



Research Article

The Position of the Persian Gulf Countries in China's Foreign Policy: A Case Study of the Belt and Road Initiative

Abolfazl Babaei¹, Peyman Hasani^{2*}

1. PhD Student, Department of Regional Studies, Faculty of Law and Political Science, University of Tehran, Tehran, Iran
2. PhD Student, Scientific Fellow, Institute for Security and Progress Studies, Abrar Moaser Research Institute, Tehran, Iran

Article history:

Received: 16/02/2025

Accepted: 05/03/2025

Abstract

Although the geographical location, resources, and capabilities of countries are important to China's global strategy, the Arab states of the Persian Gulf were not initially part of the core framework of the Belt and Road Initiative. However, recently, China and these countries have taken steps to link the initiative with their projects by signing strategic partnerships and aligning with the national development visions of the Persian Gulf states. This situation has raised concerns in the United States and its allies, some of whom view China as a serious challenge to their national security. As a result, they are working to create obstacles to the initiative. Therefore, this paper argues that the Persian Gulf region lies at the heart of China's interests and the imperatives of the Belt and Road Initiative. It highlights the position of the Arab states of the Persian Gulf within the framework of the BRI and showcases how each country is gradually integrating into the initiative's projects. Furthermore, it discusses alternative Western strategies and projects aimed at countering or obstructing the BRI and assesses the applicability of these approaches to the Persian Gulf Arab states. The paper also explores China's potential responses if the initiative proves unsuccessful and the implications of such outcomes.

Keywords: Belt and Road Initiative, Persian Gulf countries, community of interests, strategic partnership, counter-containment strategy.

Please cite this article as:

Babaei, A., Hasani, P. (2024). The Position of the Persian Gulf Countries in China's Foreign Policy: A Case Study of the Belt and Road Initiative. *Iranian Journal of Asian Studies*, 1(2) 141-180. <https://doi.org/10.22099/ijas.2025.52498.1029>

* Corresponding author: E-mail address: hasani@riss.ac.ir



جایگاه کشورهای حاشیه خلیج فارس در سیاست خارجی چین: مطالعه موردی ابتکار کمربند و جاده ابوالفضل بابایی^۱، پیمان حسنی^{۲*}

۱. دانشجوی دکتری، گروه مطالعات منطقه‌ای، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه تهران، تهران، ایران
۲. دانشجوی دکتری، همکار علمی پژوهشگاه مطالعات امنیت و پیشرفت، پژوهشکده ابرار معاصر، تهران، ایران

اطلاعات مقاله تاریخ دریافت: ۱۴۰۳/۱۱/۲۸ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۳/۱۲/۱۵

چکیده

اگرچه موقعیت جغرافیایی، منابع و قابلیت‌های کشورها برای راهبرد جهانی چین مهم است، اما از ابتدا کشورهای عربی خلیج فارس بخشی از نقشه اصلی طرح کمربند و جاده نبودند. با این حال، اخیراً چین و کشورهای مذکور دست به اقداماتی به منظور پیوند دادن این طرح و پروژه‌های آن، از طریق امضای مشارکت‌های راهبردی و همسویی با دیدگاه‌های توسعه ملی خلیج فارس کرده‌اند. اگرچه این ابتکار منعکس‌کننده بهره‌وری، تجارت عظیم و روابط گسترده چین است، اما چالش‌هایی را نیز برای رویکرد صلح‌آمیز این کشور بر اساس آنچه «جامعه منافع» می‌نامد ایجاد می‌کند. این وضعیت باعث نگرانی آمریکا و متحدانش شده است که برخی از آن‌ها چین را یک چالش جدی برای امنیت ملی خود می‌دانند. لذا در تلاش هستند تا از طریق موضوع‌هایی همچون تله‌های وام، اتحادهای ژئوپلیتیک و پیشنهاد پروژه‌های اقتصادی جایگزین برای این طرح موانعی ایجاد کنند. از این‌رو، نوشتار حاضر استدلال می‌کند که خلیج فارس در قلب منافع چین و الزام‌های ابتکار یک کمربند و جاده قرار دارد و این طرح موقعیت کشورهای عربی حوزه خلیج فارس را در نقشه این طرح برجسته می‌کند و نحوه ادغام تدریجی هر کشور در پروژه‌های این ابتکار را به نمایش می‌گذارد. علاوه بر این، روش‌ها و پروژه‌های جایگزین غرب برای پاسخگویی به ابتکار عمل و ممانعت از آن و میزان کاربرد این روش‌ها در کشورهای عرب خلیج فارس مورد بحث قرار می‌گیرد.

واژگان کلیدی: ابتکار کمربند و جاده، کشورهای حوزه خلیج فارس، جامعه منافع، شراکت راهبردی، راهبرد ضد مهار

استناد به این مقاله:

بابایی، ابوالفضل و حسنی، پیمان (۱۴۰۳). شجایگاه کشورهای حاشیه خلیج فارس در سیاست خارجی چین: مطالعه موردی ابتکار کمربند و جاده. *مجله ایرانی مطالعات آسیا*، شماره ۱، (۲). ۱۸۰-۱۴۱.

* نویسنده مسئول:

E-mail address: hasani@riss.ac.ir

سرآغاز

از زمان طرح و آغاز بکار ابتکار «کمربند و جاده» در سال ۲۰۱۳، چین توانسته است طی یک دهه، بیشترین چشم‌اندازهایی را که در استراتژی جهانی برای اتصال محیط‌های جغرافیایی به هم برنامه‌ریزی کرده بود، اجرایی سازد. چین با تکیه بر دو جاده ابریشم زمینی و دریایی توانست در خطوط ارتباطی و زیرساخت‌های فیزیکی از جمله نیروی دریایی، کشتی‌های تجاری، ایستگاه‌های عرضه، راه‌آهن، بنادر و شهرهای صنعتی سراسر اوراسیا را از یک‌سو ایجاد و سرمایه‌گذاری کند و از سوی دیگر اقیانوس هند و آفریقا را از سوی دیگر برای رسیدن به اروپا به هم متصل کند. با این حال، علیرغم اینکه خلیج فارس از موقعیت راهبردی و اهمیت اقتصادی برای چین برخوردار بود ولی این کشورها در این طرح موردتوجه قرار نگرفته بودند. حتی با وجود گذرگاه آبی منتهی به دریای سرخ، عربستان سعودی نیز که مشرف به این دریاست، در برنامه‌ها و زیرساخت‌های این طرح دیده نشده بود. چین پس از کسب دستاوردهای اولیه خود در این ابتکار، شروع به مدرن‌سازی روش‌های آن کرده و برخی کشورهای مهم را که در طرح اولیه دیده نشده بودند در آن گنجانده. این کشور شروع به پیوند شبکه جهانی در حال ظهور خود با شبکه منطقه‌ای خلیج فارس از طریق شش حوزه همکاری ابتکار کرد که عبارت‌اند از: انرژی متعارف، زیرساخت‌ها و حمل‌ونقل، تجارت و سرمایه‌گذاری، انرژی هسته‌ای، ماهواره‌ها و انرژی‌های تجدیدپذیر. این رویکرد جدید چین در انعقاد توافقات با کشورهای عربی خلیج فارس در سطوح «مشارکت راهبردی» و «مشارکت راهبردی جامع» و همچنین در همسویی بین طرح و چشم‌انداز توسعه ملی خلیج فارس و همچنین سرمایه‌گذاری در بنادر و شهرهای صنعتی خلیج فارس مشهود بود. این روند تا جایی پیش رفت که گویی این کشورها در قلب این ابتکار قرار دارند.

در واقع، ابتکار کمربند و جاده بیانگر توسعه، بهره‌وری عظیم، تجارت گسترده، ارتباطات و نفوذ چین است، اما هم‌زمان چالش‌هایی را برای رویکرد مسالمت‌آمیز خارجی این کشور مبتنی بر آنچه آن را «جامعه منافع» می‌نامد، به‌عنوان بدیلی برای سیاست واقع‌گرایانه غرب ایجاد می‌کند. گسترش پروژه‌ها و زیرساخت‌ها در جهان، ایالات متحده آمریکا و برخی از متحدانش را بر آن داشت تا از طریق تبلیغات، ائتلاف‌سازی و پروژه‌های اقتصادی جایگزین، مانع از

موفقیت این ابتکار عمل شوند. از این رو، این سؤال مطرح است که چنانچه این سیاست‌ها به رویکردهای تهاجمی و تنش یا تحریم نظامی تبدیل شود، رفتار چین چگونه خواهد بود؟ آیا به رویکرد صلح‌آمیز خود ادامه خواهد داد؟ یا رویکردی مبتنی بر رئالیسم تهاجمی را اتخاذ خواهد شد؟

این پژوهش استدلال می‌کند که کشورهای عربی حوزه خلیج فارس در حال حاضر کانون ابتکار کمربند و جاده هستند، زیرا اهداف چین گسترده‌تر از مسیرهای اصلی این طرح است. چین در عمل، به دنبال افزایش نفوذ و حضور خارجی خود در جهان و همچنین در مناطقی است که بازارها و منابع حیاتی قابل دسترسی دارد. از این رو، خلیج فارس به دلیل برخورداری از موقعیت ژئوپلیتیک در کانون توجه خارجی چین قرار گرفته است. افزایش فعالیت‌های سیاسی چین در منطقه، مانند حمایت مالی از مذاکرات برای احیای روابط عربستان و ایران، نشان‌دهنده علاقه‌مندی این کشور به نقش‌آفرینی در این روابط است. از سوی دیگر، کشورهای عربی خلیج فارس از جایگاه مهمی در عرصه بین‌المللی برخوردار بوده و دارای موقعیت راهبردی خاصی هستند که نمی‌توان به راحتی آن را نادیده گرفت. بی‌تردید، این مسئله شانس کشورهای مذکور را برای دستیابی به هدف خود در تنوع بخشیدن به شرکا و هم‌پیمانان اقتصادی‌شان افزایش می‌دهد.

از این رو، پژوهش حاضر به پنج محور اصلی تقسیم می‌شود. ابتدا هدف طرح کمربند و جاده و کریدورهای آن را به طور خلاصه تعریف می‌کند تا نشان دهد که بیشتر این کریدورها از کشورهای عربی خلیج فارس دور هستند. دوم، رویکرد چین به خارج از کشور را از طریق مفاهیم «جامعه منافع» و «مشارکت» توضیح می‌دهد تا راه را برای مباحث بعدی از جمله رفتار احتمالی آن در آینده به‌ویژه در خلیج فارس هموار کند. سوم، موقعیت کشورهای خلیج فارس در ابتکار عمل، تلاش‌های چین برای گنجاندن آن‌ها در شش حوزه همکاری، منافع این کشورها در ابتکار و نحوه ادغام هر کشور در پروژه‌های خود را تحلیل می‌کند. چهارم، ابزارها و پروژه‌های جایگزین غرب برای واکنش به این ابتکار عمل و میزان کاربرد آن برای کشورهای عرب خلیج فارس را مورد بحث قرار می‌دهد. در نهایت، این پژوهش نظر نهایی خود را در مورد رویکرد بالقوه چین به خلیج فارس، در صورتی که پروژه‌های ابتکار با مانع مواجه شوند، ارائه می‌کند. به این ترتیب، سؤال‌هایی از قبیل اینکه اگر منافع چین مورد تهدید قرار

گیرد، چگونه عمل خواهد کرد، بحث خواهد شد. یا اینکه آیا خلیج فارس تحت تأثیر این موضوع قرار خواهد گرفت؟ اولویت‌های کشورهای عربی خلیج فارس کجاست؟

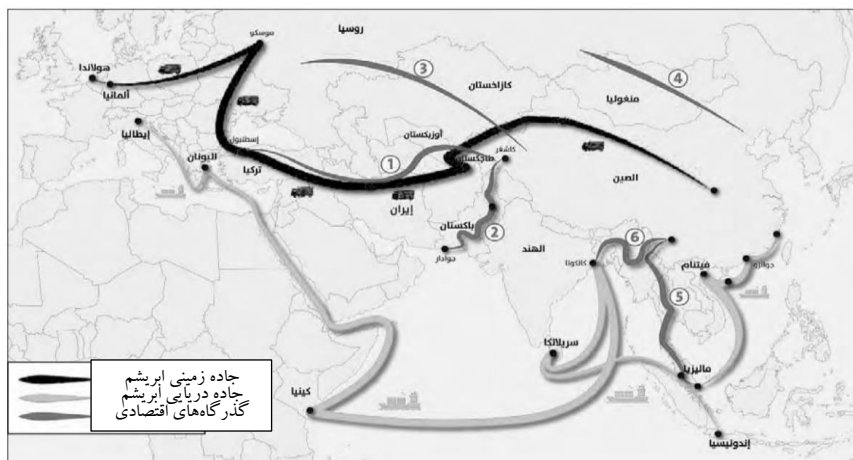
۱. هدف ابتکار کمربند و جاده و گذرگاه‌های آن

ابتکار کمربند و جاده یک پروژه بزرگ و منحصر به فرد در تاریخ اقتصاد جهانی است که برگرفته از افکار «شی جین پینگ» رئیس‌جمهور چین و در راستای طرح جامع او برای تبدیل کردن چین به یک قدرت جهانی در قرن بیست و یکم و «جوان‌سازی بزرگ چین» است. این ابتکار بیانگر تمایل چین برای داشتن جایگاهی در سطح بین‌الملل است؛ همان‌گونه که رئیس‌جمهور این کشور در اولین سخنرانی خود به‌عنوان رئیس‌جمهور در سال ۲۰۱۲ گفت: «مسئولیت ما تحقق نهضت بزرگ جوان‌سازی ملت چین و تبدیل کردن چین به‌عنوان به قدرت جهانی است» (Karpathiotaki, 2021: 41-42).

