



مبادرة الحزام والطريق الصينية وأثرها على السياسة الخارجية الكويتية

د. عدنان عبدالله العنزي*

ملخص

الأهداف: هدفت الدراسة إلى تناول مبادرة الحزام والطريق الصينية وأثرها على السياسة الخارجية الكويتية، كذلك الدوافع التي حفزت الكويت إلى الانضمام لهذه المبادرة، بالإضافة إلى مجالات التعاون بين الكويت والصين في إطار رؤية دولة الكويت "2035" ومبادرة الحزام والطريق. **المنهج:** لتحقيق هذا الهدف، استخدمت الدراسة منهجين، هما: منهج صنع القرار والمنهج التحليلي. كما استخدمت الدراسة نظرية الاعتماد المتبادل المركب كإطار نظري. **النتائج:** توصلت الدراسة إلى عدة نتائج، أهمها: (1) تتلاقى رؤية مبادرة الحزام والطريق مع رؤية الكويت 2035؛ إذ إن كلتا الرؤيتين تهدف إلى تحقيق التنمية المستدامة. (2) تتشابه السياسة الخارجية الكويتية والسياسة الخارجية الصينية إلى حد كبير؛ فكلتاهما تتبنى سياسة خارجية قائمة على التوازن والتحوط الإستراتيجي والوساطة؛ ومن ثم من الممكن أن يؤدي دوراً مهماً في حل النزاعات والتوسط بين الأطراف المتنازعة المشاركة في المبادرة. (3) الاعتماد المتبادل هو أساس العلاقة بين الكويت والصين. **الخاتمة:** من الضروري أن تسعى الكويت إلى إيجاد خطط اقتصادية بديلة يمكن الاستعانة بها في حال تعطل مبادرة الحزام والطريق.

الكلمات المفتاحية: مبادرة الحزام والطريق، دولة الكويت، رؤية الكويت 2035، مشروع مدينة الحرير، الاعتماد المتبادل.

* المجلس الأعلى للتخطيط والتنمية، دولة الكويت، الإيميل: adnan.a.alenezi@outlook.com
- تُسَلَّم البحث في: 20/10/2021، عُذِّل في: 21/2/2022، أُجيز للنشر في: 13/3/2022.

المقدمة

شهد العقدان الأخيران من القرن الحادي والعشرين تغيرات جوهرية في الاقتصاد العالمي والاتجاهات الجيوسياسية؛ نظراً للصعود الصيني المتسارع على الساحتين الإقليمية والدولية. تهيئ هذه المستجدات فرصاً جديدة لدولة الكويت، التي تتطلع إلى تنويع اقتصادها وزيادة تجارتها والحصول على فرص استثمارية في الأسواق الناشئة؛ فقد وجدت الكويت أن مصالحها الاقتصادية تتطلب تنويع الشركاء والبدائل.

ظهرت الصين في مقدمة البدائل الإستراتيجية والاقتصادية الرئيسية للكويت، ولا سيما بعد الانسحاب الأمريكي التدريجي من الشرق الأوسط بداية من إدارة أوباما ثم ترامب وصولاً إلى إدارة بايدن. على الجانب الآخر، تسعى الصين إلى توطيد علاقاتها مع الكويت باعتبارها من المصادر الرئيسية لتصدير النفط إلى الصين. ومن ثم؛ ارتفع حجم التبادل التجاري بشكل كبير في السنوات الأخيرة بين الصين والكويت؛ الأمر الذي أدى إلى جعل الصين شريكاً اقتصادياً رئيسياً للكويت، ولا سيما بعد إطلاق مبادرة الحزام والطريق الصينية وانضمام الكويت لهذه المبادرة. لقد تكاملت وتضافرت الأهداف التنموية لهذه المبادرة مع الأهداف التنموية لرؤية الكويت 2035؛ مما جعل الكويت تسارع إلى الانضمام إلى المبادرة الصينية من أجل تحقيق تنميتها المستدامة وتنويع اقتصادها، حتى لا يكون الاعتماد على النفط فحسب مصدراً للدخل.

المشكلة البحثية

تسعى الكويت باعتبارها دولة صغيرة إلى حماية أمنها الوطني وتأمين بيئتها الإقليمية من التهديدات من خلال تنويع الشركاء، وتوسيع البدائل وكذلك توسيع حركة سياستها الخارجية. فالكويت تتميز بوجود الإمكانيات الاقتصادية الهائلة مع عدم وجود الإمكانيات العسكرية والدفاعية. ومن الملاحظ أن الكويت في أعقاب تحريرها من الغزو العراقي دخلت في علاقات تحالفية مع الولايات المتحدة لتحقيق أمنها، بيد أن هذه العلاقات التحالفية انحصرت بالأساس في

المجال الأمني؛ ومن ثم من مصلحة الكويت تنويع الشركاء لموازنة الملف الاقتصادي مع الملف الأمني. خلال العقدين الماضيين من القرن الحادي والعشرين توازنت التغيرات الرئيسية في الاقتصاد الدولي والاتجاهات الجيوسياسية مع صعود الصين؛ مما هيأ فرصاً جديدة للكويت لتنويع اقتصادها وإعادة بنائه وزيادة التجارة والبحث عن فرص استثمار في الأسواق الناشئة؛ وهو ما دفعها إلى النظر بشكل إيجابي إلى مبادرة الحزام والطريق الصينية، وإعادة توجيه سياستها الخارجية من خلال إقامة شراكة اقتصادية وإستراتيجية مع الصين في إطار مبادرة الحزام والطريق الصينية، التي تفتح آفاقاً جديدة للتعاون الاقتصادي والسياسي والثقافي والإستراتيجي بين البلدين. في الوقت ذاته، ثمة تحديات وعقبات تواجه تنفيذ مشروعات هذه المبادرة. وفي ضوء ذلك، تبلورت مشكلة الدراسة في التساؤل الرئيسي الآتي:

إلى أي مدى يمكن للكويت الاستفادة من مبادرة الحزام والطريق على الرغم من العقبات التي تواجه تنفيذ مشاريع هذه المبادرة؟

ويتفرع من السؤال الرئيسي الأسئلة الفرعية الآتية:

- 1 - كيف تستطيع الكويت حماية أمنها الوطني وتحقيق مصالحها الاقتصادية؟
- 2 - ما هدف مبادرة الحزام والطريق الصينية؟
- 3 - إلى أي مدى تلاقت رؤية الكويت 2035 مع مبادرة الحزام والطريق؟
- 4 - ما مجالات التعاون بين الكويت والصين في إطار مبادرة الحزام والطريق؟
- 5 - ما العقبات التي تواجه تنفيذ مشروعات مبادرة الحزام والطريق؟

فرض الدراسة

أدت التحولات العالمية، ولا سيما بعد اندلاع انتفاضات الربيع العربي، إلى اتجاه الكويت إلى إعادة توجيه سياستها الخارجية بما يضمن تعظيم المنافع وتقليل الخسائر. ولكي نختبر صحة هذا الفرض، ناقشت الدراسة متغيرين، أحدهما متغير مستقل والآخر متغير تابع. يتمثل المتغير المستقل في مبادرة الحزام والطريق الصينية، أما المتغير التابع؛ فيتمثل في تأثير هذه المبادرة على سياسة

الكويت الخارجية، في الوقت الذي اتجهت فيه الكويت إلى تقوية علاقاتها بشركائها وإيجاد بدائل من أجل تعظيم منافعها الاقتصادية والإستراتيجية؛ ومن ثم كان التعاون الاقتصادي والإستراتيجي مع الصين في إطار مبادرة الحزام والطريق يمثل أحد البدائل الإستراتيجية والاقتصادية للكويت.

أهمية الدراسة

في ظل سعي دولة الكويت إلى تعدد شركائها وتنويع اقتصادها، جاءت مبادرة الحزام والطريق وسيلة لتحقيق هذه الأهداف. لذا، تنبع أهمية هذه الدراسة من حقيقة أنها تركز على إلقاء الضوء على هذه المبادرة، ومدى استفادة الكويت منها في ظل وجود عقبات تعترضها، ووجود مشاريع أخرى تنافسية لها. كما ركزت الدراسة على التغير الذي حدث في السياسة الخارجية الكويتية نتيجة لتغير اتجاهات بعض الدول على المستوى الخليجي والإقليمي والدولي، ولا سيما بعد اندلاع ثورات الربيع العربي، وظهور حالة من الشك وعدم اليقين نتيجة لتغير سلوكيات بعض الدول. لذا، سعت الدراسة، من خلال محاورها المختلفة، إلى أن تبرز الفائدة التي يمكن أن تعود على الكويت نتيجة للانضمام لهذه المبادرة، وكذلك المشكلات التي تواجه تنفيذها، وذلك في محاولة لإيجاد حلول لهذه المشكلات؛ ومن ثم تعزيز الاستفادة من هذه المبادرة.

الدراسات السابقة

دراسة (العجمي، 2018) بعنوان "الصعود الصيني ومستقبل العلاقات الكويتية - الصينية: من التعاون إلى الشراكة الإستراتيجية". تؤكد هذه الدراسة أن مستقبل العلاقات الكويتية - الصينية سيشهد تطوراً في اتجاه الشراكة الإستراتيجية اعتماداً على مؤشرات العلاقة القائمة حالياً، تلك المؤشرات التي يمكن ملاحظتها وقياسها والتنبؤ بمستقبل العلاقات الثنائية بناء عليها. وتؤكد الدراسة الأهمية المتزايدة للصين في النظام العالمي، وفي الاقتصاد السياسي العالمي على وجه التحديد، في حين تشكل الكويت مصدراً أساسياً وشريكاً رئيساً للصين في تزويدها بالطاقة. كما تركز الدراسة على عقد اتفاقية خاصة

بمدينة الحرير، التي تمثل أهمية كبرى لمشروع القرن الـ 21 " الحزام والطريق ". كما توضح الدراسة أبرز المعوقات أمام تحقيق تلك الشراكة، المتمثلة في ضعف وسائل الاتصال، وغياب التعاون العسكري الأمني.

دراسة (Chaziza, 2020) بعنوان "الشراكة الإستراتيجية للصين مع الكويت: فرص جديدة لمبادرة الحزام والطريق ". هدفت هذه الدراسة إلى فحص الجوانب المختلفة التي تكمن وراء تأسيس الشراكة الإستراتيجية بين الكويت والصين، والتي تم الاتفاق عليها في يوليو 2018 عند زيارة أمير الكويت الراحل الشيخ صباح الأحمد الصباح إلى الصين. كما تتناول هذه الدراسة التوافق بين مبادرة الحزام والطريق ورؤية الكويت 2035؛ وذلك لفهم مدى العلاقة الاقتصادية بين البلدين. وتؤكد هذه الدراسة أنه على الرغم من الزيادة الهائلة في التجارة والاستثمارات الصينية في الكويت، نجد أن بعض العقبات الداخلية والتحديات الخارجية تظل حجر عثرة أمام التكامل الناجح بين مبادرة الحزام والطريق ورؤية الكويت 2035.

دراسة (الفضلي، 2020) بعنوان "العلاقات التجارية بين دولة الكويت وجمهورية الصين الشعبية في عهد الشيخ صباح الأحمد الصباح 2006-2020". هدفت هذه الدراسة إلى توضيح العلاقات التجارية الكويتية - الصينية، وبخاصة في ظل مبادرة الحزام والطريق الصينية وأثرها وأهميتها على الكويت. وتتناول الدراسة دور الشيخ صباح الأحمد (2006 - 2020) في تعزيز العلاقات الاقتصادية - السياسية بين البلدين، وماهية مبادرة الحزام والطريق الصينية وأثرها وأهميتها في تحقيق رؤيته بجعل الكويت مركزاً مالياً وتجارياً عالمياً في عام 2035. وقد توصلت الدراسة إلى ضرورة استمرار التعاون الاقتصادي بين البلدين؛ نظراً للمصالح السياسية والاقتصادية المشتركة بينهما.

