

## روابط اقتصادی چین و خلیج فارس تحت ابتکار کمربند و جاده

لادن رنجبر حقیقی<sup>۱</sup>

<sup>۱</sup> کارشناسی ارشد مطالعات منطقه ای گرایش خاورمیانه دانشگاه علامه طباطبایی، تهران، ایران

### چکیده

در سال‌های اخیر، حجم تجارت بین چین و شش کشور شورای همکاری خلیج فارس به طور قابل توجهی افزایش یافته است و با این روابط تجاری، چین به یک شریک اقتصادی عمده برای شورای همکاری خلیج فارس تبدیل شده است و با توجه به گسترش روابط چین و شورای همکاری خلیج فارس در سال‌های اخیر، این پرسش مطرح می‌شود که روابط اقتصادی چین و خلیج فارس تحت ابتکار کمربند و جاده چگونه است و هدف از این پژوهش نیز بررسی روابط اقتصادی چین و شورای همکاری خلیج فارس است. این پژوهش به صورت توصیفی، تحلیلی در سال ۱۳۹۹ انجام شده است. بنابراین این مقاله به تجزیه و تحلیل وابستگی اقتصادی چین و شورای همکاری خلیج فارس می‌پردازد. این کار بعد از بررسی مبانی نظری پژوهش (اهمیت ژئوپلیتیک انرژی، شورای همکاری خلیج فارس، همکاری و همگرایی - اقتصادی در زیست بوم منطقه‌ای و امنیت انرژی) با تجزیه و تحلیل رشد اقتصادی و صنعتی چین و نیاز روزافزون آن به منابع نفتی، وابستگی چین به خلیج فارس، روابط اقتصادی، سیاسی، با تمرکز بر انرژی، تجارت، سرمایه‌گذاری و پروژه‌های زیربنایی و ساختمانی چین و شورای همکاری خلیج فارس آغاز می‌شود. سپس در مورد پروژه «کمربند و جاده» بحث می‌شود و در انتها به موانع تحقق این پروژه از چشم‌انداز نظریه همگرایی پرداخته می‌شود. نتایج نشان می‌دهد روابط اقتصادی بین چین و شورای همکاری خلیج فارس در سال‌های آتی، می‌تواند تشدید شود. ایده چین تحت پروژه «کمربند و جاده» نقش مهمی در گسترش حضور منطقه‌ای آن در خلیج فارس دارد و فرصت‌های همکاری برای چین و شورای همکاری خلیج فارس را افزایش می‌دهد. اما این پروژه با موانع متعددی روبه‌رو می‌باشد که تا زمانی که این موانع در میان کشورهای عضو این پروژه مرتفع نگردد امکان تحقق بهینه این طرح مشکل می‌باشد.

