مجلة جامعة شبوة للعلوم الإنسانية والتطبيقية

المجلد الثالث العدد الأول

يونيو 2025

(دوريّة علميّة محكّمة نصف سنويّة)

ISSN 3006-7547 (Print)
ISSN 3006-7553 (Online)

الجمهورية اليمنية - شبوة - جامعة شبوة

SHU Journal for Humanities and Applied Sciences
Volume 3, Issue 1, June 2025
https://shu.edu.ye

مجلة جامعة شبوة للعلوم الإنسانية والتطبيقية
المجلد الثالث، العدد الأول، يونيو 2025م

الصراع الدولي على طريق الحرير البحري في جنوب البحر الأحمر وخليج عدن، وصلته بحروب اليمن في الماضي والحاضر

د. أحمد صالح العبادي
أستاذ التاريخ والعلاقات القديمة المشارك
قسم التاريخ، كلية التربية عدن، جامعة عدن، الجمهورية اليمنية
dr.ahmad2012@hotmail.com

الملخص

يهدف هذا البحث إلى دراسة موضوع، الصراع الدولي على طريق الحرير الصيني في جنوب البحر الأحمر وصلته بحروب اليمن في الماضي بين القوى العظمى فارس وبيزنطة، والتي أدت إلى خضوع اليمن للاحتلال البيزنطي الحبشي عام ٥٢٥م، والصراع الدولي اليوم على طريق الحرير الصيني الجديد في جنوب البحر الأحمر وصلته بالحرب الدائرة في اليمن منذ آذار- مارس عام ٢٠١٥م، والاستراتيجية الأمريكية لمواجهة النفوذ الصيني ومبادرة الحزام والطريق في جنوب البحر الأحمر وخليج عدن .

تم تقسيم الموضوع على مقدمة وتمهيد وستة مباحث :

التمهيد: تحكم اليمن بطريق البحر الأحمر قديمًا والمحاولات اليونانية والرومانية لغزوها:

المبحث الأول – أهمية الحرير الصيني لدى الغرب قديمًا وتحكم الفرس بتجارته مع بيزنطة.

المبحث الثاني – الصراع البيزنطي الفارسي على طريق الحرير في جنوب البحر الأحمر في القرن السادس الميلادي.

المبحث الثالث – الأهمية الجيوبوليتيكية والجيوستراتيجية للبحر الأحمر في التاريخ الحديث والمعاصر .

المبحث الرابع – الاستراتيجية الصينية في جنوب البحر الأحمر لتفعيل طريق الحرير البحري .

المبحث الخامس – الاستراتيجية الأمريكية لمواجهة «مبادرة الحزام والطريق .»

المبحث السادس – الوجود العسكري الغربي في جنوب البحر الأحمر، لمواجهة النفوذ الصيني .

يعقب ذلك نتائج الدراسة المثبتة في نهاية الدارسة، ثم قائمة المصادر والمراجع وملاحق الدراسة.

معلومات البحث

تاريخ الاستلام:
2024/08/25
تاريخ القبول:
2025/01/31
تاريخ النشر:
2025/07/08

الكلمات المفتاحية

الصراع الدولي- طريق الحرير البحري- جنوب البحر الأحمر وخليج عدن- حروب اليمن في الماضي والحاضر

©2025 SHABWAH UNIVERSITY JOURNAL

المقدمة ومشكلة البحث:

تُعد البحار والممرات المائية من أهم البقاع التي تسعى القوى الدولية الكبرى إلى بسط نفوذها عليها، منذ أقدم العصور وحتى الوقت الراهن وربما في المستقبل، فمنذ عصور موغلة في القدم تحكّم البحر الأحمر بالشريان التجاري المهم بين الشرق والغرب، الذي كان يعرف بطريق الحرير الصيني البحري القادم من بلاد الصين والهند عبر المحيط الهندي والمتجه نحو الغرب، حاملًا منتجات الشرق الأقصى وأبرزها الحرير الصيني، الذي كانت بيزنطة تستورده بكميات كبيرة وتحتاج إليه بشدة في الحياة السياسية والاجتماعية والاقتصادية، وكانت تجارة الحرير تشكل رافدًا مهمًّا لخزانة الإمبراطورية البيزنطية.

وكان الفرس يسيطرون على طريق الحرير البرّي الشمالي الرئيس، الذي تسلكه تجارة الحرير القادم من الصين والمتجه إلى الإمبراطورية البيزنطية ويمر عبر الأراضي الفارسية، وكانت فارس تفرض على تجارة الحرير المتجه إلى بيزنطة رسومًا جمركية عالية، أرهقت الخزانة البيزنطية، بل كانت فارس أحيانًا تقطع طريق الحرير بصورة تامة، لاسيما في أوقات الحروب بينها وبين بيزنطة، فسبب خنقًا لتجارة بيزنطة وتدهورًا لاقتصادها؛ إذ كان الحرير أحد أهم ركائزه.

فاتجهت أنظار بيزنطة نحو حليفتها الحبشة وجنوب البحر الأحمر والموانئ اليمنية، كبديل للحصول على سلع الهند والصين وبضائعهما وأهمُّها الحرير، وكان الفرس يسعون للسيطرة على طريق البحرالأحمر ومضيق باب المندب؛ لإحكام الحصار على بيزنطة، لا سيما أن فارس كانت أيضًا متحكّمة بالطريق البحري عبر مضيق هرمز الخليج العربي.

باتت اليمن وبخاصة في النصف الأول من القرن السادس الميلادي مسرحًا للصراع الدولي، الذي اتخذ شكلًا دينيًّا، بين القوى العظمى بيزنطة وفارس؛ إذ اضطهد الملك الحميري يوسف ذو نواس نصارى نجران، فتدخلت بيزنطة بذريعة حماية المسيحيين، في حين تدخلت فارس لدعم اليهود، وسارعت بيزنطة إلى التنسيق مع حليفتها الحبشة لإعداد حملة حبشية يحملها أسطول بيزنطي لغزو اليمن واحتلالها عام ٥٢٥م، ومن أجل طرد الاحتلال الحبشي، استعان سيف بن ذي يزن بالفرس، فوقعت اليمن تحت الاحتلال الفارسي عام 576م الذي استمر حتى بعد دخول اليمن في الإسلام.

وفي العصر الحديث برز النشاط التجاري الغربي وبخاصة الإنجليزي والأمريكي والفرنسي والتركي في جنوبي البحر الأحمر، واحتلت بريطانيا عدن عام ١٨٣٩م، وفرضت هيمنتها على جنوب البحر الأحمر وخليج عدن، واتفقت مع تركيا على وضع حدود شطرية عام ١٩٠٥م، ثم تطور الأمر بين المحتلين إلى توقيع معاهدة تشطيرية عام ١٩١٥م لتقاسم احتلال اليمن، فاحتل العثمانيون الشمال في حين احتلت بريطانيا الجنوب.

ويحتل البحر الأحمر اليوم أهمية جيوبوليتيكية وجيوستراتيجية قصوى؛ إذ يُعَدُّ من أهم الممرَّات المائية الرئيسة للملاحة والتجارة الدولية الاستراتيجية الحيوية في العالم؛ لأنه يربط بين ثلاث قارات، آسيا وأفريقيا وأوروبا، ويصل الشرق بالغرب، ويتحكم مضيق باب المندب بالمنفذ الجنوبي للبحر الأحمر ويربطه بالمحيط الهندي وبحر العرب من خلال خليج عدن، ومن ثَمَّ فإنه يتحكم بعمل قناة السويس ومضيق هرمز.

ومما زاد منطقة جنوب البحر الأحمر وخليج عدن أهميَّةً وقوعها على طريق الحرير الصيني الجديد، «مبادرة الحزام والطريق الصينية»، وهو مشروع عملاق تشارك فيه 123 دولة، تريد الصين من خلاله تسريع وصول منتجاتها إلى الأسواق العالمية، بما في ذلك آسيا وأوروبا وأفريقيا وأمريكا الجنوبية والوسطى، وقد أدخلت الصين هذه المبادرة ضمن الدستور الصيني، وفي 28 مارس ٢٠١٥م، أعلنت الصين البدء في تنفيذ هذا المشروع، وذلك بعد يومين من اندلاع حرب اليمن العبثية في 26 مارس ٢٠١٥م، والتي استثمرتها الدول الغربية لعرقلة طريق الحرير.

وتتبوَّأ اليمن موقعًا جيواستراتيجيًّا غاية في الأهمية والحساسية بالنسبة لطريق الحرير الصيني البحري؛ إذ تشرف سواحل اليمن على أحد أهم مسارات الملاحة الدولية، بل تُعد اليمن أحد أبرز وأهم المحطات لمشروع الصين «الحزام والطريق»، ولذلك تزداد أهمية اليمن تبعًا لانضمامها إلى هذه المبادرة الصينية – الأممية.

ولم يكن النشاط الاقتصادي الصيني في منطقتي جنوب البحر الأحمر وخليج عدن المتصل بتنامي الوجود العسكري الصيني، بعيدًا عن أنظار الولايات المتحدة التي رأت في النشاط الصيني تهديدًا خطيرًا لمصالحها وتحالفاتها في المنطقة، ولا جدال في أن وجود الصين العسكري مرتبط بأجندتها الاقتصادية، وبخاصة مبادرتها الموسومة بالحزام والطريق، التي تُعد موانئ المنطقة إحدى ركائزها، وما عزز اعتقاد الولايات المتحدة ومخاوفها، استمرار تدفق الأساطيل الحربية الصينية إلى خليج عدن، منذ عام 2008م، وازدياده في الفترة (2020– 2022م)، في ظل امتلاك الصين قاعدة عسكرية كبيرة في جيبوتي منذ عام ٢٠٠٨م، لذلك ترى الولايات المتحدة في طريق الحرير البحري تهديدًا خطيرًا لأمنها القومي.

ولمواجهة النفوذ الصيني في هذه المنطقة المهمة من العالم، استثمرت الولايات المتحدة حرب اليمن العبثية التي استمرت تسع سنوات دون حسم، كما استثمرت هجمات حكومة الحوثيين في صنعاء على السُفن في البحر الأحمر وخليج عدن لتحقيق أهداف ومكاسب متعددة، أبرزها استمرار عرقلة طريق الحرير الصيني البحري الجديد، وتعطيل الدعوات الصينية نحو عالم متعدد الأقطاب.

كما وجدت الولايات المتحدة أن الصين استفادت من العقوبات المفروضة على روسيا بسبب حربها ضد أوكرانيا، وباتت الصين أكبر المستفيدين من النفط والغاز الروسيَيْنِ الرخيصَيْنِ اللذين يمران من البحر الأحمر في طريقهما إلى الصين، وترى واشنطن أن هيمنتها الكاملة على الممرات البحرية التي تنقل الطاقة الروسية إلى الصين تُعد ضربة مزدوجة لكل من موسكو وبكين في آنٍ واحد، فضلًا عن أنَّ سيطرة واشنطن وهيمنتها الكاملة على الممرَّات الملاحية في المنطقة ستؤكد للجميع وبخاصة حلفائها في الشرق الأوسط، أنها لا تزال تمسك بخيوط القيادة الدولية للعالم، بعد أنْ لمستْ أنَّ حلفاءَها بدأوا يتجهون نحو الصين.

وتشهد منطقة جنوب البحر الأحمر وخليج عدن اليوم تنافسًا عسكريًّا وأمنيًّا دوليًّا غير مسبوق، يحمل في طياته نُذر حرب عالمية ثالثة؛ إذ باتت المنطقة تعجُّ بحاملات الطائرات وصنوف البوارج الحربية الأمريكية والأوربية، والتحالفات العسكرية، وأبرزها تحالف الازدهار الأمريكي وتحالف أسبيدز الأوربي، وما تزال عسكرة جنوب البحر الأحمر وخليج عدن مستمرة، وذلك ضمن الاستراتيجية الأمريكية والأوربية لمواجهة النفوذ الصيني المختبئ خلف

مشروع الصين الاقتصادي «مبادرة الحزام والطريق»، ومواجهة النفوذ الإيراني والروسي والتركي في المنطقة، وحماية مصالح دولة إسرائيل، وفرض النفوذ والهيمنة الأمريكية في جنوب البحر الأحمر وخليج عدن والمنطقة.

ومما لا شك فيه أن الاستراتيجية الأمريكية والبريطانية نجحت في توظيف الأيدولوجيات الأقليمية والمحلية ومشاريعها المتباينة في اليمن والمنطقة، واستثمار حرب اليمن العبثية وتحويلها إلى أزمة غاية في التعقيد والتأزم، وعرقلة جهود عملية السلام، كي تظل المنطقة غير مستقرة لضمان تعطيل طريق الحرير البحري الجديد، ومبرّرًا للوجود العسكري في هذه المنطقة.

ولضمان بقاء الوضع في اليمن غير مستقر بصورة مستمرة، فقد سعت الاستراتيجية الغربية منذ السنوات الأولى لحرب اليمن العبثية إلى تكريس واقع جديد على الجغرافيا اليمنية، وتفكيك هُوِيَّة الدولة الوطنية اليمنية، إلى كيانات مسلحة متعددة ومتناقضة المشاريع والرؤى والأجندات والتبعية، مما جعل حل الأزمة اليمنية لم يعد بيد الأطراف والمكونات اليمنية، بل بيد الدول والقوى الخارجية والأقليمية الداعمة والممولة لهذه الأطراف المحلية، التي باتت تعوق التوصل إلى صيغة لعملية السلام الشامل في اليمن، بل وتدفع باليمن نحو التقسيم، ليس على أساس شمال وجنوب، بل إلى أكثر من ذلك، وفقًا لمخطط خارجي خبيث، يهدف إلى تمزيق الجغرافيا اليمنية والهُوِيَّة اليمنية الجامعة، والتأسيس لحروب وصراعات داخلية مستقبلية طويلة بين المكونات اليمنية، لذلك يصعب التنبؤ بمآلات الأزمة اليمنية المعقدة، وتعاني اليمن اليوم أوضاعًا غاية في الصعوبة وأزمة إنسانية تُعد الأكبر في العالم، وفقًا لتقارير الأمم المتحدة، وربما لا يعود الأمن والاستقرار لهذا البلد المنهك، لعقود قادمة، وقد تفقد اليمن هُوِيتها الجامعة.

من أجل ذلك يهدف هذا البحث إلى دراسة موضوع الصراع الدولي على طريق الحرير الصيني في جنوب البحر الأحمر وخليج عدن، وصلته بحروب اليمن في الماضي والحاضر.

ولدراسة هذا الموضوع اعتمد الباحث المنهج التاريخي الوصفي والمنهج التحليلي القائم على النقد والتحليل واستخلاص النتائج.

وتم تقسيم الموضوع على مقدمة وتمهيد وستة مباحث:

التمهيد: تحكم اليمن بطريق البحر الأحمر قديمًا والمحاولات اليونانية والرومانية لغزوها:

المبحث الأول – أهمية الحرير الصيني لدى الغرب قديمًا وتحكم الفرس بتجارته مع بيزنطة .

المبحث الثاني – الصراع البيزنطي الفارسي على طريق الحرير في جنوب البحر الأحمر في القرن السادس الميلادي.

المبحث الثالث . الأهمية الجيوبوليتيكية والجيوستراتيجية للبحر الأحمر في التاريخ الحديث والمعاصر.

المبحث الرابع – الاستراتيجية الصينية في جنوب البحر الأحمر لتفعيل طريق الحرير البحري.

المبحث الخامس – الاستراتيجية الأمريكية لمواجهة «مبادرة الحزام والطريق».

المبحث السادس – الوجود العسكري الغربي في جنوب البحر الأحمر، لمواجهة النفوذ الصيني.

تعقب ذلك نتائج الدراسة المثبتة في نهاية الدارسة، ثم قائمة المصادر والمراجع وملاحق الدراسة.

تمهيد:

تحكم اليمن بطريق البحر الأحمر قديما والمحاولات اليونانية والرومانية لغزوها:

سيطرت اليمن، بسبب موقعها الجغرافي الاستراتيجي على أهم شرايين التجارة العالمية بين الشرق والغرب، واحتكرت بضائع الهند والشرق الأقصى بضمّها نفائس السلع المشتملة على كل ما خف وزنه وغلا ثمنه والتي كان يأتي بها تجار اليمن من الهند والشرق الأقصى وأفريقيا ([1]).

وقد شكلت اليمن بصفة خاصة أكبر سوق تجارية في شبه الجزيرة العربية، وكانت حلقة الاتصال بين الهند والحبشة وشرق أفريقيا من ناحية، وشمال أفريقيا وجنوب أوروبا من ناحية أخرى حتى خُيّل لبعض القدماء أن هناك قارة تمتد من أفريقيا إلى الهند، وأن بلاد العرب بمثابة بيت وسط هذا القارة، يقع على الساحل الشمالي من المياه الواقعة جنوب باب المندب، فضلًا عن انفراد اليمن بإنتاج الطيوب وتجارتها من البخور والمُر التي كان لها أهميتها الخاصة لدى العالم القديم، فقد كانت تُعد نفط العصور القديمة وذهبَها، ولا غنى للعالم القديم عنها؛ إذ كانت المجتمعات والدول تحتاجها بشدة في المعبد والكنيسة والمنزل وسائر الاحتفالات العامة والخاصة وفي الطقوس الدينية والجنائزية ([2]).

وكانت هذه المواد، فضلًا عن الأحجار الكريمة واللآلئ، يحرص على اقتنائها الملوك والأمراء وعِليّة القوم، وجميعها كانت تأتي من بلاد اليمن وعن طريقها، الأمر الذي جعل هذه البلاد تثري ثراء فاحشًا، ولا سيما أن تلك المنتجات والسلع كانت تباع بأسعار لا تعرف حدًا إلّا ما يضعه لها المترفون ممن ألفوها وأطلقوا العنان في امتلاكها، وأولئك الذين زهدوا بالأموال الطائلة حرصًا على استرضاء الآلهة بحرق أكوام البخور والمُر في معابدها أو فوق أجساد محبوبيهم الذاهبين إلى دار الفناء، لذلك كانت أسعارها لا تعرف حدًا في ارتفاعها مع تزايد الطلب عليها وتحكم اليمن بإنتاجها وتجارتها ([3]).

وذلك ما جعل المؤرخ الروماني بليني الأكبر يشكو مر الشكوى من أن هذه الطيوب والعطريات أرهقت الخزانة الرومانية واستنزفت أموال الإمبراطورية الرومانية؛ إذ كانت تستورد من بلاد العرب السعيدة بنحو ستين مليون سترسن سنويًا، ويذكر بليني أن الإمبراطور الروماني نيرون أحرق في جنازة زوجته بوبيا ما تنتجه العربية السعيدة من البخور لثلاث سنوات في ثلاثة أيام ([4]).

---

[1] – العبادي، أحمد صالح، اليمن في المصادر القديمة اليونانية والرومانية (٤٨٥ق.م–١٠٠م)، وزارة الثقافة والسياحة، صنعاء، ٢٠٠٤ص ٧–٨.

[2] – رأفت عبد الحميد، بيزنطة..، ص١٥٦–١٥٧؛ العبادي، اليمن في المصادر القديمة اليونانية والرومانية، ص٨.

[3] – رأفت عبد الحميد، بيزنطة..، ص١٥٦–١٥٧؛ العبادي، اليمن في المصادر القديمة اليونانية والرومانية، ص٨.

[4] – pliny,Natural History, translated by ,H, Rackham,M,A,William heinemann latd london 1969,Vol ,IV,B XX,ch.41.p.69-71.

محاولات اليونان والرومان السيطرة على طريق البحر الأحمر:

حاول الإسكندر الأكبر المقدوني (٣٣٣-٣٢٣) قبل الميلاد غزو العربية السعيدة، بعد سيطرته على الشرق، وكان الإسكندر يعلم بأهمية سواحل شبه الجزيرة العربية التي تنتشر وبالقرب منها عدد من الموانئ والجزر المزدهرة فأرسل بعثات استكشافية للبحث عن أفضل السبل للاستيلاء على جنوب الجزيرة، ولأنه كان يدرك صعوبة السيطرة عليها بَرًّا فقد اختار السيطرة عليها عن طريق البحر، فأرسل بعثات استكشافية من البحر الاحمر لتطوف حول جزيرة العرب، ثمَّ أتبعها ببعثات استكشافية أخرى من مصب شط العرب على الخليج العربي مرورًا بسواحل شبه الجزيرة العربية وصولًا إلى جنوب البحر الأحمر ومصر ([5]).

وأعد الإسكندر كل ما يمكن إعداده لغزو بلاد العرب ،غير أن موته المفاجئ في بابل عام 323 قبل الميلاد ، حال دون تحقيق مشروعه، وبموته مات معه مشروعه الكبير الذي ترك أمر تحقيقه لخلفائه البطالمة والسلوقيين الذين حاولوا بدورهم السيطرة على البحر الاحمر وكسر احتكار تجاره اليمن وسيطرتها على طريق تجاره الشرق، وبذل البطالمة جهود استكشافيه كبيرة في الساحل الغربي للبحر الأحمر وأنشأوا عددًا من المدن المنتشرة على امتداد الساحل الأفريقي وخاصة في جنوبه قبالة باب المندب، بهدف السيطرة على جنوب البحر الأحمر ومدخله المتمثل بمضيق باب المندب، غير أنهم لم يتمكنوا من ذلك ([6]).