این ابتکار دارای ابعاد متعددی است که از جمله آن‌ها می‌توان به ارائه تسهیلات زیرساختی و سرمایه‌گذاری در بنادر، حمل‌ونقل، شبکه‌های انرژی، تجارت، مالی و ارتباطات بین کشورها اشاره کرد و طبق برآوردهای موجود ارزش سرمایه‌گذاری در آن تا پاییز سال ۲۰۲۳ حدود ۴ تریلیون دلار رسید.^۱ هدف از این ابتکار تبدیل کردن چین به مرکز ثقل ارتباطات در منطقه و فراتر از آن است و پیش‌بینی می‌شود که پروژه‌های مرتبط با این ابتکار و همچنین کشورهای که امکانات خود را در اختیار چین قرار داده‌اند، از مازاد تولید داخلی این کشور بهره‌مند شوند (Lampton, 2018: 42). لازم به ذکر است که این ابتکار بسیاری از کشورها در قاره‌های آسیا، اروپا و آفریقا را به چین پیوند می‌دهد که به‌نوعی بیانگر قدرت و حضور چین در این کشورها است (Ehteshami, 2022: 28). از جمله مصادیق نفوذ این ابتکار در سراسر جهان می‌توان به امضای اسناد همکاری (یادداشت تفاهم) با چین در خصوص این ابتکار توسط ۱۴۷ کشور و ۳۱ سازمان بین‌المللی است (Yike & Eguegu, 2021:3). این ابتکار دارای دو مسیر اصلی است؛ اولین مسیر جاده زمینی ابریشم است که از آسیای مرکزی، ایران و ترکیه به شیان و

1. "The Belt and Road Initiative," Silk Road Briefing, accessed on 31/3/2023, at: <https://bit.ly/3rCrfrj>

سپس روتردام در هلند می‌رسد. مسیر دوم نیز جاده دریایی ابریشم است که از طریق چندین ایستگاه اصلی در شهر گوانژو به اقیانوس هند و از آنجا به دریای سرخ و کانال سوئز تا ایتالیا امتداد دارد.



نقشه شماره ۱: مسیرهای ابتکار کمربند-جاده

مشاهده می‌شود که کشورهای عربی حوزه خلیج فارس از کریدورهای (گذرگاه) اصلی اقتصادی جهان که در این ابتکار ترسیم شده است، فاصله مکانی زیادی دارند. گذرگاه‌های مذکور عبارت‌اند از:^۱

- کریدور اقتصادی چین-آسیای مرکزی-آسیای غربی که دور از شبه‌جزیره عربستان است.
- کریدور اقتصادی بین شمال چین و بندر گوادر در پاکستان که جاده ابریشم زمینی و دریایی را به هم متصل می‌کند.
- پل آبیاری جدید اوراسیا: اقیانوس آرام را به اقیانوس اطلس متصل می‌کند.
- کریدور اقتصادی بین چین، مغولستان و روسیه.

1. "What are Six Economic Corridors under Belt and Road Initiative?" China.org.ch, 4/8/2020, accessed on 31/3/2023, at: <https://t.ly/Q116g>

- کریدور اقتصادی بین چین و شبه جزیره هند و چین.
- کریدور اقتصادی بین بنگلادش، چین، هند و میانمار.

۲. چشم انداز چین و رویکرد خارجی آن در سایه ابتکار «کمربند و جاده»

چین در تلاش است تا خود را از تمدن نوین غربی که ویژگی اصلی آن «امپریالیسم» و نگاه «رنالیستی» با درون مایه درگیری و رقابت بر سر حوزه های نفوذ است، متمایز کند. از آنجا که چین مدرن به کشورهای در حال توسعه جنوب تعلق داشته و همچون سایر کشورهای این دسته، قربانی سیاست های استعماری غرب بوده است، لذا سعی در طراحی الگوهای جدید در سیاست های خود دارد؛ بنابراین، به جای بهره مندی از مفاهیم غربی موجود، به دنبال ایجاد مفهوم «جامعه منافع» است که وعده سود برای همه، نه فقط ابر قدرت ها و مشارکت به جای ائتلاف سازی را در ذات خود دارد. از این رو، رشد سریع اقتصادی، طمأنینه در اجرای راهبردهای تعیین شده و گسترش نفوذ تجاری و ژئوپلیتیک آن حکایت از تأکید چین بر مفاهیمی همچون توسعه، صلح، تقسیم منافع و اجتناب از مداخله در امور داخلی سایر کشورها یا درگیری های منطقه ای دارد. گفتنی است که ثمره این رویکرد را که تاکنون در معرض هجمه های زیادی قرار گرفته است، در مزایای بزرگی که امکان انعقاد مشارکت و توافق با صدها کشور را برای چین فراهم آورده است، می توان مشاهده کرد.

چین بر اساس چشم انداز خود، از طریق ابتکار یک کمربند و یک راه، به دنبال احیای روح جاده ابریشم باستانی است که مبتنی بر صلح و همکاری، باز بودن و حضور همه، یادگیری از دیگران، منافع مشترک و نتایجی است که به نفع همه بازیگران نظام بین الملل باشد. بی تردید، این روند نشان دهنده تمایل به متعادل سازی دوباره «امور سیاسی بین دولت ها» به «امور سیاسی بین شبکه ها» با تمرکز بر «ارتباطات» به جای «کنترل» است.^۱

1. The People's Republic of China, Ministry of Foreign Affairs and Ministry of Commerce, "Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road," National Development and Reform Commission (March 2015); Speech by Chinese President Xi Jinping, "Work together for a Bright China-Arab Future," Arab League Headquarters, Cairo, 21/1/2016.

رئیس‌جمهور چین در سال ۲۰۱۴، علاوه بر ابتکار یک کمربند و یک جاده، ایده «جامعه منافع» را پیشنهاد کرد. سپس مقام‌های چینی شروع به تبیین معنای این جامعه به‌عنوان «جامعه‌ای مبتنی بر مسئولیت مشترک» کردند که در واقع «جامعه‌ای با آینده مشترک برای نوع بشر» است و می‌توان آن را به‌منزله چشم‌انداز چین برای سیستم نظام بین‌الملل قلمداد کرد. به گفته «وانگ یی» وزیر امور خارجه چین، این ایده نشان‌دهنده یک تحول نظری بزرگ است (که بعد از ۳۰۰ سال از طرح نظریه غربی در روابط بین‌الملل مطرح شده است) (Deng, 2018: 32).

ملاحظه می‌شود که در تمام عبارات قبلی بر کلمات «مشترک» و «جامعه» تأکید شده و در عین حال از به‌کارگیری عباراتی همچون «ائتلاف» که برگرفته از میراث رئالیسم و دربردارنده رقابت و نزاع است، پرهیز شده است. به نظر می‌رسد تمرکز بر منافع مشترک با دیگران، برای جلب توجه و متقاعد کردن آن‌ها به ابتکار عمل، یکی دیگر از دلایل تمرکز چین بر معنای مشتق شده از کلمات «مشارکت» و «جامعه» به معنای «شراکت» به جای کلمه «ائتلاف» است.

برخی از محققان غربی تا حدودی مخالفت چین با مفهوم ائتلاف را به تجربه منفی آن با دو ائتلاف نظامی بزرگ در طول جنگ سرد مرتبط سازند؛ بنابراین، طبیعی است که مقام‌های چینی امروزه سعی در اتخاذ روشی متفاوت باشند که به دور از ائتلاف‌های فراگیر نظامی در سراسر جهان باشند. لازم به ذکر است که اتحاد شوروی سابق و چین از این جهت محکوم به شکست هستند که چین پیمان ناتو و اعضای آن را ناامن می‌دانست و با ایدئولوژی آن در تقابل نظری بود. از این رو، «مشارکت‌ها» جایگزین مناسبی برای مفاهیم رئالیستی غربی هستند، زیرا مزیت «انعطاف‌پذیری» را در خود جای داده و مبتنی بر منافع متقابل یا مشترک مندرج در پنج اصل همزیستی مسالمت‌آمیز هستند به‌گونه‌ای که طیف وسیعی از حوزه‌ها را پوشش داده و از چالش‌ها می‌پرهیزند (Erzsbet, 2020: 3).

در خصوص رویکرد چین به مسائل بین‌الملل تفاسیر متفاوتی صورت گرفته است. برخی این رویکردها را ناشی از افزایش قدرت نظامی و نفوذی که در چند دهه اخیر به دست آورده است، «واقع‌بینانه» تلقی کرده و برخی نیز آن را به دلیل قدرت نرمی که در سیاست خارجی کسب کرده است، نوعی «آرمان‌گرایی تعاونی» در نظر می‌گیرند که به‌موجب آن روابط دوستی و شراکت با بسیاری از بازیگران عرصه بین‌المللی را ایجاد کرده است. همچنین برخی تحلیلگران سیاسی نیز رویکردهای نوین چین را در چارچوب «جامعه منافع» تفسیر می‌کنند.

علاوه بر این، رفتار چین و ابتکار کمربند و جاده را می‌توان مبتنی بر رویکرد ژئوپلیتیک نیز درک کرد؛ زیرا تأثیرات ظهور و نفوذ آن به‌وضوح در مناطق بزرگ و مهم ژئوپلیتیکی سراسر جهان منعکس شده است. در این راستا، ذکر این نکته ضروری است که موقعیت جغرافیایی چین یکی از مهم‌ترین عوامل اتخاذ رویکردهای جدید چین است، زیرا این کشور دومین کشور بزرگ آسیا از نظر مساحت و اولین کشور از نظر جمعیت در جهان است که موقعیت جغرافیایی آن فراقاره‌ای است؛ به‌گونه‌ای که از آسیا به سمت اوراسیا امتداد یافته و از آنجا به مسیرهای خشکی منتهی به اروپا متصل شده است. در ادامه به سواحل طولانی اقیانوس‌های هند و آرام می‌رسد و همین مسئله این امکان را برای چین فراهم کرده است که به خطوط دریایی و مسیرهای تجاری بین‌المللی متصل شود.

مسیرهای جاده‌ای طرح کمربند و جاده دارای اهمیت ژئوپلیتیک است که به نظر می‌رسد به‌درستی در مورد آن‌ها تصمیم‌گیری شده است. یک مسیر زمینی وجود دارد که از شمال چین به اروپا امتداد یافته و از آنجا به سمت اقیانوس اطلس می‌رود. گفتنی است که این جاده از مسیر دریایی نیز عبور می‌کند که از «هارتلند» اوراسیا در جنوب غربی چین شروع می‌شود و تا اقیانوس هند و از آنجا به آفریقا و سپس سواحل اوراسیا به سمت جنوب می‌گذرد. بدیهی است که جاده ابریشم زمینی که نفوذ چین را به اروپا به همراه می‌آورد، می‌تواند تکرارکننده حرکت تاریخی مردمانی همچون هون‌ها، مغول‌ها و ترک‌ها (که مکیندر در توصیف و تأثیرگذاری ژئوپلیتیک اروپا به تفصیل مطالبی را بیان داشته است) باشد که به اروپا رفته و بر آن تأثیر گذاشتند (Mackinder, 1919: 132). با این تفاوت اساسی که سیاست کنونی چین در درجه اول صلح‌آمیز و اقتصادی است؛ اما جاده ابریشم دریایی می‌تواند بستر ساز ایجاد ایستگاه‌ها، پایگاه‌های پشتیبانی و بنادری در اقیانوس هند و آفریقا شود که از جمله آن‌ها بندر هامبانتوتا در سریلانکا، گوادر در پاکستان و جیبوتی در ورودی دریای سرخ قابل ذکر است. گفتنی است که این امر به تقویت تجارت چین در سراسر دنیا منجر خواهد شد که «نیکلاس اسپایکمن» از آن تحت عنوان «لبه اقیانوس» یاد می‌کند (Spykman, 1944: 37).

این راهبرد همچنین محافظت، قدرت و پشتیبانی از تجارت چینی در بر خواهد داشت. از این رو، این ابتکار را می‌توان به‌عنوان یک راهبرد «ضد مهار»^۱ در نظر گرفت (Karpathiotaki, 2021: 47-48)، زیرا می‌تواند در شکست دادن هرگونه راهبرد مهار جدیدی که توسط ایالات متحده و متحدانش اجرا می‌شود، نقش به‌سزایی داشته باشد (Madani, 2022: 57). چین به‌شدت مخالف این است که هدف ابتکار «کمر بند و جاده» از سوی سایر بازیگران، نفوذ ژئوپلیتیک چین بر سایر جهان قلمداد شود. در این راستا، «ژانگ مینگ»، معاون وزیر امور خارجه چین در غرب آسیا و شمال آفریقا، خاطرنشان ساخته است که «جهان نباید به حوزه‌های نفوذ تقسیم شود». بی‌شک ابتکار کمر بند و جاده «نفوذ یا منافع هیچ‌یک از بازیگران نظام بین‌الملل از جمله ایالات متحده را تهدید نخواهد کرد» (البیومی، ۲۰۱۶). «وانگ جیسی»، یک استراتژیست چینی نیز در این باره اذعان داشته است که این ابتکار یک راهبرد دفاعی است که هدف آن متعادل کردن رویکرد تهاجمی آمریکاست (Madani, 2022: 57).

بی‌تردید ابتکار «کمر بند و جاده» بیانگر سطح توسعه‌یافتگی چین در امور نظامی، سیاسی و فرهنگی و رشد اقتصادی آن است (Ranjan Chaturvedy & Sondgrass, 2012: 2). خطوط حمل‌ونقل بیانگر جریان متقابل واردات و صادرات کالاها و افراد بین نقاط مرکز و پیرامون است که نیازمند آمادگی نظامی و همکاری امنیتی جهت تأمین زیرساخت‌ها، آزادی حمل‌ونقل، توافقنامه‌های اقتصادی برای تسهیل رویه‌ها، روابط سیاسی و کانال‌های دیپلماتیک به‌منظور تحکیم همکاری‌ها و رفع مشکلات نوظهور است. به‌طور کلی، این ابتکار منجر به افزایش حضور چین در خارج از مرزهای جغرافیایی و همچنین توسعه نفوذ ژئوپلیتیک آن می‌شود.