دراسة (Mansour, 2020) بعنوان "ماذا تحمل مبادرة الحزام والطريق للدول الصغيرة: تقييم مشاركة الكويت في مبادرة الحزام والطريق الصينية ". هدفت هذه الدراسة إلى تقييم انضمام الكويت إلى مبادرة الحزام والطريق،

وتناولت أهمية هذه المبادرة للكويت، والعوامل التي دفعتها للانضمام إليها. كما ناقشت بالتحليل الفرص المتاحة للكويت من هذه المبادرة. وتوصلت الدراسة إلى نتيجة، مفادها أن الكويت في حاجة إلى إستراتيجية واضحة لاستغلال الإمكانيات التي ستمنحها المبادرة للتنمية المستدامة ودعم المعرفة والمهارات للمواطنين الكويتيين.

التعليق على الدراسات السابقة

ركزت الدراسات السابقة بشكل كبير على العلاقات الاقتصادية والإستراتيجية بين الصين والكويت، وتطرقت لمبادرة الحزام والطريق باعتبارها وسيلة لدعم هذه العلاقات التي تقوم على أساس الاعتماد المتبادل والمنفعة المشتركة، لكن ما يميز هذه الدراسة عن الدراسات السابقة أنها تناولت مبادرة الحزام والطريق الصينية وأثرها على سياسة الكويت الخارجية بغية تعظيم الاستفادة من هذه المبادرة وتقليل الخسائر، ولا سيما أن الكويت ربطت رؤيتها الوطنية التنموية (2035) بمبادرة الحزام والطريق؛ نظراً لتضافر أهداف هذه المبادرة وتكاملها مع أهداف هذه الرؤية. كما ركزت هذه الدراسة على دولة الكويت نظراً لما تمثله من قيمة جيوسياسية لمبادرة الحزام والطريق، مقارنة بدول مجلس التعاون الخليجي الأخرى، فضلاً عن أن هذه الدراسة تطرقت لمجالات التعاون المحتملة بين الكويت والصين في إطار مبادرة الحزام والطريق ورؤية الكويت 2035. لذا، قد تمثل هذه الدراسة إضافة إلى الدراسات السابقة حول هذا الموضوع.

الإطار النظري

الاعتماد المتبادل المركب

تنطلق الدراسة من فرض الاعتماد المتبادل المركب (Complex Interdependence Theory)، الذي يعدّ أحد الفروض الجوهرية للنظرية الليبرالية الجديدة، تلك النظرية التي تدعو إلى الاعتماد الدولي المتبادل، على اعتبار أنه الشكل الأمثل للعلاقات بين الدول وغيرها من الفاعلين في ظل وجود بيئة فوضوية. ترتبط نظرية الاعتماد المتبادل المركب ارتباطاً وثيقاً بعالمين مشهورين، هما "روبرت كيوهان" و"جوزيف ناي". وقد وضعاً

هذه النظرية في سبعينيات القرن العشرين ليصفا الاعتماد المتبادل المتنامي في الاقتصاد السياسي الدولي. وتجادل هذه النظرية بأن جميع الفاعلين، سواء دول أو فاعلون من غير الدول، يعتمد بعضهم على بعض في عالمنا المعاصر المعولم (Keohane & Nye, 1989).

وتجادل نظرية الاعتماد المتبادل المركب بأن الفوائد والتكاليف يجب أن توضع في الحسبان. فعلى الرغم من التعاون الاقتصادي المتنامي والفوائد المتبادلة في الاقتصاد السياسي الدولي القائم على الاعتماد المتبادل، فإنه لا يمكن تجنب احتمالية التنافس والصراع. وفي هذا الصدد، يزعم كيوهان وناي أن سياسة الاعتماد المتبادل في مجال الاقتصاد والبيئة تنطوي على تنافس حتى عندما نتوقع فوائد من التعاون. وأضافا أن الاعتماد المتبادل لا ينبغي اعتباره اعتماداً متبادلاً متوازناً (Evenly Balanced Mutual Dependence)، بل من الممكن أن يكون اعتماداً متبادلاً غير متماثل (Asymmetrical Interdependence)؛ الأمر الذي يشكل مصدر نفوذ وتأثير للفاعلين في تعاملهم بعضهم مع بعض؛ إذ إن الفاعلين الأقل اعتماداً يستطيعون أن يستخدموا علاقة الاعتماد المتبادل مصدر قوة لهم عند المساومة على قضية ما، وربما للتأثير على القضايا الأخرى (Keohane & Nye, 1989).

المنهج

تعتمد الدراسة على منهجين، هما: منهج صنع القرار والمنهج التحليلي.

منهج صنع القرار

تشير عملية صنع القرار إلى الاختيار بين مجموعة من البدائل المتاحة في ضوء تقدير المزايا النسبية لكل منها، ومدى ملاءمة البديل الذي يتم اختياره للظروف الداخلية والخارجية (مسعد، 2010، ص.25).

وبناء عليه؛ تستعين الدراسة بمنهج صنع القرار باعتبار أن السياسة الخارجية هي مجموعة من القرارات التي تتخذها الدول في المجال الخارجي تجاه عدد من المواقف والقضايا المتصلة التي تعبر في النهاية عن مجمل توجه الدولة وأهدافها القومية (سليم، 1998، ص.473).

يؤكد هذا المنهج، في إطار دراسته للقرارات السياسية، الدور القوي الذي يقوم به رئيس الدولة والمجموعات العاملة معه داخل النظام السياسي، وهو أمر يتفق مع الحالة الكويتية التي لعب فيها الشيخ صباح الأحمد الجابر الصباح دوراً محورياً في رسم وتحديد معالم السياسة الخارجية والداخلية للكويت. ويمر هذا المنهج بأربع مراحل رئيسية، تتمثل أساساً في تحديد المشكلة التي يجب اتخاذ القرار حيالها، وعملية البحث في البدائل، واختيار البديل المناسب، والعمل على تنفيذ هذا البديل (ناصر، 2005، ص. 274)؛ مما يسهم بشكل كبير في فهم الأسباب التي دعت الكويت إلى الانضمام لمبادرة الحزام والطريق، وأثر ذلك على سياستها الخارجية.

المنهج التحليلي

تعتمد الدراسة أيضاً على المنهج التحليلي؛ لكونها تحلل تأثير انضمام دولة الكويت إلى مبادرة الحزام والطريق على سياستها الخارجية وما حدث بها من تغير. فالمنهج التحليلي يعتمد على ثلاث مراحل أساسية وهي: التفسير، والنقد، والاستنباط (الطائي وأبو بكر، 2017، ص. 147). ومن خلال هذه المراحل الثلاث يمكن الاستعانة بهذا المنهج في تفسير دوافع الكويت للانضمام لهذه المبادرة، ومدى ارتباط هذه المبادرة برؤية الكويت 2035، وكذلك تفسير أسباب تغير سياسة الكويت الخارجية، والانتقال إلى مرحلة النقد عبر توضيح مكاسب انضمام الكويت لهذه المبادرة، وكذلك التحديات التي تواجهها، ثم الانتقال إلى المرحلة الثالثة وهي الاستنباط، حيث تعتمد الدراسة على الاستنباط الجزئي إلى أحد فروض النظرية الليبرالية المتمثلة في الاعتماد المتبادل المركب.

تقسيم الدراسة

قُسمت الدراسة إلى أربعة محاور:

المحور الأول: مبادرة الحزام والطريق الصينية.

المحور الثاني: سياسة الكويت الخارجية.

المحور الثالث: مبادرة الحزام والطريق في سياق دولة الكويت.

المحور الرابع: رؤية مستقبلية لمبادرة الحزام والطريق.

1- مبادرة الحزام والطريق الصينية

أعلن الرئيس الصيني رسمياً عن إطلاق مبادرة الحزام والطريق في 7 سبتمبر 2013 تحت اسم حزام طريق الحرير الاقتصادي "Silk Road Economic Belt" (Misiagiewicz, 2016, P.34-42). ومن الجدير بالذكر أن الصين لم تحدد تعريفاً واضحاً لمبادرة الحزام والطريق؛ نظراً لتطورها المستمر طوال الوقت، ليس في تفاصيلها من حيث الرؤية والأهداف ومجالات التعاون فقط، ولكن كذلك في اسمها الرسمي؛ حيث يتضح تغيير الاسم عدداً من المرات. فالمبادرة حملت في البداية اسم حزام طريق الحرير الاقتصادي، ثم طريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين "The 21st Century Maritime Silk Road" وفي أكتوبر 2013، أصبح اسمها حزام واحد وطريق واحد "One Belt One Road". وفي سبتمبر 2015 تغير اسمها ليصبح مبادرة الحزام والطريق "Belt and Road Initiative". ومن المرجح أن يستمر تغيير اسم المبادرة وفقاً لاحتياجات الصين (Stec, 2018).

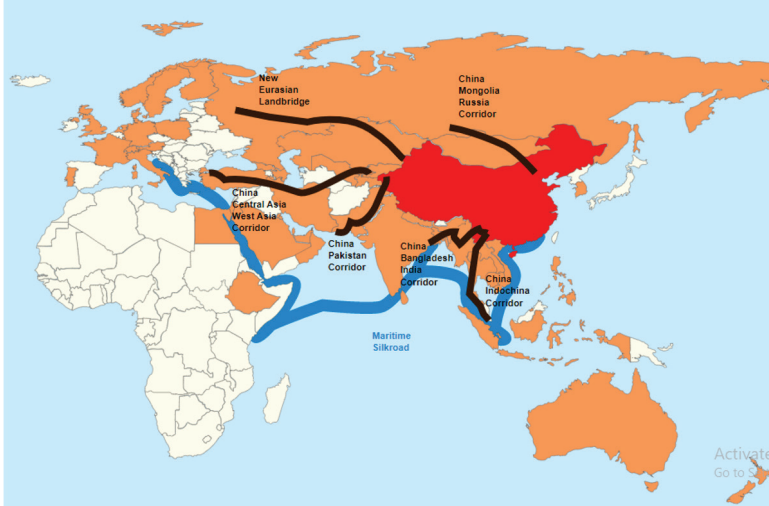
تهدف مبادرة الحزام والطريق إلى تطوير البنية التحتية من خلال تطوير شبكات المواصلات بين دول المبادرة من جسور وطرق وسكك حديدية وطائرات وبواخر، وكذلك بناء موانئ ومطارات وإنشاء مناطق تجارة حرة، فضلاً عن إنشاء أنابيب النفط والغاز وخطوط الطاقة الكهربائية وشبكات الإنترنت والبنية التحتية. كما تسعى المبادرة إلى وضع سياسات مشتركة بهدف تحقيق التكامل الاقتصادي والمالي وتحرير التجارة بين الدول الآسيوية. وتسعى إلى تحقيق التقارب الثقافي بين شعوب الدول المنتمية للمبادرة وكذلك تعزيز القوة الاقتصادية والسياسية للصين في السياسة الدولية. أضف إلى ذلك أن الصين تسعى إلى تهيئة جو من الثقة بينها وبين الدول المعنية بالمبادرة، وتسويق نفسها بديلاً يمكن أن يكون أفضل من القوى المهيمنة في النظام الدولي (فازية، 2019، ص.134).

وتتكون مبادرة الحزام والطريق من مجموعة كبيرة من الممرات والطرق البرية والبحرية فضلاً عن خطوط الأنابيب وشبكات الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات، التي تنطلق من الصين وصولاً إلى قارة أوروبا مروراً بجميع المناطق الواقعة في هذه الممرات أو المسارات. وفيما يلي رصد لشبكة الممرات الاقتصادية للمبادرة (ليانجشيانج وجاناردان، 2018، ص1):

- 1 - الممر الاقتصادي الذي يربط بين الصين ومنغوليا وروسيا.
 - 2 - الجسر البري اليورو - آسيوي الجديد.
 - 3 - الممر الاقتصادي بين الصين ووسط وغرب آسيا.
 - 4 - الممر الاقتصادي الذي يربط بين الصين وشبه الجزيرة الهندية الصينية.
 - 5 - الممر الاقتصادي بين الصين وباكستان.
 - 6 - الممر الاقتصادي الذي يربط بنغلاديش والصين والهند وميانمار.
- ويوضح شكل 1 الممرات الاقتصادية الستة بطريق الحرير الجديد.

شكل 1

خريطة للممرات الاقتصادية الستة بطريق الحرير الجديد



المصدر. (Hong Kong Trade Development Council, 2017).