وحاول الرومان السيطرة على جنوب البحر الأحمر في عهد أغسطس قيصر ، الذي كلَّف واليه على مصر أليوس جالوس، عام 24 قبل الميلاد بتجريد حملة عسكرية كبرى بقيادته، تألفت من عشرة آلاف جندي روماني وألفٍ من الأنباط العرب وخمسمائة يهودي، لغزو اليمن، ووفقًا لما أورده سترابو (strabo) المؤرخ الوحيد لهذه الحملة وصديق قائدها جالوس والذي رافقه في هذه الحملة "فقد كان هدف يوليوس قيصر إمَّا أن يسترضي العرب وإما أن يخضعهم، فقد سمع أن العرب واسعوا الثراء، وأنهم يستبدلون بعطرهم وأحجارهم الكريمة الفضة والذهب دون أن ينفقوا مما يحصلون عليه شيئًا في مقايضتهم التجارية، وكان هدفه إمَّا أن يكسب أصدقاء أغنياء وإما أن يتغلب على أعداء أقوياء" ([7]).

غير أنه تم سحق هذه الحملة في أراضي معين وسبأ، ولم يعد منها سوى قائدها جالوس وبعض أفرادها الذين عادوا إلى مصر يجرجرون أذيال الخيبة والفشل ([8]).

---

[5]– العبادي احمد صالح محمد، النشاط الكشفي والتجاري للبطالمة على سواحل البحر الأحمر وأثره على تجاره عرب الحجاز وجنوب الجزيرة العربية خلال الفترة من 305 قبل الميلاد الى 221 قبل الميلاد، مجلة الوثيقة التاريخ التاريخية العدد الثاني المجلد 33 يوليو 2016،ص١٥٢-١٧٤.

[6] – العبادي احمد صالح محمد، النشاط الكشفي والتجاري للبطالمة على سواحل البحر الأحمر..، المرجع السابق، ص ١٦٠ -١٧٢.

[7] – Strabo ,The geography of strabo,translated by Horace Leonard Jones,The Loeb classical Library,Vol,VII,B.XVI,4,London,1966.ch.22.

[8] – ينظر: العبادي، أحمد صالح محمد، الأطماع الأجنبية في اليمن قبل الإسلام (٢٤ ق.م – ٦٢٨م) رسالة ماجستير، قسم التاريخ، كلية التربية بن رشد، جامعة بغداد، ٢٠٠١، ص ٧٠-٧١.

أدرك الرومان أن غزو اليمن عن طريق الجيوش والقوى العسكرية أمرٌ صعبٌ، فلجأت بيزنطة إلى سلاح الدِّين وتمزيق المجتمع اليمني من الداخل بحيث يسهل غزوه، فنشرت بيزنطة الديانة المسيحية في بلاد الحبشة منذ عام 340 م ([9]).

وكانت فارس تنظر لنشاط عدوها بيزنطة في جنوب الجزيرة العربية بعين حذرة قلقة، وتخشى أن تسبقها في السيطرة على بلاد اليمن ومن ثم السيطرة على طريق تجارة البحر الأحمر الشريان المهم الذي يربط بين الشرق والغرب، فضلًا عن السيطرة على ثروات اليمن المعروفة آنذاك.

المبحث الأول– أهمية الحرير الصيني لدى الغرب قديمًا وتحكُّم الفرس بتجارته مع بيزنطة:

الحرير نسيج جاء قديمًا من الصين موطنه الأصلي، ويتكوّن من ألياف بروتينية، تنتجها دودة القز عندما تقوم بغزل شرنقتها، وقد بدأت صناعة الحرير، بحسب المعتقدات الصينية عام ٢٧٠٠ قبل الميلاد تقريبًا، وكان الحرير يُعَدُّ من المنتوجات النفيسة جدًا فانفرد بلاط الإمبراطورية الصينية باستخدامه لصنع الأقمشة والستائر والرايات وغيرها من المنسوجات القيّمة، وبقيت تفاصيل إنتاجه سرًّا حفظته الصين بشدة طيلة ٣٠٠٠ سنة تقريبًا، بفضل مراسيم إمبريالية قضت بإعدام كل مَنْ يتجرَّأ على إفشاء سرّ إنتاج الحرير لشخص غريب ([10]).

لكنَّ احتكار الصين لإنتاج الحرير لا يعني أن هذا المنتوج انحصر في الإمبراطورية الصينية من غير منازع؛ إذ استُعمل الحرير كهدايا في العلاقات الدبلوماسية، وبلغت تجارته شأنًا كبيرًا بدءًا بالمناطق المتاخمة للصين مباشرة ووصولًا إلى المناطق المتنائية، بحيث بات الحرير إحدى الصادرات الرئيسة للصين في عهد سلالة هان (سنة ٢٠٦ ق.م.– سنة ٢٢٠ م) ([11]).

احتياج روما وبيزنطة للحرير الصيني:

عندما وصل الحرير ذو الجودة العالية وبأنواعه الجميلة والزاهية الألوان، إلى الغرب الأوروبي أعجب به الغربيون أشد الإعجاب، ومع انتقال الحرير الصيني إلى الخارج، عرف الغربيون الحرير الصيني وأحبوه فأصبح جزءًا مهمًّا من حياتهم الاجتماعية والسياسية، فأصبح لذلك الحرير الصيني في العصور القديمة بضاعة انتقلت وتم بيعها إلى أصقاع بعيدة، وزاد حجمها التجاري وارتفعت أسعار الحرير وزادت أرباحه بصورة تدريجية حتى وصلت إلى درجة عالية في التجارة العالمية وبخاصة التجارة البيزنطية ([12]).

وأهتمت روما وبيزنطة بتجارة الحرير الصيني والتوابل والعطور وغير ذلك من المواد الترفيهية التي زاد الطلب عليها بازدياد التطور الحضاري في أوروبا، وزاد الطلب على الحرير بصفة خاصة بسبب ازدياد أسباب الترف؛ إذ

[9] –العبادي، الأطماع الأجنبية في اليمن قبل الإسلام، ص٧٠–٧٢.

[10] – دراسة اليونسكو، برنامج الحرير . https://ar.unesco.org/silkroad/lmht-n-trq-alhryr

[11] – العبادي، أحمد صالح، تحكم الفرس بطريق الحرير الصيني ودوره في الصراع البيزنطي الفارسي للسيطرة على السواحل اليمنية في الربع الأول من القرن السادس الميلادي، مجلة دراسات تاريخية، مركز عدن للدراسات التاريخية، العدد (الخامس)، 2020، ص١٨.

[12] – العبادي، أحمد صالح، تحكم الفرس بطريق الحرير..، المرجع السابق، ص١٨–١٩.؛ دراسة اليونسكو ،برنامج الحرير، مرجع سابق.

كان الحرير يلقى إقبالًا كبيرًا وبخاصة من أثرياء الإمبراطورية البيزنطية وروما وسائر شعوب أوروبا، فقد كانت القسطنطينية ولا سيما في القرن السادس الميلادي وفي عهد الإمبراطور جستنيان، مدينة الأضواء والشهرة ([13]).

طريق الحرير الصيني القديم:

يقصد بطريق الحرير الصيني، طريق المواصلات البرية القديمة، الممتد من الصين عبر غرب وشمال الصين وآسيا وأوروبا وشمالها، وهو طريق تجاري عظيم، وكان يعدُّ من أهم طرق التجارة في العالم القديم؛ إذ كان شريانًا تجاريًّا مهمًا، والذي بواسطته كانت تجري التبادلات الواسعة النطاق اقتصاديًّا وثقافيًّا وسياسيًّا وحضاريًّا بين البلدان والقوميات المختلفة، ومنه انتقلت الحضارة المادية إلى الخارج ([14]).

وكان طريق الحرير ممرًّا بريًّا مهمًّا، للتبادل التجاري مع الصين، ويسمَّى طريق الحرير الصيني نظرًا لكميات الحرير والمنسوجات الحريرية الصينية الكبيرة المنقولة من خلال هذا الطريق إلى الغرب، وبخاصة إلى روما وبيزنطة في ما بين القرن الثاني قبل الميلاد والقرن الثاني الميلادي، وكانت تتحكم بطريق الحرير أربع إمبراطوريات كبرى، روما في أوروبا، وفارس وكوشان في آسيا الوسطى، وشمال الهند وأسرة (هان) الصينية في شرق آسيا([15]). ينظر: الخريطة ١ في الملاحق.

ولم تحمل الشبكة الواسعة لطريق الحرير في طياتها السلع والبضائع الثمينة فحسب، بل أتاحت أيضًا تناقل المعارف والأفكار والثقافات والمعتقدات بفضل حركة الشعوب المستمرة واختلاطهم المتواصل فأثر ذلك تأثيرًا عميقًا في تاريخ شعوب المنطقة الأوروبية الآسيوية وحضاراتهم، ولم تكن التجارة وحدها هي التي جذبت المسافرين المرتحلين على طول طرق الحرير، وإنما هو التلاقح الفكري والثقافي الذي كان أيضًا سائدًا في المدن المحاذية لهذه الطرق، حتى إن عددًا من هذه المدن تحوّل إلى مراكز للثقافة والتعلم، وشهدت المجتمعات القاطنة على امتداد هذه الطرق تبادلًا وانتشارًا للعلوم والفنون والأدب فضلًا عن الحرف اليدوية والأدوات التقنية، فما لبثت أن ازدهرت فيها اللغات والأديان والثقافات وتمازجت ([16]).

---

[13] – العلان، أرواد عدنان، الصراع الفارسي البيزنطي على شبه الجزيرة العربية، في القرن السادس الميلادي، فارس وبيزنطة، سلسلة حضارات منسية، دار أرسلان، المنهل، عمان، الأردن،٢٠٠٩، ص١٨٤.؛ رأفت عبدالحميد ،بيزنطة بين الفكر والدين والسياسة ،عين للدراسات والبحوث الانسانية والاجتماعية، مصر، ١٩٩٧،ص١٧٣-١٧٤.

[14] – الخرابشة، ممدوح (وأخرون)، طرق التجارة في بلاد الشام في العصر البيزنطي من القرن الأول إلى القرن السابع الميلادي، المجلة الأردنية للتاريخ والآثار، مجلد (٥) العدد (٢) الأردن، ٢٠١١، ص٩.؛ عمر يحيى محمد، بيزنطة وفارس، قراءة جديدة لآخر جولات الصراع بين القوتين العظميين في العصور الوسطى، مجلة الدرعية، السنة الثامنة، العدد الثاني والثلاثون، ٢٠٠٦. www.alukah,net .؛ ويكبيديا – نشأة طريق الحرير .

[15] – العبادي، أحمد صالح، تحكم الفرس بطريق الحرير الصيني ودوره في الصراع البيزنطي الفارسي للسيطرة على السواحل اليمنية، ص١٦.

[16] – شهرزاد أدمام، طريق الحرير الصيني القديم وطريق الحرير الصيني الجديد... الثابت والمتغير من منظور سياسات القوة، المجلة الجزائرية للحقوق والعلوم السياسية المجلد ثمانية العدد ١، جامعة محمد الصديق بن يحيى جيجل (الجزائري)، 2023، ص١١٠٣-١١١٣، ص٢-٥ ينظر: دانييل- وايتمان، طرق الحرير، طريق الحرير التجاري الفصل الحادي عشر، طرق الحرير، سقوط هان وروما،. https://silkroads11.weebly.com/long-distance-trade-along-the-silk-road.html

تألف طريق الحرير الصيني من سلسلة من الطرق التجارية التي تشابكت مسالكها عبر أوروبا وآسيا الوسطى وبلاد فارس إلى الصين، بهدف تسهيل تبادل السلع والتجارة والثقافة والمعرفة، وقد اشتهر الطريق وقتها بتجارة الحرير والتوابل، وكان يُعد ممرًا اقتصاديًا مهمًّا لمدة تقارب 15 قرنًا، تمكن من ربط المناطق الرئيسة في العالم المعروف حينها، وكان في الأساس يتألف من شبكة ممرات لتجارة السلع وتنقل الأشخاص وتبادل الثقافات أمتد لمسافة تزيد عن 8.000 كلم فوق اليابسة والبحر، وترجع بدايته الى أسرة هان في الصين عام 130 قبل الميلاد ([17]). ينظر: خريطة ١ في الملاحق.

مسارات طريق الحرير القديم:

يبدأ طريق الحرير القديم من وادي (هوانجهو) شمال الصين، ثم يتفرع إلى فرعين، أحدهما يتجه إلى هضبة (سنكايج) ويمر ببلاد شرش وخوتان وكاشغار، والثاني يتجه إلى الشمال، ومنه يسير عبر ممر زنجاريا الذي ينحصر بين جبال تيان شان، ثم يعود الفرعان للالتقاء من جديد عند خوقند، ويواصل بعد ذلك امتداده عبر واحات الصغد (سمرقند) ومنها إلى بخارى ثم إلى مرو، ويمر بأقليم خراسان بمدينة نيسابور، ثم يتابع مسيره حتى الرِّي، ثم همدان، ومنها إلى سلوقيا، ثم يتفرع إلى فرعين، أحدهما يتجه نحو الموصل باتجاه العاصمة البيزنطية القسطنطينية (إسطنبول حاليًا)، والثاني عبر الفرات إلى جسر منبج، ثم إلى منبج، ومنها إلى حلب فأنطاكيا المحطة النهائية على ساحل البحر المتوسط ([18]). ينظر: الخريطة ١ في الملاحق.

وكان هناك طريق آخر عبر تركستان إلى بحر قزوين، ثم عن طريق الشمال إلى نهرالفولجا، فالبحر الأسود عند خرسون، أو عن طريق الجنوب عبر شمال فارس إلى نصيبين على الحدود الرومانية، أو عن طريق أرمينية إلى طرابيزون، وبذلك نجد أن طريق الحرير الصيني بجميع فروعه كان يمر من خلال أراضي فارس أو مناطق نفوذها، حتى بلوغه مناطق نفوذ الإمبراطورية الرومانية البيزنطية في بلاد الشام وآسيا الصغرى([19]).

تحكم الفرس بطريق الحرير المتجه الى روما وبيزنطة:

كانت روما وبيزنطة تستوردان الحرير بكميات كبيرة، لذلك كان على الإمبراطورية البيزنطية أن تتصل بالدولة الفارسية المسيطرة على طريق الحرير، ومحاولة الاتفاق معها على تحديد الأسعار وتعيين الضرائب، وذلك بسبب مرور الحرير الصيني وغيره من البضائع الشرقية عبر الأراضي الفارسية أو الخاضعة لنفوذها، وكان تجار الفرس يأتون بالحرير من الصين والهند عبر أراضي فارس، ويتم إيصاله إلى حدود الإمبراطورية البيزنطية ومنها إلى العاصمة القسطنطينية وروما وبقية أوروبا ([20]).

---

[17] – شهرزاد أدمام، طريق الحرير الصيني القديم وطريق الحرير الصيني الجديد..، ص٣.

[18] – العبادي، تحكم الفرس بطريق الحرير الصيني..، ص١٦.

[19] – المرجع نفسه، ص١٦–١٧.

[20] – العلان، الصراع الفارسي البيزنطي على شبه الجزيرة العربية، ص١٨٥.؛ ينظر: خربوطلي، شكران (وآخر)،الاوضاع السياسية في جنوب شبه الجزيرة العربية ، مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية، سلسلة الآداب والعلوم الإنسانية ،المجلد ٣٩، العدد٢، اللاذقية ،سوريا،٢٠١٧، ص٣٦٤.

وكان ما يؤرق القسطنطينية أن الفرس كانوا يسيطرون على الطريق الرئيس الذي تسلكه تجارة الحرير القادم من الصين عبر وسط آسيا إلى الإمبراطورية البيزنطية التي كانت تستورد منه كميات هائلة تستخدمها في الحياة الاجتماعية والسياسية على السواء، ولم يقف الأمر عند هذا الحد، بل تعدَّاه الى تحكم التجار الفرس بكميات الحرير الصيني المتجه غربًا إلى بيزنطة عن طريق البحر، أي عن طريق المحيط الهندي وما وراءه سواء الخليج العربي أو البحر الأحمر؛ إذ كانت سفن هؤلاء التجار تصل الى بعض موانئ البحر الأحمر، ومن ثم كانت سيادة فارس على طرق تجارة الحرير القادم إلى القسطنطينية بَرًا او بحرًا يمثل غصّة في حلق العاصمة البيزنطية التي كانت تعد الحرير الصيني ضرورة حياة ([21]).

تدفق الحرير الصيني إلى بيزنطة كان محكومًا بطبيعة العلاقات مع فارس:

لقد توقف تدفق الحرير الصيني إلى بيزنطة لطبيعة العلاقات بين الإمبراطوريتين العظميين، بيزنطة وفارس، التي كان يسودها التوتر والحروب، وبخاصة في القرن السادس الميلادي، وهي حروب كانت تكاد تكون مستمرة بينهما، وإن كان يتخللها بعض فترات الهدنة، وكانت خطوط التجارة البيزنطية مع الشرق رهينة بيد الفرس الذين كانوا يسيطرون على الطرق البرية والبحرية مع الهند والصين، فلم يكن بإمكان البيزنطيين الشراء مباشرة من الصين والهند، بل كان محتومًا على البضائع البيزنطية ومنها الحرير المرور عبر الأراضي الفارسية([22]).

لم تقتصر سيطرة فارس على الطريق البري الشمالي فقط، بل امتدت سيطرتها إلى الطرق الأخرى، كطريق الخليج العربي الخاضع للنفوذ الفارسي آنذاك، والذي كانت تشغله السفن الفارسية وتسيطر على حركته التجارية بصورة تامة، وبذلك تحكمت فارس بطريق الحرير البري والبحري، ولأن الإمبراطورية البيزنطية لم تكن ذات صلة تجارية مباشرة مع بلدان الشرق الاقصى، فقد كانت الدولة الفارسية تقوم بدور الوسيط التجاري محققة بذلك أرباحًا خيالية نتيجة التعامل التجاري الذي كانت تقوم به مع الإمبراطورية البيزنطية، وقد حاولت بيزنطة أكثر من مرة تأمين احتياجاتها من بضائع الشرق الأقصى الضرورية وبخاصة الحرير بطرق أخرى بعيدة عن النفوذ الفارسي، ولكنها لم تفلح؛ لأن فارس كانت تحتكر تجارة الحرير؛ إذ كان تجار الفرس يشترون كل كميات الحرير الصيني من تجار الصين في جزيرة سيلان وسواحل جنوب الهند، ولم تكن فارس تسمح للسفن البيزنطية بالوصول إلى هذه الأماكن ([23]).

ويتم بلوغ بلدان الشرق الأقصى عبر طريقين تجاريين، أحدهما برّي والآخر بحري، وكان الطريق البري متصلًا بقوافل تبدأ من الحدود الغربية للصين مرورًا ببلاد الصغد (بخارى الحالية) وصولًا إلى الحدود الفارسية حيث تنقل البضائع وفيها الحرير من أيدي تجار الصين والهند إلى أيدي التجار الفرس الذين يقومون بدورهم بنقلها عبر هذا الطريق حتى تصل إلى مراكز الجمارك البيزنطية، أما الطريق البحري فقد كان ينطلق من جزيرة سيلان التي كان ينقل إليها تجار الصين بضائعهم، وبها كانت تتم عملية المقايضة المالية لتجارة الشرق بأكملها، ومن سيلان كان

---

[21] – رأفت عبد الحميد، بيزنطة بين الفكر والدين والسياسة،١٧٣–١٧٤.

[22] – الخرابشة، ممدوح (وآخر)، طرق التجارة في بلاد الشام في العصر البيزنطي..، ص٦–٧.

[23] – رأفت عبد الحميد، بيزنطة بين الفكر والدين والسياسة، ص١٧٤.

يتم نقل البضائع بواسطة السفن الفارسية عبر المحيط الهندي والخليج العربي، وصولًا إلى مصبِّ نهرَيْ دجلة والفرات، ومنه إلى مراكز الجمارك البيزنطية على نهر الفرات ([24]). ينظر: الخرائط ١، ٢ في الملاحق.

وبهذا نجد أن فارس حرمت السفن البيزنطية من الوصول إلى السواحل الغربية للهند وجزيرة سيلان مركز التبادل التجاري مع الشرق، وفي الوقت ذاته كانت فارس متحكّمة بطرق التجارة البرية والبحرية، ولا تصل بضائع الهند والشرق الأقصى ومنها الحرير إلى بيزنطة إلا عن طريق الفرس، وكانت فارس تفرض على تلك البضائع رسومًا باهظة وكانت تتحكم بأسعارها بصورة أثقلت كاهل الخزانة البيزنطية، ولم يكن ذلك فحسب بل كانت فارس تقطع الطرق التجارية بصورة تامة، وتمنع وصول الحرير وبضائع الشرق الأقصى إلى بيزنطة، وبخاصة في أوقات الحروب بينهما، فلم يكن أمام بيزنطة سوى البحث عن طريق آخر للحصول على الحرير الصيني وبضائع الهند والشرق الأقصى بعيدًا عن تحكم الفرس، فاتجهت أنظارها صوب طريق البحر الأحمر وسواحل جنوب شبه الجزيرة العربية ([25]).