۳. جایگاه خلیج فارس در ابتکار کمر بند و جاده

خلیج فارس در طرح‌های اولیه ابتکار «کمر بند و جاده» گنجانده نشده بود. در این بخش، تلاش‌های چین برای گنجاندن کشورهای حوزه خلیج فارس در ابتکار مذکور از طریق ایجاد زمینه‌های همکاری و همچنین عواملی که دو طرف را به مشارکت در ابتکار سوق می‌دهند

موردبررسی قرار خواهد گرفت. علاوه بر این، چگونگی ادغام هر یک از کشورهای خلیج فارس در پروژه‌های ابتکار تشریح خواهد شد.

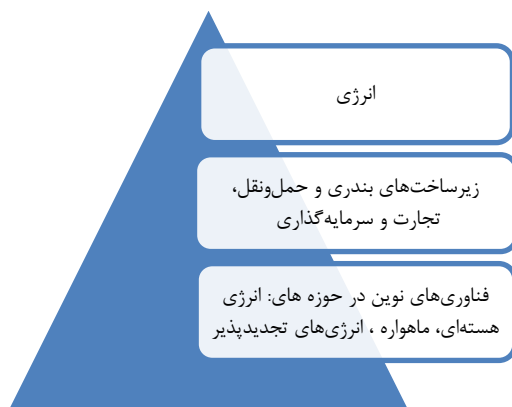
۳-۱. جذب کشورهای حاشیه خلیج فارس به ابتکار کمربند و جاده

به‌طور کلی تلاش‌های چین برای گنجاندن کشورهای عربی حوزه خلیج فارس در ابتکار کمربند و جاده، در ابتدای امر به‌عنوان بخشی از تلاش‌های این کشور برای عمق‌بخشی به دامنه این ابتکار در منطقه عربی قابل تحلیل بود. در این راستا، «شی جین پینگ» رئیس‌جمهور چین در ششمین کنفرانس وزیران مجمع همکاری چین و عرب در ژوئن ۲۰۱۴ اعلام کرد که کشورهای منطقه «شرکای همکاری طبیعی در ایجاد ابتکار کمربند و جاده» هستند (رحمت، ۲۰۱۹: ۷). سپس، در ژانویه ۲۰۱۶، چین سند راهبرد عربی چین را منتشر کرد که در آن تمایل خود را برای همکاری و اطمینان از همکاری برد-برد توضیح داده بود (Janardhan, 2017: 58). در همان سال، رئیس‌جمهور چین اقدام به انجام دیدارهای دوجانبه از عربستان سعودی و مصر کرد و طی آن چشم‌انداز چین برای امنیت و ثبات منطقه از طریق اجرای ابتکار عمل، یعنی ایجاد «الگوی ۱+۲+۳» را تبیین کرد. لازم به ذکر است که این الگو عمدتاً در زمینه‌های انرژی، ایجاد زیرساخت‌ها، تسهیل امور تجاری و سرمایه‌گذاری، حوزه‌های فناوری‌های فوق پیشرفته (های‌تک) به‌ویژه در زمینه‌های انرژی هسته‌ای و انرژی‌های تجدید پذیر فعالیت خواهد کرد (Sun, 2018: 80-82). چین از سال ۲۰۱۹، اسناد همکاری‌های مرتبط با ابتکار عمل را با ۱۷ کشور عربی امضا کرده که به‌موجب آن تاکنون اقدام به ایجاد یک شراکت راهبردی جامع با ۱۲ کشور عربی کرده است.^۱

توجه به این نکته ضروری است که کشورهای عربی حوزه خلیج فارس به‌طور رسمی در نقشه راه ابتکار کمربند و جاده و همچنین شش کریدور پیشنهادی که در محور اول به آن‌ها اشاره کردیم، قرار ندارند. خلیج فارس صرفاً در حاشیه مسیر دریایی که به دریای سرخ منتهی می‌شود، قرار دارد. با این وجود، کشورهای مذکور در هر شش حوزه چشم‌انداز الگوی

۱. «الصين توقع اتفاقيات تعاون مع ۱۷ دولة عربية لمبادرة الحزام والطريق»، <https://tinyurl.com/mr3cwfaq>، ۲۰۲۳، فی ۳/ ۲۰۱۹، شوهد فی ۳۱/ ۴/ العربی الجدید

شراکت دارای منابع و زیرشاخه‌های مناسب هستند. (شکل ۱) به عنوان مثال، در زمینه انرژی که صدر جدول الگوی چشم‌انداز همکاری‌های چین است، از ظرفیت خوبی برخوردارند. همچنین دو بال الگو که زیرساخت‌های بندری و حمل‌ونقل، تجارت و سرمایه‌گذاری و در پایه آن، فناوری‌های نوین است که کشورهای حوزه خلیج فارس به دنبال اصلاح و بومی‌سازی آن در منطقه هستند، از جایگاه مطلوبی برخوردارند. از این‌رو، هنگام بررسی و ارزیابی توافقات راهبردی که با برخی از کشورهای حاشیه خلیج فارس به امضا رسیده است، مشاهده می‌شود که این کشورها در قلب طرح کمربند و جاده قرار گرفته‌اند.



شکل ۱: حوزه‌های همکاری شش‌گانه در ابتکار چین

۳-۲. چرا کشورهای عربی حوزه خلیج فارس به تدریج در ابتکار کمربند و جاده ادغام شدند؟ از جمله عواملی که بر تغییر منافع چین و کشورهای عربی خلیج فارس در ابتکار کمربند و جاده مؤثر بوده و روابط دوجانبه را به شراکت راهبردی ارتقا بخشید، به شرح زیر است:

الف. چین

حوزه خلیج فارس از نظر جغرافیایی در وسط دو جاده زمینی و دریایی ابتکار «کمربند و جاده» قرار دارد و لذا مستقیماً بر این دو مسیر منطبق نیست. همچنان که در سمت دریای سرخ و در امتداد مسیر دریایی منتهی به اروپا قرار دارد. چین به دنبال اولین دستاوردهای اقتصادی ناشی

از ابتکار کمربند و جاده که منجر به افزایش حجم سرمایه‌گذاری‌ها در آن از حدود یک تریلیون دلار به چهار تریلیون دلار شد، سعی در به روز کردن نقشه اولیه و ادغام برخی کشورها با ایجاد یک شبکه جهانی یکپارچه بر اساس شبکه‌های فرعی، در طرح خود کرد، به گونه‌ای که چنانچه شبکه جهانی مستقیماً به دو جاده ابتکار متصل شود، شبکه‌های فرعی باید پیوندهایی به شبکه جهانی ایجاد کنند. به این ترتیب، زمینه‌های همکاری شش‌گانه که قبلاً ذکر شد، به این ارتباطات کمک می‌کنند.

در نتیجه رشد و توسعه اقتصادی، چین به بزرگ‌ترین واردکننده نفت و گاز طبیعی در جهان تبدیل شده است. این کشور در سال ۱۹۹۰ حدود ۲,۳ میلیون بشکه نفت در روز و ۰,۵ تریلیون فوت مکعب گاز در یک سال مصرف می‌کرد. در حالی که انتظار می‌رود در سال ۲۰۳۰ حدود ۱۶ میلیون بشکه نفت در روز و حدود ۷ تریلیون فوت مکعب گاز مصرف کند (Ghafouri, 2009: 81-82)؛ بنابراین، می‌توان ادعا کرد که چین به‌شدت به منابع انرژی خلیج فارس وابسته است. این کشور در سال ۲۰۲۲ حدود ۲۱۰ میلیون تن نفت از کشورهای عربی خلیج فارس وارد کرده است که معادل ۴۱ درصد از کل واردات نفت چین است (Webster & Pelayo, 2023).

در شرایط فعلی منافع چین در این منطقه افزایش یافته است؛ زیرا حجم تجارت با کشورهای عربی خلیج فارس در سال ۲۰۲۲ به حدود ۳۰۴,۷ میلیارد دلار افزایش یافته است (جدول ۱)، در حالی که همین موضوع در سال ۱۹۹۰ فقط حدود ۱,۳ میلیارد دلار بود (Niblock, 2021: 15). علاوه بر این، سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی چین در سال ۲۰۰۵-۲۰۲۱ بالغ بر ۱۰۷,۲۲ میلیارد دلار بوده است.^۱ لازم به ذکر است که در راستای این ابتکار، چین میلیاردها دلار در چندین بندر کشورهای حوزه خلیج فارس و مناطق حاشیه‌ای آن مانند بنادر خلیفه و فجیره در امارات، بندر جدید دقم در عمان و بندر ینبع در عربستان سعودی سرمایه‌گذاری کرده است (باعبود، ۲۰۲۳). هم‌زمان با توسعه پروژه‌های ابتکار توسط چین،

1. Giulia Interesse, "China and the GCC: Bilateral Trade and Economic Engagement," China Briefing, 25/8/2022, accessed on 18/6/2023, at: <https://tinyurl.com/yzkhrx7n>

«بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیایی» که منبع اصلی تأمین مالی این ابتکار محسوب می‌شود، اقدام به پمپاژ پول به سرمایه‌گذاری‌های انجام شده در کشورهای مذکور می‌کند. ذکر این نکته ضروری است که صندوق‌های دولتی و سایر ابزارهای سرمایه‌گذاری خلیج فارس بسیار علاقه‌مند به یافتن منابع سرمایه‌گذاری غیر غربی هستند تا از این رهگذر به پروژه‌های خود تنوع بخشیده و ریسک‌ها و نوسانات احتمالی بازار خود را کاهش دهند. کشورهای حوزه خلیج فارس یکی از مهم‌ترین کشورهای جهان در فهرست صندوق‌های ثروت دولتی هستند؛ بنابراین، طبیعی است که چین کشورهای مذکور را به‌عنوان تأمین‌کنندگان مالی بالقوه و اعتباردهندگان مطلوب پروژه‌های ابتکار قلمداد کند که قابلیت توازن بخشی به کشورهایی که متقاضی تأمین مالی پروژه‌های مرتبط با ابتکار هستند، داشته باشند. به این ترتیب می‌توان ادعا کرد که کشورهای حاشیه خلیج فارس دارای دو ویژگی مهم هستند که می‌تواند اهمیت راهبردی آن‌ها را با ابتکار کمربند و جاده تبیین کند؛ اولین مورد صادرات مقادیر عظیم انرژی به چین و دوم، اهمیت ژئوپلیتیکی آن‌ها به‌عنوان خلیج فارس است. گفتنی است که دولت‌های حوزه خلیج فارس به‌عنوان کانون محوری (از نظر جغرافیایی و دارای زیرساخت‌های واجد شرایط) اتصال به اروپا و بسیاری از مناطق دیگر در نظر گرفته می‌شوند (Fulton, 2021: 1) همچنان که دارای اهمیت بسزایی برای قدرت‌های رقیب هستند.

ب. کشورهای حوزه خلیج فارس

تمایل کشورهای عربی حوزه خلیج فارس برای ادغام در ابتکار کمربند و جاده به این دلیل است که این پروژه دارای ماهیت جهانی است و آینده خوبی برای آن متصور است؛ بنابراین، تحلیل مقام‌های کشورهای عربی خلیج فارس چنین است که نباید به دلایل جغرافیایی از آن ایفای نقش در آن حذف شوند؛ هرچند که نقشه‌های رسمی اصلی قرار نداشته باشند. بدیهی است که پروژه‌های گنجانده شده در شش حوزه ابتکار برای کشورهای حوزه خلیج فارس بسیار جذاب هستند، زیرا آن‌ها اقتصاد سنتی (مانند انرژی، تمرکز بنادر و فرودگاه‌های بزرگ خلیج فارس و قابلیت‌های آن‌ها، زنجیره‌های جهانی آن‌ها و تجارت) را با اقتصاد مدرن و فناوری‌های فوق پیشرفته (مانند هیدروژن، کابل‌ها، فیبرهای نوری، اقتصاد دیجیتال و فضا، انرژی هسته‌ای و تجدید پذیر) در هم می‌آمیزند؛ به عبارت دیگر، این ابتکار می‌تواند برای

کشورهای عرب خلیج فارس نقش کاتالیزوری برای برقراری ارتباط با شبکه‌های جدید اقتصاد جهانی را ایفا کرده و به هدف اصلی این کشورها که تنوع بخشیدن به شرکا و ساختار اقتصادی خود است، کمک کند.

چشم‌اندازهای ملی توسعه در کشورهای عربی حوزه خلیج فارس، مبنای پیشرفت آن‌ها است که به طور کلی، هدف آن توسعه همه‌جانبه اقتصادی و اجرای پروژه‌های توسعه راهبردی در یک چارچوب زمانی مشخص است؛ مانند چشم‌انداز ۲۰۳۰ عربستان، چشم‌انداز ۲۰۳۰ قطر، چشم‌انداز ۲۰۳۱ امارات، چشم‌انداز کویت ۲۰۳۵ و چشم‌انداز ۲۰۴۰ عمان. از این رو، پیوند این چشم‌اندازها با پروژه‌های ابتکار می‌تواند نقش مهمی در توسعه روابط کشورهای خلیج فارس با چین، مشارکت در ابر پروژه‌های چین و شبکه منطقه‌ای و جهانی آن با توجه به تجربه توسعه جامع و سریع آن در چند دهه گذشته فراهم کند.