ومن بين الممرات الستة الاقتصادية، هناك اثنان يمثلان مشاركة لدول الخليج العربي، الأول: الممر الاقتصادي بين الصين ووسط وغرب آسيا، الذي يمثل الممر التقليدي لطريق الحرير؛ حيث يبدأ من شينغيانغ بالصين ليمر بعد ذلك إلى وسط آسيا ثم يمر ليصل إلى الخليج والبحر المتوسط وشبه الجزيرة العربية، ويعبر دول آسيا الوسطى وإيران وتركيا والمملكة العربية السعودية. والممر الثاني: الممر الاقتصادي بين الصين وباكستان، ويبلغ طوله 3 آلاف كم؛ حيث يبدأ من مدينة قشغر الصينية لينتهي في مدينة غوادر الباكستانية، ويربط الممر بين كل من حزام طريق الحرير الاقتصادي في الشمال، وطريق الحرير البحري في الجنوب (محمد، 2018). ويشتمل هذا الممر على خطوط سكك حديدية وخطوط أنابيب. ويوصف هذا الممر بأنه المشروع الرئيس لمبادرة الحزام والطريق؛ فميناء "غوادر" يقع بالقرب من الخليج العربي، وخطوط الأنابيب التي تربطه بالصين تجعله عاملاً مهماً في العلاقات التجارية بين دول مجلس التعاون والصين؛ إذ إن ما يقرب من 52% من واردات الصين من النفط تأتي من الخليج، ونسبة 33% من هذه الواردات مصدرها دول مجلس التعاون الخليجي (China Country Report, 2015). ومن المتوقع أن يقدم ميناء غوادر مزيداً من الفرص الاستثمارية في التعدين، وتشديد البنية التحتية، وتكنولوجيا المعلومات (Fulton, 2017). كما تشير التقديرات إلى أن مسافة الشحن من ميناء جبل علي في دبي إلى مدينة شينغيانغ الصينية تبلغ 15 ألف كم، وفي حال الانتهاء من هذا الممر ستبلغ المسافة 2500 كم، إضافة إلى دور هذا الممر في نقل مصادر الطاقة من منطقة الخليج إلى الصين، ونقل البضائع من الصين إلى منطقة الخليج (Ashraf, 2017).

لكن، على الرغم من أهمية هذين الممرين لدول مجلس التعاون الخليجي، فإنهما يمثلان اعتبارات وتحديات إستراتيجية لدول المجلس. وهذا يؤكد حقيقة أنه في الوقت الذي يصر فيه القادة الصينيون على أن مبادرة الحزام والطريق تعد مبادرة اقتصادية، فإنها من الممكن أن تثير هواجس سياسية وأمنية للدول التي يمر بها طريق الحرير؛ حيث يفرض الممر الأول (الصين - وسط وغرب آسيا) مخاوف واضحة لدول مجلس التعاون؛ إذ إن الممر ينطلق من غرب الصين،

ويمر بدول آسيا الوسطى (طاجكستان، أوزبكستان، قيرغستان، تركمانستان)، وينتهي في إيران وتركيا. وبما أن إيران تعتبر فاعلاً مهماً داخل نطاق هذا الممر، فهي تستطيع أن تمد الصين بمدخل لوجستي ومركز نقل مهم للخليج العربي، كما أن الممر يعد مدخلاً لصادرات الطاقة الإيرانية. ونظراً للعلاقات المتوترة بين إيران وبعض دول مجلس التعاون، فإن مبادرة الحزام والطريق من الممكن أن تمثل إشكالية لهذه الدول. كما أن العلاقات القوية بين الصين وتركيا تثير مخاوف بعض دول الخليج؛ إذ إن العلاقات بين تركيا وبعض دول الخليج، وبخاصة السعودية والإمارات، توترت بشكل كبير، وازدادت هذه العلاقات سوءاً بعد مقاطعة السعودية والإمارات ومصر والبحرين لقطر، ودعم تركيا لقطر. كما أن إيران وتركيا تعتبران من الأعضاء المحتمل انضمامهم لمنظمة شنغهاي للتعاون؛ الأمر الذي من المفترض أن يزيد من متانة علاقتهما مع الصين ويوفر فرصاً للتعاون في الشؤون الأمنية، بالإضافة إلى التكامل الاقتصادي المتأصل في مبادرة الحزام والطريق (Fulton, 2017). وبناءً عليه؛ فإن هذا الممر الاقتصادي يتعارض مع المصالح السعودية والإماراتية؛ مما قد يؤدي إلى عدم مشاركة الدولتين في أنشطته، ومن المحتمل أيضاً أن تحذو باقي دول الخليج حذو السعودية والإمارات.

وفيما يخص الممر الثاني (الصين - باكستان)، فهناك اعتبار إستراتيجي مهم يتعلق بالهند. فالهند ترفض المبادرة؛ نظراً لاستبعاد الصين للهند من مشروع هضبة دوكلام المتنازع عليها مع بوتان، والتي تعتبرها الهند منطقة إستراتيجية لها (البدراني ونافع، 2020، ص. 167-196). كما ترفض الهند أيضاً الممر الاقتصادي بين الصين وباكستان الذي يربط منطقة "شينجيانغ" الصينية ذاتية الحكم بمقاطعة بلوشستان الباكستانية، ويمر في منطقة جيلجيت في إقليم كشمير، وهو من الأراضي المتنازع عليها بين الهند وباكستان؛ الأمر الذي تعتبره الهند انتهاكاً للسيادة الهندية (Pant & Passi, 2017, P.88-95) وعلى المستوى الدولي، دعت الصين دول نيبال وبنغلاديش وميانمار وسريلانكا وباكستان إلى المشاركة في مبادرة الحزام والطريق؛ الأمر الذي تنظر إليه الهند

على أنه استعراض للقوة الصينية في منطقة لطالما اعتبرت الهند واقعة في مجال نفوذها؛ هذا من شأنه أن يمثل إشكالية لدولة الكويت؛ ففي الوقت الذي تعتبر فيه الكويت أن التعاون مع الصين يصب في مصلحتها، فإنها لا تريد أن يكون هذا التعاون على حساب علاقتها مع الهند؛ نظراً للعمالة الهندية الكبيرة في الكويت، وكذلك حجم التبادل التجاري الكبير بين البلدين (Pethyagoda, 2017).

2- سياسة الكويت الخارجية

شكل الأمن واستمرار الوجود الاهتمام الأول لسياسة الكويت الخارجية منذ استقلالها عن بريطانيا عام 1961 حتى وقتنا الحاضر. وقد انتهجت الكويت في الفترة من 1961 إلى 1980 سياسة خارجية قائمة على توازن القوى في المنطقة؛ وذلك بهدف حماية نفسها من العراق التي طالبت بضم الكويت إليها. واعتمدت الكويت خلال هذه الفترة على الدعم العربي والتعاطف الدولي تجاه قضايا الكويت، وقد برز استخدام الأداة السياسية في هذه المرحلة مع استخدام الأداة الاقتصادية للتأثير الخارجي (أسيري، 2000، ص.201).

وقد واجهت الكويت تحدياً أمنياً ثانياً خطيراً مع مطلع الثمانينيات من القرن العشرين، تمثل في نشوب الحرب العراقية - الإيرانية. ومن ثم سعت الكويت إلى تأمين أمنها الوطني من خلال إنشاء مجلس التعاون الخليجي عام 1981 مع بقية دول الخليج. كما قامت بدعم العراق في هذه الحرب؛ مما أسفر عن مهاجمة إيران السفن التجارية الكويتية في الخليج العربي؛ وهو ما عرّض المصالح الكويتية للخطر. وقد اضطرت الكويت إلى الاتفاق مع كل من الولايات المتحدة والاتحاد السوفيتي لحماية تلك السفن من خلال رفع الأعلام الأمريكية والسوفيتية على تلك السفن (العنزي، 1996، ص.237).

جاء بعد ذلك الغزو العراقي للكويت ليدشن مرحلة ثالثة في تاريخ الكويت وسياستها الخارجية؛ مما اضطرها للجوء إلى الولايات المتحدة القطب الأوحده في هذه الفترة، لمساعدتها في طرد القوات العراقية. وقد نجحت الولايات المتحدة في ذلك عن طريق تشكيل تحالف دولي عسكري شرعي يضم مختلف دول العالم،

ومدعوم بقرارات دولية. وقد أثبت الغزو العراقي للكويت أن أراضي الدول الصغيرة التي تقع على حدود دول كبرى تصبح أرض معركة للدول المتنافسة المحيطة بها (النقي، 2010، ص.22). لذا، أصبح الهاجس الأمني في هذه الفترة عامل قلق رئيسي للكويت؛ مما دفعها إلى اتباع سياسة أمنية دفاعية اتجهت فيها إلى الحصول على التكنولوجيا والمعدات العسكرية المتطورة، والارتباط عسكرياً وأمنياً مع دول التحالف الرئيسية، ولا سيما الولايات المتحدة (العنزي، 1996، ص.260).

ويعتبر الصعود الآسيوي من أهم المتغيرات التي ظهرت بعد انتهاء الحرب الباردة، ولا سيما دول شرق وجنوب شرق آسيا، التي أصبحت تشكل ركناً جديداً من أركان النظام العالمي. وقد صاحب النمو الاقتصادي في هذه الدول زيادة في الاعتماد المتبادل بينها وبين الدول المصدرة للنفط؛ فقد ارتبط الصعود الآسيوي باستهلاك كميات كبيرة من النفط؛ وذلك نتيجة لزيادة الإنتاج؛ الأمر الذي أدى إلى زيادة الطلب على هذه السلعة المهمة الأساسية في قطاع الصناعة، ولا سيما أن معظم الدول الصناعية في آسيا غير منتجة للنفط (المركز الدبلوماسي للدراسات الإستراتيجية، 2007، ص.41)؛ وهذا الأمر أدى إلى أن تصبح آسيا سوقاً جديدة لاستيراد النفط الكويتي. وهكذا، نجد أن النمو الاقتصادي في آسيا وصعود دول شرق وجنوب شرق آسيا شكل بديلاً تتجه له سياسة الكويت الخارجية في ظل التغيرات والتحولات العالمية والإقليمية الجديدة.

لكن هذه السياسة التي اتبعتها الكويت بالتوجه شرقاً في هذه الفترة كانت تتعلق بالجانب الاقتصادي على وجه التحديد؛ ذلك لأن تغيير اتجاه التحالفات العسكرية والأمنية ليس أمراً سهلاً على دولة الكويت ولا على متخذ القرار فيها، إذ إن عملية صنع القرار السياسي في دولة صغيرة مثل دولة الكويت التي تعيش في منطقة تتأثر بشكل مباشر بالتغيرات الدولية والإقليمية، تعتبر عملية صعبة على صانع القرار فيها، في ظل إمتلاك الكويت لثروات طبيعية تجعلها مطمئناً دولياً وإقليمياً، وتعاني في الوقت نفسه من صغر مساحتها وقلة عدد سكانها؛ ومن ثم محدودية قواتها العسكرية (خليفة وجوهر، 2010، ص.371).

وفي أعقاب اندلاع ثورات الربيع العربي تغيرت السياسة الخارجية لمعظم الدول على المستويات الخليجية والإقليمية والدولية؛ مما أدى إلى تغير في السياسة الخارجية الكويتية واتباعها سياسة التحوط الإستراتيجي تجاه هذه الدول. خليجياً تخلت السعودية عن المسار التقليدي لسياستها الخارجية القائم على سياسة رد الفعل (Reactive)، وتبنت بدلاً من ذلك سياسة استباقية (Proactive). وقد ظهر ذلك جلياً في تدخلها في اليمن ومحاربتها جماعة أنصار الله الحوثية المدعومة من إيران. كما تدخلت عسكرياً في البحرين، فضلاً عن تدعيمها المعارضة السياسية والعسكرية ضد نظام الأسد المدعوم من إيران وحزب الله (Rieger, 2014). وعلى عكس سياستها القائمة على عدم التدخل في الصراعات الإقليمية، انضمت الكويت إلى التحالف الذي قادتته السعودية لمحاربة جماعة أنصار الله الحوثية في اليمن. لذا، ساورت القيادة الكويتية هواجس بشأن السياسات الإقليمية المتغيرة للسعودية، وقد ازدادت هذه الهواجس نتيجة للحصار الاقتصادي لقطر من قبل السعودية والإمارات والبحرين في عام 2017. ومن ثم؛ خشيت الكويت أن تفرض السعودية ضغوطاً عليها في حالة تصاعد الخلاف بين قطر والسعودية (Telci & Anas, 2020).