المبحث الثاني – الصراع البيزنطي الفارسي على طريق الحرير في جنوب البحر الأحمر في القرن السادس الميلادي:

يعد القرن السادس الميلادي أعظم عهود تجارة الشرق، فبيزنطة حتى عهد الإمبراطور أنستاسيوس (٤٩١-٥١٨ م) والسنوات الأولى من حكم جستنيان الأول (٥٢٧- ٥٦٥ م) كانت تعيش حالة من الرخاء والانتعاش الاجتماعي، الذي كان من أبرز مظاهره الإقبال الكبير على منتجات الشرق وبخاصة الحرير، وكان طريق الحرير القادم من الشرق حتى هذا الوقت لا يزال يسير برًا بصفة رئيسة من خلال أراضي دولة فارس إلى محطات الرسوم الجمركية البيزنطية، ومن ثم ينقل إلى العاصمة البيزنطية القسطنطينية ([26]).

زادت أهمية البحر الأحمر خلال هذه المدة في نظر الدول الكبرى بيزنطة وفارس؛ إذ كان يشكل مع الخليج العربي وحدة ملاحية متكاملة ومترابطة تحيط بشبه الجزيرة العربية، ولذلك حرصت الدول الكبرى المهتمة بالتجارة على ضرورة فرض نفوذها على جنوب البحر الأحمر وخليج عدن وباب المندب والسواحل العربية، رغبة منها في التحكم بمنافذ البحار المحيطة بها ([27]).

وكانت السفن التجارية تروح وتغدو، من الهند والشرق الأقصى إلى السواحل اليمنية والموانئ الواقعة عليها، وبسبب تعرضها للقرصنة في البحر الأحمر كانت تفرغ حمولتها في الموانئ اليمنية ليتم نقلها عبر الطريق التجاري البري (طريق القوافل التجارية)، الذي كان يربط جنوب شبه الجزيرة العربية بشمالها، والذي كان ينطلق من الموانئ

[24] – رأفت عبد الحميد، بيزنطة بين الفكر والدين والسياسة،١٧٣-١٧٤. الخرابشة، ممدوح (وآخر)، طرق التجارة في بلاد الشام في العصر البيزنطي..، ص٩-١٠

[25] – خربطلي، شكران (وآخر)، الأوضاع السياسية في جنوب شبه الجزيرة العربية، ص٣٦٤.؛ ينظر: العبادي، تحكم الفرس بطريق الحرير الصيني.. ص٢١.

[26] –خربوطلي (وآخر)، الاوضاع السياسية في جنوب شبه الجزيرة العربية، ص٣٦٤.

[27] – العلان، الصراع الفارسي البيزنطي على شبه الجزيرة العربية، مرجع سابق، ص١٨١.

اليمنية في جنوب الجزيرة متجهًا إلى شمالها حتى البتراء وغزة على ساحل البحر المتوسط حيث السيطرة والنفوذ البيزنطي ([28]).

لذلك سعت الدول الكبرى بيزنطة وفارس إلى التحكم بمسالك طرق التجارة البرية والبحرية المحيطة بشبه الجزيرة العربية وبخاصة البحر الأحمر وخليج عدن والموانئ الواقعة عليهما من خلال عملين: الأول عسكري يعتمد على القوة، والآخر سياسي يتم بالتقرب من الحبشة التي كانت بيزنطة قد نشرت الديانة المسيحية بها، ومن ثم الطلب من الحبشة باسم الأخوّة في الدين نشر المسيحية في اليمن، وإرسال مبشّرين إليها لتنصير كبار القوم بها ([29]).

نشرت بيزنطة المسيحية في شمال الجزيرة العربية بعد أن سيطرت عليها، وبدأت في العمل على نشرها في نجران، وبهذا أحاطت المسيحية باليمن من جميع الجهات، وقامت الحبشة في عهد ملكها (عيزانا) بنشر الديانة المسيحية في اليمن عندما كانت اليمن خاضعة للنفوذ الحبشي (340– 375م) أثناء الغزو الحبشي الأول لليمن، وتم بناء كنيسة في عدن وأخرى في ظفار العاصمة الحميرية، وكانت توجد كنيسة أخرى في نجران منذ منتصف القرن الرابع الميلادي والتي كان قد بناها (فميون) الذي كان رجل دين مسيحي وداعية سياسيًا للنفوذ البيزنطي في شبه الجزيرة العربية ([30]).

الاحتلال البيزنطي الحبشي لليمن عام ٥٢٥م:

إن الدبلوماسية البيزنطية تجاه الحبشة منذ القرن الرابع الميلادي وحتى عهد الإمبراطور جستنيان، تمحورت في المحافظة على المصالح الاقتصادية للإمبراطورية البيزنطية، والبحث عن طرق بديلة لضمان عدم انقطاع الحرير خلال الحروب مع فارس، والحد من تحكم الفرس بأسعار الحرير ([31]).

وكانت فارس تريد أن تسيطر على طريق البحر الأحمر وسواحل اليمن؛ لتحكم الحصار على بيزنطة، وخاصة أن طريق الخليج العربي كان تحت السيطرة الفارسية، لذلك سارعت بيزنطة إلى اتخاذ التدابير اللازمة لغزو اليمن، فوجدت في الصراع الديني الدائر في اليمن في بداية القرن السادس الميلادي فرصة مناسبة لغزوها بذريعة حماية المسيحيين في اليمن، الذين بطش بهم الملك الحميري يوسف ذونواس، وأجبرهم على اعتناق الديانة اليهودية التي كان قد اعتنقها، وحاول فرضها على اليمنيين نكاية بالمسيحية التي رأى أنها ديانة الغزو الحبشي البيزنطي ([32]).

تحولت اليمن في النصف الأول من القرن السادس الميلادي إلى مسرح للصراع الدولي، الذي اتخذ شكلًا دينيًّا، بين القوى العظمى بيزنطة وفارس؛ إذ تدخلت بيزنطة لحماية المسيحيين في حين تدخلت فارس لدعم اليهود على الرغم من أنَّ الفرس مجوس، فسارعت بيزنطة إلى التنسيق مع حليفتها الحبشة لإعداد حملة حبشية يحملها أسطول

---

[28]– حوراني، جورج فضلو، العرب والملاحة في المحيط الهندي في العصور القديمة وأوائل العصور الوسطى، ترجمه وزاد عليه، السيد يعقوب بكر، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة ١٩٥٨، ص٦٣.

[29] – العلان، الصراع الفارسي البيزنطي على شبه الجزيرة العربية، ص١٨٧.

[30] – العبادي، الأطماع الأجنبية في اليمن قبل الإسلام، ص٧٠–٧٢.

[31] – رأفت عبد الحميد، بيزنطة، ص١٧٢.

[32] – العبادي، أحمد صالح، الأطماع الأجنبية في اليمن قبل الإسلام، ص ٨٠–٩٢.

بيزنطي لغزو اليمن عام ٥٢٥م [33]، وخضعت اليمن للاحتلال، وبات البحر الأحمر ومضيق باب المندب تحت سيطرة الإمبراطورية البيزنطية.

كانت القسطنطينية ترى في سيادة حلفائها الأحباش على بلاد العرب السعيدة، تدعيمًا لسيادتهما في البحر الأحمر، وكجزء أساس من صراعها المستمر مع الإمبراطورية الفارسية، اقتصاديًا وسياسيًا ودينيًا، ومن هنا لم تتوان بيزنطة عن تقديم سفنها أسطولًا يحمل الأحباش إلى اليمن ([34]).

لجأ زعماء بعض القبائل الى الاتجاه نحو الخارج للحصول على دعم عسكري لإكراه الأحباش على ترك اليمن، ومنهم سيف بن ذي يزن، وهو معد يكرب ابن أبي مرّة، الذي لجأ إلى فارس التي لم تكن اليمن بعيدة عن طموحاتها؛ إذ كانت تطمح إلى السيطرة على اليمن لتحكم حصارها على بيزنطة ([35]).

خروج الأحباش من اليمن وخضوعها للاحتلال الفارسي عام ٥٧٦م:

ظلت أنظار فارس تتطلع إلى السيطرة على جنوب البحر الأحمر، فاستغل كسرى آنوشروان طلب القيل اليمني سيف بن ذي يزن مساعدة فارس؛ للتخلص من الاحتلال الحبشي لليمن، فأرسل معه ٦٠٠ أو ٨٠٠ مقاتل من السجناء في معتقلات فارس بقيادة كبير السجناء وهرز عام ٥٧٢م، ولمَّا علمت القبائل اليمنية بقدوم سيف والحملة الفارسية احتشدت القبائل لاستقباله، وتزعم سيف بن ذي يزن الثورة ضد الأحباش، وقاد جيشًا مكوَّنًا من عشرين ألف مقاتل من أبناء اليمن، الذين عانوا من ظلم الأحباش وبطشهم وسوء مسلكهم طيلة سنوات احتلالهم لليمن، ودارت معارك عنيفة تم خلالها تمزيق جيش الأحباش وطردهم من اليمن، وجاءت الوفود من شتى أنحاء شبه الجزيرة العربية؛ لتهنئة سيف بن ذي يزن واليمنيين بذلك النصر الكبير ([36]).

ويظهر أن سيف بن ذي يزن استبدل الاحتلال الحبشي بآخر فارسي؛ إذ حكم اليمن وإلى جانبه الفرس، وما لبث الملك سيف بن ذي يزن أن تعرض لمؤامرة اغتيال غامضة عام ٥٧٦م، وبات وهرز الفارسي حاكمًا لليمن، وأصبحت فارس تسيطر على جنوب البحر الأحمر وطريق الحرير أو طريق تجارة الشرق البحري القادم من الصين والهند، كما سيطر الفرس على طريق القوافل التجارية البري بين جنوب الجزيرة العربية وشمالها، وتحقق لفارس ما كانت تطمح إليه في السيطرة على مخارج التجارة بين الشرق والغرب عبر البحر الأحمر، وظلت اليمن تحت الحكم الفارسي حتى بعد دخول اليمن في الإسلام.

المبحث الثالث– الأهمية الجيوبوليتيكية والجيوستراتيجية للبحر الأحمر في التاريخ الحديث والمعاصر:

على ضفتي البحر الأحمر وخليج عدن، تلتقي قارتا أفريقيا وآسيا، عبر تسع دول، خمسٌ منها على الضفة الأفريقية، هي: مصر، والسودان (شمالًا)، وإريتريا، وجيبوتي، والصومال، وتقع على الضفة الآسيوية أربع دول،

[33] – رأفت عبد الحميد، بيزنطة، ص١٤٥.
[34] – المرجع نفسه، ص١٥٧–١٥٨.
[35] – العبادي، أحمد صالح، الأطماع الأجنبية في اليمن قبل الإسلام، ص١٢٣–١٢٥.
[36] – المرجع نفسه، ص١٢٠–١٢٩.

هي: اليمن، والسعودية، والأردن، وإسرائيل (فلسطين المحتلة)، وتستأثر الدول العربية بغالب سواحل البحر الأحمر [37].

يقع في البحر الأحمر وخليج عدن، ثلاثة ممرات مائية، هي: مضيق باب المندب، وقناة السُّوَيس، ومضيق تيران جنوبي خليج العقبة، ويوجد فيه مئات من الجزر والأرخبيلات، هي: جزيرتا تيران وصنافير جنوبي خليج العقبة، وجزيرة ميون (بريم) في باب المندب، وأرخبيل سقطرى، جنوبي خليج عدن، أما الموانئ فمن أبرزها ميناء جيبوتي في جيبوتي، وميناء عدن اليمن، وميناء جدة في المملكة العربية السعودية، وميناء العين السُّخنة في مصر، وميناء بورتسودان في السودان، وميناء عَصَب في إريتريا، وميناء العقبة في الأردن، وميناء إيلات (أم الرشراش) في إسرائيل [38].

في العصر الحديث برز النشاط التجاري الغربي وبخاصة الإنجليزي والأمريكي والفرنسي في جنوبي البحر الأحمر، وحرص الإنجليز على مواصلة اهتمامهم بإنشاء وكالات تجارية لهم في الموانئ اليمنية، وبخاصة بعد أن بدأ نشاطهم يظهر بوضوح في طريق البحر الأحمر ومصر، وتحقيقًا للأهداف الإنجليزية رأت بريطانيا، ولا سيما بعد وصول الحملة الفرنسية إلى مصر عام 1798 ضرورة القيام بنشاط واسع النطاق، مستعينة بقواتها الهندية للسيطرة على المراكز الاستراتيجية في المدخل الجنوبي للبحر الأحمر للحيلولة دون أي محاولة فرنسية للوصول إلى الهند من جهة، ولحماية جهودها الرامية إلى تنشيط التجارة المتبادلة مع سواحل البحر الأحمر والسواحل اليمنية من ناحية أخرى، ولذلك تحركت من بومباي حملة بحرية في أبريل 1799 قوامها 300 بريطاني وهندي، يقودها جون موراي John Murray، واتجهت نحو المدخل الجنوبي للبحر الأحمر، وقامت هذه القوات باحتلال جزيرة ميون أو بريم الواقعة في مضيق باب المندب [39].

وبذلك استحوذ البريطانيون منذ وقت مبكر على مزايا تجارية مهمة ضُمِّنت في معاهدة رسمية تم التوقيع عليها مع إمام اليمن، كما أن معاهدة الصداقة والتجارة التي عقدتها بريطانيا مع سلطان لحج وعدن في سنة ١٨٠٢، كانت بداية لسلسلة من المعاهدات المماثلة مع أهالي المنطقة لضمان المصالح التجارية البريطانية في الطريق البحري إلى الشرق عبر البحر الأحمر [40] .

ولا شك في أن أنظار الفرنسيين قد اتجهت إلى المناطق الساحلية المهمة الممتدة من البحر الأحمر إلى الخليج العربي، وكانت فرنسا تدرك أن العقبة التي تواجه تحقيق أطماعها في هذا الجهات، تكمن بالدرجة الأولى في الأطماع البريطانية المنافسة، على أن ما أثار البريطانيين فعلًا وأقلقهم على مصالحهم في جنوب البحر الأحمر في

---

[37] – علي الذهب، التنافس الإقليمي والدولي في البحر الأحمر وتداعياته على الأمن القومي العربي، مركز الجزيرة للدراسات ٣١-١- ٢٠٢٢ . https://studies.aljazeera.net/ar/article/5484

[38] – المرجع نفسه.

[39] – أباظة، فاروق عثمان، التنافس الدولي في جنوب البحر الأحمر في النصف الأول من القرن التاسع عشر، مجلة كليتي الشريعة وأصول الدين والعلوم العربية والاجتماعية بالقصيم، جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية، مج ٢، العدد ٢، ١٩٨٢، ص ٤٨٤-٤٨٥، ص٤٨٦-٤٩٠.

[40] – المرجع نفسه، ص٤٩٦-٥٠١.

أوائل القرن التاسع عشر تلك المنافسة الأمريكية بوجه خاص منذ أوائل القرن التاسع عشر، فقد أحس البريطانيون أنهم يواجهون منافسًا خطيرًا لمصالحهم في جنوب البحر الأحمر والمحيط الهند ([41]).

لذلك سارعت بريطانيا إلى احتلال عدن في ١٩ يناير عام 1839 نظرًا لأهميتها الاستراتيجية، وموقعها المتوسط بين بومباي والسويس من ناحية، وصلاحيه مينائها للملاحة على طول فصول السنة من ناحية أخرى، كما اتخذها البريطانيون مركزًا لوقف توسع محمد علي باشا في مصر وتقليص نفوذه في الجزيرة العربية، حتى لا يهدد طريق مواصلاتهم إلى الهند عبر الخليج العربي والبحر الأحمر، بل إن البريطانيين رأوا أن عدن يمكن أن تكون قاعدة دفاعية أمامية فيما وراء نطاق حدودهم لمواجهة المنافسة الضارية من قبل روسيا القيصرية التي كانت تسعى للسيطرة على جزيرة سقطرى الواقعة أمام القرن الأفريقي وعند المدخل الجنوبي لخليج عدن([42]).

بهذا احتلت بريطانيا عدن وفرضت هيمنتها على جنوب البحر الأحمر وخليج عدن، واتفقت مع تركيا الباسطة سيطرتها على المناطق الشمالية والغربية من اليمن، على وضع حدود شطرية عام ١٩٠٥م، ثم تطور الأمر بين الدولة العثمانية وبريطانيا إلى توقيع معاهدة تشطيرية عام ١٩١٥م لتقاسم احتلال اليمن، فاحتل العثمانيون الشمال في حين احتلت بريطانيا الجنوب.

الأهمية الجيوبوليتيكية والجيوستراتيجية للبحر الأحمر في الوقت الراهن:

وما يزال البحر الأحمر اليوم، يحتل أهمية جيوبوليتيكية وجيوستراتيجية قصوى([43])؛ إذ يُعد من أهم الممرات المائية الرئيسة للملاحة والتجارة الدولية الاستراتيجية الحيوية في العالم، لأنه يربط بين ثلاث قارات آسيا وأفريقيا وأوروبا، ويصل الشرق بالغرب، كما أنه يربط بين عدد من البحار والمحيطات العالمية، وما يميز البحر الأحمر جيوبوليتيكيًا وجيواستراتيجيًا وجود المضايق التي تتحكم بمداخل هذا البحر ومخارجه، وأهمها قناة السويس في شماله وباب المندب في جنوبه، فضلًا عن وجود الجزر المهمة، مثل جزر شدوان وجوبال وتيران وصنافير في الشمال، وجزر ميون وأرخبيل حنيش وجزر دهلك وكمران وفرسان في الجنوب ([44]).

ويُعد البحر الأحمر أقصر طريق يصل بين الدول الصناعية الكبرى والدول النامية المصدِّرة للمواد الخام والأولية، فهو الشريان الرئيس لتدفق النفط من دول الخليج إلى أوروبا، فضلًا عن أنه أقصر الطرق لمرور منتجات الدول

---

[41] –المرجع نفسه، ص٥٠١–٥٠٢

[42] – أباظة، فاروق عثمان، التنافس الدولي في جنوب البحر الأحمر، ص ٥٠٤–٥٠٦.

[43] – تختلف الجيوبولتيكا عن الجيوستراتيجية Geostrategy، فالأولى هي علم سياسة الأرض، أمّا الثانية التي يتكون مصطلحها من مقطعين Geo وتعني أرض،Strategy وتعني لغوياً فن استخدام القوة العسكرية لكسب أهداف الحرب، غير أن مفهومها تطور واكتسب قاعدة علمية شمولية وأصبحت تعني الاستخدام الأمثل للمعطيات السياسية والاقتصادية والعسكرية، ومن ثم يتضح أن مصطلح الجيوستراتيجية أكثر شمولًا من الجيوبولتيكا. الموسوعة الجغرافية المصغرة،
https://www.moqatel.com/openshare/Behoth/Gography11/geography/sec258.doc_cvt.htm

[44] – ينظر: العبادي، محمد أحمد، الأهمية الجيوبوليتيكية والجيواستراتيجية للبحر الأحمر، مجلة بحوث جامعة تعز، سلسلة الآداب والعلوم الإنسانية والتطبيقية، العدد ١١، يونيو ٢٠٠٨، ص١٨٢.

الصناعية إلى أسواقها التقليدية في آسيا وأفريقيا؛ إذ تبلغ المسافة من مضيق جبل طارق إلى مضيق باب المندب حوالي 6500 كم، في حين تصل المسافة بينهما عن طريق رأس الرجاء الصالح إلى حوالي 19 ألف كم، أي ثلاثة أضعاف المسافة، بالإضافة إلى ما توفره من طاقة مستهلكة واختصار للوقت، كما يمثل حزام الأمن الاستراتيجي لعمق مصر والسودان، بما يشكله هذا الشريان المائي من أهمية بالغة ربطت استراتيجيًّا بينه وبين منطقة الخليج العربي الغنية بالثروة النفطية، فهو يمثل حزام الأمن الاستراتيجي للدول الخليجية، مما أدى إلى التقاء المصالح الاستراتيجية الأمنية، مع ضرورة تأمين الملاحة في الخليج والبحر الأحمر لضمان تدفق النفط إلى أوروبا الصناعية، ولكون البحر الأحمر طريق التبادل التجاري، ازدادت أهميته مع المتغيرات الإقليمية والدولية ([45]).

وتتداخل أهمية البحر الأحمر الاستراتيجية بالنسبة للقوى الإقليمية والدولية فيما بين أهميته الأمنية والعسكرية والسياسية والاقتصادية والاجتماعية والثقافية، ففي كل لحظة تبرز أي من هذه الأهميات على السطح، بحسب تداعيات التفاعل والتداخل الإقليمي والدولي في المنطقة، ولكن تبقى الأهمية الاقتصادية والأهمية العسكرية والأمنية هما أكبر الدوافع للتنافس الدولي والإقليمي على البحر الأحمر والتخوم المجاورة له ([46]).