از سوی دیگر، چین نیز ممکن است به عنوان یکی دیگر از شرکای قوی در کنار ایالات متحده که شریک امنیتی اولیه و سنتی در منطقه است، به ایفای نقش در منطقه مبادرت ورزد.^۱ گفتنی است که ماهیت سیاست چین و تعهد آن به عدم مداخله در امور داخلی سایر کشورها، یکی از مزایای این کشور در جهت افزایش تمایل کشورها برای برقراری همکاری‌های نظامی و امنیتی با آن است. به عنوان مثال، تصمیم واشنگتن برای توقف موقت فروش تسلیحات به عربستان سعودی و امارات و تعلیق فروش هواپیماهای «اف-۳۵» به امارات، ریاض و ابوظبی را بر آن داشت که شروع به جستجو برای تأمین‌کنندگان جایگزین، از جمله چین حتی به طور موقت، کنند.^۲

ابتکار کمربند و جاده همچنین می‌تواند فرصتی برای کشورهای حاشیه خلیج فارس فراهم کند تا از این رهگذر وارد روابط شراکتی چندجانبه با کشورهای خارج از منطقه شده و چین

1. "China's Impact on Conflict Dynamics in the Red Sea Arena," US Institute of Peace (2020), p. 21.

2. "Biden Halts Arms Sales to UAE and Saudi Arabia," DW, 27/1/2021, accessed on 31/3/2023, at: <https://bit.ly/3ZGR4D4>; "US Suspends \$23 Billion Sale of F-35s to UAE that Followed Abraham Accord," Times of Israel, 27/1/2021, accessed on 31/3/2023, at: <https://bit.ly/46laoZ9>; Rodger Shanahan, "The Gulf's diversification dilemma," The Interpreter, 21/5/2022, accessed on 31/3/2023, at: <https://binged.it/3LLVFOC>

را برای مشارکت در ترتیبات سیاسی و امنیتی منطقه خلیج فارس متقاعد کند. این در حالی است که به هیچ وجه معنای این مسئله، حذف آمریکا از نقش آفرینی در منطقه نخواهد بود. منافع امنیتی چین و شاید مشارکت آن در آینده، می تواند با افزایش منافع چین در منطقه افزایش یابد.

۳-۳. ادغام کشورهای عربی خلیج فارس در طرح کمربند و جاده

مقام های چین و کشورهای عربی حوزه خلیج فارس هنگام صحبت در مورد پروژه های مشترک جدید یا حتی برخی پروژه های موجود مانند بنادر، شهرهای صنعتی و جاده های حمل و نقل، گوشه چشمی نیز به ابتکار کمربند و جاده دارند. از منظر چین، این ابتکار می تواند زمینه ای را برای ایجاد مسیرهای تعاون با کشورهایی فراهم کند که در نقشه اولیه مدنظر قرار نگرفته بودند. به عنوان مثال، بنادر غربی دریای سرخ همچون بند «ینبع» در عربستان سعودی از جمله نقاط جغرافیایی است که مورد توجه مقام های چینی قرار دارد. علاوه بر این، چین در حال بررسی و ارزیابی سرمایه گذاری در برخی بنادر بزرگ مانند «دوقم» در عمان و «خلیفه» در امارات، به عنوان حلقه وصل خلیج فارس به بندر گوادر پاکستان، به عنوان نقطه ثقل نقشه اولیه است. بر این اساس، کشورهای عربی خلیج فارس به رغم دیده نشدن در طرح اولیه ابتکار، به تدریج در آن ادغام شدند. در همین راستا، بیانیه های رسمی کشورهای حوزه خلیج فارس و توافق نامه های امضا شده با چین در چند سال اخیر حکایت از ورود عملی آن ها به طرح کمربند و جاده است. مثال های زیر نشان دهنده میزان علاقه مندی کشورهای عربی خلیج فارس به مشارکت در این طرح است.

– عربستان سعودی

عربستان سعودی یکی از مهم ترین شرکای چین در منطقه خلیج فارس است. حجم مبادلات تجاری دوجانبه به دلیل پروژه های کلان اقتصادی چندین برابر شده است؛ به گونه ای که مبادلات تجاری بین آن ها در سال ۲۰۲۲ به بیش از ۱۰۶ میلیارد دلار^۱ رسیده است که نسبت به سال قبل حدود ۳۰ درصد افزایش داشته و این در حالی است که ارزش دلاری مبادلات

1. Nik Martin, "China's Economic Ambitions a Huge Draw for Saudi Arabia, DW, 13/6/2023, accessed on 18/6/2023, at: <https://bit.ly/46iwmk3>

تجاری بین دو کشور در سال ۲۰۲۱ حدود ۸۰ میلیارد دلار بوده است.^۱ خاطرنشان می‌سازد، بخش عمده روابط تجاری بین دو کشور حول محور نفت است که حدود ۲۰ درصد از کل واردات جهانی نفت خام چین را به خود اختصاص می‌دهد.^۲ در مقابل مجموع سرمایه‌گذاری‌های عربستان سعودی در چین بالغ بر ۲۳ میلیارد دلار برآورد می‌شود.^۳

این افزایش سطح همکاری‌ها به ارتقای روابط چین با عربستان سعودی در سطح «مشارکت راهبردی جامع» که از سال ۲۰۱۶ آغاز شده است، کمک فراوانی کرده (Chen, 2021: 106) که به طرح کلی آن‌طور رسمی در سفر رئیس‌جمهور چین به عربستان سعودی در دسامبر ۲۰۲۲ به امضا رسید و به‌موجب آن تعداد ۳۴ قرارداد سرمایه‌گذاری به ارزش ۳۰ میلیارد دلار انجام گرفت.^۴ این در حالی بود که رئیس‌جمهور چین و محمد بن سلمان ولیعهد سعودی در چارچوب این توافقنامه‌ها، از مشارکت شرکت‌های سعودی در پروژه‌های مختلف ابتکار کمربند و جاده استقبال کردند.^۵ به‌طور کلی، دو کشور سازوکارهای تعامل دوجانبه و منطقه‌ای را با هدف همسویی در طرح کمربند و جاده متناسب با چشم‌انداز عربستان برای سال ۲۰۳۰ را کلید زدند (تشین، ۲۰۲۱: ۴). در این راستا، در جریان سفر محمد بن سلمان به چین در سال ۲۰۱۶، کمیته‌ای با عنوان «چشم‌انداز ۲۰۳۰ عربستان و ابتکار کمربند و جاده: با هم برای آینده‌ای روشن» تشکیل شد تا در مورد همکاری‌های مشترک در این پروژه بحث و نظر صورت گیرد (رحمت، ۲۰۱۹: ۱۴). «خالد الفالح»، وزیر انرژی، صنعت و منابع معدنی عربستان ابراز داشت که احیای مسیرهای تجاری باستانی می‌تواند چشم‌انداز عربستان در سال ۲۰۳۰ تقویت کند.^۶ به‌طور کلی، چین به‌عنوان یک شریک مهم در پروژه‌های مربوط به چشم‌انداز

1. "China, Saudi Arabia Cement Ties with Deals Including Huawei," Al-Jazeera, 8/12/2022, accessed on 31/3/2023, at: <https://bit.ly/3RRuB4B>
2. "China's Impact on Conflict Dynamics in the Red Sea Arena," pp. 20- 21. <https://tinyurl.com/43r8pbcw>
4. "China, Saudi Arabia Cement Ties with Deals Including Huawei."
5. "China, Saudi Arabia Strengthen Partnership on Energy, Defence," Al-Jazeera, 9/12/2022, accessed on 31/3/2023, at: <https://bit.ly/3F5EVhw>
6. "China, Saudi Arabia Strengthen Partnership on Energy, Defence," Al-Jazeera, 9/12/2022, accessed on 31/3/2023, at: <https://bit.ly/3F5EVhw>

عربستان، از جمله کلان‌شهر نئوم که ارزش سرمایه‌گذاری در آن بالغ بر ۵۰۰ میلیارد دلار است، دیده می‌شود.^۱

از سوی دیگر، جاده ابریشم دریایی اهمیت اقتصادی و سرمایه‌گذاری زیادی برای عربستان سعودی دارد، زیرا عبور آن از دریای سرخ برای بنادر غربی این کشور به لحاظ اقتصادی بسیار ارزشمند است. در این راستا، یک قرارداد همکاری در زمینه حمل‌ونقل دریایی در سال ۲۰۱۹ بین دو کشور به امضا رسید (زهران، ۲۰۱۹: ۱۹۵). «نبیل العمودی»، وزیر حمل‌ونقل عربستان سعودی، در رابطه با این قرارداد اذعان داشت که هدف از این توافق تقویت صنعت حمل‌ونقل دریایی، تسهیل تردد کشتی‌های تجاری و توسعه آن است.^۲ در مقابل چین نیز اقدام به سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های پالایشگاه بندر «یینع» به ارزش ۱۰ میلیارد دلار کرد (Pelayo, 2023 & Webster). این در حالی است که عربستان نیز خواهان مشارکت در پروژه‌های منطقه‌ای مربوط به مسیر دریایی جاده ابریشم است. به عنوان مثال، این کشور اقدام به ارائه به حدود ۱۶ میلیارد دلار در قالب وام و سرمایه‌گذاری به کشور پاکستان کرد که مرتبط به کریدور اقتصادی چین و پاکستان است. لازم به ذکر است مقرر شد از این مبلغ، حدود ۱۰ میلیارد دلار برای ساخت یک پالایشگاه نفت و پتروشیمی در بندر گوادر پاکستان هزینه شود (زهران، ۲۰۱۹: ۱).

در حوزه فناوری‌های پیشرفته که بخشی از شش حوزه همکاری در ابتکار و همچنین چشم‌انداز ۲۰۳۰ عربستان سعودی است، «هیدروژن» به منظور ایجاد یک سیستم انرژی پاک مورد توجه دو کشور قرار دارد. لذا عربستان سعودی در اوت ۲۰۲۰، از راه‌اندازی پروژه تولید هیدروژن سبز در شهر نئوم با پشتیبانی ۴ گیگاوات انرژی تجدید پذیر خبر داد. گفتنی است که چین بزرگ‌ترین تولیدکننده هیدروژن در جهان است که در سال ۲۰۱۹ بیش از ۲۱ میلیون تن از ۷۰ میلیون تن آن را در سطح جهان توزیع کرده تا از این رهگذار کشورها را قادر سازد که برای تولید آن در مقیاس کلان‌تر با یکدیگر همکاری کنند (تشین، ۲۰۲۱: ۲۲). ماهواره‌ها نیز در مسیر همکاری با چین برای عربستان سعودی از جایگاه مهمی برخوردار هستند؛ به‌طوری‌که عربستان

1. "China, Saudi Arabia Strengthen Partnership on Energy, Defence."

۲. "رؤية المملكة ۲۰۳۰ تتلاقى مع مبادرة الحزام والطريق الصينية"، الشرق الأوسط، بازبایی در:

<https://bit.ly/3FnYOAR>

سعودی در دسامبر ۲۰۱۸ اقدام به پرتاب دو ماهواره «سات ۵ ا» و «سات ۵ ب» از چین به فضا کرد که در واقع بخشی از به اصطلاح «جاده ابریشم دیجیتال» است که در آن از طریق ماهواره BeiDou سیستم ناوبری ماهواره‌ای چینی به منظور پشتیبانی از ارتباطات بی سیم و امنیت دریایی در منطقه مجاور عربستان سعودی مورد استفاده قرار می‌گیرد (زهران، ۲۰۱۹: ۲۰).

قطر -

چین و قطر دارای روابط چندجانبه مبتنی بر ابتکار کمربند و جاده و همچنین تجارت در حوزه منابع انرژی، به ویژه تأمین گاز طبیعی مورد نیاز چین هستند. در این راستا، شراکت راهبردی دو کشور در سال ۲۰۱۴ اعلام شد که به موجب آن پروژه‌های زیرساختی مشترک و مبادلات نظامی در زمینه‌های متعدد میان دو کشور آغاز شد.^۱ به گفته «لی چن»، سفیر چین در دوحه، قطر از جمله اولین کشورهایی است که از طرح کمربند و جاده در منطقه حمایت کرد و در جریان سفر «شیخ تمیم بن حمد آل»، امیر قطر، مشارکت خود را در این طرح علنی کرد. در این راستا، یادداشت تفاهم بین دو کشور برای حضور در ابتکار طی سفر پادشاه قطر به چین در سال ۲۰۱۴ به امضا رسید. قطر همچنین در چارچوب این طرح در بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیایی به عنوان کشور مؤسس این بانک مشارکت کرد. همچنین شیخ تمیم و رئیس‌جمهور چین توافق کردند که ابتکار کمربند و جاده را با چشم‌انداز ۲۰۳۰ قطر مرتبط کنند.^۲ دو کشور در مارس ۲۰۱۹، قراردادی را به امضا رساندند که بر اساس آن قطر موظف به عرضه سالانه چهار میلیون تن گاز مایع به چین برای مدت ۲۷ سال می‌شود که در واقع بلندمدت‌ترین قرارداد در نوع خود در تاریخ معاملات گازی در جهان است.^۳ نتایج اولیه این توافق نشان از آن دارد که حجم مبادلات تجاری دو کشور دو برابر شده است. بر این اساس، در سال ۲۰۲۲، حدود ۲۶٫۲ میلیارد دلار بوده که در مقایسه با حدود ۱۸ میلیارد دلار در سال ۲۰۲۱ حدود ۴۵ درصد افزایش داشته است.^۴

1. "China's Impact on Conflict Dynamics in the Red Sea Arena," pp. 20 - 21.