**واژه‌های کلیدی:** روابط اقتصادی، کمربند و جاده، چین، خلیج فارس، شورای همکاری خلیج فارس

پرتال جامع علوم انسانی

## ۱. مقدمه

بعد از پایان جنگ سرد و فروپاشی نظام دوقطبی، دنیا همچنان در دوران گذار به سر می‌برد. در دوره جدید، جهان شاهد رقابت میان بازیگران قدرتمندی است که در تلاش برای تحمیل نظام مطلوب خود بر جهان هستند. از یک سه، ایلات متحده امریکا با تعقیب طرح‌های تهاجمی درصدد تحمیل نقش و جایگاه خود به‌عنوان تنها ابر قدرت است و از سوی دیگر، اتحادیه اروپا، روسیه، چین، هند و چند بازیگر دیگر خواهان نظام چندقطبی هستند. در این شرایط، چین با اتکا به تاریخ و تمدن پنج هزار ساله، فرهنگ غنی، قلمرو وسیع و جمعیت انبوه، ثبات و مشروعیت داخلی و رشد اقتصادی و صنعتی سریع طی سه دهه اخیر، به‌عنوان یک قدرت در حال ظهور توجه زیادی را به خود جلب کرده است (خداقلی‌پور، ۱۳۹۶: ص ۱۹). از سوی دیگر نیاز جمهوری خلق چین به منابع انرژی فسیلی مانند نفت و گاز افزایش می‌یابد. محرک اصلی چین در فعال‌تر شدن آن در خلیج فارس، نیازهای انرژی و به موازات آن، کمرنگ‌تر شدن نقش ایدئولوژی آن در سیاست جهانی پس از جنگ سرد است. اگر چین طی جنگ سرد نگاهی ایدئولوژیک به مسائل منطقه‌ای داشت، پس از جنگ سرد، منافع ملی و عملگرایی، نقش زیادی را در سیاست خارجی‌اش ایفا کرده است. این نقش در موازنه امنیتی بازیگران منطقه تأثیرگذار بوده است. چین از اوایل دهه ۱۹۹۰ خودکفایی انرژی را از دست داده و وابستگی‌اش به واردات نفت افزایش یافته است. این مسائل راهبردی، بر نگاه چین به منطقه، رقابت و همکاری با آمریکا و نزدیکی به بازیگران بزرگ انرژی در منطقه همچون عربستان سعودی (به عنوان متحد آمریکا) (به عنوان مخالف آمریکا) تأثیراتی داشته و بنابراین، ثبات منطقه از این حیث برای چین اهمیتی مضاعف پیدا کرده است (بزرگمهری و میرزایی، ۱۳۹۶: ص ۲).

بنابراین رابطه بین چین و خلیج فارس جزء مجموعه مهم روابط چین تلقی می‌شود (ابراهیمی‌فر، ۱۳۹۴: ص ۷). زیرا منطقه خاورمیانه و کشورهای حوزه خلیج فارس یکی از مهمترین، حساس‌ترین و پیچیده‌ترین مناطق جهان به شمار می‌آید. آنچه این منطقه را در تمامی ابعاد و حوزه‌ها برجسته ساخته، ویژگی‌های منحصر به فرد سیاسی، اقتصادی، فرهنگی-اجتماعی، جغرافیایی و ژئوپلیتیکی آن است (اکبریان و شکری، ۱۳۹۶: ص ۱۹۴) و منطقه خلیج فارس از اهمیت بسیاری در معادلات بین‌المللی به ویژه از منظر انرژی برخوردار است. اهمیت ذخایر و تولید نفت و گاز کشورهای حوزه خلیج فارس موجب پیوند میان امنیت این منطقه با امنیت جهان شده و زمینه حضور و رقابت قدرت‌های بزرگ را نیز فراهم کرده است (علیخانی، ۱۳۹۱: ص ۴۵). چین و کشورهای عضو شورای همکاری خلیج فارس در انتهای آسیا واقع شده‌اند، در سال‌های اخیر روابط متراکم و چندوجهی ایجاد کرده‌اند. روابط تجاری و اقتصادی در توسعه این روابط اساسی بوده و انرژی نقش مهمی دارد (ابراهیمی‌فر، ۱۳۹۴: ص ۷). چین یکی از قدرت‌هایی است که موقعیت آن با سرعتی شگفت‌انگیز در سیاست بین‌الملل در حال ارتقا است. انرژی، صنعت اصلی کشورهای شورای همکاری خلیج فارس است و چین برای توسعه اقتصادی خود، به یک بازار باثبات انرژی نیاز دارد. توسعه سریع اقتصادی در چین باعث افزایش تقاضای انرژی شده و تعامل این کشور با کشورهای شورای همکاری خلیج فارس در حوزه انرژی، سنگ بنای رابطه و همکاری‌های اقتصادی و سیاسی دوجانبه است که در تجارت، سرمایه‌گذاری و پروژه‌های ساخت‌وساز نمود یافته و موجب گسترش ابعاد همکاری اقتصادی سیاسی شده است (ابراهیمی‌فر، ۱۳۹۴: ص ۷). بنابراین با وجود اینکه حوزه خلیج فارس، مخزن انرژی جهان محسوب می‌شود، چینی‌ها درباره نقل و انتقال انرژی در این منطقه، به لحاظ تجربه‌های گذشته همواره دچار نگرانی هستند. امروز این نگرانی‌ها در اعمال تحریم‌های نفتی علیه ایران، وجود بی‌نظمی در منطقه، رقابت دوجانبه میان ایران و عربستان و همچنین نقش روسیه در منطقه است که همگی از منظر پکن می‌تواند به شکل بالقوه آثار مخربی بر امنیت عرضه انرژی در منطقه برجا بگذارد. این امر سبب شده است مقام‌های پکن، همراستا با توسعه خطوط ارتباطی زیرساختی در چارچوب ابتکار یک کمربند یک‌راه، به طور جدی تأمین امنیت عرضه انرژی به کشور خود را در برابر اقدام‌های تخریبی احتمالی رقبا مد نظر قرار دهند (میرترابی و ترکی، ۱۳۹۸: ص ۲۲۳). با توجه به گسترش روابط چین و شورای همکاری خلیج فارس در سال‌های اخیر، این پرسش مطرح می‌شود که روابط اقتصادی چین و خلیج فارس تحت ابتکار کمربند و جاده چگونه است و هدف از این پژوهش نیز بررسی روابط اقتصادی چین و شورای همکاری خلیج فارس است؟ این پژوهش به صورت توصیفی، تحلیلی در سال ۱۳۹۹ انجام شده است.