إقليمياً ازداد النفوذ الإقليمي لإيران في أعقاب ثورات الربيع العربي، فضلاً عن ظهور فاعلين جدد مثل الإخوان المسلمين، الذين أصبحوا أطرافاً مهمة في السياسات الإقليمية؛ مما أدى إلى حالة من عدم اليقين والقلق في الكويت. فالكويت تنظر إلى الإخوان على أنهم يشكلون تهديداً لها؛ إذ إن وصولهم إلى السلطة عن طريق الانتخابات وصناديق الاقتراع سوف يكون مديحاً للإسلام السياسي في الكويت (Hamdi & Salman, 2020, P.136).

دولياً كان ينبغي للكويت أن تتكيف مع الوضع السياسي الجديد في المنطقة، ولا سيما أن إدارة أوباما انسحبت تدريجياً من الشرق الأوسط، وانتهجت سياسة القيادة من الخلف؛ مما أضر بالعلاقات الأمريكية - الكويتية. فقد حولت الولايات المتحدة اهتمامها الإستراتيجي صوب آسيا "Pivot to Asia" تحت إدارة أوباما،

ونقلت بعض القوات الأمريكية من منطقة الخليج إلى منطقة آسيا والباسيفيك. وعلى الجانب الآخر، لم تفرض الصين تهديداً على الكويت ولم تتدخل في شؤونها الداخلية، ولم تضع شروطاً سياسية للتعاون معها (Telci & Rakipoglu, 2021, P.224).

فضلاً عن أن إدارة أوباما لم تدعم الأنظمة الحليفة لها بعد إندلاع الثورات العربية فقد تخلت عن نظام مبارك في مصر، ونظام زين العابدين بن علي في تونس، مما ولد شعوراً لدى الكويت بملاقاة نفس مصير هذه الأنظمة. فوجدت الكويت في ظل البيئة الأمنية في منطقة الخليج التي تتسم بالفوضى وعدم اليقين، وفي ظل التحولات الإقليمية والعالمية، أن تغير سياستها من سياسة قائمة على التوازن إلى سياسة قائمة على التحوط الإستراتيجي "Strategic Hedging". ويقصد بالتحوط الإستراتيجي أن تتعاون الدولة المتحولة مع مصدر التهديد لأمنها القومي لتجنب التهديدات أو الدخول في صراعات غير متكافئة. كما يتضمن سلوك التحوط تنويع الأهداف أو الشركاء عن طريق التحالف مع الدول الأخرى في مجالات مختلفة للاستفادة من إمكانيات هذه الدول (Tessman & Wolfe, 2011, P. 216-220).

وقد طبقت الكويت سياسة التحوط بشكل جيد تجاه كل من العراق وإيران نظراً للتهديدات التي تفرضها الدولتان على الكويت، بيد أن إستراتيجية التحوط لا تستخدم ضد التهديدات فحسب، بل من الممكن أيضاً استخدامها لإدارة المخاطر المحتملة وتجنب المواجهات المباشرة مع القوى الدولية والإقليمية. على سبيل المثال، نجد أن الكويت تقيم علاقات تعاونية مع الصين (باعتبارها قوة دولية)، كما أنها توطد علاقاتها مع تركيا (باعتبارها قوة إقليمية)، لكن في الوقت ذاته لا تقطع الكويت علاقاتها مع الولايات المتحدة المنافسة للصين على المستوى الدولي، ولا تقطع علاقاتها أيضاً مع السعودية المنافسة لتركيا على المستوى الإقليمي (Telci & Rakipoglu, 2021, P.213-229). لذا، سعت الكويت إلى إقامة تحالفات جديدة مع قوى دولية صاعدة، مثل الصين (Hook & Niblock, 2015)؛ حيث أولت الكويت اهتماماً كبيراً بالصعود الصيني، ووجدت أن تعاونها الاقتصادي والتجاري والإستراتيجي مع الصين سوف يحقق لها أهدافها التنموية من خلال الانضمام

إلى مبادرة الحزام والطريق الصينية التي تتكامل رؤيتها مع رؤية الكويت 2035 (Chaziza, 2020, P. 508).

3- مبادرة الحزام والطريق في سياق دولة الكويت

3-1- أهمية الكويت للصين

تمثل الكويت قيمة جيوسياسية لمبادرة الحزام والطريق، مقارنة بدول مجلس التعاون الأخرى، وذلك للاعتبارات السياسية الآتية:

أولاً: النزاع القائم بين قطر وجيرانها أدى إلى إضعاف وحدة دول مجلس التعاون الست، غير أن الكويت لم تشارك في حصار قطر وحافظت على علاقتها السلسة مع الدوحة، وسعت إلى التوسط لإنهاء النزاع الدبلوماسي الإقليمي (Chaziza, 2020, P.502). كما يتسق النهج الكويتي مع نهج دبلوماسية الوساطة الصينية التي تسعى إلى التوصل إلى حل سلمي لنزاعات الشرق الأوسط؛ حيث تستخدم بكين نهج الوساطة لتعزيز مصالحها الاقتصادية ونفوذها السياسي في الدول والمناطق التي سيطر عليها بعض خصومها الإستراتيجيين (Chaziza, 2018, P.44-57).

ثانياً: أظهرت الكويت أيضاً استعدادها للعب دور دبلوماسي في بعض المناطق شديدة التعقيد؛ مثل إيران واليمن. أما عن إيران، نأت الكويت بنفسها عن موقف المملكة العربية السعودية والإمارات العربية المتحدة المناهض لإيران، وفضلت أن يكون هناك قناة مفتوحة بينها وبين إيران. وتبنت الكويت سياسة التحوط الإستراتيجي (Strategic Hedging) لكي تحافظ على قدر من الاستقلالية في سياستها، وتحافظ على استقرارها بمنأى عن التنافس الإقليمي بين السعودية وإيران؛ ومن ثم، فإن النهج الكويتي القائم على التحوط يتسق تماماً مع السياسة الصينية القائمة على تطبيق نهج التحوط أيضاً في علاقتها مع الشركاء الإقليميين والدوليين (Chaziza, 2020).

وفيما يخص اليمن، فقد شاركت الكويت في الائتلاف الذي تقوده السعودية لمحاربة الحوثيين المدعومين من إيران في اليمن، غير أنها وافقت على استضافة

الأطراف اليمنية المتنازعة وتوقيع اتفاقية سلام شريطة أن تتوصل جميع الأطراف المنخرطة في الصراع إلى توافق وحلول ترضي الجميع (Karabacak, 2018). ويتوافق الموقف الكويتي من الأزمة اليمنية مع السياسة الصينية أيضاً؛ إذ حثت الصين جميع الأطراف المنخرطين في الصراع اليمني على رفض استخدام العنف، وحل الصراع بالسبل السلمية من خلال إقامة حوار بناء بينهم (وكالة أنباء الصين، شينخوا، 2017).

3-2- مبادرة الحزام والطريق ورؤية الكويت 2035

تتلاقى أهداف رؤية الكويت 2035 مع مبادرة الحزام والطريق، فكلهما يهدف إلى تحقيق التنمية؛ فالكويت تسعى من خلال هذه الرؤية و(كويت جديدة) إلى أن تصبح قائداً إقليمياً بحلول عام 2035. وإلى تقليص الاعتماد على عائدات المواد الهيدروكربونية، وذلك من خلال تنويع مصادر الدخل؛ بمعنى تقوية ودعم قطاعات مثل السياحة والخدمات المالية والمصرفية، وتقليص الاعتماد على العمالة الأجنبية عن طريق تدريب الكوادر الوطنية ورفع كفاءتها والارتقاء بمستوى مهارتها، فضلاً عن تحسين مؤشرات التنمية البشرية، وإعادة استخدام الجزر المهجورة وبناء مناطق حضرية جديدة لاستيعاب مثل هذه التحولات (Mansour, 2020, P.546). وسوف تشارك الكويت في هذه المبادرة بعدة مشاريع تنموية تعكس هذه الرؤية، وتمثل خطوة مهمة نحو إعادة إحياء طريق الحرير التاريخي عبر مشروع مدينة الحرير ومشروع الجزر الخمس (وربة، بوبيان، فيلكا، مسكان، عوثة)، إضافة إلى مشروع ميناء مبارك الكبير. كما تهدف الرؤية إلى امتداد الأنشطة إلى آسيا وأوروبا عن طريق مشروعات تنموية إستراتيجية تقدر بنحو 164 مشروعاً، وزيادة الاستثمار الأجنبي بنسبة 300% (وكالة الأنباء الكويتية، 2017). وقد كانت رؤية الشيخ صباح الأحمد الجابر الصباح تتمثل في تحويل دولة الكويت إلى مركز مالي وتجاري جانِب للاستثمار، يقوم فيه القطاع الخاص بقيادة النشاط الاقتصادي، ويحقق التنمية البشرية، ويزكي روح المنافسة، ويرفع كفاءة الإنتاج، في ظل جهاز مؤسسي داعم (وزارة الخارجية الكويتية، د. ت.).

ووقعت الكويت والصين اتفاقية مبادرة الحزام والطريق في عام 2014، وكانت الكويت أول الموقعين على بروتوكول تعاون مع الصين في يونيو 2014؛ وذلك للمساهمة في مرور طريق الحرير بالكويت عن طريق بناء مدينة الحرير بالتعاون مع الصين. وفي 22 نوفمبر 2018 نوقشت أهم بنود اتفاقية مبادرة الحزام والطريق في مدينة شنغهاي الصينية. وتنص الاتفاقية على إقامة مشروع مدينة الحرير والجزر الخمس، وذلك بإنشاء منطقة تجارية حرة مستقلة، وتكون خاضعة للسيادة الكويتية، مع تمتعها بالاستقلال إدارياً ومالياً وتشريعياً (الشيخ، 2019). وهذه الجزر تعد في قلب خطة التحول الاقتصادي، كويت جديدة 2035، التي ستشتمل تنوعاً اقتصادياً وسياحياً وتجارياً كخطوات على طريق تحقيق تنمية اقتصادية مستدامة. وتم اختيار هذه الجزر نظراً لموقعها الجغرافي الذي يضعها في مركز خطوط التجارة بين ثلاث قارات مختلفة؛ حيث يركز الحزام الاقتصادي لطريق الحرير على الاتجاه من الصين مروراً بآسيا الوسطى وروسيا عبر إيران ثم منطقة الخليج والبحر الأبيض المتوسط مروراً بالعراق وغرب آسيا عابراً الموانئ الساحلية الممتدة على هذا الخط واتجاهاته لأوروبا وإفريقيا؛ مما يجعل تلك الجزر الخمس الأصلح والأكثر قدرة على ربط تلك القارات (عبدالجواد، 2016).

ويقع مشروع مدينة الحرير في منطقة "الصبية"، شمال شرق الكويت على مساحة تقدر بنحو 250 كيلو متراً مربعاً. ومن المتوقع أن يستغرق إنشاؤها نحو 25 عام، بكلفة تقدر بنحو 86 مليار دولار أمريكي (الفضلي، 2020، ص. 203-278). وقد أنشئت مناطق مختلفة في الصبية وطورت، وبخاصة تلك المناطق التي تتصل بجزيرة بوبيان، ومنطقة التجارة الحرة بها وكذلك المنطقة الصناعية. ومن أهم أعمال التطوير في هذه المنطقة: تطوير ميناء مبارك والمناطق اللوجستية التي تسهم في النمو المتميز للصادرات غير النفطية، وذلك على نمط الموانئ المتطورة في سنغافورة ولوكسمبورغ وهونغ كونغ ودبي. وكانت اللجنة الأولى في مشروع الحرير هي إنجاز جسر الشيخ جابر الأحمد، الذي يربط الجزيرتين الشمالييتين المهجورتين والنائيتين (وربة وبوبيان) بمركز

الكويت، وهو رابع أطول جسر في العالم، وقد افتتح في 1 مايو 2019 (المطيري، 2018). ومن المخطط أن تخدم مدينة الحرير المناطق غير المأهولة بالسكان في شمال الكويت، وأن تجعلها مناطق تجارية وسكنية في الوقت نفسه خارج نطاق العاصمة، فضلاً عن تنمية الجزر المحيطة (Mansour, 2020, P.538-558).