ولا يزال حوض البحر الأحمر يزخر بالصراعات والأزمات التي لا يرتبط الكثير منها بكون البحر الأحمر ذاته مياهًا أو ممرًّا ملاحيًا، بقدر ارتباطه بمصادر واختلالات هيكلية في البنية الداخلية لمجتمعات الدول المتشاطئة عليه، وبخاصة الأكثر فقرًا (الصومال . جيبوتي . إريتريا . السودان)، والذي يهم القوى الغربية الكبرى في إدارتها لأزمات حوض البحر الأحمر، هو أن توظف تلك الأزمات لتحقيق هدفين مهمين: الأول يتمثل في الحيلولة دون انفجار الموقف الإقليمي تجاه البحر برمته في موجة عدم استقرار عارمة تهدد المصالح النفطية للغرب، والثاني يتمثل في أن تجد الدول الغربية، وبخاصة الولايات المتحدة الأمريكية، موطئ قدم راسخة لها حتى تؤمن مصالحها وتحمي طرق ملاحة إمدادات النفط والتجارة في البحر الأحمر عبر المضايق والممرات ([47]).

الأهمية الجيوستراتيجية لمضيق باب المندب:

يتحكم مضيق باب المندب بالمنفذ الجنوبي للبحر الأحمر ويربطه بالمحيط الهندي وبحر العرب من خلال خليج عدن، ويقع المضيق بين دولتي اليمن وجيبوتي، ويفصل بين قارتي آسيا وأفريقيا، ويتوسط القارات الخمس، وما يميزه أنه يصل البحر الأحمر بخليج عدن وبحر العرب والمحيط الهندي من جهة، والبحر الأبيض المتوسط من الجهة الأخرى، ومن ثم فإنه يتحكم بعمل قناة السويس ومضيق هرمز، ولذلك أصبح النطاق الجيوبوليتيكي للبحر الأحمر يتعدى هذه المنطقة إلى مناطق أخرى بعيدة في العالم، وهذا النطاق الجيوبوليتيكي يمتد ليشمل منطقة القرن

[45]– المقاتل، الأهمية والجيوبوليتيكية والجيوستراتيجية للبحر الأحمر، *http://www.moqatel.com* › Siasia2 https://www.moqatel.com/openshare/Behoth/Siasia2/QrsnaBhria/sec06.doc_cvt.htm

[46] – المقاتل، الأهمية والجيوبوليتيكية والجيوستراتيجية للبحر الأحمر، المرجع السابق. ينظر: رستم ، جمال عبد الرحمن، التنافس الإقليمي والدولي في البحر الأحمر وأثره على أمن الدول المتشاطئة، المركز العربي للبحوث والدراسات، يناير ٢٠٢٠. http://www.acrseg.org/41448

[47] – المقاتل، الأهمية والجيوبوليتيكية والجيوستراتيجية للبحر الأحمر، مرجع سابق.

الأفريقي التي تشرف وتتحكم بالمدخل الجنوبي للبحر الأحمر، كما يمتد ليشمل دول غرب أوروبا الصناعية والولايات المتحدة الأمريكية، الذي تعتمد حياتهم في هذه الدول على ذلك السائل الاستراتيجي، الذي يصل إليها عبر هذا الشريان المائي المهم ([48]).

وتمرُّ من مضيق باب المندب ما يزيد على 16 ألف سفينة تجارية وسياحية وعسكرية سنويًا، ويتم الاعتماد عليه في استيراد نحو ٣٠٪ من إنتاج النفط العالمي، وكذلك المواد الخام لأوروبا والولايات المتحدة والغرب عمومًا، ويتم عبره تصدير المنتجات الصناعية إلى آسيا وأفريقيا وأستراليا، فأصبح البحر الأحمر القطب الذي تتلاقى فيه مصالح وأهداف مجموعة كبيرة من الدول المحلية والإقليمية والعالمية ذات القدرات العسكرية والسياسية المتنوعة، لذلك يشهد هذا البحر اليوم صراعًا دوليًا محمومًا بين قوى متعددة خارجية وإقليمية ([49]).

أهمية البحر الأحمر بالنسبة لطريق الحرير الصيني الجديد:

مما زاد البحر الأحمر أهميةً في عالم اليوم وقوعه على طريق الحرير الصيني الجديد "الحزام والطريق" أو ما يعرف بـ"طريق الحرير الجديد"؛ نظرًا لأهمية موقعه وامتلاكه عددًا من الموانئ والجزر المتناثرة على هذا الطريق، وبخاصة في الجانب الأسيوي، مثل مينائي عدن والمخا، يتوسطهما مضيق باب المندب الذي تتوسطه وتتحكم به جزيرة ميون.

ما هي "مبادرة الحزام والطريق" طريق الحرير الجديد؟

في أكتوبر 2013 كشف الرئيس الصيني شي جين بينغ الغطاء عن فكرة إحياء طريق الحرير القديم أمام العالم في إطار استراتيجية حزام واحد وطريق واحد، المعروف بمبادرة الحزام والطريق، التي تتضمن خططًا استثمارية متنوعة، وهو مشروع عملاق تشارك فيه 123 دولة، تريد الصين من خلاله تسريع وصول منتجاتها إلى الأسواق العالمية، بما في ذلك آسيا وأوروبا وأفريقيا وأميركا الجنوبية والوسطى ([50]).

وفي 28 مارس عام 2015، أصدرت اللجنة الوطنية للتنمية والإصلاح ووزارة الخارجية ووزارة التجارة بالصين، وبصورة مشتركة "الرؤية والتحرك للدفع بالتشارك في بناء الحزام الاقتصادي لطريق الحرير وطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين"([51]).

---

[48] – العبادي، محمد، الأهمية الجيوبوليتيكية والجيواستراتيجية للبحر الأحمر، ص١٨٢.؛ رستم، جمال عبد الرحمن، التنافس الإقليمي والدولي في البحر الأحمر، مرجع سابق.

[49] – رستم، جمال عبد الرحمن، التنافس الإقليمي والدولي في البحر الأحمر، مرجع سابق.

[50] – شهرزاد أدمام، طريق الحرير الصيني القديم وطريق الحرير الصيني الجديد..، ص٦–٧.؛ العبادي، أحمد صالح محمد، التواصل الحضاري بين الخليج العربي والشرق الأقصى (الهند والصين) في القرنين الأول والثاني الميلاديين، مجلة أبحاث اليمن، العدد 50، يناير 2024م.، ص٢٠–٢١.

[51] – وزارة خارجية، جمهورية الصين الشعبية، الرؤية والتحرك للدفع بالتشارك في بناء الحزام الاقتصادي لطريق الحرير وطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين، ٢٨، مارس ٢٠١٥.

يمر هذا الطريق عبر قارات آسيا وأوروبا وأفريقيا ويربط اقتصادات شرق آسيا من جهة والاقتصادات الأوروبية من جهة أخرى، ويربط الحزام الصين وآسيا الوسطى وروسيا وأوروبا، ويربط الصين بالخليج العربي والبحر الأبيض المتوسط عبر وسط وغرب آسيا، كما يربط الصين أيضًا بجنوب شرق آسيا وجنوب آسيا والمحيط الهندي، ويتكون من طريقين، الأول يربط الصين بأوروبا عبر بحر الصين الجنوبي والمحيط الهندي والقرن الافريقي، الثاني يربط الصين بجنوب المحيط الهادئ عبر بحر الصين الجنوبي ويلتقي الحزام والطريق في البندقية بأوروبا ([52]).

يتضمن طريق الحرير الجديد أو مبادرة الحزام والطريق، فضلًا عن إحياء طرق التجارة القديمة، منطلقين: جيو اقتصادي وجيو سياسي، فأما الأول فيتمثل في إنشاء سوق مشتركة لأوراسيا مع الاقتراب من أوروبا للتوسع التجاري، في حين يهتم الجانب الجيوسياسي بتأسيس الصين كقوة مهيمنة عالمية في ظل نظام عالمي جديد، والصين بهذا، تعمل على ربط العالم معًا، تمامًا كما ربطت الولايات المتحدة العالم معًا من خلال التحالفات بعد الحرب الباردة، وبريطانيا من خلال شبكة من المستعمرات قبل الحرب العالمية الثانية ([53]).

وتقوم بكين من خلال "مبادرة الحزام والطريق" التي تأتي ضمن إطار برنامج "طرق الحرير الجديدة" باستثمارات ضخمة في عدد من الدول النامية لبناء البنية التحتية، ويهدف هذا المشروع إلى تحسين العلاقات التجارية بين آسيا وأوروبا وأفريقيا وحتى خارجها، من خلال بناء الموانئ والسكك الحديد والمطارات أو المجمّعات الصناعية، ممّا يسمح للعملاق الآسيوي بالوصول إلى المزيد من الأسواق وفتح منافذ جديدة أمام شركاته ،غير أنّ معارضيه يعدُّون بكين تهدف من خلاله إلى تعزيز نفوذها السياسي، كما ينتقدون الديون الخطرة التي يرتّبها على الدول الفقيرة، وكان الرئيس الأمريكي جو بايدن قد وصفه في حزيران عام ٢٠٢٣ بأنّه "برنامج الديون والمصادرة" الذي لن يذهب بعيدًا ([54]).

ويعد مشروع طريق الحرير محاولة صينية لردع التأثيرات الجيوسياسية الناتجة عن تأثيرات الهيمنة الأمريكية في عالم ما بعد الحرب الباردة عبر تقديم بديل استراتيجي اقتصادي متكامل الأركان، بدءًا بتوفير البنية التحتية اللازمة وخلق بديل من المؤسسات المالية الضرورية وصولًا إلى تحقيق ترابط اقتصادي عبر جغرافية مجال هذا المشروع، وهو الهدف القريب للجهود الصينية، في حين يبقى الهدف البعيد هو تحقيق الحلم الصيني الرامي ليس فقط لتعزيز السياسة الداخلية للصين، وإنما لمد بكين بالقدرة على إنفاذ فاعلية أكبر على مستوى المشهد السياسي العالمي ([55]).

المبحث الرابع – الاستراتيجية الصينية في جنوب البحر الأحمر لتفعيل طريق الحرير البحري

[52] – شهرزاد أدمام، طريق الحرير الصيني القديم وطريق الحرير الصيني الجديد..، ص٦-٧.؛ العبادي، أحمد صالح ، التواصل الحضاري بين الخليج العربي والشرق الأقصى (الهند والصين)، المرجع السابق، ص٢٠-٢١.

[53] – شهرزاد أدمام، طريق الحرير الصيني القديم وطريق الحرير الصيني الجديد..، ص٨.

[54] – صحيفة العرب، مشروع أميركي واعد في الشرق الأوسط لمواجهة طريق الحرير الصيني، ٩،٩،٢٠٢٣، ‹ https://www.alarab.co.uk

[55] – شهرزاد أدمام، مرجع سابق، ص٨-٩. ينظر: العبادي، أحمد صالح محمد، التواصل الحضاري بين الخليج العربي والشرق الأقصى (الهند والصين) في القرنين الأول والثاني الميلاديين، مرجع سابق.

تدور مصالح الصين في القرن الإفريقي حول مجموعة واسعة من الاعتبارات، وتعدّ منطقة القرن والبحر الأحمر مهمة للصين، ومحور رئيس في استراتيجيتها التوسعية على مدار العقد الماضي منذ سنة 2011، وخاصة بعد الإطلاق الرسمي لمبادرة الحزام والطريق سنة 2013، إذ زادت الصين بشكل كبير من جهودها للوصول إلى دول آسيا وأوروبا وأفريقيا، وقد استلزم هذا الجهد تطوير عدد من الموانئ، والطرق، والسكك الحديدية، وخطوط أنابيب الغاز والنفط، والبنية التحتية الرقمية على طول ممرين جغرافيين رئيسين:

أ- الحزام الاقتصادي لطريق الحرير، وهو شبكة من البنية التحتية البرية تمتد عبر أوراسيا.

ب- طريق الحرير البحري الذي يربط ساحل الصين بأوروبا عبر المحيط الهندي والبحر الأحمر ([56]).

وللدفع بطريق الحرير البحري في جنوب البحر الأحمر، هذه المنطقة المهمة بالنسبة لطريق الحرير البحري، فقد مضت الاستراتيجية الصينية في مسارين رئيسين، هما:

١- الاستراتيجية الصينية تجاه اليمن للدفع بطريق الحرير البحري الجديد :

تشكل اليمن أهمية جيوسياسية استراتيجية استنادًا إلى موقعها المتميز، ونظرًا لأهمية موقعها المُطل على «طريق الحرير الصيني»، فاليمن تقع في الركن الغربي للجزيرة العربية، وتشرف سواحلها الممتدة من بحر العرب وحتى البحر الأحمر على أحد أهم مسارات الملاحة الدولية، إذ يعد اليمن أحد أبرز المحطات وأهمها ضمن مشروع الصين "الحزام والطريق" أو كما يعرف "طريق الحرير الجديد"، ولذلك تزداد أهمية اليمن تبعًا لانضمامها إلى هذه المبادرة الصينية – الأممية ([57]).

وعبر السواحل اليمنية سيتم نقل البضائع الصينية إلى أوروبا، ويشكل مضيق باب المندب بسواحله اليمنية أهمية كبيرة في نقل البترول العالمي، فضلًا عن دوره الرئيس في نقل نفط بلدان الشرق الأوسط إلى الأسواق العالمية، عَبر البحر الأحمر، لذلك يُعد من أهم الممرات الاستراتيجية لليمن والمنطقة العربية وجمهورية الصين الشعبية ([58]).

وقد أشار السفير الصيني تيان تشي، إلى أن الصين واليمن صديقان يتشاركان في السراء والضراء، وإن طريق الحرير القديم ربط العلاقات بين البلدين بشكل وثيق، وعلى الرغم من أن البلدين لديهما ظروف وطنية مختلفة، ولكن لديهما معاناة تاريخية متشابهة ومهام التنمية المشتركة، وإن طبيعة العلاقات الصينية اليمنية الإخلاص والصداقة والاحترام المتبادل والمساواة والمنفعة المتبادلة، لذلك يجب على البلدين تطوير روح طريق الحرير، للالتحاق فيما

---

[56] – زعبل، إسلام عبدالله، التنافس الإماراتي – الصيني في منطقة القرن الإفريقي: السياق والتوقعات وتباين الأجندات، ورقة علمية، مركز الزيتونة للدراسات، ٢٠-١٠-٢٠٢١، https://www.alzaytouna.net

[57] – الكبي، عبد الحميد، موقع الصين بعيون عربية، ٦ سبتمبر، ٢٠٢٢ ، https://www.chinainarabic.org/?p=75518

[58] – المرجع نفسه.

يتعلق بالاستراتيجية التنموية لدى الجانبين وتعميق التعاون، وبذل الجهود المشتركة لتحقيق حلم الصين المتمثل في النهضة العظيمة للأمة الصينية، وحلم اليمن المتمثل في السلام والاستقرار والتنمية ([59]).

ولذلك طرح السفير الصيني، تيان تشي اقتراحات التعاون الآتية:

1- تبادل الدعم بثبات، واحترام اختيار الطريق. وإن الصين تدعم اختيار الشعب اليمني لطريق التنمية بشكل مستقل، والحل السلمي للخلافات عبر الحوار والتشاور، لتحقيق سلام الدولة واستقرارها وتنميتها في أسرع وقت ممكن.

2- الالتزام بالتعاون والمنفعة المتبادلة، وتعزيز التنمية المشتركة في البناء.

3- الدفع ببناء "الحزام والطريق" يدًا بيد، وتوسيع التعاون العملي بين البلدين، لمساعدة اليمن على تحويل تفوق الموارد والطاقة إلى تفوق التنمية، وخلق نقاط جديدة لنمو الاقتصاد والتوظيف، لتحقيق النمو الاقتصادي وتحسين معيشة الشعب بشكل أفضل.

4- التقريب بين الشعبين الصيني واليمني، وتعزيز الصداقة التقليدية، والأخذ بافتتاح قسم اللغة الصينية بجامعة صنعاء، وإنجاز بناء المكتبة الوطنية الكبرى، كفرص لتوسيع التبادلات الثقافية في مجالات الثقافة والتعليم والشباب والرياضة وغيرها من المجالات، وتعزيز الصداقة بين الشعبين، من أجل تناقل الصداقة الصينية اليمنية جيلًا بعد جيل وتطويرها ([60]).

ويبدو أن حساسية المواقع الجيوسياسي والاقتصادي الذي تتميز به اليمن، يعرضها إلى صراعات وتدخلات خارجية تؤثر بشكل سلبي في اليمن، وتثقل كاهل المواطنين ([61]). فضلًا عن ميناء عدن وأهميته بالنسبة لطريق الحرير البحري، فضلًا عن موانئ شرق اليمن الواقعة على البحر العربي.

ويعاني اليمن حاليًا ضعفًا وتمزقًا وصراعات تكبل تحركاته الدولية، وتحد من تفعيل صداقاته ورغباته وعلاقاته الاقتصادية، ويرى بعض المختصين أنها لن تتحقق أهداف اليمن الاستراتيجية إلّا عبر الشراكة التنموية مع الصين، وضمن "مبادرة الحزام والطريق"، وبإرساء الاستقرار والأمن والأمان في اليمن، وبناء مؤسسات الدولة القادرة على المضي قدماً في توظيف موقعها الاستراتيجي لتحقيق التنمية المستدامة ([62]).

وبسبب الحرب المستعرة في اليمن خلال السنوات العشر الماضية وأوضاعها غير المستقرة حتى يومنا هذا، فقد توقف التعاون بين اليمن والصين، على الرغم من توقيع اليمن على مبادرة الحزام والطريق، وأهمية موقع اليمن على طريق الحرير البحري.

---

[59] – المرجع نفسه.

[60] – الكبي، موقع الصين بعيون عربية، مرجع سابق.

[61] – المرجع نفسه.

[62] – صحيفة العرب، مشروع أميركي واعد في الشرق الأوسط لمواجهة طريق الحرير الصيني، مرجع سابق.

٢- الاستراتيجية الصينية بمنطقة القرن الأفريقي لتأهيل طريق الحرير البحري:

إن الموقع الجغرافي الاستراتيجي لمنطقة القرن الأفريقي؛ جعل منها هدفًا صينيًا رئيسًا لطريق الحرير البحري؛ إذ يتجلى هذا الأمر بوضوح في حالة جيبوتي التي أصبحت مركزًا رئيسًا لمبادرة الحزام والطريق بفضل إنشاء ميناء ومنطقة تجارة حرة مرتبطة عبر خط سكة حديد إلى إثيوبيا غير الساحلية، بالإضافة إلى دورها القوي الخاص بشبكة كابلات الألياف الضوئية المخطط لها من شركة هواوي Huaweiالصينية والتي تربط آسيا وشرق أفريقيا وأوروبا ([63]). ينظر: الخريطتين ٣،٤: مبادرة الحزام والطريق.

وتبني الصين تركيزها على البنية التحتية، بوصفها جزءًا من أجندة تعاون اقتصادي واسع بين الصين والدول الأفريقية؛ إذ تسعى الصين لجني الفوائد بثلاث طرق رئيسة:

1. الأسواق المتنامية في المنطقة؛ وهي منافذ محتملة لصادرات الصين الكبيرة.
2. الأسواق الجديدة في إفريقيا، تسمح للصين بتوفير أيدٍ عاملة رخيصة.
3. استعانة الشركات الصينية بمصادر خارجية لأنشطتها ذات قيمة منخفضة. ([64])

لذلك نجد الصين قد جعلت اهتمامها أكثر بمنطقة القرن الأفريقي لضمان استمرار تجارتها على طول الطريق البحري، الذي يمر عبر البحر الأحمر ومضيق باب المندب؛ لأن هذا الطريق مهم جدًا للصين؛ لأنه يحمل نسبة كبيرة من تجارة الصين مع الاتحاد الأوروبي، أكبر شريك تجاري للصين بتدفقات تجارية تبلغ نحو 1.5 مليار يورو (نحو 1.77 مليار دولار) يوميًا، بالإضافة إلى إمدادات النفط القادمة من غرب المملكة العربية السعودية وجنوب السودان ([65]).

لقد اتضحت مخاوف الصين الأمنية في منطقة القرن الأفريقي سنة 2008، وعندها قررت الانضمام إلى الجهود الدولية لمكافحة القرصنة في خليج عدن من خلال إرسال سفنها الحربية مباشرة إلى المنطقة، وبمرور الوقت نمت البصمة الأمنية والعسكرية الصينية في المنطقة، لاستمرار الوجود البحري للصين فيها، وكذلك للانتشار الكبير لقوات حفظ السلام الصينية في دولة جنوب السودان وجمهورية أفريقيا الوسطى، وقد أضاف هذا بشكل تدريجي بُعدًا أمنيًا لمصالح الصين في القرن الأفريقي، فأدى في النهاية إلى إنشاء أول منشأة عسكرية دائمة للصين في الخارج، في جيبوتي سنة .2017، ويعتبر المحللون السياسيون، أن افتتاح القاعدة الصينية في جيبوتي عام 2017

[63] – المرجع نفسه.

[64] – صحيفة العرب، مشروع أميركي واعد في الشرق الأوسط لمواجهة طريق الحرير الصيني، مرجع سابق.

[65] – المرجع نفسه.

بمثابة إعلان استراتيجي لمرحلة مختلفة في التعاطي وفق رؤى ومعادلات جديدة، وهو ما حذّر منه سياسيون أميركيون، بأن بكين خطر حقيقي على مصالح بلادهم في البحر الأحمر والمنطقة ([66]).

