليمن على الاستفادة المستقرة والفعالة من مبادرة الحزام والطريق.

5- تستخدم الصين المبادرة كأداة دبلوماسية ناعمة لتعزيز نفوذها السياسي والاقتصادي وخدمة مصالحها أكثر من مصالح الدول الشريكة، من خلال مشاريع غير مستدامة، وقروض قد تؤدي إلى فقدان الدول لأصول استراتيجية.

6- تنتهج الصين سياسة الهيمنة الاقتصادية بشكل غير مباشر باستخدام أدوات الاستثمار والقروض كوسيلة للتأثير على الدول النامية، مما يشكل شكلا من أشكال الاستعمار الحديث، وهذا يُناقض شعاراتها الرسمية.

7- لن تحقق مبادرة الحزام والطريق النجاح المنشود في اليمن، إلا إذا اتخذت المشاركة مساراً تفاوضياً متوازناً، يضمن خدمة المصالح اليمنية الأساسية مع الحفاظ الكامل على سيادة البلد وقراره الوطني، ونقل التكنولوجيا، وبناء القدرات المحلية، وتحقيق العدالة في توزيع المنافع الاقتصادية المتبادلة.

قائمة المصادر والمراجع:

المراجع باللغة العربية:

[1] أبرأن، إيمان مكركب، "مكان العامل الاقتصادي ودوره المستقبلي في العلاقات الأمريكية الصينية 1990- 2020"، رسالة ماجستير، كلية العلوم السياسية والعلاقات الدولية، جامعة الجزائر ،2014.

[2] أشرف، نسيبة، الحرب التجارية الأمريكية – الصينية والتنافس على الهيمنة الاقتصادية، مركز الحضارة للدراسات والبحوث، 14 أغسطس،2023، متاح على الرابط: https://linksshortcut.com/bewVc

[3] أليسون، غراهام. (2018). حتمية الحرب بين القوة الصاعدة والقوة المهيمنة – هل تنجح الصين وامريكا في الافلات من فخ ثيوسيديديز؟ تعريب وتعليق: اسماعيل بهاء الدين سليمان، دار الكتاب العربي، بيروت – لبنان.

[4] البكاري، محمود. (2023). "موقع اليمن الجغرافي وموانئه الأهمية الاستراتيجية لمشروع الحزام والطريق "، اليمن والصين من طريق الحرير إلى مبادرة الحزام والطريق، مؤتمر العلاقة الصينية اليمنية، عدن، السفارة الصينية لدى اليمن ومنظمة بريكس يمن.

[5] البكالي، علي قاسم. (2023). "مستقبل الشراكة اليمنية الصينية الحزب الشيوعي الصيني بعيون تيار نهضة اليمن رؤية سياسية" اليمن والصين من طريق الحرير إلى مبادرة الحزام والطريق، مؤتمر العلاقة الصينية اليمنية، عدن، السفارة الصينية لدى اليمن ومنظمة بريكس يمن.

[6] بن قانة، شناز. (2019). "الرهانات الاستراتيجية لمبادرة الحزام والطريق الصينية "، من كتاب مبادرة الحزام والطريق الصينية :مشروع القرن الاقتصادي في العالم، تحرير إسلام عيادي، (ألمانيا: المركز الديمقراطي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية،.

[7] تشينغ قوة، شوي، ماذا تعني مبادرة الحزام والطريق الصينية بالنسبة للعرب ،2017/6/20، تاريخ الاطلاع 2024/12/26، متاح على الرابط: https://shabiba.com/a/64574

[8] تقرير: لماذا تغيب اليمن عن التكتلات والمشاريع الاقتصادية الإقليمية والدولية؟ 21 أكتوبر، 2023، متاح على الرابط: https://www.adengad.net/news/707225

[9] جبر، نهلة محمد أحمد. (2017). "طريق الحرير .....استراتيجية القوة الناعمة"، مجلة شؤون عربية، الأمانة العامة لجامعة الدول العربية، العدد 171.

[10] جالي، مصطفى، الصين في إفريقيا: تحقيق غايات القارة أم البحث عن المصالح الاستراتيجية؟ مركز الجزيرة للدراسات، 12 سبتمبر،2021، متاح على الرابط: https://studies.aljazeera.net/ar/article/5085

[11] الجوهري، أسامة. (2023) تاريخ الدول والامبراطوريات الصينية، دار اكتب للنشر والتوزيع.