لكن، في الوقت الذي تستعد فيه الكويت لاستغلال جزرها، ظهر ميناء غوادر في جنوب غرب باكستان الذي استأجرته الصين لمدة 40 عاماً؛ بهدف توجيه بضائعها إلى أوروبا والعالم ليكون منافساً خطيراً لدبي أولاً، والكويت لاحقاً (في حال طبقت حلم الجزر الخمس)؛ حيث يعتبر ميناء غوادر موقعاً إستراتيجياً يمنح الصين ووسط آسيا إمكانية الوصول إلى منطقة الخليج والشرق الأوسط، ولا شك أنه سوف يصبح البوابة الرئيسية البحرية لآسيا الوسطى. ويعتقد العديد من المحللين أن غوادر هي دبي أخرى ناشئة على خريطة العالم؛ مما يؤثر على موانئ دبي، وربما الكويت التي سيكون أمامها تحد آخر غير جيرانها الخليجيين (عواضة، 2018).

وفضلاً عن ميناء غوادر يوجد ميناءان منافسان أيضاً في دبي، هما ميناء راشد وميناء جبل علي؛ حيث أدركت الإمارات منذ عقود أنها لن تتمكن من الاعتماد على النفط فحسب مصدراً للدخل. كما ظهرت مشاريع منافسة لمشروع الكويت المستقبلي (مدينة الحرير)؛ مثل مشروع "نيوم" الذي أطلقتها السعودية كمشروع عابر للحدود يربط بين المملكة العربية السعودية والأردن ومصر، ويمتد 460 كلم على ساحل البحر الأحمر. ومن المتوقع أن يستقطب المشروع السعودي أبرز الشركات العالمية، ويكون أهم واجهة سياحية في المنطقة، وهذا المشروع -بلا شك- سيكون تحدياً ضخماً أمام المشاريع الكويتية المستقبلية (عواضة، 2018).

3-3- مجالات التعاون بين الكويت والصين في إطار مبادرة الحزام والطريق

وافقت كل من الكويت والصين على تأسيس شراكة إستراتيجية بين البلدين. وقد جاء هذا القرار بعد التقاء أمير الكويت الراحل الشيخ صباح الأحمد

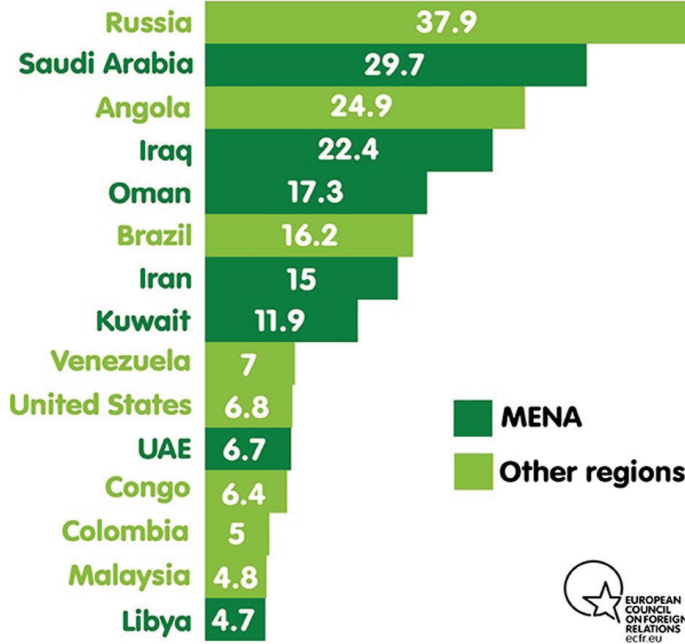
الجابر الصباح نظيره الصيني في بكين عام 2018. وحينئذ صرح الرئيس الصيني قائلاً: "تعد الكويت شريكاً مهماً للصين في تدعيم مبادرة الحزام والطريق والحفاظ على الاستقرار في منطقة الخليج، وسوف تستمر الصين في دعم الكويت من أجل تحقيق أهدافها التنموية". كما صرح الشيخ صباح الأحمد بالقول: إن "الكويت تعتبر الصين صديقاً وشريكاً يعتمد عليه، وسوف تساند الكويت سياسة الصين الواحدة" (CGTN, 2018).

ويوجد خمسة مجالات للتعاون بين الكويت والصين في إطار مبادرة الحزام والطريق ورؤية الكويت 2035. هذه المجالات هي: التعاون في مجال الطاقة، وتسهيل الاتصال، وتنسيق السياسات، والتجارة والاستثمار دون عوائق، والترابط بين الشعبين:

3-3-1 – التعاون في مجال الطاقة. يعد الاستثمار في البنية التحتية للطاقة أحد المجالات المهمة للتعاون بين الكويت والصين من أجل دمج الكويت في إطار مبادرة الحزام والطريق (Lokhande, 2017). لذا، من الممكن أن تقدم مبادرة الحزام والطريق إطاراً جديداً للاستثمارات الصينية المكثفة في صناعة الطاقة الكويتية. وتحتل الكويت المرتبة الرابعة في العالم العربي من حيث إمداد الصين بالنفط الخام (CGTN, 2018). وفيما يلي شكل 2 لرسم بياني يوضح الدول المصدرة للنفط الخام للصين من دول الشرق الأوسط والدول الأخرى، وقيمة ما تصدره دولة الكويت بالدولار الأمريكي في عام 2018؛ حيث بلغت قيمة تصدير النفط الخام 11.9 مليار دولار.

شكل 2

الدول المصدرة للنفط الخام للصين من دول الشرق الأوسط والدول الأخرى

Top 15 crude oil exporters to China, 2018
(\$bn)

المصدر: CHINA'S GREAT GAME IN THE MIDDLE EAST.

إن ثروة النفط الخام الكويتي واعتماد بكين الشديد على النفط الخام تعد عوامل مهمة لزيادة التعاون بين البلدين في مجال الطاقة. هذا التعاون يشمل مصانع البتروكيماويات والمصافي النفطية، وإمدادات النفط، واكتشافات حقول نفطية، وتقديم الخدمات والمعدات النفطية في قطاع حفر الآبار النفطية. وفي أغسطس 2014 وقعت الكويت صفقة جديدة لمدة عشر سنوات مع شركة "سينوباك" لمضاعفة إمداداتها من النفط من خلال العرض المقدم من الصين لشحن النفط الخام وبيعه. ووفقاً لهذه الصفقة، صرح ناصر المضيف العضو

المنتدب للتسويق الدولي في مؤسسة البترول الكويتية لوكالة الأنباء الكويتية، أنه بوجود تعاون جديد ومتبادل بين الطرفين، هناك مؤشرات جيدة على زيادة حجم صادراتنا من النفط الخام إلى الصين لتصل إلى 500 ألف برميل يومياً في السنوات الثلاث المقبلة (Kuwait News Agency, 2014). وفي يوليو 2018، وقعت "مؤسسة البترول الكويتية" اتفاقية تعاون مع مجموعة "شاندونغ" الصينية للتكرير والكيماويات لتسويق النفط الخام الكويتي. وقد صرح نزار العدساني، نائب رئيس مجلس إدارة مؤسسة البترول الكويتية، لوكالة الأنباء الكويتية بأن هذا الاتفاق تم التوقيع عليه على هامش زيارة سمو أمير البلاد الشيخ صباح الأحمد الجابر الصباح إلى الصين، وأضاف أن الاتفاق يهدف إلى توسيع قاعدة الاستثمار المشترك في الصناعات النفطية واللوجستية (وكالة الأنباء الكويتية، 2018).

تحتل الكويت المرتبة السادسة من الاحتياطي النفطي العالمي؛ لذا فإن حاجة الصين المتزايدة للنفط تجعل ارتباطها بالكويت مهماً؛ وذلك لسد حاجتها المتزايدة من النفط في تنميتها الاقتصادية والصناعية. ومن ثم؛ من المؤكد أن الكويت ستلعب دوراً حيوياً في طريق الحرير في المنطقة خاصة أن الكويت دولة غنية وتمتلك منابع نفطية كبيرة، وهذا ما دفع الصينيين إلى التفكير في العمل والاستثمار في الكويت؛ لأن الصين بحاجة كبيرة للطاقة. وبحسب الخبراء فإن الصين إذا مضت على هذا النحو من التطور الذي شهدته السنوات العشر الماضية، فستكون بحاجة إلى كميات كبيرة لاستهلاك الطاقة (عبدالغفار، 2015).

3-2 تسهيل وسائل الاتصال. وفقاً للشراكة الإستراتيجية بين الكويت والصين، فإن تسهيل الاتصال يعد هدفاً مهماً لدمج رؤية الكويت 2035 في إطار مبادرة الحزام والطريق. لذا؛ فإن الكويت سوف تسعى إلى تحسين اتصالات البنية التحتية وملاءمة أنظمتها التقنية مع الدول الأخرى في إطار مبادرة الحزام والطريق؛ وهو ما يؤدي إلى المساهمة المشتركة بين الكويت والصين في تطوير المسارات البرية والبحرية للنقل الدولي، وخلق شبكة بنية تحتية، من الممكن أن تتصل بجميع المناطق في آسيا، وكذلك مناطق محددة في إفريقيا وأوروبا (Chaziza, 2020, P.501-519).

ويعد الوصول إلى الموانئ الطبيعية الكويتية أيسر من الوصول إلى موانئ دول مجلس التعاون الأخرى؛ وهو الأمر الذي أدى إلى أن تصبح الكويت جزءاً من مسار التجارة الرئيسي. فموقع الكويت الجغرافي يُمكنها من أن تصل الخليج العربي بالمسارين البري والبحري؛ إذ إن مسار التجارة البري الذي يمر من خلال الكويت، عابراً الأراضي السعودية من الممكن أن يوفر مساراً إلى قناة السويس والبحر الأحمر أقصر وأكثر أمناً من ذلك المسار الذي يمر من خلال مضيق باب المندب، الذي يواجهه عدم استقرار منذ اندلاع الحرب الأهلية في اليمن. كما أن هذا الأمر سوف يوفر فرصة لتعزيز التفاعل الصيني مع المملكة العربية السعودية والكويت (Ibrahim, 2018). وتريد الصين أيضاً أن تتعاون مع الكويت في مشروعات البنية التحتية، بما في ذلك بناء مدينة الحرير والجزر الخمس. كما أن الصين تجري أيضاً مباحثات مع الحكومة الكويتية لربط الكويت بشبكة سكك حديدية من المتوقع أن تجعل الكويت مركزاً تجارياً رئيسياً، وقاعدة للسكك الحديدية تبدأ من الصين وتمر بآسيا الوسطى ودول الخليج (Anderson, 2018).

ووقعت الصين اتفاقية تعاون مع الكويت بشأن مشروع مدينة الحرير والجزر الخمس الكويتية، ومن المتوقع أن يكون هذا المشروع بمثابة منطقة حرة اقتصادية ضخمة تربط الخليج العربي بآسيا الوسطى وأوروبا. وقد تم تصميم مشروع الحرير والجزر الخمس ليستوعب 700,000 مواطن داخل نطاق منطقة حضرية تقدر بـ 250 كيلو متراً مربعاً. ومن المتوقع أن تستكمل المرحلة الأولى من هذا المشروع بحلول عام 2023. ومن المخطط أيضاً أن يتم بناء ميناء مبارك البحري الذي يحتوي على 24 مرسى للسفن، وذلك لزيادة التجارة من خلال البحر الأحمر إلى أوروبا، وعند استكمال هذا الميناء سوف يكون من أكبر المراكز التجارية الكويتية (Mansour, 2020, P.549).