در ادامه مقاله بدین صورت سازماندهی شده است. در بخش دوم کارهای مشابه داخلی بیان می‌گردد. در بخش سوم به مبانی نظری پژوهش پرداخته شده است. در بخش چهارم مفاهیم اصلی بیان می‌شود و سپس در بخش پنجم نتایج بیان می‌گردد.

## ۲. کارهای انجام شده

میرترابی و ترکی (۱۳۹۸) در مقاله خود بیان می‌کنند، چین به‌عنوان دومین اقتصاد بزرگ جهان، چند دهه رشد مستمر و پرشتاب اقتصادی را تجربه کرده و امروز برای استمرار بخشیدن به روند خیزش خود به‌عنوان قدرتی جهانی و رفع تنگناهای پیشروی اقتصاد صادرات محور خود، به شدت به امنیت بخشی به منابع عرضه انرژی وارداتی، وابسته است. در همین راستا، مقام‌های پکن چند سالی است که ابتکاری بین‌المللی را در چارچوب احیای جاده ابریشم به‌منظور ایجاد پیوندهای اقتصادی، تجاری، زیرساختی و انرژی با ده‌ها کشور جهان مطرح و با قدرت دنبال کرده‌اند. هدف از این پژوهش، برجسته کردن تلاش‌های پکن در مقابله با تنگناهای مرتبط با تأمین انرژی و استمرار رشد اقتصادی از طریق پیشبرد ابتکار احیای جاده ابریشم است که از آن با عنوان یک کمربند یک‌راه یاد می‌شود. پرسش اصلی تحقیق این است که دولت چین چگونه قصد دارد از طریق پیشبرد ابتکار یک کمربند یک‌راه، اهداف خود را در زمینه امنیت انرژی و رشد اقتصادی محقق سازد؟ پاسخی که به‌عنوان فرضیه به این پرسش داده شده این است که دولت چین از طریق پیشبرد ابتکار یک کمربند یک‌راه، قصد دارد ضمن تقویت قابلیت پرداخت و قابلیت دسترسی به انرژی وارداتی به کشور، توانمندی اقتصاد صادرات محور خود را بهبود بخشد. مقاله نشان می‌دهد ابتکار یک کمربند یک‌راه، به‌عنوان حلقه تکمیلی در راهبرد تقویت امنیت انرژی وارداتی چین پس از راهبرد ترغیب شرکت‌های چینی در سرمایه‌گذاری در بخش بالادستی در کشورهای نفت خیز به حساب می‌آید و این هر دو، در راستای تحکیم بخشی به استمرار الگوی توسعه صادرات محور این کشور است. روش تحقیق مقاله توصیفی-تبیینی است.