لقد ركزت الصين بعد إعلانها بناء منشأة عسكرية على الاستفادة القصوى من الموقع الاستراتيجي لجيبوتي التي تقع على الحافة الشرقية للقارة الأفريقية والضفة الغربية للمحيط الهندي، ففي بلد لا يوجد فيه موارد طبيعية تقريبًا، أرادت الصين تحويل جيبوتي إلى دبي القرن الإفريقي، فاستثمرت بشكل كبير في مشاريع البنية التحتية؛ كالمطارات الدولية وخطوط السكك الحديدية التي تمتد إلى إثيوبيا غير الساحلية، وعلى سبيل المثال أنشأت خط السكة الحديد الكهربائي الإثيوبي – الجيبوتي بقيمة 4 مليارات دولار، وقامت بتمويل شبكة أنابيب مياه تزيد قيمتها على 300 مليون دولار تنقل مياه الشرب من إثيوبيا إلى جيبوتي، كما أنفقت بكين مئات الملايين من الدولارات لتحويل ميناء جيبوتي إلى أكبر ميناء في المنطقة ([67]).

تجاوزت الأهداف الصينية كل ما حاولت القيادة الصينية تأكيده للعالم؛ إذ إن القاعدة التي ستستخدم لتعزيز موقع الصين في المحيط الهندي لخدمة الاستراتيجية الصينية البحرية، القائمة على مواجهة الهند في المحيط الهندي، وتهدف اقتصاديًا إلى تعزيز الصادرات الصينية من خلال الطرق البرية والبحرية التجارية، لذلك فقاعدة جيبوتي ستحقق إلى حدٍّ كبير أهداف مبادرة "حزام واحد وطريق واحد"؛ لأن غالب صادرات الصين اليومية إلى أوروبا والتي تبلغ قيمتها مليار دولار، تجتاز مسيرها عبر خليج عدن وقناة السويس ([68]).

المبحث الخامس – الإستراتيجية الأمريكية لمواجهة« مبادرة الحزام والطريق»:

الولايات المتحدة تعد طريق الحرير البحري خطرًا يهدد أمنها القومي:

مما لا شك فيه أن نشاط الصين الاقتصادي والعسكري في جنوب البحر الأحمر وخليج عدن، لم يكن غائبًا عن أنظار الولايات المتحدة الأمريكية التي كانت ترقب ذلك بقلق وحذر شديدين.

ويُعد تنامي الوجود العسكري الصيني في منطقتي جنوب البحر الأحمر وخليج عدن بالنسبة للولايات المتحدة الأميركية، خطرًا مختبئًا خلف نشاط الصين الاقتصادي في المنطقة، ويهدد مصالحها وتحالفاتها معها، على الرغم من أن الصين تبرر وجودها العسكري في المنطقة بأنه للحد من التهديدات غير التقليدية، ولا جدال في أن وجود الصين العسكري مرتبط بأجندتها الاقتصادية، خصوصًا مبادرتها الموسومة بالحزام والطريق (حزام واحد– طريق واحد)، التي تُمثل موانئ المنطقة إحدى ركائزها، ويبدو أن ما يعزز الاعتقاد الأمريكي بالخطر العسكري الصيني،

[66] – محمد صالح عمر، الصين تعزّز نفوذها في البحر الأحمر.. فماذا تريد من المنطقة؟، موقع الجزيرة ،٩-١-٢٠٢٢.

[67] – زعبل، التنافس الإماراتي – الصيني في منطقة القرن الأفريقي، مرجع سابق.

[68] – المرجع نفسه.

استمرار تدفق الأساطيل الحربية الصينية إلى خليج عدن، منذ عام 2008، وازديادها خلال الفترة (2020–2022)، في ظل امتلاكها قاعدة عسكرية كبيرة في جيبوتي ([69]).

الولايات المتحدة الأمريكية، تعد مشروع طريق الحرير البحري تهديدًا لأمنها القومي؛ إذ وصفت صحيفة "واشنطن بوست" مشروع طريق الحرير البحري، الذي تستثمر فيه الصين في البنية التحتية للموانئ في جميع أنحاء العالم، بأنه تهديد للأمن القومي الأمريكي، وأن اختيار الأماكن للاستثمار الصيني ليس من قبيل الصدفة([70]).

وبحسب خبر ومختصين في مؤسسات عسكرية واقتصادية أمريكية، فإن الموانئ الصينية تشكل شبكة تحدي للمصالح الأمنية الأمريكية، وأن الشركات الصينية تمتلك أو تدير بشكل مباشر موانئ ومحطات فيما يقرب من 100 منطقة في أكثر من 50 دولة حول العالم، وإن تلك الموانئ والمحطات تقع على طول الطرق البحرية الأكثر أهمية من الناحية الاستراتيجية، وتسمح للصين بالسيطرة على سلاسل التوريد العالمية ([71]).

لذلك ترى واشنطن أنّ بكين تهدف من خلال مشروع الحزام والطريق إلى تعزيز نفوذها السياسي، كما ينتقد معارضو المشروع الصيني، الديون الخطرة التي يرتّبها طريق الحرير على الدول الفقيرة، الواقعة على هذا الطريق، وكان الرئيس الأمريكي جو بايدن قد وصفه بأنّه "برنامج الديون والمصادرة، والذي لن يذهب بعيدًا"([72]).

ولم تدخر الاستراتيجية الأمريكية جهدًا في مواجهة المشروع الصيني، حتى وإن كان ذلك على حساب حياة شعوب ومصالح دول وإزهاق أرواح عشرات الآلاف من الأبرياء وتهجير مئات الآلاف من السكان من أوطانهم، ومن أبرز التدابير والوسائل التي اتخذتها واشنطن ولندن، لمواجهة المشروع الصيني في الشرق الأوسط وعرقلة طريق الحرير البحري نوجز الآتي:

أولًا – استثمار حرب اليمن العبثية لعرقلة طريق الحرير:

إنَّ المتتبع لفصول حرب اليمن التي نشبت بهدف استعادة الشرعية، سيجد أنها ذهبت بعيدًا عن هدفها المعلن، واتجهت نحو أهداف أخرى؛ إذ تم استثمارها في استنزاف دول النفط، ومواجهة النفوذ الصيني وعرقلة طريق الحرير، وفرض الهيمنة في جنوب البحر الأحمر وخليج عدن، والسيطرة على السواحل والجزر والموانئ والممرات في المنطقة، وتقسيم اليمن من خلال تفكيك هُوية الدولة الوطنية اليمنية إلى كيانات مسلحة متعددة ومختلفة فيما بينها، وتحمل مشاريع متناقضة الرؤى والأجندات، تستمد دعمها وتمويلها بصورة كاملة من الدول الخارجية والاقليمية التابعة لها، والتي ترتبط بمشاريعها في اليمن والمنطقة.

---

[69] – علي الذهب، التنافس الإقليمي والدولي في البحر الأحمر وتداعياته على الأمن القومي العربي، مرجع سابق.

[70] – RT Arabic، واشنطن بوست": "طريق الحرير البحري" تهديد للأمن القومي الأمريكي، ٢٠٢٣/١١/٧. –https://arabic.rt.com/business/1510401

[71] – RT Arabic ، واشنطن بوست": "طريق الحرير البحري" تهديد للأمن القومي الأمريكي، المرجع السابق.

[72] – صحيفة العرب، مشروع أميركي واعد في الشرق الأوسط لمواجهة طريق الحرير الصيني، مرجع سابق .

في ٢٥ آذار– مارس ٢٠١٥م، شن طيران التحالف العربي هجومًا مباغتًا على جميع المطارات والمعسكرات والقواعد والمنشآت العسكرية اليمنية، وفي 26 آذار– مارس 2015 تم تشكل التحالف العربي العسكري «عاصفة الحزم» بقيادة المملكة العربية السعودية لدعم الشرعية في اليمن، واستعادة الدولة اليمنية وعاصمتها صنعاء، التي استولى عليها أنصار الله الحوثيون في ٢١ سبتمبر 2014م، وأعلنوا إقالة الرئيس عبدربه منصور هادي وحل البرلمان في فبراير ٢٠١٥م.

وفي ٢٨ آذار– مارس ٢٠١٥، بعد إعلان تشكيل التحالف العربي لاستعادة الشرعية في اليمن بيومين فقط، أعلنت الصين بدء الدفع بمشروع طريق الحرير الجديد، "الحزام والطريق" الحزام الاقتصادي لطريق الحريرالبري، وطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين، الذي كان قد كشف عنه الرئيس الصيني عام 2013م، كما سبق ذكره. أي إن إعلان الحرب على اليمن سار بالتوازي مع إعلان الصين الدفع بطريق الحرير.

وفي أخريات عام ٢٠١٦ تشكلت اللجنة الرباعية لتحالف دعم الشرعية في اليمن، التي تألفت من الدول (الولايات الأمريكية، وبريطانيا، والمملكة العربية السعودية، ودولة الإمارات العربية المتحدة)، وتعد اللجنة الرباعية من أبرز اللاعبين الإقليميين والدوليين في ملف الأزمة اليمنية.

تحويل حرب اليمن إلى أزمة معقّدة وتكريس مشروع التقسيم

بين عشية وضحاها وجد الشعب اليمني نفسه في حرب لم يستوعب أسبابها ومبرراتها، استمرت تسع سنوات دون أن تحقق أهدافها المعلنة في استعادة الشرعية، وإنما سحقت الأرض والإنسان في اليمن؛ إذ ذهب ضحيتها نحو نصف مليون قتيل وجريح مخلّفة – وفقا لتقارير أممية – أسوأ أزمة إنسانية في العالم، فضلًا عن تدمير البنية التحتية اليمنية ولا يُراد لهذه الحرب أن تُحسم حتى يومنا هذا؛ إذ سعت الاستراتيجية الغربية منذ السنوات الأولى لحرب اليمن العبثية، إلى تكريس واقع جديد على الجغرافيا اليمنية، وتوجيه الحرب بعيدًا عن أهدافها المعلنة، نحو تفكيك هُوية الدولة اليمنية وتمزيق مؤسساتها العسكرية والأمنية، وإنشاء كيانات عسكرية محلية مختلفة فيما بينها، ذات مشاريع متباينة، مرتبطة أصلًا بمشاريع القوى الاقليمية والخارجية التي تمولها وتدعمها وتتحكم بقرارها، ومن ثم يصعب اتفاق القوى المحلية من غير اتفاق القوى الاقليمية والدولية التي تدير خيوط لعبة الحرب والأزمة اليمنية بصورة متقنة ومدروسة، وبما يتفق مع أجنداتها.

بهذا تحولت حرب اليمن إلى أزمة شديدة التعقيد، بل ومستعصية، ولم يعد حل الأزمة اليمنية بيد الأطراف والمكونات اليمنية، بل بيد الدول والقوى الخارجية والإقليمية الداعمة والممولة لهذه الاطراف المحلية، أي إنه تم تدويل الأزمة اليمنية، وذلك بما يتفق مع أهداف الحرب المتصلة بالاستراتيجية الأمريكية في مواجهة النفوذ الصيني في المنطقة، وعرقلة طريق الحريرالبحري الجديد عبر البحر، وفرض الهيمنة على جنوب البحر الأحمر وخليج عدن.

هناك أهدافٌ أخرى لحرب اليمن، اقتصادية وسياسية دولية وإقليمية وأخرى تتصل بمشروع تقسيم اليمن، ضمن مشروع الشرق الأوسط الجديد، وهو مشروع خبيث له أبعاده التاريخية والحضارية والدينية، وله أهدافه الاقتصادية

والسياسية والعسكرية والاستراتيجية، أعد هذا المشروع المؤرخ الصهيوني البريطاني الأصل أمريكي الجنسية (برنارد لويس – Bernard Lewis) (١٩١٦– ٢٠١٨) وهو متخصص في التاريخ الإسلامي([73]).

ويقضي مشروع ، برنارد لويس – (الشرق الأوسط الجديد) – بتفكيك الوحدة الدستورية وهوية الدولة الوطنية لمجموعة الدول العربية والإسلامية كل على حدة وإعادة تقسيمها، بل وتفتيت الشرق الاوسط إلى (٥٢) دويلة، من ضمنها: العراق، سوريا، لبنان، السودان، اليمن، مصر ، تركيا، إيران، باكستان، أفغانستان، والسعودية ودول الخليج العربي ودول شمال شرق أفريقيا، واستقطاع أجزاء من أراضي بعض الدول العربية لصالح دولة إسرائيل، التي ستصبح الدولة الكبرى والمهيمنة في الشرق الأوسط الجديد، وبما يتفق مع المصالح والأهداف الغربية، وتحويل هوية الدولة الوطنية إلى دويلات صغيرة متصارعة فيما بينها ([74]).

والواقع إنه مشروع له مرتكزاته الفكرية الخطيرة، ويعزف على الأوتار المذهبية والطائفية والعرقية، بناء على فهم عميق وقراءة واعية للتاريخ العربي والإسلامي، وتعمل على تحقيقه أمريكا بكل أجهزتها الأمنية والاستخباراتية والعسكرية، فضلًا عن بريطانيا والكيان الصهيوني الذي يبذل جهود مستمرة في محاولات اختراق الهوية الوطنية للدولة العربية، ويركز على مثلث القوة العربي (مصر– سوريا – العراق)، فضلًا عن دول الأطراف (اليمن – السودان – المغرب)([75]).

وفيما يتصل برؤية مشروع الشرق الأوسط الجديد للهُوية الوطنية للدولة اليمنية الخاضعة في الوقت الراهن لسيناريو التقسيم والتفتيت، فقد ورد به ما نصه: "إزالة الكيان الدستوري الحالي للدولة اليمنية بشطريها الشمالي والجنوبي، ورسم حدود جديدة قد تتفق مع حدود دويلات السلاطين قبل ثورة الاستقلال في الجنوب مع تقسيم الشمال إلى ثلاث مناطق منها منطقة للحوثي"([76]).

وتعيش اليمن في الوقت الراهن أوضاعًا صعبة شديدة التعقيد وبالغة الخطورة، ما يعيق التوصل إلى صيغة لعملية سلام شامل ودائم في اليمن؛ إذ باتت المكونات اليمنية تقف عائقًا دون استقرار اليمن، بل تساعد بمشاريعها المتناقضة المرتبطة بالأجندات الخارجية، على تمزيق الهُوية اليمنية الجامعة، وتدفع بالبلاد نحو التقسيم، ليس على أساس شمال وجنوب، بل إلى أكثر من ذلك، وفقًا للمخطط الخارجي الهادف إلى تمزيق الجغرافيا اليمنية والهُوية اليمنية الجامعة، والتأسيس لحروب وصراعات داخلية مستقبلية طويلة بين هذه المكونات.

وتعاني اليمن اليوم أوضاعًا معيشية صعبة، وأزمة تُعد – وفقًا لتقارير الأمم المتحدة – أكبر أزمة إنسانية في العالم، ويصعب التنبؤ بمآلاتها؛ إذ تنتظر اليمن سيناريوهات مخيفة، وربما تفقد اليمن هُويتها الجامعة، وقد لا يعود الأمن والاستقرار لهذا البلد المنهك لعقود قادمة.

---

[73] – الجوجري، عادل، برنارد لويس، سياف الشرق الاوسط ومهندس سايكس بيكو٢، دار الكتاب العربي، دمشق– القاهرة، ٣٠ ديسمبر، ٢٠١٥، ص٢–٤. https://wahetelkotoob.com

[74] – المرجع نفسه، ص٥–٧، ص ١٨٨

[75] – الجوجري، المرجع السابق، ص ٧–٨.

[76] – المرجع نفسه، ص١١.

ثانيًا – الممر الاقتصادي بين الهند وأوروبا:

تكافح الولايات المتحدة وأوروبا في تنافسها مع الصين على النفوذ العالمي، بجدية لكسب الدعم في العالم النامي ومواجهة الرؤية الاقتصادية الكبرى للصين، مشروع طريق الحرير الصيني الجديد؛ إذ دفعت الولايات المتحدة على هامش قمة مجموعة العشرين IMEC المنعقدة في الهند في سبتمبر ٢٠٢٣، باتجاه مشروع طموح "الممر الاقتصادي الهندي الأوروبي" من شأنه أن يربط الهند وأوروبا من خلال خطوط السكك الحديد والنقل البحري عبر الشرق الأوسط، الأمر الذي يعدّ ردًا محتملًا على طرق الحرير الصيني الجديدة ([77]). ينظر: الخريطة ٣ في ملاحق الدراسة.

وأشار الرئيس الأمريكي جو بايدن إلى هذا المشروع "التاريخي" في مناسبات متعددة منذ قمة مجموعة العشرين، بما في ذلك الاستشهاد به كوسيلة لمواجهة مبادرة "الحزام والطريق" الصينية، وهو ما عبر عنه في مؤتمر صحفي بالبيت الأبيض في أكتوبر/ تشرين الأول الماضي: "سنتنافس على ذلك، نحن نفعل ذلك بطريقة مختلفة"([78]) .

يُذكر أنّ الولايات المتحدة والهند والسعودية والإمارات وفرنسا وألمانيا وإيطاليا والاتحاد الأوروبي، وقّعت على هامش قمة العشرين في نيودلهي– مذكرة تفاهم أعلنت فيها عن البناء المشترك لمشروع "الممر الاقتصادي الهندي الأوروبي" (IMEC)، وأشارت عدد من التعليقات والتحليلات إلى أنّ "طريق التوابل الحديث" الطموح يهدف إلى منافسة واضحة لمبادرة "الحزام والطريق" التي أطلقتها الصين عام ٢٠١٣ ([79]).

ويعدّ الممر الهندي الشرق الأوسطي الأوروبي ممرًا اقتصاديًا، يهدف إلى تعزيز الاتصال بين المناطق الثلاث، ويتضمن فرعين رئيسين: الممر الشرقي؛ الذي يربط الهند بالخليج العربي، والممر الشمالي؛ الذي يربط الخليج العربي بأوروبا. وبحسب الخطة، يمتد الخط من الموانئ الهندية عبر البحر إلى ميناء الفجيرة في الإمارات العربية المتحدة لتنقل البضائع عبر السكة الحديدية عبر أراضي الإمارات العربية والمملكة العربية السعودية والأردن فالكيان الصهيوني إلى ميناء حيفا، لتنقل بعدها البضائع بحرًا إلى موانئ بريوس اليوناني وميسينا الإيطالي ومرسيليا الفرنسي ([80]).

---

[77] – صحيفة العرب، مشروع أميركي واعد في الشرق الأوسط لمواجهة طريق الحرير . مرجع سابق. ؛ العدسة صحيفة بلومبيرغ، تعثر الممر الاقتصادي بين الهند وأوروبا انتكاسة للولايات المتحدة، الخميس – 25 يناير 2024.
‹ The Lens Post https://thelenspost.comبلومبيرغ...

[78] – موقع الخليج الجديد ، بلومبرج: تعثر الممر الاقتصادي انتكاسة لاستراتيجية الولايات المتحدة، الأربعاء 24 يناير 2024 08:51 م.
https://thenewkhalij.news › article

[79] – صحيفة العرب، مشروع أميركي واعد في الشرق الأوسط لمواجهة طريق الحرير . مرجع سابق.؛ العدسة صحيفة بلومبيرغ، تعثر الممر الاقتصادي بين الهند وأوروبا انتكاسة للولايات المتحدة، مرجع سابق.

[80] – صحيفة العرب، مشروع أميركي واعد في الشرق الأوسط لمواجهة طريق الحرير . مرجع سابق.

وقال رئيس الوزراء الهندي، ناريندرا مودي، إن الممر الجديد، الذي أعلن عنه على هامش قمة مجموعة الـ20 في دلهي، سيصبح أساس التجارة العالمية لمئات السنين القادمة ([81]). ويرى مايكل كوغلمان الخبير في شؤون جنوب آسيا في مركز ويلسون في واشنطن، أنّه إذا تحقّق ذلك، فإنّه سيغيّر قواعد اللعبة عبر تعزيز الروابط بين الهند والشرق الأوسط، وأنّ ذلك يهدف إلى مواجهة مبادرة "الحزام والطريق" ([82]).

غير أن هذا المشروع لم يكتب له النجاح، فقد تعثر بسبب الحرب الإسرائيلية على غزة في السابع من أكتوبر ٢٠٢٤، وقد وصفت وكالة بلومبرج الأمريكية، تعثر مشروع الممر الاقتصادي بين الهند وأوروبا، مرورًا بالسعودية والإمارات، بسبب الاضطرابات في الشرق الأوسط، بأنه "انتكاسة استراتيجية للولايات المتحدة"، مشيرة إلى أن "الخطة بعيدة المدى لتوجيه التجارة بين أوروبا وآسيا عبر الشرق الأوسط معرضة لخطر التوقف حتى قبل أن تبدأ" ([83]).

ومع انتشار الاضطرابات في جميع أنحاء المنطقة، بات الممر الاقتصادي في حالة تجميد فعليًا، فمثل انتكاسة لاستراتيجية الولايات المتحدة في مواجهة برنامج البنية التحتية لمشروع الحزام والطريق الصيني، وبناء النفوذ في "الجنوب العالمي"، وتسريع التقارب المأمول بين إسرائيل والسعودية ([84]).