إن، تعد مدينة الحرير حجر الزاوية لرؤية الكويت 2035، وسوف تلعب دوراً محورياً في جهود الكويت نحو تنويع اقتصادها؛ ومن ثم تنويع مصادر الدخل. وقد صرح السفير الكويتي لدى الصين سميح حيات، قائلاً: "يوجد

توافق متبادل بين رؤية الكويت الجديدة 2035 ومبادرة الحزام والطريق لإحياء طريق الحرير وتأسيس مركز تجاري لخدمة العالم " (Al Wasmi, 2018). وكجزء من مشروعات تنمية مدينة الحرير والجزر الخمس، وقعت الكويت مذكرة تفاهم مع شركة هواوي الصينية في يوليو 2018 لتنفيذ إستراتيجية المدن الذكية. وفي نوفمبر 2018 وقع "الصندوق الوطني الكويتي لتنمية المشروعات الصغرى والمتوسطة" مذكرة تفاهم مع شركة هواوي لتشجيع وتنمية المشروعات الصغيرة والمتوسطة وتعزيز الخدمات المتطورة للشركات في تكنولوجيا المعلومات والاتصالات كجزء من رؤية الكويت 2035. ووفقاً لمذكرة التفاهم، سيعمل الصندوق الوطني وشركة هواوي للتكنولوجيا على تعزيز نمو المؤسسات الصغيرة والمتوسطة وقدرتها التنافسية في الكويت، فضلاً عن تعزيز الخدمات المتطورة للشركات في قطاع تكنولوجيا المعلومات والاتصالات (الصندوق الوطني لتنمية المشروعات الصغيرة والمتوسطة، 2018).

3-3-3 - تنسيق السياسات. بموجب الشراكة الإستراتيجية بين الكويت والصين، فإن دعم التعاون السياسي، وخلق آليات للحوار والتوافق حول القضايا العالمية والإقليمية، وتطوير المصالح المشتركة، وتعميق الثقة السياسية، والتوصل إلى اتفاق حول التعاون، كل هذه الأمور تعد أولويات قصوى ومهمة لدمج رؤية الكويت 2035 في إطار مبادرة الحزام والطريق. فتنظر الصين إلى الكويت على أنها شريك مهم للتعاون في مبادرة الحزام والطريق، وأيضاً لحفظ السلام والاستقرار الإقليمي في منطقة الخليج. وفي أثناء زيارته السابعة للصين في يوليو 2018، اتفق الشيخ صباح الأحمد والرئيس الصيني شي جين بينغ على العمل معاً لتأسيس منطقة تجارة حرة بين الصين ودول مجلس التعاون الخليجي. وقد وجد القائدان أن التوافق بين رؤية الكويت 2035 ومبادرة الحزام والطريق الصينية سوف يحيي طريق الحرير القديم، وينشئ منطقة تجارية نابضة بالحياة، ويعيد الكويت لدورها الرائد في المجالات الاقتصادية والتجارية بالمنطقة (China News Agency, Xinhua, 2018).

كما تخطط الصين أيضاً لإقامة مناطق تجارية حرة مع دول مجلس التعاون الخليجي كجزء ضروري لمشروع الحزام والطريق، لكن في ظل وجود الأزمة القطرية-الخليجية وتوتر العلاقات الاقتصادية والدبلوماسية فيما بينها، فإن إنشاء مناطق تجارة حرة يبدو أمراً صعباً. وعلى الرغم من أن الاستثمارات الصينية لم تتأثر بشكل مباشر بالصراع الخليجي، إلا أن حالة عدم الاستقرار في المنطقة من الممكن أن تضر بالتعاون الاقتصادي للصين مع دول الخليج، وسوف يؤثر - بلا شك - في آفاق التجارة الإقليمية لبكين (Gater-Smith, 2017).

3-4 - التجارة والاستثمار. منذ تأسيس العلاقات الدبلوماسية بين البلدين، ازداد حجم التبادل التجاري بينهما. وتعد الصين أحد الشركاء التجاريين الرئيسيين للكويت (Kuwait News Agency, 2017). كما وقعت الكويت والصين عدة اتفاقيات لتعزيز التعاون بينهما في قطاعات النفط والغاز والبيئة عقب زيارة قام بها أمير الكويت الراحل الشيخ صباح الأحمد، إلى بكين في عام 2009. وجدير بالذكر أن هناك أكثر من 40 شركة صينية تعمل في الكويت في نحو 80 مشروعاً قيد التنفيذ في مجالات النفط والبنية التحتية والاتصالات والخدمات (China News Agency, Xinhua, 2018).

وتتوافق هذه الاتفاقيات مع أبرز التطلعات التي تضمنتها رؤية الشيخ صباح الأحمد التي وضعها بعد تسلمه حكم الكويت، وتتمثل في استعادة الدور الريادي الإقليمي للكويت كمركز مالي وتجاري وإحياء الدور المحوري للقطاع الخاص الكويتي في قيادة التنمية (الفضلي، 2020، ص. 203-278). وصرح نبيل العبدالجليل، الوكيل المساعد للشؤون الاقتصادية في وزارة المالية الكويتية، لوكالة الأنباء الكويتية بأن الصين تحتل المرتبة الأولى كأكبر شريك تجاري للكويت في 2018، بقيمة إجمالية للتجارة الثنائية بين البلدين تصل إلى 18.7 مليار دولار (وكالة الأنباء الكويتية، 2019).

وهناك استثمارات صينية كبيرة في الكويت؛ حيث تقوم العديد من الشركات الصينية بتنفيذ مشاريع البناء الضخمة. وفي الوقت الحاضر، تعمل أكثر من 10

شركات صينية في الكويت في مجالات الاتصالات والبنية التحتية والبناء والخدمات الهندسية وغيرها من المجالات (الفضلي، 2020، ص.258)، في حين أن أكبر صفقات الاستثمار الكويتي الصيني هي بناء مصفاة بترولية بقيمة 9 مليارات دولار في مقاطعة "غوانغدونغ" في جنوب الصين، وهو المشروع الذي سيكون له السبق في المنافسة بين الشركات في جنوب الصين (العجمي، 2018، ص.147).

ووفقاً لـ "The China Global Investment Tracker"، فإن استثمارات الصين في الكويت بلغت 7.9 مليارات دولار أمريكي، وهي على النحو الآتي: في قطاعات الطاقة 3.8 مليارات دولار، والنقل 3.1 مليارات دولار، والعقارات 1 مليار دولار (The China Global Investment Tracker, 2019). إن تحرك الكويت نحو التعاون التجاري والاستثماري مع الصين يهدف إلى تقليل الاعتماد على النفط وزيادة التصنيع في مجالات البتروكيماويات والمواد الغذائية ومواد البناء؛ سعياً إلى أن تصبح مركزاً مالياً وتجارياً إقليمياً من خلال تطوير البنية التحتية وتبسيط الإجراءات وإصلاح التشريعات ودعم التنمية البشرية.

3-5 - الترابط الثقافي بين الشعبين. يعد ترابط الشعبين الكويتي والصيني أمراً حيوياً لدمج رؤية الكويت 2035 في إطار مبادرة الحزام والطريق؛ فمن الممكن صياغة هذا الترابط من خلال تعزيز التبادل الأكاديمي والثقافي، وتقديم المنح الدراسية، وعقد المنتديات الثقافية، وزيادة التعاون في العلوم والتكنولوجيا، وتأسيس معامل ومراكز بحثية مشتركة، وكذلك مراكز لنقل التكنولوجيا الدولية (Chaziza, 2020, P.513).

وفي السنوات القليلة الماضية، أصبح التعاون الثقافي والسياحي جانباً مهماً آخر في الشراكة الإستراتيجية بين الكويت والصين، ومن المتوقع أن يزداد عدد السياح الصينيين إلى دول مجلس التعاون الخليجي بنسبة 81%، من 1.6 مليون سائح في عام 2018 إلى 2.9 مليون في 2022، ومن المتوقع أن يكون نصيب الكويت من السائحين الصينيين نسبة 7% (Bridge, 2018). وفيما يخص التعاون الثقافي، أصبح التعاون الثقافي جانباً مهماً للشراكة الإستراتيجية

الكويتية - الصينية، وكلا الطرفين سعى إلى توسيع نطاق التعاون في هذا المجال خلال السنوات الماضية. وقد أقام الفنانون الصينيون والفرق الفنية الصينية معارض فنية وعروضاً متنوعةً في دول الخليج، منها معرض أعمال الرسامات الصينيات المشهورات الذي أقيم في الكويت عام 2011. كما أقيم في بكين الأسبوع الثقافي الكويتي في أبريل 2011 كفعالية ثقافية للاحتفال بالذكرى الأربعين لتأسيس العلاقات الدبلوماسية بين الصين والكويت. وفي ديسمبر من العام نفسه، أقيم الأسبوع الثقافي الصيني بالكويت (لي ووين، 2021). وفي مارس 2018 افتتحت الكويت المركز الصيني الثقافي في مدينة الكويت لدعم التبادل الثقافي، وتعميق آفاق التعاون التجاري والاقتصادي بينهما. ويهدف هذا المركز إلى أن يستفيد الكويتيون وشعوب دول الجوار من الثقافة الصينية الثرية والمتنوعة (Chaziza, 2020, P.514). وفي أبريل 2021، أقيم المعرض الرقمي للتراث الثقافي غير المادي للصين والكويت في مدينة "قوانغونغ" الصينية؛ حيث ضم هذا المعرض 60 مظهراً بارزاً للتراث غير المادي للصين والكويت؛ مما أظهر السحر الفريد للثقافة التقليدية المتميزة للبلدين (لي ووين، 2021).

4- رؤية مستقبلية لمبادرة الحزام والطريق

من الممكن أن تتجه الصين لمحاولة حل النزاعات في المنطقة، من خلال تعزيز قوتها الناعمة لتوفير شبكة من العلاقات بين الدول المتنازعة، ومن خلال ما يُطلق عليه "البراجماتية الاقتصادية" القائمة على تعزيز علاقات الدول من خلال توليد مصالح مشتركة، مثل انضمام دول مجلس التعاون إلى "البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية" كأعضاء مؤسسين ومساهمين في رأس مال البنك؛ وهو ما يؤكد أن الصين لا تنحاز لأي دولة في أي نزاع؛ وكذلك توفير مجالات اقتصادية مشتركة بين أطراف النزاع؛ وهو ما يمكن أن يؤدي إلى تحقيق تنمية سلمية وفقاً للمبدأ الصيني. كما أن الكويت من الممكن أن تؤدي دوراً محورياً في التوسط بين الأطراف المتنازعة المشاركة في المبادرة لحل الخلافات والوصول إلى حلول وسطية ترضي جميع الأطراف، ولا سيما أن

جميع الدول المنضمة إلى المبادرة سوف تستفيد استفادة كبيرة اقتصادياً وأمنياً في حال إتمام تنفيذ مشاريع هذه المبادرة. لذا ينبغي تغليب المصلحة الوطنية على أي خلاف، وهنا طرحت ثلاثة سيناريوهات حول مستقبل تنفيذ مبادرة الحزام والطريق، وتتمثل هذه السيناريوهات فيما يأتي:

- السيناريو الأول: تنفيذ مشاريع المبادرة كما هو مخطط لها. ترى الدراسة أن هذا السيناريو من الممكن أن يواجه عقبات كثيرة؛ نظراً لعدم مشاركة غالبية الدول حماسة الصين تجاه الإنجاز السريع لهذا المشروع، فضلاً عن أن دولاً عديدة تعارض هذا المشروع؛ كونه يهدد مصالحها ويعزز فكرة الهيمنة الصينية، ومن هذه الدول الولايات المتحدة والهند. فالولايات المتحدة غير منضمة لهذه المبادرة؛ ومن ثم، فهي طرف غير مستفيد من مشروعات هذه المبادرة، كما أنها تخشى من صعود الصين وفرض هيمنتها الاقتصادية والسياسية على الدول المنضمة للمبادرة. كما أن الهند من أشد المعارضين لمبادرة الحزام والطريق بصفة عامة، والممر الاقتصادي بين الصين وباكستان بصفة خاصة، الذي يمر من خلال إقليم جيلجيت - بالتستان المتنازع عليه بين الهند وباكستان. كما أن الممر الاقتصادي "الصين - وسط وغرب آسيا" ينتهي في إيران وتركيا؛ الأمر الذي من الممكن أن يمثل إشكالية لدول مجلس التعاون؛ نظراً للعلاقات المتوترة بين معظم دول المجلس من جهة، وكل من إيران وتركيا من جهة أخرى.
- السيناريو الثاني: أن يتعطل تنفيذ المشروع بسبب عقبات متضمنة التمويل وعدم الاستقرار السياسي في المنطقة، مع احتمالية إلغاء بعض هذه المشروعات. هذا السيناريو ترجحه الدراسة نسبياً؛ حيث لا تعتمد الصين على نفسها فقط في تنفيذ هذا المشروع؛ ومن ثم توجد مخاطر محتملة تجاه استكمال جميع المشروعات المخطط لها، وقد تختار بعض الدول الانسحاب.
- السيناريو الثالث: أن يتطور المشروع جزئياً على المدى المتوسط مع تغير في نطاق المشروعات. وترى الدراسة أن هذا السيناريو أكثر

ترجيحاً في حدوثه؛ نظراً للفوائد الاقتصادية والأمنية التي ستعود على الدول المشاركة في المبادرة، ولا سيما الكويت.