عسگرخانی و همکاران (۱۳۹۷) در مقاله خود بیان می‌کنند، از آنجایی که اقتصاد یک عامل تعیین کننده در سیاست خارجی چین به شمار می‌رود و با توجه تغییر ماهیت رقابت‌ها در ساختار رقابتی جهان کنونی حول محول مناسبات اقتصادی این مقاله به دنبال تجزیه و تحلیل سیاست خارجی چین بر اساس تحولات جدید از منظر ژئواکونومیکی می‌باشد. از زمان آغاز دوره اصلاحات، این عامل نیروی محرکه رشد و توسعه چین به شمار می‌رود. در نتیجه، سیاست مشارکت سازنده با دنیای خارج، به ویژه پیشرفته، به نقطه تمرکز سیاست خارجی چین تبدیل شده است. با این حال، با کاهش رشد اقتصادی چین از آغاز سال‌های ۲۰۱۰، رهبران کشور به منظور حفظ رشد اقتصادی و جلوگیری از تله «درآمد متوسط»، «وابستگی به مصرف داخلی» بر «مدل سرمایه‌گذاری خارجی» تأکید کردند. این تحولات پیامدهای مهمی برای سیاست خارجی داشته چین در بر داشته است. مهمترین بازنمودهای سیاست خارجی اقتصاد پایه را می‌توان در گزاره‌های ذیل خلاصه کرد: حفظ و حتی تقویت تعهدات چین به موسسات مالی موجود؛ تأکید بر نقش بازار؛ تمرکز بر آسیا؛ تقویت روابط اقتصادی با شرق و غرب جغرافیایی آسیا؛ ایجاد موسسات و طرح‌های چندجانبه اقتصادی جدید و همچنین تلاش برای حفظ و تقویت روابط اقتصادی با ایالات متحده که توسط دونالد ترامپ با فشار مواجهه بوده است. روش به کار گرفته شده در مقاله توصیفی - تحلیلی بوده و منابع مورد استفاده نیز بیشتر ماهیت کتابخانه‌ای و اینترنتی دارند.

اکبریان و شکری (۱۳۹۶) در مقاله خود بیان می‌کنند، خروج بریتانیا از منطقه خلیج فارس در اواخر دهی ۱۹۶۰ با استقلال سیاسی و اقتصادی شیخ نشین‌های عربی حوزه خلیج فارس همراه بود. ظهور این بازیگران جدید در عرصه نظام منطقه‌ای خلیج فارس، معادلات ساختاری منطقه را در ابعاد مختلف تحت شعاع قرار داد. دولت‌های عربی حوزه خلیج فارس تحت تأثیر دیالکتیک اندرکنش عوامل سیاسی، اقتصادی، اجتماعی-فرهنگی و امنیتی در سطوح داخلی، منطقه‌ای و بین‌المللی هرچه بیشتر در ایجاد یک سازوکار درون منطقه‌ای ترغیب شدند. در نهایت، این دولتها در یک حلقه ارتباطی مبتنی بر وفاق، شورای همکاری خلیج فارس را تشکیل دادند. این مقاله با تبیین نظری و فرآیندی مبانی همگرایی منطقه‌ای و با اتکا به روشهای مختلف تحلیلی (توصیفی، تحلیلی، تبیینی - علی، فرایندی، ساختاری، کارگزاری)، تلاش می‌کند به این سؤال پاسخ دهد که فرایند همکاری‌ها و همگرایی منطقه‌ای پس از شکل‌گیری شورای همکاری خلیج فارس با چه تحولاتی مهمی روبه رو بوده

است؟ در این راستا، فرض مهم این نوشتار این است که اولویت‌های شورای همکاری خلیج فارس پس از شکل‌گیری تغییر پیدا کرده و اعضاء با نهادسازی بسترمند، ضمن مدیریت همکاری‌ها، مقدمات لازم را برای تعمیق همگرایی اقتصادی در سطح فراملی در بخش‌های مختلف فراهم کرده و با افزایش وابستگی متقابل بین اعضاء به یک پروژه همگرایی مهم در جهت منطقه‌گرایی اقتصادی مبدل شده است. یافته‌های پژوهش نیز با بررسی فرایند مدیریت همکاری‌ها در جهت تعمیق همگرایی اقتصادی در چارچوب مدل تحلیلی پژوهش این فرض را تأیید می‌کند.