وفي تنافسها مع الصين على النفوذ العالمي، سعت الولايات المتحدة وأوروبا لكسب الدعم في العالم النامي، خاصة بعدما ظلت عدد من الدول الناشئة على الحياد في مواجهة الغزو الروسي لأوكرانيا، وأيدت الإنهاء الفوري للحرب التي تشنها إسرائيل على غزة، ورفضت اتباع الخط الأمريكي في الحالتين ([85]).

يتجسد محور المشروع في طريق السكك الحديدية الجديد الذي سيرتبط بشبكات النقل البحري والشاحنات الحالية، والذي وصفه الرئيس الأمريكي جو بايدن بأنه "استثمار إقليمي يغير قواعد اللعبة"، كما رأى محللون أن المشروع يمثل خطوة نحو الجائزة الحقيقية للإدارة الأمريكية، المتمثلة في اتفاق تطبيع للعلاقات بين إسرائيل والمملكة العربية السعودية ([86]).

---

[81] – بي بي سي نيوز عربية، هل يستطيع مشروع الممر الهندي الأوروبي منافسة مبادرة الحزام والطريق الصينية؟، 2 أكتوبر/ تشرين الأول 2023 . https://www.bbc.com/arabic/articles/c4n4x8x23jlo

[82] – صحيفة العرب، مشروع أميركي واعد في الشرق الأوسط لمواجهة طريق الحرير. مرجع سابق.

[83] – موقع الخليج الجديد، بلومبرج: تعثر الممر الاقتصادي انتكاسة لاستراتيجية الولايات المتحدة، الأربعاء 24 يناير 2024 08:51 م https://thenewkhalij.news › article

[84] – موقع الخليج الجديد، بلومبرج: تعثر الممر الاقتصادي انتكاسة لاستراتيجية الولايات المتحدة، المرجع السابق.

[85] – قناة العدسة، بلومبيرغ: تعثر الممر الاقتصادي بين الهند وأوروبا انتكاسة للولايات المتحدة، الخميس – 25 يناير 2024م https://thelenspost.com/wp-content/uploads/2024/01/532131241654654 65.jpg

[86] – قناة العدسة، المرجع السابق.

ثالثًا- مجموعة الدول السبع ([87]) رد الاتحاد الأوروبي لمواجهة مبادرة الحزام والطريق:

لم يكن مشروع الممر الهندي الأوروبي أول الجهود التي بذلتها الولايات المتحدة والغرب المتقدم لاستخدام البنية التحتية في مواجهة واحتواء النفوذ الصيني المتنامية، فقد تم إطلاق مجموعة الدول السبع: كندا وفرنسا وألمانيا وإيطاليا واليابان والمملكة المتحدة والولايات المتحدة الأمريكية والممثل الأعلى للاتحاد الأوروبي، وذلك لشراكة من أجل البنية التحتية العالمية والاستثمار في عام 2022، بهدف تعبئة 600 مليار دولار في مشاريع البنية التحتية العالمية بحلول عام 2027، ومشروع البوابة العالمية للاتحاد الأوربي Global Gateway، هو رد الاتحاد الأوروبي لمواجهة مبادرة الحزام والطريق الصينية ([88]) .

كيف تخطط مجموعة السبع لمواجهة "طريق الحرير" الصيني؟

من قلعة إلماو، وسط جبال الألب الألمانية، كشف قادة الدول الصناعية السبعة خطة واسعة لكبح ما أسموه "النفوذ التجاري والاقتصادي الصيني" على الدول النامية المتمثل في مشروع "الحزام والطريق"، الذي أطلقته بكين سنة 2013، ويربط عبر طرق برية وبحرية الصين بأوروبا والقارة الإفريقية ([89]).

وخُصص لهذه الخطة غلاف مالي بقدر 600 مليار دولار، يتوفر بحلول عام ٢٠٢٧، لتسهم في تعزيز البنية التحتية بالبلدان النامية ودعمها، بخاصة في آسيا وأفريقيا. وتروج لها مجموعة الدول السبع على أنها تصبو إلى تحقيق العدالة المجالية بين البلدان النامية، وأنها ستحدث تغييرات قد تدوم لأجيال ([90]).

وفي أول حديث في الإعلان عن هذه الخطة التي انتهى إليها القادة السبعة خلال قال الرئيس الأمريكي جو بايدن إن "مجموعة الدول الصناعية السبع الكبرى ستطلق مبادرة عالمية للبنية التحتية لمنافسة الصين"، وأشار بايدن إلى أنه من المنتظر أن يكون المشروع بديلًا لذاك الذي كانت الصين بدأته في 2013 باسم "طريق الحرير الجديد"، والذي ترمي من خلاله إلى فتح طرق تجارة جديدة باتجاه أوروبا وأفريقيا وأمريكا اللاتينية وداخل آسيا ([91]).

---

[87] – مجموعة الدول السبع الصناعية: كندا وفرنسا وألمانيا وإيطاليا واليابان والمملكة المتحدة والولايات المتحدة الأمريكية والممثل الأعلى للاتحاد الأوروبي.

[88] – بي بي سي نيوز عربية، هل يستطيع مشروع الممر الهندي الأوروبي منافسة مبادرة الحزام والطريق الصينية؟، مرجع سابق.

[89] – عربي،TRT خطة "قلعة إلماو".. كيف تخطط مجموعة السبع لمواجهة طريق الحرير الصيني، 28 يونيو ٢٠٢٢https://www.trtarabi.com/issues/خطة-قلعة-إلماو-كيف-تخطط-مجموعة-السبع-لمواجهة-طريق-الحرير-الصيني-9384638

[90] – عربي ،TRT خطة "قلعة إلماو".. كيف تخطط مجموعة السبع لمواجهة طريق الحرير الصيني، المرجع السابق.

[91] – المرجع نفسه.

لماذا لم تستطع مجموعة السبع والممر الهندي الأوروبي منافسة الحزام والطريق الصيني؟

إن شراكة مجموعة الدول السبع لا تضاهي حجم المبادرة الصينية أو طموحها، كما أن السنوات الخمس الماضية شهدت طفرة في المشروع الصيني واستجابة ناجحة لمبادرة الصين، وهذا دليل على أن مبادرة الحزام والطريق كانت عاملًا مضاعفًا للاقتصاد العالمي، بحسب آراء بعض المختصين، فقد تمكن الصينيون من تحقيق قدرًا مذهلًا من النجاح، كما أن مشروع الممر الهندي الأوروبي ربما في أفضل الأحوال لا يتعدى وضعه كممر متوسط الحجم، وليس بمقدوره تغيير قواعد اللعبة على نطاق مبادرة الحزام والطريق ([92]).

الصين تتمتع بالسبق مدة 10 سنوات في مبادرة الحزام والطريق، وتجاوزت إجمالي الاستثمارات في إطار المبادرة تريليون دولار في شهر يوليو/ تموز من العام ٢٠٢٣، كما انضمت إلى مبادرة الحزام والطريق الصينية أكثر من 150 دولة بوصفها شركاء، وهو ما أدى إلى توسيع النطاق الجغرافي لمبادرة الحزام والطريق بصورة كبيرة، لتتحول من مبادرة إقليمية إلى مبادرة شبه عالمية ([93]).

تعمل الصين بنشاط على دفع إقامة مشاريع صغيرة ومؤثرة من خلال المبادرة، وقد ساعد بناء طرق وخطوط سكك حديدية ومدارس ومستشفيات ومرافق زراعية في التخفيف من حدة الفقر وتحسين رفاه الناس في أكثر الأماكن حاجة لذلك في العالم، وأوضحت الإحصاءات أن مبادرة الحزام والطريق ساعدت على انتشال حوالي 40 مليون شخص من الفقر في الدول المشاركة، كما جذبت استثمارات بقيمة تصل إلى تريليون دولار أمريكي على الصعيد العالمي، وأقامت أكثر من 3 آلاف مشروع، ووفرت 420 ألف فرصة عمل على مدى العقد الماضي([94]).

وبحسب تقديرات تقرير صادر عن مؤسسة الاستشارات الاقتصادية العالمية (سيبر)، فإن مبادرة الحزام والطريق من المرجح أن تعزز الناتج المحلي الإجمالي العالمي بمقدار 7.1 تريليون دولار أمريكي سنويًا بحلول عام 2040([95]).

ويذكر الخبير الاقتصادي الهندي، سواميناثان أيار، أنَّه "بقدر ما يعمل الممر الهندي على تحسين علاقاتنا مع الإمارات والسعودية، فإنه سيضّر بالعلاقات مع مصر .. قد يكون هذا منطقيا من الناحية السياسية، لكنه يتعارض مع جميع مبادئ اقتصاديات النقل" ([96]).

---

[92] – بي بي سي نيوز عربية، هل يستطيع مشروع الممر الهندي الأوروبي منافسة مبادرة الحزام والطريق الصينية؟، مرجع سابق.

[93] – بي بي سي نيوز عربية، هل يستطيع مشروع الممر الهندي الأوروبي منافسة مبادرة الحزام والطريق الصينية؟، مرجع سابق.

[94] – وكالة أنباء شينخوا، (منتدى الحزام والطريق 2023) مقالة خاصة: بعد 10 سنوات... مبادرة الحزام والطريق تقود التعاون عالي الجودة من أجل تحقيق الرخاء العالمي، arabic.news.cn|2023-10-21 16:34:30

[95] – المرجع نفسه.

[96] – المرجع نفسه.

وفي منتدى دافوس الاقتصادي ١٥ يناير ٢٠٢٤، قال مستشار الأمن القومي الأمريكي، جيك سوليفان: إن نهج الولايات المتحدة تركز على العمل نحو التوصل إلى صفقة شاملة تتضمن التطبيع بين إسرائيل والدول العربية الرئيسية، بالإضافة إلى أفق سياسي للفلسطينيين، كان هذا هو هدفنا قبل السابع من أكتوبر([97]).

إن عملية "طوفان الأقصى"، التي نفذتها كتائب القسام، الجناح العسكري لحركة حماس في 7 أكتوبر/ تشرين الأول الماضي، أدت إلى تداعيات "تهدد بالامتداد إلى جبهات متعددة، وجذب حلفاء حماس المدعومين من إيران، مثل: الحوثيين وحزب الله، وكذلك الولايات المتحدة، ووضعت كل هذه الفوضى حدًا مفاجئًا لمشروع الممر الذي يبلغ طوله 3000 ميل عبر البلدان التي أصبحت الآن في حالة تأهب قصوى تحسبا لوقوعها في الحرب([98]).

فالغضب الشعبي العربي إزاء العدد الكبير من القتلى والجرحى من المدنيين في غزة والدمار الذي لحق بها، يعني أن حكومات الدول المشاركة في "الممر الاقتصادي"، يجب أن تتعامل بحذر، فيما تستبعد السعودية أي اتفاق مع إسرائيل ما لم يكن هناك طريق واضح لقيام دولة فلسطينية ([99]).

غير أن بعض الآراء تشير إلى عامل آخر لتعثر الممر الاقتصادي، فالمشروع يتناسب تمامًا مع التوجه الجيوسياسي الأمريكي، لكنه ظل يفتقر إلى التفاصيل حتى في غياب حرب في الشرق الأوسط ([100])، فضلًا عن العوامل التي ذكرناها والمتصلة بتفوق مبادرة الحزام والطريق الصينية، هذه العوامل مجتمعة أدت إلى تعثر الممر الاقتصادي وانتكاسة لاستراتيجية الولايات المتحدة.

المبحث السادس – الوجود العسكري الغربي في جنوب البحر الأحمر لمواجهة النفوذ الصيني وطريق الحرير:

تشهد منطقتا البحر الأحمر وخليج عدن، فصلًا جديدًا من التنافس العسكري والأمني المتنامي بين مجموعة من القوى الدولية الكبرى، والقوى الإقليمية الصاعدة ذات المصالح المتضاربة، في إطار تحولات دولية وإقليمية من شأنها الإخلال بمعادلات القوة العسكرية والأمنية، واستقرار الأنظمة السياسية ([101]). ومما زاد من أهمية هذه المنطقة وحساسيتها وقوعها على المشروع الصيني "طريق الحرير البحري"، الذي تسعى الولايات المتحدة ودول الغرب إلى تعطيله بشتى الطرق والأساليب.

التحالفات البحرية الأمنية في البحر الأحمر وخليج عدن:

في سابقة عسكرية وأمنية، في البحر الأحمر وخليج عدن، كشفت الولايات المتحدة الأميركية، في أبريل/نيسان 2022، عن تشكيل قوة المهام المشتركة 153(CTF 153) Combined Task Force153 ، بوصفها رابع فرقة فيما يُعرف بالقوات البحرية المشتركة Combined Maritime Forces ((CMF، التي تضم، بجانبها، "قوة

[97] – موقع الخليج الجديد، بلومبرج: تعثر الممر الاقتصادي انتكاسة لاستراتيجية الولايات المتحدة، مرجع سابق.

[98] – موقع الخليج الجديد، المرجع السابق.

[99] – المرجع نفسه.

[100] – المرجع نفسه.

[101] – علي الذهب، التنافس الإقليمي والدولي في البحر الأحمر وتداعياته على الأمن القومي العربي، مرجع سابق.

المهام المشتركة 150" CTF150 ، و"قوة المهام المشتركة 151" CTF151 ، و"قوة المهام المشتركة 152" CTF152 ([102])

وفقًا لما أُعلن، تضطلع الفرقة بحفظ الأمن البحري، وبناء قدرات الدول، بالتعاون المباشر مع "قوة المهام المشتركة 151" CTF 151، التي تنتشر قطعاتها البحرية في خليج عدن، وقبالة سواحل الصومال، وقد تولت القيادة الدورية الأولى لهذه الفرقة سفينة القيادة البرمائية في البحرية الأميركية USS Mount Whitney (LCC 20). ومن الدول المشاركة فيها بريطانيا، فضلًا عن مصر التي تشارك بالفرقاطة F 911 (الإسكندرية)؛ ويأتي ذلك بعد انضمامها إلى القوات البحرية المشتركة CMF، في أبريل/نيسان 2021، محتلةً، بذلك، الترتيب الرابع والثلاثين بين الدول الاعضاء ([103]) .

تصاعد الوجود العسكري المناوئ للولايات المتحدة في جنوب البحر الاحمر وخليج عدن وأثره على الدول المشاطئة:

تصاعدت مخاوف الولايات المتحدة الأميركية وحلفائها، تجاه الوجود العسكري الصيني في جنوب البحر الأحمر، السالف الذكر، والوجود الإيراني فيما وراء بحر العرب، والنشاط الإيران التوسعي، وقد عبَّرت الهجمات المتبادلة على السفن، أو مضايقاتها، أو القرصنة عليها، عن اللغة المشتركة بين إيران وخصومها، إزاء هذا الوجود، بل دفعت كلًّا منهما لأن يرمي بثقله في هذه المواجهة، وكان باعث هذا القلق تصريحات قادة عسكريين في البحرية الإيرانية، بشأن تطلع بلادهم إلى تحقيق وجود عسكري دائم، في البحر الأحمر، بإدراجه ضمن مناطق دوريات البحرية الإيرانية في أعالي البحار، ومما عزز ذلك طلب إيران من المنظمة البحرية الدولية، في مارس/آذار 2021، تصنيف البحر الأحمر منطقة بحرية عالية الخطر، ليبرر لها وجودها العسكري الذي تتطلع إليه([104]).

ويعد الأمن القومي العربي والدول المشاطئة، المتضرر الأول من هذا التنافس، نظرًا لوقوع ثلث دول الوطن العربي، على حواف البحر الأحمر وخليج عدن، وما قد يترتب على التنافس من عنف دولي واسع النطاق، تتجمَّد بفعله حركة الملاحة البحرية في باب المندب وقناة السويس، والانعكاسات الخطيرة على الأمن الاقتصادي، وأمن الطاقة، وحرية الملاحة البحرية، والقضايا الأخرى المنضوية تحت مفهوم الأمن البحري([105]).

---

[102] – علي الذهب، المرجع السابق.؛ صحيفة العرب، هل تستهدف "عسكرة" البحر الأحمر النفوذ الصيني في المنطقة؟، السبت ١٦/3/2024 https://alarab.co.uk/

[103] – علي الذهب ، المرجع السابق.؛ صحيفة العرب، هل تستهدف "عسكرة" البحر الأحمر النفوذ الصيني في المنطقة ؟، المرجع السابق.

[104] – علي الذهب ، التنافس الإقليمي والدولي في البحر الأحمر وتداعياته على الأمن القومي العربي، مرجع سابق.؛ ينظر: ستيفن كيني, بارين كايا أوغلو، الولايات المتحدة والصين في الشرق الأوسط: ثلاثة سيناريوهات حتى عام ٢٠٥٠، معهد الشرق الأوسط، ٣٠ إبريل، ٢٠٢٤. Middle East Institute https://arabic.mei.edu ›

[105] – علي الذهب، التنافس الإقليمي والدولي في البحر الأحمر وتداعياته على الأمن القومي العربي، مرجع سابق.

وبحسب مختصين عسكريين في أمن البحر الأحمر، فإنه يُنظر إلى التنافس العسكري والأمني، للقوى العظمى في البحر الأحمر وخليج عدن، بوصفه امتدادًا لأطماعها الاستعمارية القديمة، ولكن في قوالب جديدة هيأتها شواغل أمنية، وأزمات سياسية أثَّرت تداعياتها في مصالح هذه القوى، وقوى إقليمية صاعدة متحالفة معها، أو تجمعها أُطر من المصالح المشتركة، وتُعد الحرب اليمنية إحدى الأزمات التي اقتحمت غمارها فواعل دولية وإقليمية متعارضة، مثل: الولايات المتحدة الأميركية، وبريطانيا، والصين، وإسرائيل، والسعودية، والإمارات، وإيران، وبذلك أصبح البحر الأحمر وخليج عدن وسطًا للتفاعلات الناعمة والعنيفة بين هذه الأطراف، وفي مختلف المجالات والأدوات([106]).

تجلت تداعيات هذا التنافس، في المجالات السياسية والعسكرية والأمنية، التي من شأنها تقويض الدول المتشاطئة للبحر الأحمر، وأنظمتها الحاكمة، واستقلالها السياسي، وإضعاف جيوشها، وقوى الأمن الداخلية، أمام التهديدات الناشئة عن جماعات العنف، وانعكاس ذلك على قضايا الأمن العالمي، مثل: أمن تدفق الطاقة وسلاسل الإمداد، وأمن الملاحة البحرية([107]).

ولا شك أن انهيار مؤسسات الدولة في الصومال وحرب اليمن وعدم استقرارها، ووجود قواعد عسكرية لكل من فرنسا والولايات المتحدة الأمريكية في جيبوتي، وعسكرة البحر الأحمر بسبب هجمات الحوثيين على السفن في البحر الأحمر وخليج عدن والبحر العربي، كل ذلك يعظم من مصادر التهديد للمصالح العربية والإفريقية بصفة عامة، والدول المتشاطئة على البحر الأحمر بصفة خاصة، وهي: مصر، والسودان، والمملكة العربية السعودية، والأردن، وإريتريا، واليمن، والصومال([108]).

عسكرة البحر الأحمر، تستهدف النفوذ الصيني وبسط الهيمنة الغربية في المنطقة

يظهر أن عسكرة البحر الأحمر عملية مقصودة من الولايات المتحدة التي ربما وجدت في هجمات الحوثيين على السفن في البحر الأحمر وخليج عدن منذ نوفمبر 2023، فرصة حتى تقطع الطريق على احتمالية زيادة الوجود العسكري الصيني حول البحر الأحمر وبحر العرب ([109]). وتعطيل طريق الحرير البحري الذي من المفترض ان يمر عبر البحر الاحمر.

علمًا أن قرار حكومة أنصار الله الحوثيين في صنعاء، كان في البداية يخص فقط السفن التابعة لكيان الاحتلال الصهيوني أو السفن المتجهة منه وإليه، وكانوا يؤكدون ذلك في جميع بياناتهم العسكرية، ومن ثم فإن سفن الدول الأخرى يمكنها المرور من مضيق باب المندب بسهولة وبدون تضييق، ولكن تحاول إسرائيل والولايات المتحدة تضخيم الملف لحشد أكبر دعم ضد الحوثيين، ولم يعد سرًا أنهم يمتلكون صواريخ وطائرات مسيّرة قد تضر كثيرًا

---

[106] – المرجع نفسه.

[107] – علي الذهب، التنافس الإقليمي والدولي في البحر الأحمر وتداعياته..، مرجع سابق.

[108] – المرجع نفسه.

[109] – صحيفة العرب، هل تستهدف "عسكرة" البحر الأحمر النفوذ الصيني في المنطقة ؟، مرجع سابق.

بالسفن الأميركية سواء العسكرية أو الاقتصادية، وبالتالي من سيدخل معها في الحلف سيكون معرضًا لنفس الخطر([110]) وهو الذي حدث فيما بعد، إذ شمل قرار حكومة الحوثي الولايات المتحدة وبريطانيا.