[12] حسن، صالح، الجمهورية اليمنية ومبادرة الحزام والطريق تأخر الانضمام وإمكانية اللحاق، المخا للدراسات الاستراتيجية، أكتوبر 2021، ط1، ص23.

[13] حمشي، محمد. (2017). العالم العربي ومشروع الحزام والطريق الصيني، مجلة دراسات الشرق الأوسط، عمان: مركز دراسات الشرق الأوسط العدد80.

[14] الحديثي، عباس غالي. (2004). نظريات السيطرة الاستراتيجية وصراع الحضارات، عمان: دار أسامة.

[15] الحلو، أحمد السيد، سياسات وأليات الصين حضورها في جزر المحيط الهادئ، مركز المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة، 30 أبريل،2025، متاح على الرابط: https://futureuae.com/ar-AE/Mainpage/Item/10137

[16] حوار، عماد جسار – الحرب 28، السفير الصيني موقع اليمن الممتاز يجعلها تتمتع بدور مهم في مشروع "الحزام والطريق" لولا الحرب، 25 أكتوبر،2015م، متاح على الرابط: https://alharf28.com/p-31470

[17] حرزلي، أميرة أحمد. (2019). " مبادرة الحزام والطريق الصينية: الخلفية- الأهداف- المكاسب"، في مبادرة الحزام الطريق الصينية: مشروع القرن الاقتصادي في العالم"، المحرر: إسلام عيادي. (ألمانيا: المركز الديمقراطي العربي).

[18] خالد، سرباح والحسين، فرج. (2023). الاستثمار الأجنبي المباشر بين ضرورة نقل التكنولوجيا وشرط حماية البيئة، مجلة البحوث في العقود وقانون الاعمال، المجلد8، العدد2.

[19] الخولاني، هشام، مركز صنعاء للدراسات، دراسة بعنوان: مصالح الصين النفطية والاقتصادية مع الخليج تتجاوز اليمن العالق في الحرب، 27، يناير،2021، متاح على الرابط: https://sanaacenter.org/ar/publications-all/analysis-ar/13015

[20] راجح، محمد، اقتصاد: الصين تعزز حضورها في أسواق اليمن وسط مقاطعة سلع أميركا، موقع يمن فيوتشر،10/ديسمبر/2023، تاريخ الاطلاع 2025/3/25، متاح على الرابط: https://yemenfuture.net/economy/18665

[21] الرشيد، عبد الله، "فخ الديون".. كيف تستخدم الصين المال لـ "استعمار" العالم الثالث؟، موقع الجزيرة نت، 2019/4/7، متاح على الرابط: https://2u.pw/nBJR7A

[22] صلاح، علي، شادي، منصور، عبد الوهاب. (2018)." مشروع الحزام والطريق: كيف تربط الصين اقتصادها بالعالم الخارجي؟"، ملحق مجلة اتجاهات الاحداث تقرير المستقبل، العدد 26.

[23] الصيني، محمود ادريس. (2017). معرفة حقيقة الحزام والطريق، مركز البحوث والدراسات الأفريقية، مؤتمر افاق التعاون العربي الأفريقي الصيني، في إطار مبادرة الحزام والطريق، جامعة افريقيا العالمية، الخرطوم.

[24] الصينيون مهتمون جدا بالاستثمار في اليمن، الثورة،12نوفمبر2013، https://althawrah.ye/archives/62117

[25] عبد العزيز، اية، تحولات دبلوماسية: أفاق التعاون الدولي في إطار مبادرة الحزام والطريق " تقارير، المركز العربي للبحوث والدراسات، أخر تحديث بتاريخ 3، مايو 2019، متاح على الرابط: http://www.elsiyasa-online.com

[26] عبد الله، زينب. (2019). إلا طار النظري والمفاهيمي لمبادرة الحزام والطريق الصينية، في مبادرة الحزام والطريق الصينية: مشروع القرن الاقتصادي في العالم، المركز الديمقراطي العربي، برلين، المانيا.