خداقلی‌پور (۱۳۹۶) در مقاله خود بیان می‌کند، جمهوری اسلامی ایران با توجه به موقعیت ویژه جغرافیایی و ژئواستراتژیک خود در چهار راه آسیای مرکزی، غرب و جنوب آسیا، با ظرفیت‌ها و امکانات ویژه زیرساختی و مواصلاتی، هدف کلان خود را در داخل، جهش اقتصادی از طریق جذب سرمایه‌گذاری خارجی قرار داده و در سطح منطقه نیز خواهان ثبات، امنیت و توسعه مناطق پیرامونی خود است. در عین حال، جمهوری خلق چین طرحی را با نام «ابتکار کمربند-راه» به‌عنوان یک طرح فراگیر منطقه‌ای مطرح کرده که حدود ۶۵ کشور را در برمی‌گیرد و دارای ابعاد متعدد و مختلف اقتصادی-تجاری، علمی-فرهنگی و حتی ژئوپلیتیکی و امنیتی است که می‌تواند آثار و پیامدهای وسیعی در منطقه داشته باشد. هدف کلان این طرح ارتقای سطح توسعه کشورهای مابین مرزهای شرقی و غربی اوراسیا از طریق تسهیل همکاری‌های منطقه‌ای و توسعه زیرساخت‌های کشورهای مسیر عنوان شده و با توجه به بازوها و سازوکارهایی که برای دستیابی به این هدف تعریف کرده به نظر می‌رسد که ظرفیت تحقق این هدف را داراست. پرسش اساسی این مقاله، این است که ابتکار کمربند-راه چین چگونه می‌تواند منافع ملی جمهوری اسلامی ایران-اعم از داخلی و منطقه‌ای-را تحت تأثیر قرار دهد. این مقاله در نظر دارد زمینه‌ها و چگونگی تأثیرگذاری ابتکار مزبور بر روند همکاری‌های منطقه‌ای را از دریچه نظریه منطقه‌گرایی و با روش تبیینی-تحلیلی مورد بررسی قرار داده و منافع و مضار احتمالی آن را برای جمهوری اسلامی ایران، تبیین نماید. فرضیه مقاله این است که ابتکار کمربند-راه چین در صورت عملی شدن، از طریق گسترش زیرساخت‌های مبادلات تجاری و فرهنگی در منطقه‌ای و کمک به توسعه و امنیت منطقه، ظرفیت تأمین منافع اقتصادی و ژئوپلیتیکی ایران را هم در سطح ملی و هم در سطح منطقه‌ای داراست. این مقاله، با تبیین اهداف، انگیزه‌ها، فرصت‌ها و چالش‌های این ابتکار، زمینه‌های تأثیرگذاری این ابتکار بر ایران و همسویی آن با منافع ملی جمهوری اسلامی ایران را به تصویر می‌کشد.