2. <https://tinyurl.com/3jxwvza>

3. <https://tinyurl.com/4zujrybe>

4. <https://tinyurl.com/muj8yb6y>

از منظر مقام‌های قطری، این توافق به جای اتکای کامل به فناوری غربی، تنوع‌بخشی به حوزه مشارکت‌های فی‌مابین را محقق ساخته است، زیرا از زمان ورود قطر به بازار گاز طبیعی مایع در اوایل دهه ۱۹۹۰، این کشور همواره به شرکت‌های غربی به‌ویژه «اکسون موبیل»، «رویال داج شل» و «توتال» متکی بوده است. در همین راستا، سفیر چین در قطر، در سال ۲۰۱۹ به هدف پکن برای ادغام طرح کمربند و جاده که همسو با چشم‌انداز ۲۰۳۰ قطر است، اشاره کرد و این کشور را یکی از اولین کشورهایی برشمرد که به این طرح پیوسته است. در مورد چین نیز قرارداد جدید گاز با قطر با توجه به عزم این کشور برای پاک‌سازی کردن انواع انرژی‌های آلاینده تا سال ۲۰۶۰ از اهمیت راهبردی برخوردار است. اگرچه گاز مایع طبیعی همچنان یکی از اهداف اصلی پکن در برقراری روابط با دوحه به شمار می‌آید.^۱

– امارات متحده عربی

امارات دومین کشور عربی در حوزه خلیج فارس است که روابط خود را با چین در سال ۲۰۱۸ به سطح «مشارکت راهبردی جامع» ارتقا داد (Chen, 2021: 106). این کشور همچنین در سال ۲۰۲۲ با حدود ۹۹،۲۷ میلیارد دلار در جایگاه دومین کشور در مبادلات تجاری با چین قرار گرفت.^۲ به گفته «سلطان احمد الجابر»، وزیر کشور امارات متحده عربی، این کشور متعهد به تحقق چشم‌انداز کمربند و جاده است و در این راستا فرصت‌هایی را برای سرمایه‌گذاری در تأسیسات زیرساختی در خارج از کشور فراهم خواهد ساخت (رحمت، ۲۰۱۹: ۱). به‌عنوان مثال، امارات در آوریل ۲۰۱۵، به بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیایی پیوست. شرکت بین‌المللی بنادر دبی که تعداد زیادی از بنادر دریایی در خارج از کشور (۶ بندر در جنوب آسیا، ۴ بندر در چین و سایر کشورها همچون تایلند، ویتنام، کره جنوبی و اندونزی) را اداره می‌کند، به دنبال ایفای نقش در انجام پروژه‌های حمل‌ونقل موردنیاز ابتکار چین است. ازجمله این پروژه‌ها که در حال حاضر توسط این شرکت در حال اجراست، پروژه ترمینال دروازه

1. <https://tinyurl.com/26tx2bsk>

2. "China Exports to United Arab Emirates," Trading Economics, accessed on 31/3/2023, at: <https://tinyurl.com/2cw8vkz8>; "China Imports from United Arab Emirates," Trading Economics, accessed on 1/3/2023, at: <https://tinyurl.com/59jppjcd>

شرقی است که چین و اروپا را به هم متصل می‌کند (لیانجشیانج و جاناردان، ۲۰۱۸: ۴). چین همچنین در سال ۲۰۱۹، اقدام به انعقاد قراردادی به ارزش ۱۰ میلیارد دلار برای توسعه یک شهر صنعتی جدید در منطقه صنعتی خلیفه در ابوظبی کرد (Webster & Pelayo, 2023). دو کشور در سال ۲۰۲۳ به منظور انطباق برنامه‌های مشارکت راهبردی جامع با اهداف اقتصادی چشم‌انداز «ما امارات ۲۰۳۱ هستیم»، توافق کردند.^۱

- کویت

کویت معتقد است که ابتکار کمربند و جاده می‌تواند به تحقق اهداف «چشم‌انداز ۲۰۳۵ برای توسعه» این کشور کمک شایانی کند. ازاین‌رو، «شیخ ناصر صباح الاحمد الصباح» معاون نخست‌وزیر این کشور در مارس ۲۰۲۳ از شروع پروژه «منطقه اقتصادی شمال» با حدود ۶۰۰ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری به عنوان بخشی از این طرح خبر داد. خاطرنشان می‌سازد، دو کشور کویت و چین در تلاش برای تأسیس یک صندوق سرمایه‌گذاری به ارزش ۱۰ میلیارد دلار با نام «صندوق راه ابریشم چین-کویت» هستند. علاوه بر این، مطالعاتی جهت ارزیابی ادغام پنج جزیره کویتی با شهر ابریشم در چین و تبدیل آن به یک منطقه بین‌المللی آغاز شده است که معاون نخست‌وزیر کویت آن را پروژه «هنگ‌کنگ جدید» توصیف می‌کند.^۲

کویت اولین کشور در خاورمیانه است که در سال ۲۰۱۴ اسناد همکاری خود با چین را در چارچوب طرح کمربند و جاده به امضا رسانید و روابط این دو کشور در سال ۲۰۱۸ به سطح «شراکت راهبردی» ارتقا یافت.^۳ همچنین دو کشور در سپتامبر ۲۰۲۳، اقدام به انعقاد ۷ توافقنامه مشترک برای تقویت برنامه‌های فی‌مابین امضا کردند که ازجمله آن‌ها می‌توان به برنامه پنج‌ساله همکاری دوجانبه برای دوره ۲۰۲۴-۲۰۲۸، مجموعه سبز با سطح کربن پایین برای بازیافت زباله و زیرساخت‌های زیست‌محیطی برای تصفیه‌خانه‌های آب، انرژی‌های

1. The UAE Ministry of Economy, "UAE and China Explore Strengthening of Cooperation in Trade, Investment, Energy, Manufacturing, Technology, Health & Transportation," 15/8/2023, accessed on 15/8/2023, at: <https://tinyurl.com/2s3ccnnc>

2 <https://tinyurl.com/2awf8wk6>

۳. ژانگ جیانوی، "حقبة جدیدة من الشراكة الاستراتيجية الصينية - الكويتية"، الجريدة، بازیابی در: <https://www.aljarida.com/article>

تجدید پذیر و نیز پروژه بندر بزرگ «مبارک»، مناطق آزاد و اقتصادی و توسعه مسکن اشاره کرد.^۱ گفتنی است که مجموع این توافقات می تواند حجم مبادلات تجاری بین دو کشور را به میزان قابل توجهی افزایش دهد؛ به گونه ای که حتی نسبت به آنچه در سال ۲۰۲۲ با حدود ۳۱,۵ میلیارد دلار حاصل شد، افزایش یابد (Faten, 2023).

– عمان

سواحل پادشاهی عمان از سال ۲۰۱۶ به تدریج به یک پایگاه مهم در جاده ابریشم دریایی تبدیل شده است؛ به گونه ای که چین میلیاردها دلار برای تبدیل منطقه دوقم که یک دهکده ماهیگیری در ۵۵۰ کیلومتری جنوب مسقط است، به یک بندر بزرگ و مرکز صنعتی پیشرفته هزینه کرده است. پکن تاکنون حدود ۱۰,۷ میلیارد دلار در ساخت بندر دوقم و منطقه صنعتی آن سرمایه گذاری کرده است (Webster & Pelayo, 2023). گفتنی است که این پروژه در چارچوب استراتژی تنوع بخشی به اقتصادی عمان قرار دارد، اما در بطن خود نشان دهنده یک موفقیت بالقوه برای تلاش های چین جهت توسعه ابتکار کمربند و جاده است. با توجه به اینکه بندر دوقم در حاشیه دریای عمان قرار دارد، لذا یکی از مراکز تجاری بالقوه برای شرکت های چینی در کنار بازارهای صادراتی است که چین می خواهد در منطقه خلیج فارس، شبه قاره هند و شرق آفریقا دایر کند. به گفته مسئولین شرکت «عمان وان فانگ»^۲، شرکت های چینی بیش از سه میلیارد دلار در این بندر سرمایه گذاری کرده اند و انتظار می رود این رقم به ۱۱ میلیارد دلار برسد. در این راستا، عمان به شدت علاقه مند به سرمایه گذاری در منطقه ویژه اقتصادی بندر گوادر است تا از این رهگذر بتواند بندر مذکور را که در مسیر دریایی ابتکار چین قرار دارد به بنادر عمان متصل گرداند (لیانجشیانج و جاناردان، ۲۰۱۸: ۴).

چین و عمان در تلاش هستند تا همسویی بین طرح کمربند و جاده با «چشم انداز ۲۰۴۰» این کشور را افزایش دهند. در این راستا، هر دو کشور شاهد همکاری های خوبی در زمینه زیرساخت ها، انرژی، فناوری ارتباطات، برق و شیلات بوده اند. همچنین حجم مبادلات تجاری

۱. قمه تعزیز الشراکه – الکویتیه – الصينیه"، الجریده، بازیابی در: <https://www.aljarida.com/article>

2. Oman WanFang

دو کشور در سال ۲۰۲۲ به حدود ۴۰,۵ میلیارد دلار رسیده است^۱ که این مسئله منجر به تقویت جایگاه عمان در ابتکار چین شده است؛ به گونه‌ای که دو طرف در ۲۸ آوریل ۲۰۲۲ خواستار ارتقاء روابط دوجانبه به سطح «شراکت راهبردی» و حتی فراتر از آن به‌ویژه در حوزه نظامی شدند.^۲

جدول ۱. سطوح شراکت کشورهای عربی حوزه خلیج فارس و میزان همسویی آن‌ها با ابتکار چین

ردیف	کشور	سطح	تاریخ	تجارت ۲۰۲۲/ میلیارد دلار	همسویی ابتکار چین چشم‌انداز ملی	برجسته‌ترین پروژه‌های ادغام شده در ابتکار چین
۱	عربستان	شراکت راهبردی جامع	۲۰۱۶	۱۰۶	چشم‌انداز ۲۰۳۰	نفت/پالایشگاه تنبج و بندر آن/ فناوری‌های پیشرفته/ شهر بیوم
۲	قطر	شراکت راهبردی	۲۰۱۴	۲۶,۲	چشم‌انداز ۲۰۳۰	گاز مایع
۳	امارات	شراکت راهبردی جامع	۲۰۱۸	۹۹,۲۷	چشم‌انداز ۲۰۳۱	بنادر بین‌المللی دبی / شهر صنعتی خلیفه و بندر آن
۴	کویت	شراکت راهبردی	۲۰۱۸	۳۱,۵	چشم‌انداز ۲۰۳۵	شهر ابریشم/ منطقه اقتصادی شمال / کلان شهر مبارک
۵	عمان	شراکت راهبردی احتمالی	احتمالاً ۲۰۲۴	۴۰,۵	چشم‌انداز ۲۰۴۰	بندر دوقم/ منطقه صنعتی
۶	جمع‌بندی			۳۰۴,۶۷		

۱. عمان والصین.. علاقات متجددة وشراكة استراتيجية"، عُمان، بازیابی در: <https://tinyurl.com/4dr6hvrX>
 ۲. حیدر اللواتی، "عمان والصین شراكة استراتيجية" لوسیل، بازیابی در: <https://tinyurl.com/5n6vkucr>
 همچنین:

The People's Republic of China, the State Council, "China, Oman Vow to Promote Strategic Partnership, Military Cooperation," 29/4/2022, accessed on 6/6/2023, at: <https://tinyurl.com/4x5wbnuw>

۴. واکنش‌های غرب به ابتکار کمربند و جاده: میزان انطباق آن در خلیج فارس

به موازات موفقیت چین در خلق یک راهبرد جهانی جذاب برای مشارکت کشورهای سراسر جهان در پروژه‌ها و زیرساخت‌های خود، در قالب ابتکار کمربند و جاده و تبدیل آن به دومین اقتصاد جهانی و رقیبی جدی و چالشی برای هژمونی ایالات متحده و سایر بازیگران نظام بین‌الملل^۱ (از آنجا که چین تاکنون فقط از راه‌های مسالمت‌آمیز و اقتصادی برای توسعه منافع جهانی خود پیروی کرده است) غرب نیز با اتخاذ روش‌های غیر خشونت‌آمیز سعی در ایجاد مانع برای ممانعت از موفقیت برنامه‌های چین کرده است. ازجمله راهکارهای غرب در این زمینه عبارت‌اند از: تبلیغات، ائتلاف‌سازی و راه‌اندازی پروژه‌های موازی. در چنین شرایطی، با توجه به اینکه کشورهای عربی حوزه خلیج فارس از متحدان دیرینه ایالات متحده و دیگر کشورهای غربی هستند، لذا بخش عمده این فعالیت‌ها در این منطقه متمرکز شده است.

جدول ۲: واکنش‌های غرب به ابتکار کمربند و جاده: میزان انطباق آن در خلیج فارس

ردیف	واکنش‌های غرب	هدف / ابزار	میزان انطباق در خلیج فارس
۱	تله بدهی: ترساندن کشورهایی که در تلاش برای یافتن جایگزینی برای غرب هستند	کشورهای درحال توسعه	خیر
۲	خروج: دعوت کشورها برای خروج از ابتکار	ایتالیا	خیر
۳	ائتلاف‌سازی: مهار چین در هند و اقیانوس آرام	شراکت AUKUS ائتلاف QUAD	خیر
۴	تحت فشار قرار دادن: جنگ یا تنش نظامی، تحریم‌هایی که مانع از معاملات تجاری می‌شود	تایوان دریای جنوبی چین	محتمل است
۵	دروازه جهانی: راهبرد جایگزین اتحادیه اروپا	اوراسیا	محتمل است
۶	کریدور اقتصادی: یک جایگزین ژئوپلیتیکی از سوی کشور آغازگر	هند - خلیج فارس - اروپا	بله

1. The White House, "National Security Strategy," (October 2022), pp. 6-8, accessed on 23/4/2023, at: <https://bit.ly/41zCfTc>; HM Government, "Integrated Review Refresh 2023 Responding to a More Contested and Volatile World," Presented to Parliament by the Prime Minister by Command of His Majesty (March 2023), accessed on 8/4/2023, at: <https://bit.ly/3Ndcddl>