الخاتمة

تناولت هذه الدراسة مبادرة الحزام والطريق الصينية وأثرها على السياسة الخارجية الكويتية، وذلك في إطار تحليلي؛ بغية توضيح أهمية هذه المبادرة للكويت، ومدى الاستفادة منها؛ إذ تلاقت رؤية الكويت 2035 مع رؤية المبادرة؛ فكلتا الرؤيتين تتطلع إلى تحقيق التنمية المستدامة؛ ومن ثم تحقيق الأمن. فتحقيق الأمن من خلال التنمية هو الاقترب الذي تنتهجه الحكومة الصينية حالياً تجاه دول الخليج. وهذا الاقترب هو الوصف الأفضل للدور الحالي للصين في الخليج وعلاقتها مع دوله؛ تلك الرؤية التي تتفق مع نظرية الاعتماد المتبادل المركب، التي تركز على التعاون الاقتصادي المتبادل بين الدول بدلاً من استخدام القوة العسكرية، التي أصبحت خياراً غير فعالاً في حل الخلافات الخاصة بالقضايا الاقتصادية والبيئية بين الدول.

وفيما يتعلق بالسؤال البحثي للدراسة، ومفاده: إلى أي مدى يمكن لدولة الكويت الاستفادة من مبادرة الحزام والطريق على الرغم من العقبات التي تواجه تنفيذ مشاريع هذه المبادرة؟ يرى الباحث من خلال ما عُرض في الدراسة أن هذه المبادرة تمثل أهمية كبيرة للكويت؛ لما تحمله من أهداف تنموية تتلاقى مع الأهداف التنموية لرؤيتها الوطنية 2035. ولذا من الممكن أن تستفيد الكويت؛ استفادة كبيرة من هذه المبادرة من خلال التبادل التجاري وزيادة فرص الاستثمار الأجنبي المباشر مع الدول المشتركة في المبادرة، لكن بشرط أن تتضافر الحكومات الخليجية وتصوغ رؤية مشتركة لتنفيذ مشروعات المبادرة.

بشكل عام، من المرجح أن تفوق فرص استفادة الكويت من هذه المبادرة المخاطر المحتملة؛ ومن ثم ينبغي للكويت أن تواصل جهودها للمشاركة بشكل أكبر في المبادرة التنموية المحتملة.

أهم النتائج

- استناداً إلى ما سبق، توصلت الدراسة إلى النتائج الآتية:
- 1 - تتلاقى رؤية مبادرة الحزام والطريق مع رؤية الكويت 2035؛ إذ إن كلتا الرؤيتين تهدف إلى تحقيق التنمية المستدامة.
 - 2 - تتشابه السياسيتان الخارجيتان الكويتية والصينية إلى حد كبير؛ فكلتاهما تتبنى سياسة خارجية قائمة على التوازن والتحوط الإستراتيجي والوساطة؛ ومن ثم من الممكن أن يؤدي دوراً مهماً في حل النزاعات والتوسط بين الأطراف المتنازعة المشاركة في المبادرة.
 - 3 - من الممكن تحقيق الأمن من خلال التنمية، فالتنمية الاقتصادية تستطيع أن تقضي على جميع المشكلات الأمنية الحالية، وذلك بدلاً من السعي إلى إيجاد حلول عسكرية لهذه المشكلات الأمنية.
 - 4 - تمكن هذه المبادرة الصين من أن تحتل مكانة رائدة على المستوى العالمي في مجال التنمية. وتتوقع الدراسة استمرار تعزيز العلاقات بين الصين والكويت؛ حيث تمتلك الصين الكثير مما تحتاج إليه الكويت، سواء من خلال قطاعها الخاص في المجالات المتعلقة بالتكنولوجيا، أو الشركات المملوكة للدولة في البنية الأساسية والبناء. أما التعاون في مجال الأمن؛ فهناك تقارب قوي في المصالح للحفاظ على الاستقرار الإقليمي. وعلى الرغم من عدم رغبة الصين في اتخاذ خيارات عسكرية في حالات الصراع، فلا تزال بكين تعيد النظر في مبدئها الخاص بعدم التدخل في شؤون الدول الأخرى. ولا نعني هنا التدخل المباشر في شؤون الدول، ولكن نعني التنسيق الأمني بين الصين والكويت لحماية المصالح المكتسبة من المبادرة.
 - 5 - هناك بعض التحديات التي تواجه الصين في تنفيذ مبادرة الحزام والطريق، منها: عدم توافر رؤية واضحة عن تفاصيل المبادرة، مع عدم وجود رؤية سياسية خارجية للمبادرة. كذلك في السنوات الأخيرة، لا

تحظى الصين برأي عام جيد في منطقة الخليج العربي بسبب معاملتها تجاه مسلمي الإيغور. لكن، قد تتغاضى دول المنطقة عن ذلك؛ رغبة منها في تغيير الوضع السياسي في المنطقة، ومن ثم في النظام الدولي، والحصول على الدعم الصيني كلاعب إقليمي غير تقليدي في المنطقة؛ ومختلف في إستراتيجيته عن الولايات المتحدة الأمريكية والدول الغربية.

6 - الاعتماد المتبادل هو أساس العلاقة بين الكويت والصين.

التوصيات

أوصت الدراسة بما يأتي:

- 1 - على الرغم من وجود توترات في العلاقات الخليجية، وبخاصة مع قطر، فإنه، في حال الرغبة في حماية مصالح الخليج الإقليمية، من الضروري أن يتم صياغة رؤية مشتركة، وتعزيز التعاون الاقتصادي لتنفيذ مشروعات المبادرة. ومن ثم؛ من المهم أن تتحد دول مجلس التعاون، وتتخلى عن المسارات الثنائية مع الصين، وتسعى إلى تفعيل مسار التكامل الاقتصادي الخليجي والتفاوض كتلة واحدة.
- 2 - يتحتم على الصين أن تتخلى عن سياسة التحوط والتوازن التي تنتهجها في الخليج؛ نظراً لأن هذه السياسة لم تعد تخدم مصالح الصين في منطقة الخليج. فالصين ينبغي أن تزيد من تعاونها الأمني مع دول الخليج؛ مما قد ينعكس بالإيجاب على تحقيق المصالح الصينية والخليجية، وتحقيق أقصى استفادة من المبادرة.
- 3 - يجب أن تتوخى الكويت الحذر عند الانضمام لمشروعات هذه المبادرة بشكل يسمح لها بتطوير اقتصادها دون أن تقع في فخ التبعية للصين.
- 4 - استناداً إلى سياسة الكويت القائمة على التحوط والتوازن الإستراتيجي والوساطة؛ فإنها تستطيع أن تمارس هذه السياسة مع الأطراف المتنازعة المنضمة إلى المبادرة، وتقوم بدور الوسيط في حل النزاعات؛ مما ينعكس

بشكل إيجابي على تنفيذ مشروعات المبادرة؛ ومن ثم سير المبادرة في الاتجاه المخطط له.

5 - من الضروري أن تبحث الكويت عن خطط اقتصادية بديلة، يمكن الاستعانة بها في حال تعطل مبادرة الحزام والطريق. وحقيقة الأمر أن النفط لا يزال -إلى الآن- يمثل قوة اقتصادية كبيرة للكويت، لكن لا ينبغي الاعتماد عليه بشكل كلي في المستقبل؛ نظراً لتأرجح أسعار النفط، فضلاً عن أن بعض الدول بدأت تبحث عن بدائل لنفط الخليج؛ مثل الولايات المتحدة واعتمادها على النفط الصخري. فالولايات المتحدة تخطط لتحقيق الاكتفاء الذاتي من النفط الصخري، عندئذ لن تكون في حاجة إلى نفط الخليج.

المراجع

- أسيري، عبدالرضا. (2000). *النظام السياسي في الكويت: مبادئ وممارسات*. مطابع الوطن.
- البدراي، عدنان، ونافع، هند. (2020). *مبادرة الحزام والطريق: الأهداف والتحديات*. مجلة تكريت للعلوم السياسية، 19، 167-196.
- خليفة، سامي، وجوه، حسن. (2009). *صنع القرار في دولة الكويت: جدلية العلاقة بين النخب السياسية والاقتصادية*. *المجلة العربية للعلوم الإنسانية*، 21، 33-61.
- سليم، محمد السيد. (1998). *تحليل السياسة الخارجية*. مكتبة النهضة المصرية.
- الشيخ، نور. (2019). *المستجدات في دولة الكويت في الشهابي، عمر وبوهزاع، خليل (محررون). الثابت والمتحول 2019: المواطنة في تيارات الخليج*. مركز الخليج لسياسات التنمية.
- الصندوق الوطني لتنمية المشروعات الصغيرة والمتوسطة. (2018). *توقيع مذكرة تفاهم بين الصندوق الوطني وشركة هواوي للتكنولوجيا*.
- الطائي، مصطفى، وأبو بكر، خير. (2017). *مناهج البحث العلمي وتطبيقاتها في الإعلام والعلوم السياسية*. دار الوفاء لدنيا الطباعة والنشر.
- عبدالجواد، إبراهيم. (2016 مارس 12). *منطقة حرة متحررة في مشروع تطوير الجزر*. صحيفة القبس.
- عبدالغفار، محمد. (2015). *الكويت والصين: شراكة على طريق مدينة الحرير*. صحيفة القدس العربي .
- العجمي، ناصر. (2018). *الصعود الصيني ومستقبل العلاقات الكويتية-الصينية من التعاون إلى الشراكة الإستراتيجية*. *مجلة العلوم الاجتماعية*، 46 (1)، 139-174.
- العنزي، عبدالله. (1996). *أمن الخليج العربي: دراسة في الأسباب والمعطيات*. *مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية*، 21 (83).
- عواضة، محمد. (2018، سبتمبر 29). *الجزر الخمس.. أي نموذج كويتي نريده في المستقبل*. جريدة الأنباء الكويتي.
- فازية، ويكن. (2019). *مبادرة الحزام والطريق: بين إعادة تموقع الصين ومواجهة التحديات في مبادرة الحزام والطريق الصينية: مشروع القرن الاقتصادي في العالم*. المركز الديمقراطي العربي للدراسات الإستراتيجية والسياسية الاقتصادية.
- الفضلي، مديحة عواد. (2020). *العلاقات التجارية بين الكويت وجمهورية الصين في عهد الشيخ صباح الأحمد الصباح (2006-2020)*. *حوليات آداب عين شمس*، 48، 253-278.