احمدیان و صالحی (۱۳۹۵) در مقاله خود بیان می‌کنند، امروز آسیا به‌عنوان یک قاره پهناور با تحولات جدیدی رو به رو است و بازیگران مختلفی طرح‌هایی را در راستای تأمین اهداف خود در مناطق مختلف آن ارائه داده‌اند. چین یکی از این بازیگران نوظهور است که برای تبدیل شدن به قدرت جهانی طرح احیای جاده ابریشم را مطرح نموده است. این جاده یکی از ابتکارهای اساسی سیاست خارجی چین برای گسترش حوزه نفوذ و تأثیرگذاری خود به دیگر مناطق است. این طرح که تقریباً ۴،۴ میلیارد نفر (۶۵ درصد) از جمعیت جهان و ۲۱ تریلیون از تولید ناخالص جهانی را در بر می‌گیرد، توسط رئیس‌جمهور چین در سپتامبر ۲۰۱۳ اعلام شد و از دو بخش کمربند اقتصادی «جاده ابریشم جدید» و «جاده ابریشم دریایی» تشکیل شده است. تلاش و اهتمام چین برای پیشبرد چنین طرح‌های عظیمی جدای از آنکه می‌تواند آثار و پیامدهای اقتصادی و سیاسی جدی برای این کشور در پی داشته باشد، نیز می‌تواند در سیاست خارجی چین گسترش‌گرایی بیشتر و نقش فعالانه‌تر منطقه‌ای داشته باشد. عرصه رقابت چین و آمریکا در اقتصاد بین‌الملل، افزایش نفوذ چین در اقتصاد آسیا و رشد چشمگیر فعالیت‌های اقتصادی و تجاری چین در آفریقا در مقایسه با سایر قدرتها به‌خصوص ایالات متحده نشان می‌دهد که چین با احیای جاده ابریشم و ترسیم یک کمربند اقتصادی، دسترسی بازارهای جهانی را تسهیل و گسترش یک کریدور حمل و نقل بین‌المللی و قابل اتکاء با هزینه‌های مقرون به‌صرفه‌تر را در راستای منافع ملی خود تدوین کرده است. بر این اساس، مولفین این مقاله سوال خود را چنین مطرح می‌کنند که آیا ابتکارهای چین به رغم گفته مقامات پکن می‌تواند در عمل به منصف ظهور برسد یا موانع موجود بر سر راه این طرح‌ها از به ثمر رسیدن آنها جلوگیری خواهد کرد؟ فرضیه ما این است که با توجه به هزینه‌های گزاف،

طرح‌های چین و کارشنکی‌هایی که ممکن است ایالات متحده در رقابت با پکن جلوی این طرح‌ها ایجاد کند و همچنین به دلیل مشکلات زیست محیطی و عدم همراهی برخی کشورها حداقل در آینده نزدیک احتمال موفقیت این طرح‌ها بعید به نظر می‌رسد.

موسوی (۱۳۹۴) در مقاله خود بیان می‌کند، چین نو طی سه دهه‌ی گذشته تلاش کرد تا با اتخاذ راهبردی که به تدریج خیزش مسالمت آمیز نام گرفت، نگرانی سایر قدرت‌های بزرگ و همسایگان منطقه‌ای خود در خصوص افزایش قدرت این کشور را تعدیل و از موضوع جهش اقتصادی و افزایش قدرت جهانی چین حساسیت‌زدایی کند. با به قدرت رسیدن «شی جین پینگ» به مثابه نماد نسل پنجم رهبران چین، به نظر می‌رسد این کشور اکنون خود را در سطحی از قدرت می‌بیند که نقشی پویاتر در عرصه‌های منطقه‌ای و بین‌المللی ایفاء کرده و (البته بدون درگیری خصومت‌آمیز با رقبای منطقه‌ای و جهانی) با سهم‌خواهی فزاینده در حوزه‌های استراتژیک تعریف جدیدی از خود در چهارچوب رویای چینی و احیاء قدرت چین ملی ارائه کند. هدف این پویایی جدید، نهادینه سازی جایگاه این کشور، به مثابه‌ی یک قدرت بزرگ چند بعدی (اقتصادی- سیاسی- فرهنگی- استراتژیک) است. چین تحت رهبری «شی جین پینگ» در همین راستا ابتکارات اقتصادی → استراتژیک متعددی را در سطح بین‌الملل آغاز کرده است؛ از جمله: فعال شدن بریکس، تأسیس بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیایی، تأسیس بانک بریکس، اهمیت یافتن روزافزون سازمان همکاری شانگ‌های، ... و البته «ابتکار کمربند اقتصادی جاده‌ی ابریشم» که به «طرح مارشال» چین معروف شده است. مقاله‌ی حاضر ضمن تحلیل «نظری» کنشگری‌های جدید چین در عرصه‌ی بین‌الملل به ارزیابی «عملی» ابتکار کمربند اقتصادی جاده‌ی ابریشم، ریشه‌های اقتصادی → استراتژیک شکل‌گیری این ابتکار، میزان جدی بودن رهبران چین برای اجرای آن و پیامدهای تحقق این طرح پرداخته است.