وشنَّت الولايات المتحدة وبريطانيا ضربات ضد أهداف حوثية في اليمن منذ الثاني عشر من يناير 2024، وهو ما أثار عددًا من التساؤلات عن أدوار القوى الدولية والتنافس بينها في هذه المنطقة الاستراتيجية من العالم، ويرى خبراء في العلاقات الدولية، أن من تلك التساؤلات، هل استثمرت الولايات المتحدة هجمات الحوثيين على السفن التجارية والحربية في البحر الأحمر وخليج عدن وبحر العرب منذ أول هجوم على السفن التجارية المتجهة من وإلى إسرائيل في التاسع عشر من نوفمبر من العام ٢٠٢٣؟ ([111]).

وإذا كان الأمر كذلك، فما أهداف واشنطن مما يمكن تسميته بـ "العسكرة الجديدة"؟ وهل هذه الأهداف تتعلق فقط برسالة ردع حلفاء إيران في المنطقة، أم أن الأمر يتعلق بإعادة التموضع الأميركي في الإقليم، وقطع الطريق أمام ما يُسمى بـ"المقبولية الصينية" التي تزداد يومًا بعد آخر في المنطقة، بخاصة بعد أن توسطت بكين في المصالحة بين السعودية وإيران في العاشر من مارس 2023؟ وإلى أي مدى يهدف تشكيل واشنطن لتحالف "حارس الازدهار" في التاسع عشر من ديسمبر ٢٠٢٣، ثم تأسيس الاتحاد الأوروبي "قوة أسبيدس" في التاسع عشر من فبراير من العام ذاته، إلى وضع التجارة الصينية مع أوروبا تحت سيطرة القوة الغربية وهيمنتها؟([112]).

استثمار الولايات المتحدة للهجمات الحوثية على السفن في البحر الأحمر:

في ظل نجاح الدبلوماسية الصينية في بناء قواعد راسخة لها خلال الأزمة الحالية في البحر الأحمر وباب المندب، ربما استغلت الولايات المتحدة هجمات الحوثيين على الملاحة البحرية في البحر الأحمر، لتحقيق مجموعة من الأهداف، التي ليست لها صلة بحماية الملاحة وحماية السفن التجارية، وأبرزها:

1- الهيمنة أمريكية على طرق نقل البضائع الصينية: تنظر واشنطن إلى هيمنتها على البحر الأحمر عسكريا بأنها سوف تؤثر سلبا في خصمها الصين في أربعة محاور رئيسية هي:

أ- حرمان الصين من استغلال العقوبات على روسيا، بعد أن خلصت التقييمات الأميركية إلى أن الصين وراء عدم كفاءة العقوبات التي فرضها الغرب على موسكو منذ فبراير 2022، وأن بكين باتت أكبر المستفيدين من النفط

[110] – العبيدي، علي جمعة ، السفير الليبي في طهران، عسكرة البحر الأحمر.. نظرة في دوافع التحركات الأخيرة ودلالاته، الجزيرة نت، 27/12/2023 ، https://aja.ws/eu5e9j.

[111] – صحيفة العرب، هل تستهدف "عسكرة" البحر الأحمر النفوذ الصيني في المنطقة ؟، المرجع السابق.

[112] – المرجع نفسه.

والغاز الروسيين الرخيصين اللذين يمران من البحر الأحمر في طريقهما إلى الصين، وتعد واشنطن أن هيمنتها الكاملة على الممرات البحرية التي تنقل الطاقة الروسية إلى الصين، ضربة مزدوجة لكل من موسكو وبكين.

ب- وفقًا لوزارة التجارة الصينية، فإن 60 في المئة من صادرات الصين من البضائع إلى أوروبا تستخدم البحر الأحمر، وبالتالي فإن السيطرة العسكرية على هذا الممر الاستراتيجي تجعل تلك التجارة تحت مراقبة الولايات المتحدة.

ج- توصيل رسالة أميركية لدول الشرق الأوسط، مفادها أن واشنطن هي الفاعل الرئيس الأمني والاستراتيجي في المنطقة، وذلك ردًا على بعض الدعوات التي تطالب بتغيير التحالفات من الغرب إلى الشرق وبصفة خاصة ناحية الصين.

د- إضعاف مبادرة "الحزام والطريق" الصينية، لأن هجمات الحوثيين وتصدي الولايات المتحدة وحلفائها الغربيين وحدهم لها، يوضح ذلك بشكل مباشر، وأن الصين لن تكون قادرة في المستقبل على حماية "الحزام والطريق"، إذ تستورد بكين أكثر من 46 في المئة من النفط من الشرق الأوسط، كما أنها تصدر إلى أوروبا أكثر من الولايات المتحدة، وهذا ما قد يعرقل الدعوات الصينية نحو عالم متعدد الأقطاب؛ لأن سيطرة واشنطن، وهيمنتها الكاملة على الممرات الملاحية في الشرق الأوسط، تؤكد أنها لا تزال تمسك بخيوط القيادة الدولية للعالم الذي تشكل بعد الحرب الباردة ([113]).

٢- استكمال السيطرة على المحيط البحري لـ"القوة البحرية المشتركة": هذه هي أكبر قوة بحرية على وجه الأرض تغطي 3.2 ملايين ميل بحري من المياه الدولية، وأسستها الولايات المتحدة منذ عام 2002 تحت مظلة الأسطول البحري الخامس الذي يقع مقره في مملكة البحرين، وتشارك فيها 39 دولة، ويغطي نطاق عمل هذه القوة البحرية ((The Combined Maritime Forcesمساحة تبدأ من الساحل الغربي للهند حتى البحر الأحمر، وجاء بعدها تأسيس الولايات المتحدة لـ"قوة المهام المشتركة 151" ((CTF 151التي تعمل في مساحة إقليمية واسعة، وأدت دورا كبيرا في تجفيف منابع القراصنة بالقرب من الساحل الصومالي، ثم أسس البنتاغون «قوة المهام المشتركة 152» ((CTF 152، ومجال عملها الرئيس في الخليج العربي، ولها إسهامات كبيرة في مجال الأمن البحري والتدريب وبناء القدرات.([114])

٣- استثمار هجمات الحوثيين على السفن في البحرالاحمر ،لتعزيز الجوانب العسكرية لقوة المهام المشتركة "153":

تشكلت القوة،((CTF 153، في أبريل 2022، كما سبق ذكره، وتضم 39 دولة بهدف الحفاظ على الأمن البحري في البحر الأحمر وباب المندب، لكن تلك القوة كانت تحتفظ فقط بمعدات عسكرية خفيفة لمواجهة القرصنة أو

[113] – صحيفة العرب، هل تستهدف "عسكرة" البحر الأحمر النفوذ الصيني في المنطقة ؟، المرجع السابق.

[114] – صحيفة العرب، هل تستهدف "عسكرة" البحر الأحمر النفوذ الصيني في المنطقة ؟، المرجع السابق.

التهريب، ووجدت الولايات المتحدة في الهجمات الحوثية على السفن التجارية القادمة والمتجهة إلى إسرائيل في الفترة من التاسع عشر من نوفمبر 2023، وحتى الإعلان عن "حارس الازدهار" في التاسع عشر من ديسمبر من العام ٢٠٢٣، فرصة لتقوية وتعزيز "القوة 153" بالسفن العسكرية العملاقة، واستحضار أشكال القوة والردع إلى البحر الأحمر، بما فيها أنظمة الدفاع الجوي والبحري كافة، وهي مكتسبات عسكرية، ما كان لواشنطن أن توفرها في ظروف تختلف عن الظروف الناتجة عن الهجمات الحوثية على السفن، وتحققت كل هذه الأهداف في تحالف "حارس الازدهار" الذي يعمل ضمن نطاق عمل "القوة 153"، ولهذا يضمن هذا التحالف العسكري سفنًا وفرقاطات لديها أنظمة دفاع جوي.

وتمنح كل هذه القوات الفرصة للأسطول الأميركي، لمراقبة أي نشاط صيني في المنطقة التي يمكن أن تنشط فيها أيضا روسيا وإيران، وهذه الأصول العسكرية الغربية الجديدة تعزز الحضور الأميركي في منطقة المحيط الهندي، وغرب خليج ملقا، وصولا إلى الساحل الشرقي لأفريقيا، وهي منطقة تنافس شديد بين الولايات المتحدة وحلفائها الغربيين والآسيويين من ناحية، والصين من ناحية أخرى([115]).

ولذلك فإن قوتي "حارس الازدهار" الأمريكية و"أسبيدس" الأوربية، سوف تبقيان في المنطقة حتى بعد نهاية الحرب الإسرائيلية على قطاع غزة، ووقف الهجمات الحوثية في البحر الأحمر، وسوف تُضاف الأصول العسكرية الجديدة لهاتين القوتين إلى الأصول الأميركية والغربية الموجودة بالفعل في المنطقة منذ تأسيس واشنطن لـ"قوة المهام المشتركة 150" ((CTF 150التي تعمل خارج مياه الخليج في المحيط الهندي وبحر العرب وقرب الساحل الشرقي لأفريقيا، وتضم نحو 15 سفينة ([116]).

الموقف الصيني من التصعيد العسكري في جنوب البحر الأحمر:

إن التوترات الحالية في البحر الأحمر أحد مظاهر امتداد آثار الصراع الدائر في غزة، بهذه الكلمات الواضحة عبر قنج شوانج نائب المندوب الدائم للصين في الأمم المتحدة عن موقف بلاده في الثالث من يناير 2024، وهو الموقف الذي انطلقت منه الصين، واستمرت متمسكة به، وقد طالبت الصين بضرورة احترام سيادة اليمن، وعدم زيادة الوضع تعقيدًا، بل إنها اعتبرت نتائج تلك الهجمات الحوثية سلبية على أمن البحر الأحمر، ومرة أخرى ومن على منصة مجلس الأمن أيضًا ذهب تشانج جيون المندوب الدائم للصين إلى أنه "من المؤسف رؤية الأعمال العسكرية الصارخة التي تقوم بها الدول المعنية ضد اليمن لا تتسبب فقط في تدمير البنية التحتية وسقوط الضحايا

[115] – صحيفة العرب، هل تستهدف "عسكرة" البحر الأحمر النفوذ الصيني في المنطقة ؟، مرجع سابق.؛ علي الذهب ، التنافس الإقليمي والدولي في البحر الأحمر وتداعياته على الأمن القومي العربي، مرجع سابق.

[116] – صحيفة العرب، هل تستهدف "عسكرة" البحر الأحمر النفوذ الصيني في المنطقة ؟، مرجع سابق.

المدنيين، ولكنها تسفر أيضاً عن مخاطر أمنية متزايدة في البحر الأحمر. وهذا لا يسهم في حماية سلامة وأمن السفن التجارية وحرية الملاحة" ([117]).

لذا فإن الصين لا تشكك فقط في مشروعية الضربات العسكرية الأمريكية البريطانية ضد اليمن، وإنما تشكك أيضًا في جدواها بالنسبة لحرية الملاحة في البحر الأحمر، فضلًا عن ما تسببه من خسائر مادية وبشرية، وما تفضي إليه من آثار سلبية على العملية السياسية في اليمن، بما قد يؤدي إلى تقويض هذه العملية بالكلية ([118]).

فالصين تقر بأن البحر الأحمر طريق تجاري مهم ليس فقط لنقل البضائع، وإنما أيضًا لمصادر الطاقة، وهي بحكم كونها صاحبة تجارة ضخمة وصلت في العام 2023 إلى 5.87 تريليون دولار بين صادرات وواردات، فإن من مصلحتها استمرار تدفق التجارة عبر هذا الممر الحيوي للتجارة العالمية، كما أنه لا يمكن إغفال ما للصين من استثمارات في منطقة البحر الأحمر، فضلًا عن أهمية البحر الأحمر والمنطقة كلها في إطار مبادرة الحزام والطريق، كل هذا يجعل الصين أشد حرصاً على استمرار تدفق سلاسل الإنتاج والإمداد العالمية بسلاسة([119]).

رؤية الصين لمعالجة الوضع:

كانت الصين واضحة في بيان العلاقة بين ما يجري في غزة وما يجري في البحر الأحمر، كانت واضحة في التأكيد على أن الهدوء في غزة سيعيد الهدوء إلى البحر الأحمر "فقط من خلال التوصل إلى وقف مبكر لإطلاق النار في غزة وتخفيف الأزمة الإنسانية على الأرض يمكننا تجنب مزيد من التصعيد في البحر الأحمر". كذا قال قنج شوانج في نفس الجلسة التي قال فيها كلامه التي استهل به الجزء الأول من هذا المقال ([120]).

بناءً على ذلك، فإن المفتاح الرئيس لتهدئة الأمور في البحر الأحمر هو في الضغط من أجل وقف سريع لإطلاق النار في غزة، ومعالجة المسائل الإنسانية الكارثية، وهذا الموقف الصيني يتعارض تمامًا مع الموقف الأمريكي الذي ظل متمسكًا للحيلولة دون تضمين قرارات مجلس الأمن التي تم إقرارها وفقًا لإطلاق النار، وفي حال تم الإصرار على مثل هذا البند يكون الفيتو الأمريكي جاهزًا ([121]).

---

[117] – عابدين، السيد صدقي، كيف تتعامل الصين مع التصعيد في البحر الأحمر؟، مركز الاهرام للدراسات السياسية والاستراتيجية،١/٢/ ٢٠٢٤ https://acpss.ahram.org.eg/News/21114.aspx

[118] – عابدين، السيد صدقي، كيف تتعامل الصين مع التصعيد في البحر الأحمر؟، المرجع السابق.

[119] – المرجع نفسه.

[120] – المرجع نفسه.

[121] – المرجع نفسه.

إلى أين تتجه الأوضاع في جنوب البحر الأحمر وخليج عدن؟

يبدو أن جبهات الصراع المشتعلة من غزة وحتى البحر الأحمر، أعادت رسم الخارطة الجيوسياسية الدولية، إذ تتشابك الأزمات وتتعقد أطرافها لتأخذ مدى زمنيًا أطول لخلق قناعة لدى العالم وشركات النقل التجارية الدولية، بأن البحر الأحمر والممر الملاحي مضيق باب المندب– قناة السويس، بات ممرًا غير آمن، وربما أن ذلك ما تهدف إليه أطراف الصراع، لتحقيق مجموعة أهداف جيواستراتيجية من ضمنها تعطيل طريق الحرير البحري في جنوب البحر الأحمر ومواجهة النفوذ الصيني والروسي والإيراني في المنطقة .

ويزداد الوضع تأزمًا يومًا بعد آخر، إذ نفّذت صنعاء في ١٩يوليو٢٠٢٤م، هجومًا على تل أبيب، باستهداف قلب المدينة بطائرة مسيّرة، نجحت في تجاوز أنظمة الدفاع الجوي والضرب على مقربة من مبنى قنصلية أمريكية، وفي اليوم الثاني في ٢٠ يوليو ٢٠٢٤م، نفّذت طائرات إسرائيلية غاراتها الجوية، على مدينة الحديدة، مستهدفة منشآت تخزين النفط في الميناء والكهرباء، مما أسفر عن سقوط قتلى وجرحى مدنيين واشتعال حرائق ضخمة في الميناء.

يعمل هذا التصعيد على تأجيج الصراع اليمني المعقّد، وارتفاع حالة التوترات الإقليمية، وزيادة الضغوط على اليمن، لتتحوّل معه البلاد إلى نقطة تقاطع عسكرية بين الشرق والغرب، ممّا يؤدي إلى تدخلات عسكرية مباشرة من قِبل القوى الكبرى، الأمر الذي قد يزيد من احتمال اندلاع مواجهات واسعة النطاق وحرب إقليمية لا تستثني أحدًا.

ملامح حرب عالمية ثالثة تلوح في الأفق

يرى خبراء استراتيجيون على أن الحرب في اوكرانيا والتي بدأت بين موسكو وكييف، أججت نيران الصراع بين الدول الكبرى، وأعادت الحديث عن إمكانية اندلاع حرب عالمية ثالثة، رأس الحربة فيها الولايات المتحدة الأمريكية وحلفاؤها في النيتو من جهة، وروسيا والصين وحلفاؤهما من جهة أخرى.

وما قد يعزز مخاطر نشوب حرب عالمية على خلفية الحرب في أوكرانيا، وحرب غزة، والإقبال على التسلح بوتيرة غير مسبوقة وبشتى أنواع الأسلحة التقليدية والحديثة على نحو يضع العالم على فوهة بركان، ولا تقتصر نزعة التسلح هذه على روسيا والنيتو، بل تمتد إلى بؤرات ساخنة أخرى ليست أقل اشتعالًا، تحديدًا الشرق الأوسط؛ حيث توسعت حرب غزة في إسرائيل وحماس الى جبهات متعددة تهدد المنطقة والعالم بالانفجار.

كما انتشرت حاملات الطائرات الامريكية، وإذا ألقينا نظرة أوسع على الخارطة، يظهر البحران الأحمر والأبيض المتوسط، وإيران من مكانها وعبر وكلائها تهدد بإشعال البحار وعرقلة خطوط الملاحة في معظم الطرق البحرية الاستراتيجية وبخاصة في جنوب البحر الأحمر وخليج عدن، والتي من شأنها أن تهدد وتعطل سلاسل التوريد العالمية عبر مضيق هرمز ومضيق باب المندب، ومؤخرًا في البحر الأبيض المتوسط وما يسوق له على أنه ضمن سياسة الردع لإسرائيل والولايات المتحدة، هو في الحقيقة يضع العالم أمام حرب عالمية ثالثة.

وبين حربين (حرب أوكرانيا المستعرة في أوروبا وحرب غزة المشتعلة في الشرق الأوسط) تشابكت التحالفات وتعمقت الانقسامات بين روسيا وحلفائها إيران وكوريا الشمالية والصين من جهة، وأوكرانيا والغرب من جهة أخرى.

وفي جزء آخر من القارة الأسيوية تندلع اشتباكات بين الهند وباكستان في صراعهما على الحدود المشتركة، وتشتبك الهند مع الصين في منطقة متنازع عليها على طول الحدود في البلدين في الهملايا.

وتتنافس الصين وروسيا والغرب على القواعد والنفوذ في حين أن النيران تشتعل في جميع أنحاء القارة، هذه النزاعات ليست إلّا جزءًا يسيرًا مما يجري في عالم مشتعل بالنزاعات وملي بالأسلحة؛ إذ تجد نحو خمسين دولة نفسها، سواء في حالة حرب أو منهكة بفعل العنف المستمر، وفق مؤشر الصراعات.

والخطورة في هذه الصراعات أن غالب الدول المعنية بها مسلحة نوويًا، بل بعضها لوّح باستخدامها، ولا شك في أن أي تصرف من هذا النوع قد يشعل حرب عالمية شاملة ([122]).

نتائج الدراسة

من خلال دراستنا لموضوع (الصراع الدولي على طريق الحرير البحري في جنوب البحر الأحمر وخليج عدن وصلته بحروب اليمن في الماضي والحاضر)، توصلت الدراسة إلى النتائج العامة الآتية:

1- تحكّم البحر الأحمر منذ القدم، وحتى يومنا هذا، بالشريان التجاري المهم بين الشرق والغرب، الذي كان يعرف بطريق الحرير الصيني البحري القادم من بلاد الهند والصين عبر المحيط الهندي والبحر الاحمر والمتجه نحو الغرب حاملاً منتجات الشرق الاقصى وابرزها الحرير الصيني.

2- كان طريق تجارة الحرير مع بيزنطة رهينة بيد فارس؛ لأنه يسير عبر أراضيها ومناطق نفوذها، فكانت فارس تفرض على تجارة الحرير المتجه إلى بيزنطة ضرائب باهظة أرهقت الخزانة البيزنطية، بل إن فارس كانت في أوقات حروبها مع بيزنطة تعمد إلى قطع هذا الطريق لحرمان بيزنطة والغرب من الحرير الصيني، مسببة لبيزنطة أزمة اقتصادية وتذمر اجتماعي في الغرب ضد الإمبراطورية البيزنطية؛ نظرا لأهمية مادة الحرير في حياة المجتمع الغربي.

3- أمام تحكم الفرس بتجارة الحرير الصيني وطريقه البري الذي يمر عبر أراضي فارس، لجأت بيزنطة إلى الطريق البحري عبر المحيط الهندي والبحر الأحمر، لذلك شهد هذا البحر، ولا سيما في النصف الأول من القرن السادس الميلادي صراعًا محمومًا بين الإمبراطوريتين العظميين بيزنطة وفارس من أجل السيطرة على جنوب البحر

[122] – سكاي نيوز عربية– على الخريطة، الحرب العالمية الثالثة على الأبواب والجبهات مشتعلة.. فمن أين تبدأ؟
https://youtu.be/3-bXfw5DauE?si=6kLzwkKePKb3_BJN ،٢٠٢٤-٧-١٧

الأحمر وخليج عدن، وقد استغلت بيزنطة الصراع الديني الذي كانت تعاني منه اليمن آنذاك، فأرسلت أسطولها البحري لحلفائها الاحباش لاحتلال اليمن (٥٢٥-٥٧٦م).