- لي، شه، ووين، شي يوه. (2021). *آفاق التعاون الثقافي والسياحي بين الصين ودول مجلس التعاون الخليجي في ظل الوضع الراهن*. المركز الثقافي الصيني.
- ليانجشيانغ، جين، وجاناردان، إن. (2018). *مبادرة الحزام والطريق: الفرص والمعوقات أمام منطقة الخليج*. أكاديمية الإمارات الدبلوماسية.
- محمد، خديجة عرفة. (2018). *الدور اللوجستي الخليجي في المبادرة: الموانئ الخليجية تحتل مكانة مهمة. آراء حول الخليج*.
- المركز الدبلوماسي للدراسات الإستراتيجية. (2007). *الطاقة في الكويت والخليج العربي*. مجلة قضايا الطاقة، 8(12).
- مسعد، نيفين. (2010). *كيف يصنع القرار في الأنظمة العربية*. مركز دراسات الوحدة العربية.
- المطيري، خالد. (2018، نوفمبر 7). *مشروع مدينة الحرير... حلم على طريق التحقق... الكويت وجهة استثمارية عالمية*. وكالة الأنباء الكويتية، كونا.
- ناصروري، أحمد. (2005). *دراسة تحليلية لعملية صنع القرار*. مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، 1.
- النقي، زينب محمود. (2010). *البعد الآسيوي في السياسة الخارجية الكويتية (1991 - 2006)* [رسالة ماجستير غير منشورة]. كلية الاقتصاد والعلوم السياسية جامعة القاهرة.
- وزارة الخارجية الكويتية. (د.ت.). *رؤية دولة الكويت عام 2035 "كويت جديدة"*. <https://www.mofa.gov.kw/ar/kuwait-state/kuwait-vision-2035/>
- وكالة أنباء الصين (شينخوا). (2017، يونيو 18). *الصين تدعو لحل سياسي للأزمة اليمنية*.
- وكالة الأنباء الكويتية. (2017، مايو 9). *الحزام والطريق: مبادرة تنموية تتوافق مع رؤية الكويت 2035*. نحو مستقبل تجاري عالمي.
- وكالة الأنباء الكويتية. (2018، يوليو 11). *الكويت والصين توقعان اتفاق تسويق مشترك للنفط الخام*.
- وكالة الأنباء الكويتية. (2019، نوفمبر 14). *حجم التبادل التجاري بين الكويت والصين يقارب الـ 19 مليار دولار*.
- Abdel-Gawad, I. (2016, March 12). Liberal free zone in the islands development project (in Arabic), *Al-Qabas newspaper*.
- Abdel Ghaffar, M. (2015). Kuwait and China: partnership on the Silk City Road (in Arabic). *Al Quds Al Arabi Newspaper*.
- Al-Ajmi, N. (2018). The rise of China and the future of Kuwaiti-Chinese relations from cooperation to strategic partnership (in Arabic). *Journal of Social Sciences*, 46(1), 139-174.

- Al-Anzi, A. (1996). The security of the Arab Gulf: a study of the causes and data (in Arabic). *Journal of Gulf and Arabian Peninsula Studies*, 21(83).
- Al-Badrani, A., & Nafeh, H. (2020). The belt and road initiative: objectives and challenges (in Arabic). *Tikrit Journal of Political Science*, 19, 167-196.
- Al-Fadli, M. A. (2020). Commercial relations between Kuwait and the Republic of China during the era of Sheikh Sabah Al-Ahmad Al-Sabah (2006-2020) (in Arabic). *Annals of Ain Shams Arts*, 48, 278-253.
- Al-Mutairi, K. (2018, November 18). The silk city project...a dream on the road to realization...Kuwait is a global investment destination (in Arabic). *Kuwait News Agency*.
- Al-Naqi, Z. M. (2010). *The Asian dimension in Kuwaiti foreign policy (1991 - 2006)* (in Arabic) [Unpublished Master Thesis]. Faculty of Economics and Political Science, Cairo University.
- Al-Taei, M., & Abu Bakr, K. (2017). *Scientific research methods and their applications in the media and political science* (in Arabic). Dar Al-Faa'a for the World of Printing and Publishing.
- Al-Wasmi, N. (2018). Kuwait and China push forward on silk city development Plan. *The National*.
- Anderson, R. (2018). China and the GCC: rebuilding the silk road. *Gulf Business*.
- Asiri, A. (2000). *The political system in Kuwait: principles and practices* (in Arabic). Home Press.
- Ashraf, S. (2017, May 24). Gwadar will be the economic funnel for the region. *Gulf News*.
- Awada, M. (2018, September 29). The five islands.. which Kuwaiti model we want in the future (in Arabic). *Kuwait Newspaper*.
- Bridge, S. (2018). Kuwait, China ink deal to move forward with silk city project. *Arabian Business*.
- CGTN. (2018). China - Kuwait ties: president Xi and Emir Al-Sabah agree to establish strategic partnership. https://news.cgtn.com/news/3349544f33454464776c6d636a4e6e62684a4856/share_p.html
- Chaziza, M. (2018). The significance role of Oman in China's maritime silk road initiative, *Contemporary Review of the Middle East*, 6(1), 44-57.
- Chaziza, M. (2020). *China and the Persian Gulf: the new silk road strategy and emerging partnerships*. Sussex Academic Press.
- Chaziza, M. (2020). China's strategic partnership with Kuwait: new opportunities for the belt and road initiative. *Contemporary Review of the Middle East*, 7(4), 501- 519.
- China Country Report. (2015, May 14). *U.S Energy Information Agency*. <https://www.eia.gov/betal/international/analysis.cfm?iso=CHN>.

- China News Agency, Xinhua.* (2017, June 18). China calls for a political solution to the Yemeni crisis (in Arabic).
- China News Agency.* (2018). Kuwait calls for increased investment from China. *Xinhua.*
- Diplomatic Center for Strategic Studies. (2007). Energy in Kuwait and the Arabian Gulf (in Arabic). *Energy Issues Journal*, 8(12).
- El-Sheikh, N. (2019). Developments in the state of Kuwait (in Arabic), in Al Shihabi, O. & Buhazza, K. (Edit). *The Constant and the Transforming 2019: Citizenship in the Gulf streams. The Gulf Center for Development Policy.*
- Fazya, W. (2019). *The belt and road initiative: between China's repositioning and facing challenges in China's Belt and Road Initiative: the world economic century project* (in Arabic). The Arab Democratic Center for Strategic, Political, and Economic Studies.
- Fulton, J. (2017). The G.C.C. countries and China's belt and road initiative: curbing their enthusiasm? *Middle East Institute.*
- Gater-Smith, P. (2017). Qatar crisis impacts China's ambitious foreign policy. *International Policy Digest.*
- Hooks, S. W., & Niblock, T. (2015). *The United States and the Gulf: shifting pressures, strategic and alignments.* Gerlach Press.
- Ibrahim, S. (2018). *Kuwait as a gateway for Chinese influence in the Arabian Gulf.* <https://www.futuredirections.org.au/publication/kuwait-as-a-gateway-for-chinese-influence-in-the-arabian-gulf/>
- Keohane, R., & Nye, J. (1989). *Power and interdependence: world politics in transition.* Little Brown.
- Khalifa, S., & Jawhar, H. (2009). Decision-making in the State of Kuwait: the dialectic of the relationship between political and economic elites (in Arabic). *The Arab Journal of the Humanities*, 21, 33-61.
- Kuwait News Agency.* (2014, August 25). *Kuwait to boost oil exports to China to 500.000 bpd in three years.*
- Kuwait News Agency.* (2017). China continues to be Kuwait's top trade partner.
- Kuwait News Agency.* (2017, May 9). The belt and road: a developmental initiative in line with the 2035 Kuwait vision: towards a global trade future (in Arabic).
- Kuwait News Agency.* (2018, July 11). Kuwait and China sign a joint marketing agreement for crude oil (in Arabic).
- Kuwait News Agency.* (2019, November 14). The volume of trade exchange between Kuwait and China is nearly \$19 billion (in Arabic).
- Kuwaiti Ministry of Foreign Affairs (N.D.). *The 2035 Kuwait vision "new Kuwait"* (in Arabic). <https://www.mofa.gov.kw/ar/kuwait-state/kuwait-vision-2035/>

- Li, S., & Yin, S. Y. (2021). *Prospects of cultural and tourism cooperation between China and the Gulf Cooperation Council countries in light of the current situation* (in Arabic). Chinese Cultural Center.
- Liangxiang, J., & Janardhan, N. (2018). *The belt and road initiative: opportunities and obstacles for the Gulf region* (in Arabic). Emirates Diplomatic Academy.
- Lokande, S. A. (2017). China's one belt one road initiative and the Gulf pearl chain. *China Daily*.
- Mansour, I. (2020). The bri is what small states make of it: evaluating Kuwait's engagement with China's belt and road initiative, *The Middle East Journal*, 74(4), 538-558.
- Mohamed, K. A. (2018). The Gulf logistical role in the initiative: Gulf ports occupy an important position (in Arabic). *Views about the Gulf*.
- Mossad, Nevin. (2010). *How is decision-making in the Arab systems* (in Arabic). Center for Arab Unity Studies.
- Nasouri, Ahmed. (2005). An analytical study of the decision-making process (in Arabic). *Damascus University Journal of Economic and Legal Sciences*, 1.
- The National Fund for Small and Medium Enterprises Development. (2018). Signing a memorandum of understanding between the National Fund and Huawei Technologies (in Arabic).
- Pant, H.V., & Passi, R. (2017). India's response to China's belt and road initiative: a policy in motion. *Asia Policy*, 24, 88-95.
- Pethiyagoda, K. (2017). India - G.C.C. relations: Delhi's strategic opportunity. Brookings Doha Center.
- Selim, M. E. (1998). *Foreign policy analysis* (in Arabic). Egyptian Renaissance Library.
- Stec, G. (2018). *China's belt and road initiative is neither a strategy, nor a vision. It is a process*. European Institute for Asian Studies.
- Telci, I. N., & Anas, O. (2020). Towards a new security architecture in the Gulf: challenges, constraints and threats. Center for Middle Eastern Studies.
- Telci, I.N., & Pakipoglu, M. (2021). Hedging as a survival strategy for small states: the case of Kuwait. *All Azimuth: A Journal of Foreign Policy and Peace*, 10(2), 213-229.
- Tessman, B., & Wolfe, W. (2011). Great powers and strategic hedging: the case of Chinese energy security strategy. *International Studies Review*, 13(2), 214-240.
- Rieger, R. (2014). *In search of stability: Saudi Arabia and the Arab Spring*, in: *Saudi Arabia and the Arab Spring: national regional and global responses*, Gulf Research Meeting, GRM.

China's Belt and Road Initiative and Its Impact on Kuwait's Foreign Policy

Dr. Adnan A. Alenezi*

Abstract

Objectives: The study aimed to address China's Belt and Road Initiative and its impact on Kuwait's foreign Policy, as well as identifying the dynamics that motivated Kuwait to join the Initiative. The study also examined the areas of cooperation between Kuwait and China within the framework of the 2035 Kuwait vision and the Belt and Road Initiative. **Method:** To achieve this objective, the study used two decision making and analytical methods. The study also used complex interdependence theory as a theoretical framework. **Results:** The study reached several results, the most important of which are: (1) the vision of Belt and Road Initiative converges with the 2035 Kuwait vision, as both visions aim to achieve sustainable development. (2) Kuwaiti and Chinese foreign Policy are very similar; both of them adopt a foreign policy based on balance, strategic hedging and mediation. Therefore, they can play a key role in resolving disputes and mediating between the conflicting parties participating in the Initiative. (3) Interdependence is the basis of relationship between Kuwait and China. **Conclusion:** It is necessary that Kuwait is seeking to find alternative economic Plans that could be adopted in the event of the disruption of the Belt and Road Initiative.

Keywords: Belt and road initiative, The State of Kuwait, The 2035 Kuwait Vision, Silk city project, Interdependence.

*The Supreme Council for Planning and Development, Kuwait, Email: adnan.a.alenezi@outlook.com
- Submitted: 20/10/2021, Revised: 21/2/2022, Accepted: 13/3/2022.

د. عدنان عبدالله العنزي، حاصل على دكتوراه في العلوم السياسية من جامعة القاهرة، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية في جمهورية مصر العربية، 2019. يعمل حالياً مراقباً للحكومة والحكومة الإلكترونية في المجلس الأعلى للتخطيط والتنمية في دولة الكويت. الاهتمامات البحثية: التخطيط الإستراتيجي السياسي، مستقبل الدول الصغيرة، التحديات الإقليمية والدولية التي تواجه الكويت، الأبعاد الأمنية الاقتصادية.
الإيميل: adnan.a.alenezi@outlook.com

للاستشهاد:

العنزي، عدنان. (2022). مبادرة الحزام والطريق الصينية وأثرها على السياسة الخارجية الكويتية. *مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية*، 48(187)، 177-216.
<https://www.doi.org/10.34120/0382-048-187-006>

To Cite:

Alenezi, A. (2022). China's Belt and Road Initiative and Its Impact on Kuwait's Foreign Policy. *Journal of the Gulf and Arabian Peninsula Studies*, 48(187), 177-216.
<https://www.doi.org/10.34120/0382-048-187-006>