متقی و قره بیگی (۱۳۹۳) در مقاله خود بیان می‌کنند، جمهوری خلق چین در سال‌های اخیر دستخوش روند صنعتی شدن فزاینده بوده است؛ به‌گونه‌ای که این کشور، اکنون یکی از بزرگترین اقتصادهای در حال رشد دنیا را از آن خود کرده است. در طول دهه‌های ۱۹۷۰ و ۱۹۸۰، چین یکی از کشورهای صادرکننده نفت محسوب می‌شد؛ اما در سال ۱۹۹۳، این کشور تبدیل به یک واردکننده نفت شده و رشد اقتصادی این کشور وابسته به نفت خارجی گردید. با وجود کوشش‌های چین برای تنوع بخشیدن به منابع نفتی خود، این کشور به طور روزافزونی به نفت خلیج فارس وابسته می‌شود. جمهوری خلق چین، اکنون دومین مصرف‌کننده بزرگ انرژی در دنیا و سومین واردکننده نفت خام در جهان است و برای حفظ رشد شتابنده‌ی اقتصادی خود، نیازمند افزایش میزان نفت وارداتی است. رشد اقتصادی فزاینده‌ی چین در سالهای اخیر، نیاز روزافزون این کشور به انرژی را افزایش داده و امنیت در دستیابی به انرژی را به عنوان چشم‌اسفندیار این کشور مطرح ساخته است. پرسش بنیادین این پژوهش این است که جایگاه خلیج فارس در سیاست خارجی چین چیست؟ پژوهش پیش روی، با روش توصیفی-تحلیلی، به این سوال چنین پاسخ می‌گوید که خلیج فارس دارای اهمیتی استراتژیک برای چین است.

موسوی‌زنور (۱۳۹۳) در مقاله خود بیان می‌کند، تأمین منافع ملی، مهم‌ترین معیار کشورها در تمام اقدام‌های آن‌ها در زمینه‌های گوناگون است. در این مقاله، رابطه‌ی متقابل امنیت ملی با تجارت بین‌الملل، مورد بررسی گرفته که بر اساس آن با شناسایی مهم‌ترین وظایف دولت‌ها در قبال مردمان‌شان در حوزه‌ی امنیت اقتصادی، دو رویکرد کلی در رابطه با تجارت، یعنی حمایت‌گرایی و آزادسازی تبیین شد، و در ادامه، تأثیرهای مثبت و منفی تجارت بین‌الملل بر امنیت ملی کشورها و همچنین بر تجارت خارجی آن‌ها مورد بررسی قرار گرفت. از آن‌جا که تجارت بین‌الملل و ملاحظات امنیت ملی هر یک می‌تواند دیگری را تضعیف یا تقویت کند، این مقاله بر لزوم ترکیب منطقی سیاست‌های آزادسازی تجاری و حمایت‌های مقتضی در کشورمان، به‌ویژه از طریق هم‌گرایی با ترتیبات تجاری بین‌المللی، همچون سازمان جهانی تجارت به‌منظور تحقق مهم‌ترین اهداف جنبه‌های اقتصادی امنیت ملی، یعنی توسعه و رفاه اقتصادی تأکید دارد.

### ۳. مبانی نظری

در این قسمت مبانی نظری پژوهش بیان می‌گردد.