۴-۱. تله بدهی

چین به دلیل سیاست اعطای وام به کشورهای فقیر و در حال توسعه، به ویژه کشورهای شرکت کننده در پروژه های ابتکاری کمربند و جاده، مورد انتقاد غرب قرار دارد، زیرا به اعتقاد کشورهای غربی، این کشورها برای بازپرداخت بدهی های خود با مشکل مواجه بوده و همین مسئله آن ها را در برابر فشارهای چین آسیب پذیر کرده است. در گزارش موسسه آمریکایی «اید دیتا»^۱ بر این نکته تأکید شده است که وام های چین به کشورهای با درآمد پایین و متوسط در دهه اخیر، سه برابر شده و تا پایان سال ۲۰۲۰ میزان وام های اعطایی به کشورهای مذکور به ۱۷۰ میلیارد دلار رسیده است. در این میان میزان بدهی های تعداد ۴۰ کشور وام گیرنده بیش از ۱۰ درصد تولید ناخالص داخلی سالانه آن ها برآورد شده است. تأسف بارتر اینکه بدهی کشورهای جیبوتی، لائوس، زامبیا و قرقیزستان حداقل ۲۰ درصد از تولید ناخالص داخلی سالانه آن ها است. به نظر می رسد که چین از به اصطلاح «تله های بدهی» برای به کسب نفوذ در سایر کشورها استفاده می کند، به این معنی که این کشورها در صورت ناتوانی در بازپرداخت بدهی های خود، کنترل دارایی های کلیدی خود را از دست خواهند داد. اگرچه مقام های چینی این اتهام ها را رد کرده و اذعان می دارند هیچ کشوری به دلیل اخذ وام از چین، در «تله بدهی» گرفتار نشده است.^۲

تأکید بر این نکته حائز اهمیت است که موضوع «تله بدهی» عمدتاً در منابع غربی مورد اشاره قرار می گیرد. این در حالی است که هرگونه اظهارنظری در این زمینه بایستی به صورت کاملاً مستقل مورد توجه واقع شود. لذا کشوری که میلیاردها دلار در پروژه های جهانی سرمایه گذاری می کند، قرار است با تکیه بر ابزارهای خاص خود، به امکان سنجی در خصوص این پروژه ها بپردازد. خواه این ادعای غربی درست باشد یا نه موضوع تله بدهی در خصوص کشورهای عربی خلیج فارس صدق نمی کند، زیرا آن ها دارای مازاد سرمایه مالی بوده و علاقه مندند که به عنوان سرمایه گذار خارجی در پروژه های چین شرکت کنند یا فراتر از آن سعی در ارتقا برنامه های توسعه ملی خود از این طریق دارند. در مقابل چین نیز این کشورها را

1. Aid Data

۲. سوسن مهنه، "دول الخليج مرکز استراتیجی ل 'طریق الحریر' الصینی"، *اندبندنت عربی*: قابل مشاهده در: <https://rb.gy/rchs6>

منبع نقدینگی مالی می‌داند؛ همان‌گونه که برخی از آن‌ها از اعضای مؤسس بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیا هستند. در واقع نقش این کشورها به‌عنوان طلبکار یا سرمایه‌گذار حتی می‌تواند نقش کشورهای بدهکار که وام‌های چینی را به‌عنوان بخشی از پروژه‌های خود دریافت می‌کنند، تعدیل کند. علاوه بر این، آنچه گفته شد نمی‌تواند مانع از مطالعه تجربیات سایر کشورها قبل از سرمایه‌گذاری در ابتکار چین باشد.

۴-۲. تشویق به خروج کشورها از ابتکار

اگرچه برخی کشورهای اروپایی مانند آلمان، هلند، بلژیک و ایتالیا به‌نوعی در پروژه‌های ابتکار کمربند و جاده شرکت می‌کنند، اما همچنان از برخی کشورها درخواست دارند که از این طرح خارج شوند. به‌عنوان مثال، ایتالیا به دلیل اهمیت زیادی که برای اروپا دارد و تنها عضو گروه هفت کشور صنعتی است که به‌طور رسمی عضو ابتکار کمربند و جاده است، یک نمونه عینی از کشورهای آسیب‌پذیر در این طرح است. سرمایه‌گذاری چین در بنادر اروپا، چنانچه به نقطه بحرانی برسد، باعث ایجاد نگرانی در بین کشورهای اروپایی شده است. به گفته یکی از پژوهشگران، حد این نقطه بحران زمانی است که «سرمایه‌گذاری در یک پروژه اروپایی منجر به نفوذ سیاسی چین در آن کشور شود» (Sheldon Duplaix, 2018 & Duchâtel: 38). سرمایه‌گذاری چین در ایتالیا به دلیل ماهیت گسترده پروژه‌هایی که از سال ۲۰۱۹ تاکنون در این مشارکت گنجانده شده است، می‌تواند در این طیف بحرانی قرار گیرد؛ بنابراین، ایتالیا تحت فشار متحدان غربی خود قرار دارد تا روابط خود را با پکن مجدداً پایه‌ریزی کند، به‌ویژه اینکه در سال ۲۰۲۴ ریاست دوره‌ای گروه هفت کشور صنعتی را بر عهده خواهد گرفت. جورجیا ملونی نخست‌وزیر ایتالیا در سپتامبر ۲۰۲۳ اشاره کرد که هنوز در حال بررسی این است که آیا از ابتکار چین خارج شود یا عضویت کشورش را برای پنج سال دیگر از مارس ۲۰۲۴ تمدید کند (Sheldon Duplaix, 2018 & Duchâtel: 39).

در واقع، دولت ایتالیا در آن برهه زمانی مردد شده بود که آیا عضویتش در این ابتکار به اندازه کافی برای اقتصاد داخلی مفید بوده است، زیرا ایتالیایی که به دنبال جذب سرمایه‌گذاری و گسترش دسترسی صادرات ایتالیا به بازار بزرگ چین بود، هنوز نتوانسته بود مسیر روابط

اقتصادی خود با چین را به مرحله مطلوبی برساند. گفتنی است که از زمان پیوستن ایتالیا به این طرح، صادرات این کشور به چین از ۱۴,۵ به ۱۸,۵ میلیارد یورو افزایش یافته است، در حالی که صادرات چین به ایتالیا از ۳۳,۵ به ۵۰,۹ میلیارد یورو افزایش یافته است. سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی چین در ایتالیا از ۶۵۰ میلیون دلار در سال ۲۰۱۹ به تنها ۳۳ میلیون دلار در سال ۲۰۲۱ کاهش یافته است. از سوی دیگر، موضع چین در قبال جنگ اوکراین، بسیاری از کشورهای اروپایی از جمله ایتالیا را بر آن داشت تا در روابط خود با چین تجدیدنظر کنند؛ زیرا ملونی حامی سرسخت اوکراین است (Sacks, 2023).

پیش‌بینی می‌شود که کشورهای عربی حاشیه خلیج فارس، به هیچ درخواستی از سوی غرب مبنی بر خروج از پروژه‌ها و ابتکارات چین پاسخ ندهند. همان‌طور که قبلاً ذکر شد، کشورهای حوزه خلیج فارس پروژه‌های خود را از به‌صورت مستقل تأمین مالی می‌کنند و حتی به سرمایه‌گذاری‌های چینی کمک می‌کنند؛ بنابراین، قرار گرفتن آن‌ها در معرض خطرات اقتصادی که منجر به کنترل سیاسی شود، مشابه «مدل ایتالیا»، بسیار بعید به نظر می‌رسد. بلکه این کشورهای حوزه خلیج فارس هستند که از چین می‌خواهند به دلیل تمایل به تنوع بخشیدن به شرکا، بهره‌مندی از فناوری نوین چینی و همچنین ارتباط با شبکه جهانی رو به رشد چین، در پروژه‌های عربی مشارکت کند.

۳-۴. ائتلاف‌سازی‌های موازی

امروزه در دنیا پروژه‌ها و ائتلاف‌های ژئوپلیتیک متعددی وجود دارد که ایالات متحده برای مهار خطرات احتمالی چین، در چارچوب مفهوم «محیط امنیتی اقیانوس هند-آرام» (Liang, 2007: 137)، در حال ایجاد آن‌ها است که در راهبردهای امنیت ملی ایالات متحده در سال‌های ۲۰۱۷ و ۲۰۲۲ تحت عنوان «راهبرد هند و اقیانوسیه» مطرح شده‌اند. از جمله ائتلاف‌هایی که در قالب این راهبرد می‌گنجد عبارت‌اند از: «پیمان آکوس»^۱ که شامل ایالات متحده، بریتانیا و استرالیا می‌شود یا «اتحاد گفتگوی چهارجانبه» موسوم به «کواد»^۲ که متشکل از ۴ کشور ژاپن، استرالیا، هند و

1. AUKUS
2. QUAD

ایالات متحده است و گاهی اوقات به «مینی ناتو» شهرت یافته است.^۱ از نظر جغرافیایی، این مفهوم به یک منطقه دریایی بزرگ از آب‌های گرم اشاره دارد که دو اقیانوس را به هم پیوند می‌دهد و مفاهیم ژئوپلیتیکی آن بر ارتباط امنیتی بین آن‌ها تأکید می‌کند و آن‌ها را به‌عنوان یک صحنه عملیات واحد در نظر می‌گیرد (Weixing Hu & Weizhan Meng, 2020: 162).

به نظر می‌رسد که این ائتلاف‌های جایگزین، پاسخی به ابتکار کمربند و جاده باشد، زیرا از نگاه غرب این ابتکار یک پروژه اقتصادی صلح‌آمیز نیست، بلکه مقدمه‌ای برای ساخت یک هژمونی ژئوپلیتیکی آینده در مناطق پیرامونی چین بوده و هدفی جز ایجاد مسیرها و منافع در اطراف قاره‌ها ندارد تا از این رهگذر بتواند از منافع چین حفاظت کرده و حضور آن را در عرصه بین‌المللی توجیه کند. خاطرنشان می‌سازد که ائتلاف‌های مذکور از نظر جغرافیایی کشورهای خلیج فارس را درگیر نمی‌کنند، زیرا محدوده آن‌ها در حوزه دریایی بین اقیانوس هند، استرالیا و آمریکا هستند (در واقع مناطق حاشیه چین را در برمی‌گیرد). همچنین انطباق آن‌ها به‌صورت سیاسی یا اقتصادی بر کشورهای حاشیه خلیج فارس دشوار است، زیرا این کشورها دارای منافع گسترده‌ای با چین هستند و مایل به افزایش مشارکت و متقابلاً درگیر شدن در دو قطبی‌سازی بین‌المللی علیه چین اجتناب خواهند کرد، به‌خصوص که چین نیز از این کار اجتناب کرده است؛ خواه در لفظ یا عمل. باید توجه داشت که وضعیت امروز با قطب‌بندی شدن نظام بین‌الملل در دوران جنگ سرد متفاوت است. همچنان که چین مانند اتحاد جماهیر شوروی سابق نیست و هیچ‌گاه به‌عنوان تهدیدی ایدئولوژیک و سیاسی برای جوامع خلیج فارس و نظام‌های سیاسی آن‌ها تلقی نشده است.

۴-۴. تحت فشار قرار دادن احتمالی چین توسط غرب

به نظر می‌رسد غرب برای مهار چین و توازن قدرت آن در شرق آسیا، از حربه تشدید تنش‌ها با این کشور در صورت تقویت جایگاه چین به‌واسطه طرح کمربند و جاده، استفاده کند.

1. The White House, "National Security Strategy of the United States of America," (December 2017), accessed on 23/4/2023, at: <https://cutt.ly/Yw9VYO9b>; The White House, "National Security Strategy," (October 2022), accessed on 23/4/2023, at: <https://bit.ly/41zCfTc>

ایالات متحده از سال ۲۰۱۸ تاکنون گام‌های تندی علیه سیاست‌های چین در منطقه و جهان برداشته که جرقه‌های انتقاد چین را برانگیخته و منجر به تشدید اختلافات و تنش‌ها در روابط فی مابین شده است (Dibb, 2019: 17). به عنوان مثال، تایوان یکی از موضوعاتی است که اغلب به عنوان دستاویزی برای تحت فشار قرار دادن چین یا افزایش تدابیر نظامی کشورهای ائتلاف در دریای چین جنوبی علیه این کشور مورد بهره‌برداری قرار می‌گیرد. از سوی دیگر موضوع تایوان برای چین با موارد دیگر متفاوت است، زیرا این مسئله به عنوان یکی از ارکان مهم «عزت ملی» تلقی می‌شود. چین، تایوان را بخشی از قلمرو خود می‌داند و هرگونه تحرکات کشورهای خارجی را مداخله در امور داخلی خود می‌پندارد (Dibb, 2019: 18). در عین حال مقام‌های چینی کاملاً نسبت به این مسئله آگاه هستند که آمریکا از آن صرفاً به عنوان دستاویزی برای مهار یا اعمال تحریم‌های احتمالی استفاده می‌کند. از این رو، چین همواره سعی می‌کند تا از تبدیل شدن این موضوع به سناریوی روسیه و اوکراین اجتناب کرده و در هرگونه واکنش نسبت به این موضوع جانب احتیاط را رعایت می‌کند.

با فرض هرگونه تنش جدی بین غرب و چین، این احتمال وجود دارد که کشورهای عربی خلیج فارس در معرض پیامدهای منفی قرار گیرند، زیرا تنش‌ها یا جنگ‌های نظامی به صورت مستقیم بر بهره‌وری چین و صادرات کالاهای این کشور در جهان تأثیرگذار بوده و متقابلاً نیازهای انرژی این کشور را به‌ویژه در پروژه‌هایی که داخل در طرح کمربند و جاده هستند، کاهش دهد. علاوه بر این، هرگونه تحریم احتمالی شرکت‌هایی که با چین تجارت می‌کنند، از سوی غرب می‌تواند تعاملات تجاری این کشورها با چین را مختل کند.