4- كان طريق الحرير الصيني البحري القديم سببًا للصراع البيزنطي الفارسي في جنوب البحر الأحمر وخليج عدن، الأمر الذي أدى إلى الاحتلال البيزنطي الحبشي لليمن القديم عام 525 م، ثم الاحتلال الفارسي عام 576م، الذي استمر حتى بعد دخول اليمن في الإسلام، كما أن الصراع الدولي على طريق الحرير الصيني البحري الجديد في الوقت الراهن في جنوب البحر الأحمر وخليج عدن، تسبب في الحرب العبثية التي تعيشها اليمن منذ آذار – مارس ٢٠١٥ التي سحقت الأرض والإنسان في اليمن مخلفة أسوأ أزمة إنسانية في العالم وفقًا لتقارير الأمم المتحدة، وسببًا لتعقيد الأزمة اليمنية وعرقلة جهود عملية إحلال السلام الشامل بها.

5- تُعد الولايات المتحدة الأمريكية، مشروع طريق الحريرالبحري تهديدًا للأمن القومي الأمريكي، وترى في تنامي الوجود العسكري الصيني في جنوب البحر الأحمر، خطرًا مختبئًا خلف نشاط الصين الاقتصادي في المنطقة، ويهدد مصالحها وتحالفاتها في المنطقة، وأن وجود الصين العسكري مرتبط بأجندتها الاقتصادية ممثلة بمبادرتها «الحزام والطريق».

6- أدى تحرك الصين الصين لتنفيذ مبادرة الحزام والطريقة، في آذار- مارس عام ٢٠١٥ ،الى افتعال حرب اليمن في آذار – مارس عام ٢٠١٥، وتحويل الحرب إلى أزمة يمنية شديدة التعقيد، شكل ذلك عقبة كأداء في طريق عملية السلام في اليمن، بل جعلها غاية في الصعوبة والتعقيد، وتعد الأزمة اليمنية أحد اهم الخيارات التي سلكتها الولايات المتحدة وبريطانيا في مواجهة النفوذ الصيني ومبادرة "الحزام والطريق" وبخاصة طريق الحرير البحري في جنوب البحر الأحمر.

7- استثمرت الولايات المتحدة حرب اليمن والهجمات الحوثية على السفن في البحر الأحمر، لتحقيق أهداف ومكاسب متعددة، أبرزها عسكرة البحر الأحمر وعرقلة طريق الحرير الصيني البحري الجديد وتعطيل الدعوات الصينية نحو عالم متعدد الأقطاب، وحرمان الصين من النفط والغاز الروسيين الرخيصين اللذين يمران من البحر الأحمر في طريقهما إلى الصين، وتعتبر واشنطن أن هيمنتها الكاملة على الممرات البحرية التي تنقل الطاقة الروسية إلى الصين، ضربة مزدوجة لكل من موسكو وبكين، وسيطرة واشنطن وهيمنتها الكاملة على الممرات الملاحية في المنطقة، لتؤكد للجميع وخاصة حلفائها في الشرق الأوسط، أنها لا تزال تمسك بخيوط القيادة الدولية للعالم.

8- تلوح في الأفق مؤشرات حرب اقليمية واسعة النطاق، ونُذر حرب عالمية، من خلال جبهات الصراع المشتعلة من غزة وحتى البحر الأحمر والتي أعادت رسم الخارطة الجيوسياسية الدولية، ويعمل التصعيد الإيراني الإسرائيلي، على تأجيج الصراع اليمني المعقّد، وارتفاع حالة التوترات الإقليمية، وزيادة الضغوط على اليمن، لتتحوّل معه البلاد إلى نقطة تقاطع عسكرية بين الشرق والغرب، الأمر الذي قد يزيد من احتمال اندلاع مواجهات واسعة النطاق وحرب إقليمية لا تستثني أحدًا، ويرى خبراء استراتيجيون، أن الحرب في أوكرانيا والتي بدأت بين موسكو وكييف، أججت نيران الصراع بين الدول الكبرى، وأعادت الحديث عن إمكانية اندلاع حرب عالمية ثالثة، رأس الحربة فيها الولايات المتحدة الامريكية وحلفائها في النيتو من جهة، وروسيا والصين وحلفائهما من جهة أخرى.

المـراجع

أولًا- المصادر والمراجع العربية:

١- أباظة، فاروق عثمان، التنافس الدولي في جنوب البحر الاحمر في النصف الأول من القرن التاسع عشر، مجلة كليتي الشريعة وأصول الدين والعلوم العربية والاجتماعية بالقصيم، جامعة الامام محمد بن سعود الإسلامية، مج ٢، العدد ٢، ١٩٨٢م.

٢- باراج خانا، ترجمة بوليتكال كيز Political Keys، كيف أثبتت أزمة "البحر الأحمر" أن الصين كانت في الطليعة؟، مجلة "فورن بوليسي" الأمريكية، ٢٠٢٤/١/٢٢

٣- بي بي سي نيوز عربية ،هل يستطيع مشروع الممر الهندي الأوروبي منافسة مبادرة الحزام والطريق الصينية؟، 2 أكتوبر/ تشرين الأول 2023
https://www.bbc.com/arabic/articles/c4n4x8x23jlo .

٤- الجوجري، عادل، برنارد لويس، سياف الشرق الأوسط ومهندس سايكس بيكو٢، دار الكتاب العربي، دمشق- القاهرة، ٣٠ ديسمبر . https://wahetelkotoob.com

٥- حوراني، جورج فضلو، العرب والمملاحة في المحيط الهندي في العصور القديمة وأوائل العصور الوسطى، ترجمه وزاد عليه ،السيد يعقوب بكر، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة ١٩٥٨م.

٦- الخرابشة، ممدوح (وآخر)، طرق التجارة في بلاد الشام في العصر البيزنطي من القرن الأول إلى القرن السابع الميلادي، المجلة الأردنية للتاريخ والآثار، مجلد (٥)العدد(٢) الأردن، ٢٠١١، ص٩.

٧- خربوطلي، شكران (وآخر)، الأوضاع السياسية في جنوب شبه الجزيرة العربية، مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية، سلسلة الآداب والعلوم الإنسانية، المجلد، ٣٩، العدد ٢، اللاذقية، سوريا، ٢٠١٧م.

٨- دانييل- وايتمان، طرق الحرير، طريق الحرير التجاري الفصل الحادي عشر، طرق الحرير، سقوط هان وروما،. https://silkroads11.weebly.com/long-distance-trade-along-the-silk-road.html

٩- دراسة اليونسكو، برنامج الحرير . https://ar.unesco.org/silkroad/lmht-n-trq-alhryr

١٠- رأفت عبدالحميد، بيزنطة بين الفكر والدين والسياسة، عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية، مصر، ١٩٩٧م.

١١- رستم، جمال عبد الرحمن، التنافس الإقليمي والدولي في البحر الأحمر وأثره على أمن الدول المتشاطئة، المركز العربي للبحوث والدراسات، يناير ٢٠٢٠ . http://www.acrseg.org/41448

١٢- زعبل، إسلام عبدالله، التنافس الإماراتي – الصيني في منطقة القرن الإفريقي: السياق والتوقعات وتباين الأجندات، ورقة علمية، مركز الزيتونة للدراسات، ٢٠-١٠-٢٠٢١ https://www.alzaytouna.net ›

١٣- ستيفن كيني، بارين كايا أوغلو، الولايات المتحدة والصين في الشرق الأوسط: ثلاثة سيناريوهات حتى عام ٢٠٥٠، معهد الشرق الأوسط، ٣٠ أبريل، ٢٠٢٤ . Middle East Institute https://arabic.mei.edu ›

١٤- شهرزاد أدمام، طريق الحرير الصيني القديم وطريق الحرير الصيني الجديد... الثابت والمتغير من منظور سياسات القوة، المجلة الجزائرية للحقوق والعلوم السياسية المجلد ثمانية العدد ١ ، جامعة محمد الصديق بن يحيى جيجل(الجزائري)، 2023 م.

١٥- صحيفة العرب، مشروع أميركي واعد في الشرق الأوسط لمواجهة طريق الحرير الصيني، ٩،٩،٢٠٢٣، https://www.alarab.co.uk ›

١٦- صحيفة العرب، هل تستهدف "عسكرة" البحر الأحمر النفوذ الصيني في المنطقة ؟، السبت 16/3/2024 https://alarab.co.uk/

١٧- عابدين، السيد صدقي، كيف تتعامل الصين مع التصعيد في البحر الأحمر؟، مركز الاهرام للدراسات السياسية والاستراتيجية، ١/٢/ ٢٠٢٤ https://acpss.ahram.org.eg/News/21114.aspx

١٨- عادل علي، الدول العربية ومبادرة "الحزام والطريق".. المكاسب ورؤية تقييمية الصين اليوم ٢١-١١-٢٠٢٣م. https://www.chinatoday.com.cn/ctarabic/2018/fmwz/202311/t20231121_800349499.html

١٩- عربي، TRT خطة "قلعة إلماو".. كيف تخطط مجموعة السبع لمواجهة طريق الحرير الصيني، 28 يونيو 2022. https://www.trtarabi.com/issues/خطة-قلعة-إلماو-كيف-تخطط-مجموعة-السبع-لمواجهة-طريق-الحرير-الصيني-9384638

٢٠- العبادي، أحمد صالح، اليمن في المصادر القديمة اليونانية والرومانية (٤٨٥ق.م-١٠٠م)، وزارة الثقافة والسياحة، صنعاء، ٢٠٠٤م.

٢١- العبادي أحمد صالح محمد النشاط الكشفي والتجاري للبطالمة على سواحل البحر الأحمر وأثره على تجارة عرب الحجاز وجنوب الجزيرة العربية خلال الفترة من 305 قبل الميلاد إلى 221 قبل الميلاد، مجلة الوثيقة التاريخ التاريخية العدد الثاني المجلد 33 يوليو 2016م.

٢٢- العبادي، أحمد صالح محمد، الأطماع الأجنبية في اليمن قبل الإسلام (٢٤ ق.م - ٦٢٨م) رسالة ماجستير، قسم التاريخ، كلية التربية بن رشد، جامعة بغداد، ٢٠٠١ م.

٢٣- العبادي، أحمد صالح، تحكم الفرس بطريق الحرير الصيني ودوره في الصراع البيزنطي الفارسي للسيطرة على السواحل اليمنية في الربع الأول من القرن السادس الميلادي، مجلة دراسات تاريخية ، مركز عدن للدراسات التاريخية ، العدد (الخامس). 2020، ص١٨.

٢٤- العبادي، أحمد صالح محمد، التواصل الحضاري بين الخليج العربي والشرق الأقصى (الهند والصين) في القرنين الأول والثاني الميلاديين، مجلة أبحاث اليمن، العدد 50، يناير 2024م.

٢٥- العبادي، محمد أحمد، الأهمية الجيوبوليتيكية والجيواستراتيجية للبحر الاحمر، مجلة بحوث جامعة تعز، سلسلة الآداب والعلوم الإنسانية والتطبيقية، العدد ١١، يونيو، ٢٠٠٨م.

٢٦- العبيدي، علي جمعة، عسكرة البحر الأحمر.. نظرة في دوافع التحركات الأخيرة ودلالاته، الجزيرة نت، 27/12/2023 ، https://aja.ws/eu5e9j.

٢٧- العلان، أرواد عدنان، الصراع الفارسي البيزنطي على شبه الجزيرة العربية، في القرن السادس الميلادي، فارس وبيزنطة، سلسلة حضارات منسية، دار أرسلان، المنهل، عمان، الأردن، ٢٠٠٩م.

٢٨- علي الذهب، التنافس الإقليمي والدولي في البحر الأحمر وتداعياته على الأمن القومي العربي، مركز الجزيرة للدراسات ٣١-١- ٢٠٢٢ https://studies.aljazeera.net/ar/article/5484 .

٢٩- عمر يحيى محمد، يزنطة وفارس، قراءة جديدة لآخر جولات الصراع بين القوتين العظميين في العصور الوسطى، مجلة الدرعية، السنة الثامنة، العدد الثاني والثلاثون، ٢٠٠٦. www.alukah,net .؛ ويكبيديا – نشأة طريق الحرير .

٣٠- قناة العدسة، صحيفة بلومبيرغ، تعثر الممر الاقتصادي بين الهند وأوروبا انتكاسة للولايات المتحدة، الخميس – 25 يناير 2024. ‹ The Lens Posthttps://thelenspost.com بلومبيرغ...

٣١- سكاي نيوز عربية- على الخريطة، الحرب العالمية الثالثة على الأبواب والجبهات مشتعلة.. فمن أين تبدأ؟ ١٧-٧-٢٠٢٤، https://youtu.be/3-bXfw5DauE?si=6kLzwkKePKb3_BJN

٣٢- الكبي، عبد الحميد، موقع الصين بعيون عربية، ٦سبتمبر، ٢٠٢٢، https://www.chinainarabic.org/?p=75518

٣٣- كانغ كاي ،البناء المشترك لـ"الحزام والطريق" بين الصين والدول العربية يدخل مرحلة جديدة من التعاون الشامل، مجلة (الصين اليوم)،٢/٦/٢٠٢٤ http://www.chinatoday.com.cn/ctarabic/2018/zggc/202402/t20240206_800356508.htm

٣٤- محمد صالح عمر، الصين تعزّز نفوذها في البحر الأحمر.. فماذا تريد من المنطقة؟، موقع الجزيرة، ٩-١-٢٠٢٢م.

٣٥- المقاتل، الأهمية والجيوبوليتيكية والجيوستراتيجية للبحر الأحمر، *http://www.moqatel.com* › Siasia2 https://www.moqatel.com/openshare/Behoth/Siasia2/QrsnaBhria/sec06.doc_cvt.htm

٣٦- منصة الدارسات الأمنية وأبحاث السلام ، البحر الأحمر والأطماع الإقليمية والدولية ،فبراير ٢٠٢٤. https://pressplatform.net/category/political-issues/crisis

٣٧- الموسوعة الجغرافية المصغرة، https://www.moqatel.com/openshare/Behoth/Gography11/geography/sec258.doc_cvt.htm

٣٨- موقع الخليج الجديد، بلومبرج: تعثر الممر الاقتصادي انتكاسة لاستراتيجية الولايات المتحدة، الأربعاء 24 يناير 2024 08:51م. https://thenewkhalij.news › article

٣٩- وزارة خارجية، جمهورية الصين الشعبية، الرؤية والتحرك للدفع بالتشارك في بناء الحزام الاقتصادي لطريق الحرير وطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين، ٢٨، مارس ٢٠١٥م.

٤٠- وكالة أنباء شينخوا،(منتدى الحزام والطريق 2023) مقالة خاصة: بعد 10 سنوات... مبادرة الحزام والطريق تقود التعاون عالي الجودة من أجل تحقيق الرخاء العالمي،arabic.news.cn|2023-10-21 16:34:30

٤١- RT Arabic، واشنطن بوست: "طريق الحرير البحري" تهديد للأمن القومي الأمريكي، ٧/١١/٢٠٢٣. https://arabic.rt.com/business/1510401

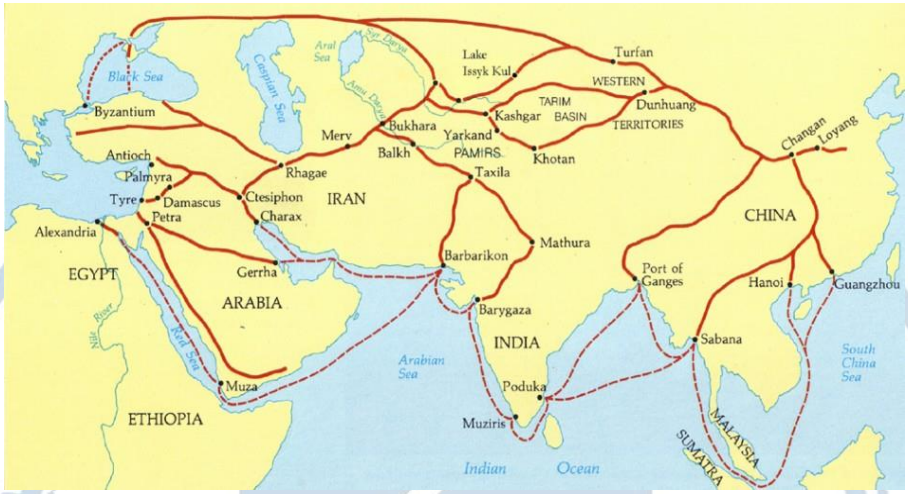
ثانيًا- المصادر والمراجع الأجنبية:

1- Strabo ,The geography of strabo,translated by Horace Leonard Jones,The Loeb classical Library,Vol,VII,B.XVI,4,London,1966.ch.22.

2-pliny,Natural History, translated by ,H, Rackham,M,A,William heinemann latd london 1969,Vol ,IV,B XX,ch.41.p.69-71

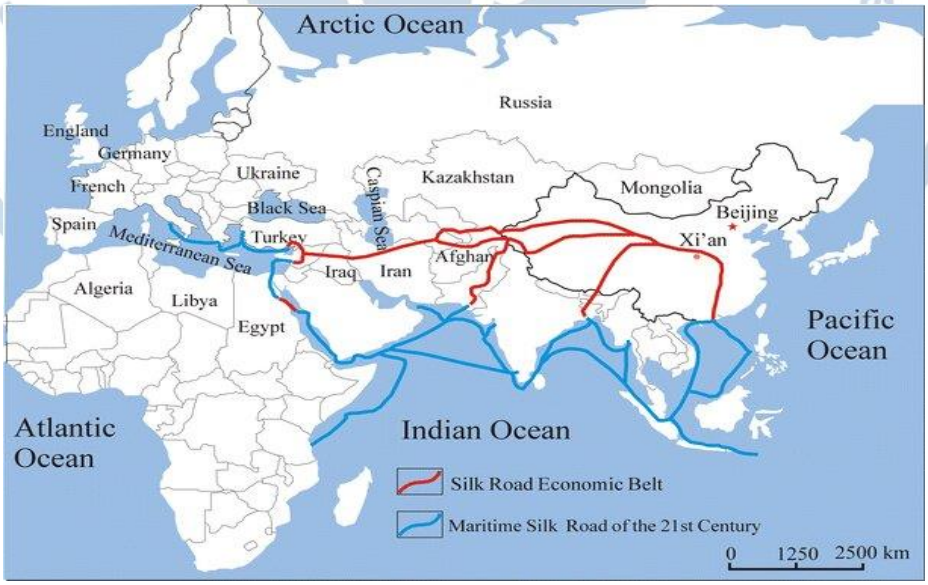
الملاحق

خريطة 1: طريق الحرير القديم في عهد أسرة هان (202 قبل الميلاد - 220 بعد الميلاد):



المصدر: دانييل- وايتمان، طرق الحرير، طريق الحرير التجاري الفصل الحادي عشر، طرق الحرير .
.https://silkroads11.weebly.com/long-distance-trade-along-the-silk-road.html

خريطة 2: طريق الحرير البري والبحري، وأبرز المدن والمراكز التجارية التي يمر بها



المصدر: العبادي ،احمد صالح محمد ،التواصل الحضاري بين الخليج العربي والشرق الأقصى، مركز الظفاري بجامعة عدن ، مجلة (أبحاث اليمن) العدد ط 50 - يناير 2024 ،

خريطة 3: الممر الهندي الأوربي 2023م

المصدر: موقع جريدة المجد ، ١٥ سبتمبر ٢٠٢٣، https://images.app.goo.gl/k42ZsqmHfdg

SHU Journal for Humanities and Applied Sciences
Volume 3, Issue 1, June 2025, pp. 51-95
https://shu.edu.ye

مجلة جامعة شبوة للعلوم الإنسانية والتطبيقية
المجلد الثالث، العدد الأول، يونيو 2025م، ص 51-95

The International Conflict Over the Maritime Silk Road in The Southern Red Sea and The Gulf of Aden, and its Connection to Yemen's Wars in the Past and Present

Dr. Ahmed Saleh Al-Abadi
Professor of History and Ancient Relations
Department of History, College of Education – Aden
University of Aden, Republic of Yemen
dr.ahmad2012@hotmail.com

Abstract

This research aims to study the international conflict over the Chinese Silk Road in the southern Red Sea and its connection to the wars in Yemen in the past between the great powers of Persia and Byzantium, which led to Yemen's submission to the Byzantine-Abyssinian occupation in 525 AD, and today's international conflict over the new Chinese Silk Road in the southern Red Sea and its connection to the war that has been going on in Yemen since March 2015, as well as the American strategy to confront Chinese influence and the Belt and Road Initiative in the southern Red Sea and the Gulf of Aden.

The topic was divided into a preamble, an introduction, and six sections: Introduction: The rule of Yemen through the Red Sea in ancient times and the Greek and Roman attempts to invade it.

The first topic: The importance of Chinese silk to the West in the past and the Persians' control of its trade with Byzantium.

The second topic - the Byzantine-Persian conflict over the Silk Road in the southern Red Sea in the sixth century AD.

The third topic: The geopolitical and geostrategic importance of the Red Sea in modern and contemporary history.

The fourth topic - the Chinese strategy in the southern Red Sea to activate the Maritime Silk Road.

The fifth section - the American strategy to confront the "Belt and Road Initiative".

The sixth Section: The Western military presence in the southern Red Sea, to confront Chinese influence.

This is followed by the results of the study confirmed at the end of the study, then a list of sources, references, and appendices to the study.

Paper Information

Date received: 25/08/2024
Date accepted: 31/01/2025
Date issued: 08/07/2025

Keywords

International conflict, the Maritime Silk Road, the southern Red Sea and the Gulf of Aden, Yemen's wars, past and present