[27] عبد الحليم، أميرة، السياسات الصينية الجديدة في أفريقيا، مركز فاروس للا ستشارات والدراسات الاستراتيجية، 26يناير2020، متاح على الرابط: https://linksshortcut.com/nXeYa

[28] العراش، عبد الحكيم محمد. (2023). "الدور الصيني المأمول في التسوية السياسية وإعادة إعمار اليمن،"، الصين واليمن، دور الصين في بناء السلام وأفاق صناعة التنمية المشتركة، دراسات بحثية.

[29] فازية، ويكن. (2019)". مبادرة الحزام والطريق الصينية: الخلفية– بين إعادة تموقع الصين ومواجهة التحديات: مشروع القرن الاقتصادي في العالم"، المحرر: إسلام عيادي. (ألمانيا: المركز الديمقراطي العربي).

[30] القيداني، خالد أحمد وشعب، أنوار خالد. (2023). " التحديات المتوقعة امام عملية السلام والمصالحة في اليمن"، الصين واليمن، دور الصين في بناء السلام وأفاق صناعة التنمية المشتركة، دراسات بحثية.

[31] القروض الصينية تُطور اقتصاد العرب فهل ترهن سيادتهم؟، موقع الاناضول، 2022/5/30، متاح على الرابط: https://2u.pw/Ky4T6Q

[32] كيف تغري الصين الدول بالقروض ثم تستحوذ على أصولها؟ إليك البلدان العربية المعرّضة لهذا الخطر)، موقع عربي بوست، اخر تحديث 2022/6/4، تاريخ الاطلاع 2024/12/25، متاح على الرابط: https://2u.pw/Rl23t

[33] لو موان، فرانسوا. **(2010)**. الاقتصاد الصيني، ترجمة: صباح كعدان، دمشق: منشورات الهيئة العامة السورية للكتاب.

[34] ليساوي، طارق، تحليل مبادرة الحزام والطريق... لماذا علينا أن نتعامل بحذر مع عهد الأصينة الجديد؟ موقع لكم، 27ابرايل 2019، تاريخ الاطلاع 2025/1/12، متاح على الرابط: https://lakome2.com/analyse/114659[35]

[36] ماي تسون، دلين. (2018). دراسات في طريق الحرير، ترجمة: سلوى طارق على، منشورات ضفاف، بيروت.

[37] مخلوقي، لمياء. (2017). استراتيجية الحزام والطريق الصينية الجديدة وافريقيا، مجلة مدار

سياسية، كلية السياسية والعلاقات الدولية، جامعة الجزائر..

[38] مضخور، باهر مردان. (2016). "استراتيجية الحزام والطريق الصينية للقرن الحادي والعشرين"، مجلة دراسات دولية، العدد 67.

[39] مبادرة "حزام واحد، طريق واحد" التأثيرات الجيوسياسية على إيران، " مركز الامارات للسياسات، اخر تحديث بتاريخ 27مارس،2017، متاح على الرابط: http: //www.epc.ae

[40] مسعد، نجوى عبد الله. (2023). " احتياجات البنية التحتية لتأهيل عدن كمحطة استراتيجية ضمن نطاق مبادرة الحزام والطريق"، الصين واليمن، دور الصين في بناء السلام وأفاق صناعة التنمية المشتركة، المؤتمر البحثي الثاني.

[41] الموسوي، واثق علي. (2019). مبادرة الحزام والطريق بين المفهوم والسياسة، ج1، عمان – الأردن، دار الأيام للنشر والتوزيع.

ثانيا: المراجع باللغة الأجنبية:

[1] Luce (Boulnois): «La Route de la soie. Dieux, guerriers et marchands», Genève Olizane, 2001

[2] Steven A. Cook. Major Power Rivairy in the Middle East. Discussion Paper Series on Managing Global Disorder.

[3] World Bank. Belt and Road Economics: Opportunities and Risks of Transport Corridors. 18 Jun. 2019, World Bank, www.worldbank.org/en/topic/regional-integration/publication/belt-and-road-economics-opportunities-and-risks-of-transport-corridors. Accessed 6 Sept. 2025

[4] Yansiah, M. G. H., & Setiawan, A. (2020). China's debt-trap diplomacy: The influence of media in shaping public political opinion. *Journal of Defense Intelligence Agency*, *2*(18).