۴-۵. راهبرد پورتال جهانی

اتحادیه اروپا در تلاش برای ایجاد تعادل با چین، به‌ویژه در منطقه اوراسیا، دست به اقدام‌هایی زده است که از جمله آن می‌توان به ابتکار «راهبرد اتصال اتحادیه اروپا و آسیا» برای برقراری ارتباط آسان بین اتحادیه اروپا و آسیا اشاره کرد. در این راستا، طرح مذکور در سال ۲۰۱۸ با در بر گرفتن کلیه شبکه‌های زمینی، ریلی، دریایی، هوایی و دیجیتال به منظور فراهم آوردن دسترسی به اقتصادهای منطقه اوراسیا (اروپا و آسیا) فعالیت خود را آغاز کرد. این اتحادیه همچنین در دسامبر ۲۰۲۱، از راه‌اندازی یک پروژه بزرگ جهانی در چارچوب این طرح که به

«راهبرد پورتال جهانی» شهرت یافت به ارزش ۳۰۰ میلیارد یورو پرده برداری کرد. هدف از این طرح، سرمایه گذاری در «زیرساخت های جهانی» و تدوین نقشه راه برای سرمایه گذاری در جهان در حال توسعه بود که بتواند به چالش های حضور چین به سمت اوراسیا غربی، با تمرکز بر ارزش های اروپایی مقابله کند (Ehteshami, 2022: 32)؛ اما نباید از نظر دور داشت که در این مسیر محدودیت هایی وجود دارد که می تواند قدرت رقابت پذیری این طرح را تضعیف کند و از جمله آن می توان به امضای یادداشت های تفاهم بیش از نیمی از اعضای اتحادیه اروپا در مورد ابتکار کمربند و جاده اشاره کرد. همچنین افزایش حجم تجارت بین چین و اتحادیه اروپا که در سال ۲۰۲۲ به حدود ۸۵۶ میلیارد یورو رسید (Huld, 2023: 9)، نقش مؤثری در تضعیف موضع اروپایی ها خواهد داشت.

این راهبرد به احتمال زیاد باعث کاهش نرخ سرمایه گذاری های آتی کشورهای عربی خلیج فارس در طرح کمربند و جاده شود. اتحادیه اروپا همچنین می تواند فرصت هایی برای سرمایه گذاری کشورهای عربی خلیج فارس را در پروژه هایی همچون پورتال جهانی فراهم کند. با این حال، این کشورها تمایل دارند که از حداکثر نتایج سرمایه گذاری ها در هر پروژه ای بهره مند شوند. همان طور که قبلاً اشاره کردیم، این کشورها نه علاقه ای به دشمنی با چین دارند، نه می خواهند منافع رو به رشد خود را با آن از دست بدهند و نه می خواهند از شبکه جهانی رو به رشد خود بریده شوند، به خصوص اگر هدف اولیه پورتال جهانی رقابت ژئوپلیتیکی با چین باشد.

۴-۶. کریدور اقتصادی

به نظر می رسد شاخص ترین واکنشی که غرب برای به چالش کشیدن طرح کمربند و جاده در نظر گرفته و کشورهای عربی حوزه خلیج فارس را به مثابه سنگ بنای آن قرار داده است، پروژه «کریدور اقتصادی بین هند، خاورمیانه و اروپا» است. این پروژه در نشست کشورهای ۲۰ در دهلی نو (سپتامبر ۲۰۲۳) اعلام موجودیت کرد و توسط کشورهای ایالات متحده، عربستان سعودی، امارات متحده عربی، اتحادیه اروپا، فرانسه، آلمان و ایتالیا به امضا رسید. این کریدور از دو کریدور مجزا تشکیل شده است: کریدور شرقی (هند - خلیج فارس) و کریدور شمالی

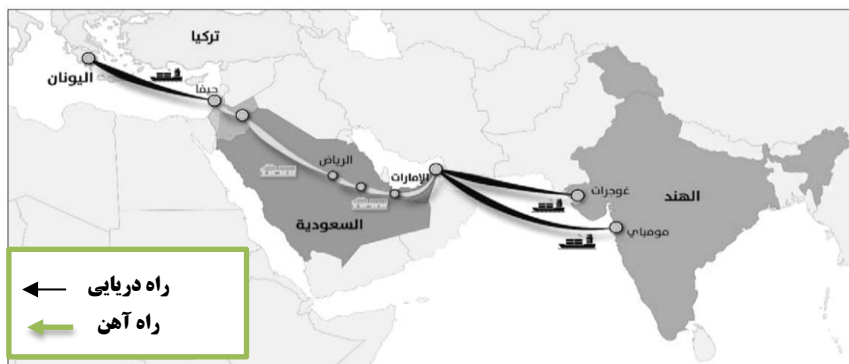
(خلیج فارس - اروپا) که دومی از عربستان سعودی، اردن، اسرائیل و دریای مدیترانه می‌گذرد و برای کشورهای شرکت‌کننده، با ایجاد یک مسیر تجاری که زنجیره‌های واردات شامل پروژه‌های راه‌آهن و اتصال بندر دریایی، خطوط انتقال برق، هیدروژن، کابل‌های انتقال داده یا اقتصاد دیجیتال را تقویت می‌کند. از این رو، جو بایدن رئیس‌جمهور امریکا از این کریدور به‌عنوان یک «توافق تاریخی» که می‌تواند «قوانین بازی را تغییر دهد»، یاد کرده است.^۱ اورسولا فون درلاین، رئیس کمیسیون اروپا در این باره گفت: «خط راه‌آهن مذکور سرعت تجارت بین هند و اروپا را تا ۴۰ درصد افزایش داده است.» این در حالی است که هند همچنان رؤیای تبدیل شدن به یک قدرت صنعتی بزرگ و به دست آوردن سهمی از تولید جهانی کالا را دارد. از سوی دیگر اسرائیل تأکید دارد که این پروژه منجر به «تغییر چهره خاورمیانه خواهد شد و اسرائیل با تمام توانایی‌ها، تجربیات و تعهد کامل خود برای تبدیل این پروژه همکاری به بزرگ‌ترین پروژه در تاریخ کمک خواهد کرد».^۲

این کریدور اقتصادی با توجه به میزان گستردگی، کشورهای شرکت‌کننده در آن و ماهیت پروژه‌های درگیر، شباهت زیادی به ابتکار کمربند و جاده داشته و اساساً به‌عنوان رقیبی برای آن ایجاد شده است. ازجمله شباهت‌های این دو پروژه عبارت‌اند از: اول، به‌واسطه دریا و خشکی از قاره آسیا به اروپا امتداد یافته است. دوم، هند به‌عنوان سکوی پرتاب و رقیب اصلی ژئوپلیتیکی چین در اقیانوس هند و خلیج فارس دیده می‌شد. سوم، این کریدور به دنبال ایجاد یک شبکه جهانی جدید برای ارائه به کشورهایی است که از طریق آن، جایگزینی برای شبکه نوظهور چین است. چهارم، این کریدور به‌طور خاص کشورهای عرب خلیج فارس را هدف قرار داده تا آن‌ها را از دخالت بیشتر در پروژه‌های چین دور نگه دارد یا از مداخله بیشتر چین در امور منطقه جلوگیری کند؛ همان‌طور که در توافقنامه آشتی بین ایران و عربستان سعودی در مارس ۲۰۲۳ اتفاق افتاد. پنجم، این پروژه طرح‌هایی را که به‌منظور ادغام کشورهای خاورمیانه در پروژه‌های اقتصادی منتهی به پایان دادن به درگیری با اسرائیل و عادی‌سازی روابط با آن‌ها

۱. "الممر الاقتصادي.. كيف سيغير شكل التجارة العالمية؟" سكاي نيوز عربية، بازیابی در: <https://bit.ly/3t4VM1a>

۲. لیلی نقولا، "بایدن فی قمة العشرين: جذب السعودية لمواجهة الصين؟"، الميدان، قابل دسترسی در: <https://bit.ly/3sYMy6N>

می‌شود را احیا خواهد کرد. لازم به ذکر است که این طرح‌ها در نهایت به نتایج در نظر گرفته شده برای توافقات صلیح در دهه ۱۹۹۰ خواهد انجامید.



نقشه ۲: کریدور اقتصادی بین هند - خاورمیانه - اروپا

در واقع، کشورهای عربی خلیج فارس به دلایلی همچون موقعیت جغرافیایی، ماهیت پروژه‌های رقیب، حضور رسمی برخی کشورهای منطقه مانند عربستان و امارات متحده عربی در ابتکار چین و همچنین حمایت مالی برخی کشورهای بزرگ از این پروژه به‌عنوان یک رقیب ژئوپلیتیکی برای راهبرد چین و دسترسی آن به اروپا، از آسیب‌پذیری جدی برخوردار هستند. از این رو، کریدور اقتصادی مذکور را می‌توان یک پروژه رقیب برای طرح کمربند و جاده در این منطقه برشمرد. با این حال، باید در نظر داشت که بین طرح کمربند و جاده و کریدور اقتصادی تفاوت‌های اساسی وجود دارد و این تفاوت‌ها که بر میزان مداخله کشورهای مذکور به‌طور جدی و عملیاتی در بلندمدت تأثیرگذار خواهد بود، عبارت‌اند از:

الف. ابتکار کمربند و جاده

- این ابتکار مبتنی بر یک چشم‌انداز راهبردی روشن برای سیاست خارجی چین است؛
- چین به تنهایی بر این ابتکار نظارت و آن را اجرا خواهد کرد؛
- چین بودجه کلانی را برای این پروژه اختصاص داده و موفق به تأمین مالی آن شده است؛

- این پروژه تاکنون (از ۲۰۱۳ تا ۲۰۲۳) بر اساس یک برنامه زمان‌بندی مشخص پیش رفته است که در طول این مدت موفق بوده است. این در حالی است که چین در اکثر توافقات منعقد شده با کشورهای شرکت‌کننده در آن، حتی با اروپا، موفق بوده است؛
- هیچ مشکل اساسی در روابط سیاسی چین با کشورهایی که پروژه از آن‌ها می‌گذرد، وجود ندارد.

ب. کریدور اقتصادی

- این پروژه بیانگر چشم‌انداز صرفاً یک کشور خاص نیست؛
 - شرکای زیادی در این پروژه دخیل هستند که هرکدام علایق خاص خود را دارند و حتی در برخی موارد دارای تفاوت‌هایی با یکدیگر هستند؛
 - هیچ کشوری تأمین‌کننده اصلی پروژه محسوب نمی‌شود، بلکه میزان سهم هر شرکت‌کننده بستگی به سرمایه‌گذاری‌های آنان دارد؛
 - بازه زمانی اجرای پروژه هنوز مشخص نیست؛
 - بزرگ‌ترین مشکل در کریدور، حضور اسرائیل و مرکزیت آن در این پروژه است؛ زیرا از یکسو انزجار مردمی نسبت به مشارکت اسرائیل در پروژه کریدور اقتصادی می‌تواند مشکل‌ساز باشد و از سوی دیگر مخالف روزافزون کشورهای منطقه با عادی‌سازی، جنگ کنونی غزه و لبنان، می‌تواند منجر به توقف پروژه شود؛
 - در مورد میزان بهره‌وری اقتصادی کریدور مذکور نیز تردیدهایی وجود دارد؛ زیرا این کریدور اساساً برای رقابت ژئوپلیتیک ایجاد شده است، نه یک پروژه صرفاً اقتصادی. به همین دلیل نقطه شروع آن هند است که از نظر ژئوپلیتیکی، مالی و تولیدی چندین برابر ضعیف‌تر از چین است؛
 - رقابت‌پذیری کریدور به عنوان یک جایگزین، از این جهت محل ایراد است که برخی از کشورهای عضو آن هم‌زمان در طرح کمربند و جاده نیز شراکت دارند.
- با همه این‌ها، به نظر می‌رسد که کریدور اقتصادی یک پروژه رقابتی با طرح کمربند و جاده باشد، اما با افزایش مشارکت کشورهای عربی حوزه خلیج فارس در پروژه‌های این طرح، دو برابر شدن حجم مبادلات تجاری و وابستگی متقابل به چین، این رقابت چندان موفقیت‌آمیز

پیش‌بینی نمی‌شود و نمی‌تواند جایگزین مناسبی برای تقویت مشارکت با چین باشد؛ زیرا این کشورها چندان خواهان لطمه زدن به منافع و پروژه‌های خود در چارچوب ابتکار چین نیستند.

فرجام سخن

بی‌تردید چین خواهان رویکردی صلح‌آمیز به روابط بین‌الملل است؛ رویکردی که در خدمت ابتکار کمربند و جاده بوده و مبتنی بر ایده «جامعه منافع» یا برد-برد بوده و همچنان بر مبانی پنج‌گانه همزیستی مسالمت‌آمیز، مخالفت با امپریالیسم و هژمونی، به‌ویژه اصل «عدم‌مداخله» تأکید داشته و بتواند وجهه این کشور را به‌عنوان یک شریک قابل اعتماد و غیر مداخله‌گر در امور خاورمیانه تقویت کند، در عین حال آن را از «قدرت‌های غربی» درگیر در سیاست «بازی مجموع صفر» در منطقه متمایز گرداند. پیوند دادن منافع کشورهای جهان به چین از طریق پروژه‌های این ابتکار باعث ایجاد احساس تهدید در میان سایر قدرت‌های رقیب مانند ایالات متحده، هند و دیگران می‌شود. این بازیگران بین‌المللی بر این باورند که چین، تحت رهبری حزب کمونیست، توسعه‌طلب، فراملی‌گرا، تمامیت‌خواه و همچنین قدرتمند از نظر نظامی و اقتصادی است. در چنین وضعیتی برخی از محققان غربی بر این باورند که گسترش نیروی دریایی چین گواه تلاش این کشور برای ایجاد یک هژمونی جهانی است و اندازه رو به رشد نیروی دریایی این کشور را با قدرتمندترین کشور جهان مقایسه می‌کنند.

اگر این حس تهدید، به واکنش‌های بازدارنده و تهدیدآمیز نسبت به پروژه‌های ابتکار تبدیل شود، رویکرد صلح‌آمیز و تدافعی چین نیز ممکن است برای حفظ منافع خود در سراسر جهان، به رویکرد تهاجمی تغییر ماهیت دهد. در این راستا، چنانچه منافع حیاتی چین در خلیج فارس، به‌ویژه در حوزه انرژی و سرمایه‌گذاری و همچنین نقش جدید آن در حل مناقشات منطقه‌ای، در معرض تهدید ایالات متحده و متحدانش قرار گیرد، اتخاذ رویکردهای تهاجمی بسیار محتمل خواهد بود. راهبرد نظامی چین به «ساخت ارتش قوی برای رویارویی با وضعیت

جدید، اجرای دستورالعمل راهبردی نظامی دفاع فعال و حفاظت قاطعانه از حاکمیت، امنیت و منافع توسعه چین» اشاره دارد.^۱

در خلیج فارس، برخی بر این باورند که چین به رغم روابط اقتصادی رو به رشد خود، حداقل به دو دلیل در سطح سیاسی نسبت به امور منطقه خلیج فارس قاطع تر نخواهد شد: اول اینکه چین تلاش می‌کند از فعالیت‌های سیاسی بیش از حد در منطقه جلوگیری کند تا این‌گونه به نظر نرسد که چین بر پایه روابطش با ایالات متحده یا به دلیل کسب منافع کلان خود در منطقه، در حال فعالیت است. دوم این‌که چین از دیرباز بر اصل عدم مداخله و ایده ضد امپریالیسم تأکید کرده و خود را متعهد به تحقق این وعده‌ها می‌داند؛ بنابراین هیچ‌گاه با زیر پا گذاشتن آن‌ها اعتبار بین‌المللی خود به‌ویژه در بین کشورهای در حال توسعه را تحت تأثیر قرار نخواهد داد. بدیهی است در صورت وقوع چنین امری به‌شدت بر موقعیت خود در منطقه و همچنین منافع ملی خود در بین کشورهای عربی حوزه خلیج فارس لطمه خواهد زد؛ بنابراین، تنها گزینه پیش روی چین تشویق به حل مسالمت‌آمیز یا مداخله بدون نیروی نظامی از طریق سازمان‌های منطقه‌ای یا بین‌المللی است.

از سوی دیگر، روابط اقتصادی رو به رشد چین با کشورهای عربی حاشیه خلیج فارس، به‌ویژه در بخش انرژی، به این معناست که دیگر نمی‌تواند خود را از مشکلات پیچیده سیاسی در منطقه دور نگه دارد. برخی از محققان بر این باورند که اگرچه چین به‌طور فزاینده‌ای درگیر مسائل منطقه‌ای در قالب میانجیگری است که به‌شدت در بهبود تصویر این کشور و افزایش قدرت نرم آن مؤثر بوده است، اما اگر بخواهد به‌طور مؤثر از منافع بلندمدت خود محافظت کند، این امر صرفاً با در دست گرفتن ابتکار عمل و مشارکت مستقیم در امور منطقه میسر خواهد بود. بر این اساس، به نظر می‌رسد موضوع افزایش مداخله و دخالت در مسائل منطقه‌ای، حداقل برای حل و فصل اختلافاتی که با منافع چین در ارتباط است، نیازمند تعادل در دو مؤلفه است: اول، حفظ اعتبار بین‌المللی این کشور، به‌ویژه در قبال کشورهای جهان سوم. این بدان معناست که چین به رویکرد خود مبنی بر عدم مداخله در امور داخلی یا منطقه‌ای بین کشورها ادامه می‌دهد و

1. The State Council Information Office of the People's Republic of China, "China's Military Strategy," May 2015, at: <https://tinyurl.com/mrusv3dr>

همین امر آن را از غرب متمایز گردانده و به تبع آن راه را برای ورود این کشور به بسیاری از مناطق و کشورها باز می‌کند. گفتنی است که چین به شدت خواهان ادامه این روند است. دوم، تضمین تداوم منافع رو به رشد خود و محافظت از آن در برابر هرگونه تلاشی برای ضربه زدن به منافع احتمالی ابتکار چین؛ زیرا این کشور خواهان بازگشت سرمایه‌های بلندمدت خود در منطقه است و لذا به نظر نمی‌رسد به راحتی از فعالیت و سرمایه‌گذاری در این منطقه منصرف شود، به ویژه اینکه کشورهای عربی حوزه خلیج فارس دارای منابع عظیم انرژی هستند که چین برای ادامه بهره‌وری اقتصادی خود به این منابع نیازمند است.

در پایان، این امر بدیهی است که هر قدرت بزرگی در نظام بین‌الملل دارای محاسبات و منافع خاص خود در قبال منطقه خلیج فارس است و این مسئله در مورد چین نیز صدق می‌کند؛ بنابراین، چنانچه این کشور از یک رویکرد مسالمت‌آمیز و مشارکتی پیروی می‌کند، این امر عمدتاً به دلیل محاسبه منافع حاصل از آن است و در مقابل، اگر اقدام به اتخاذ رویکردی سیاسی امنیتی و مداخله جویانه یا فعال در قبال تحولات آن می‌کند، بی‌شک ناشی از محاسبه هزینه‌های عدم انجام آن است. از این رو، آنچه در این میان دارای اهمیت است، تعیین اولویت‌های ملی توسط خود کشورهای عربی خلیج فارس است. به این معنا که کشورهای مذکور بایستی قبل از درگیر شدن در پروژه‌های آسیایی یا پروژه‌های جایگزین قدرت‌های بزرگ، ابتدا به مطالعه و ارزیابی منافع راهبردی، اقتصادی، سیاسی و امنیتی آن‌ها بر حوزه خلیج فارس، بپردازند.

منابع

- البیومی، أحمد، (۲۰۱۶)، نائب وزیر الخارجية الصينية: منطقة تجارة حرة بين الصين ودول الخليج نهائية الشرق، ۲۰۱۶، <https://tinyurl.com/yeztfmr>
- باعبود، ع. (۲۰۲۳). لماذا تبرز الصين كمروج أساسی للاستقرار فی مضیق هرمز؟. مركز مالکوم کیر- کارنیگی للشرق الأوسط.
- تشین، د. (۲۰۲۱)، أكتوبر ۲۴. مبادرة الحزام والطريق الصينية والرؤية السعودية ۲۰۳۰: مراجعة الشراكة تحقيقاً للاستدامة. مركز الملك عبد. الله للدراسات والبحوث البترولية، ص. ۱-۳۱.

رحمت، م. (۲۰۱۹). *جهد الصين لإسباغ الشرعية على تنفيذ مبادرة الحزام والطريق بالخليج*. واشنطن: مركز الملك فيصل للبحوث والدراسات الثقافية.

زهران، ع. (۲۰۱۹، تموز/ يوليو). *الدور المحوري للسعودية مع الصين في إحياء طريق الحرير في ضوء رؤية ٢٠٣٠*. *المجلة العلمية لكلية الدراسات الاقتصادية والعلوم السياسية*، ٨(٤)، ١٨٠-٢١٢.

ژانگ جیانوی، "حقبة جديدة من الشراكة الاستراتيجية الصينية - الكويتية"، *الجريدة*، قابل مشاهده در: <https://www.aljarida.com/article>

سوخانکین، س. (۲۰۲۲). *صفقة الغاز الطبيعي المسال الصينية القطرية: مرحلة جديدة للعلاقات بين الدوحة وبكين؟*. الدوحة: منتدى الخليج الدولي

لیانجشیانج، ج؛ و جاناردان، ا. (۲۰۱۸). *مبادرة الحزام والطريق: الفرص والمعوقات أمام منطقة الخليج*. الإمارات العربية المتحدة: أكاديمية الإمارات الدبلوماسية.

لیلی نقولا، "بايدن في قمة العشرين: جذب السعودية لمواجهة الصين؟"، *الميادين*، قابل دسترسی در: <https://bit.ly/3sYMy6N>

الممر الاقتصادي.. كيف سيغير شكل التجارة العالمية؟" *سكاي نيوز عربية*، بازیابی در: <https://bit.ly/3t4VM1a>

Chen, C. K. (2021). China in the Middle East: An Analysis from a Theoretical Perspective of 'Path Dependence'. *East Asia*, 38(8), 1-17 https://www.researchgate.net/publication/346538394_China_in_the_Middle_East_an_Analysis_from_a_Theoretical_Perspective_of_Path_Dependence

Deng, Y. (2018). How China's Belt and Road is Reordering Asia. *Harvard International Review*, 39(4), 30-35.

Dibb, P. (2019). *How the Geopolitical Partnership between China and Russia Threatens the West*. Canberra: Australian Strategic Policy Institute.

Duchâtél, M., & Sheldon Duplaix, A. (2018). *Blue China: Navigating the Maritime Silk Road to Europe*. European Council on Foreign Relations, see: https://ecfr.eu/publication/blue_china_navigating_the_maritime_silk_road_to_europe/

Ehteshami, A. (2022). The BRI and Its Rivals: The Building and Rebuilding of Eurasia in the 21st Century. *The premier professional military and academic publishing house*, 10(1), 23-39.

Fanell, J. (2019). China's Global Naval Strategy and Expanding Force Structure. *Naval War College Review*, 72(1), 1-46.

- Faten Omar, China-Kuwait trade ties flourish, Kuwait Times, 8/3/2023, accessed on 31/3/2023, at: <https://bit.ly/3rGMSR0>
- Findlay, C., & Tangkitvanich, S. (2021). *New Dimensions of Connectivity in the Asia-Pacific*. Canberra: ANU Press.
- Fu, Y., & Ovigwe, E. (2021, October). Mapping the Future of China-Africa Relations: How the Continent can Benefit. *South African Institute of International Affairs*, pp: 1-33.
- Fulton, J. (2021). *The Relations between China and the Gulf States*. Konrad Adenauer Stiftung.
- Ghafouri, M. (2009). China's Policy in the Persian Gulf. *Middle East Policy*, 26(2), 80-92.
- Government, H. (2023). *Integrated Review Refresh 2023 Responding to a More Contested and Volatile World*. Presented to Parliament by the Prime Minister by Command of His Majesty. See: <https://bit.ly/3Ndcckl>
- Hu, W. (2020). The United States, China, and the Indo- Pacific Strategy. *China Review*, 20(3), 127-142.
- Hu, W., & Meng, W. (2020). The US Indo-Pacific Strategy and China's Response. *China Review*, 20(3), 143-176.
- Huld, A. (2023, April 04). EU-China Relations – Trade, Investment, and Recent Developments. *China Briefing*, 1-12.
- Janardhan, N. (2017). Indo-Chinese Cooperation for Gulf Security. *Asian Journal of Middle Eastern and Islamic Studies*, 11(1), 47-64.
- Jiali, M., & Thakur, R. (2004). The Five Principles of Peaceful Coexistence. *World Affairs*, 8(4), 30-34.
- Pelagia Karpathiotaki et al., "China's Belt and Road Initiative: Contributions to Connectivity," in: Christopher Findlay & Somkiat Tangkitvanich (eds.), *New Dimensions of Connectivity in the Asia-Pacific* (Canberra: ANU Press, 2021), pp. 41-42, 45 - 46.
- Lampton, D. (2018). *China and America*. San Francisco: Great Decisions.
- Liang, W. (2007). China: Globalization and the Emergence of a New Status Quo Power? *Asian Perspective*, 31(4), 125-149.
- Mackinder, H. (1904). The Geographical Pivot of History. *The Geographical Journal*, 23(4), 421-437.
- Mackinder, H. (1919). *Democratic ideals and reality: a study in the politics of reconstruction*. New York: Henry Holt and Company.
- Madani, S. (2022). Beyond Geopolitics: A Geoeconomic Perspective of China-Iran Belt and Road Initiative Relations. *Uluslararası İlişkiler / International Relations*, 19(74), 53-72.
- Niblock, T., Ahmad, T., & Sun, D. (2018). *Conflict Resolution and Creation of a Security Community in the Gulf Region*. Berlin: Gerlach Press.

- Ranjan Chaturvedy, R., & Snodgrass, G. (2012). *The Geopolitics of Chinese Access Diplomacy*. German Marshall Fund of the United States.
- REPORT, U. S. (2020). *China's Impact on Conflict Dynamics in the Red Sea Arena*. US Institute of Peace.
- Rózsa, E. (2020). *Deciphering China in the Middle East*. Paris: European Union Institute for Security Studies.
- Sacks, D. (2023). *Why Is Italy Withdrawing From China's Belt and Road Initiative?* Asia Unbound and Asia Program: Council on Foreign Relations.
- Spykman, N. (1944). *The Geography of the Peace*. New York: Harcourt, Brace and Company.
- Webster, J., & Pelayo, J. (2023). *China is getting comfortable with the Gulf Cooperation Council. The West must pragmatically adapt to its growing regional influence*. USA: Atlantic Council.
- Weixing Hu & Weizhan Meng. The US Indo-Pacific Strategy and China's Response, *China Review*, vol. 20, no. 3 (August 2020)
- Yike Fu & Ovigwe Eguegu, *Mapping the Future of China-Africa Relations: How the Continent can Benefit*, South African Institute of International Affairs, Occasional Paper, no. 333 (October 2021), p. 3; The Belt and Road Initiative.

Reports

- The Belt and Road Initiative. Silk Road Briefing. at: <https://bit.ly/3rCrfrj>
- The People's Republic of China. Embassy in the Kingdom of Thailand. Remarks of Spokesperson of the Chinese Embassy in Thailand upon Media Inquiries. 2/3/2203. at: <https://bit.ly/3N6XE1v>
- _____. The State Council. China, Oman Vow to Promote Strategic Partnership, Military Cooperation. 29/4/2022. at: <https://tinyurl.com/4x5wbnuw>
- The State Council Information Office of the People's Republic of China. China's Military Strategy. May 2015. at: <https://tinyurl.com/mrusv3dr>
- The UAE Ministry of Economy. UAE and China Explore Strengthening of Cooperation in Trade, Investment, Energy, Manufacturing, Technology, Health & Transportation. 15/8/2023. at: <https://tinyurl.com/2s3ccnnc>
- The White House. National Security Strategy of the United States of America. (December 2017). at: <https://bit.ly/3H2LBP6>
- The White House. National Security Strategy. (October 2022). at: <https://bit.ly/41zCfTc>
- The West Must Pragmatically Adapt to its Growing Regional Influence." Atlantic Council. 5/4/2023. at: <https://tinyurl.com/mr2yu3yt>