## ۳-۱. اهمیت ژئوپلیتیک انرژی

خلیج فارس به دلایل مختلف ژئوپلیتیکی و ذخایر عظیم نفت و گاز، به عنوان گلوگاه انرژی کشورهای توسعه یافته، یکی از مناطق استراتژیک دنیا تلقی می‌شود که تأمین امنیت آن همواره نقشی اساسی در سیاست خارجی قدرت‌های بزرگ داشته است. جدول ۱ میزان ذخائر اثبات شده نفت در کشورهای حاشیه خلیج فارس را نشان می‌دهد. در دوران جنگ سرد، از آنجا که قلمروهای ژئواستراتژیک بر اساس اهداف نظامی تعیین می‌شد، در نتیجه مناطق ژئوپلیتیک نیز باید توجیه کننده‌ی اهداف نظامی می‌بود. به همین دلیل، به محض احساس کوچکترین تغییر و تحول در ساختار نظام ژئوپلیتیک برخی از مناطق که ممکن بود اهداف نظامی را دچار مشکل سازد، توسل به زور را در آن مناطق امکا نپذیر می‌ساخت. امروزه نیز قلمروهای ژئواستراتژیک باید توجیه اقتصادی- نظامی داشته باشند. جفری کمپ، از ژئوپلیتیسین‌های بنام آمریکایی، در نوشته‌ای که در سال ۱۹۹۷ منتشر کرد، مجموعه سرزمین‌های دربرگیرنده‌ی خلیج فارس و دریای خزر را «منطقه بیضی شکل انرژی استراتژیک» نام داد. کمپ و هارکاو (۱۳۸۳)، متأثر از نظریه هارتلند مکیندر، از بیضی انرژی جهانی یا هارتلند انرژی یاد می‌کنند: «این منطقه تخم مرغی شکل، از جنوب روسیه و قزاقستان تا عربستان سعودی و امارات متحده عربی را در بر می‌گیرد. تقریباً دو سوم ذخایر اثبات شده نفت و یک سوم ذخایر گاز طبیعی جهان در اختیار کشورهای خلیج فارس قرار دارد. اگر ذخایر برآورد شده دریای خزر به آن اضافه گردد، درصد نسبی این ذخایر به بیش از ۷۰ درصد برای نفت و بیش از ۴۰ درصد برای گاز طبیعی می‌رسد». گرچه در طول قرن بیستم، راهبردهای نظامی نقش اساسی داشتند و تسلط بر قلمروهای ژئوپلیتیک جزء اهداف اساسی دولت‌ها به شمار می‌آمد، در قرن حاضر اهمیت اقتصاد در عرصه جهانی افزایش یافته است. روند کنونی بیانگر این موضوع است که قدرت جهانی را کسی در دست خواهد داشت که بتواند بر منابع و خطوط انرژی، به ویژه نفت و گاز تسلط داشته باشد. در نتیجه در نظام جهانی جدید، مناطق ژئواکونومیک موقعیت بهتری خواهند یافت. «در این میان خلیج فارس به عنوان یک هارتلند اقتصادی و نیز بزرگترین حلقه‌ی انرژی جهانی، در آغاز هزاره‌ی سوم مورد توجه ویژه‌ی قدرت‌های بزرگ قرار گرفته است». انرژی در هزاره‌ی سوم خصوصاً نفت و گاز ارتباط سیاست‌های جهانی با اقتصاد و انرژی، روزه‌روز در دنیای وابستگی متقابل بیشتر می‌شود. به تبع آن، در خلیج فارس نیز از آن جا که عوامل ژئوپلیتیکی بر عوامل اقتصادی منطبق هستند، می‌توان گفت این منطقه نقشی محوری در تدوین استراتژی‌های جهانی خواهد داشت. مهم‌ترین عامل اهمیت استراتژیک خلیج فارس، وجود منابع عظیم نفت و گاز است؛ به گونه‌ای که این منطقه را «مخزن نفت جهان» نام نهاده‌اند. با وجود تحولات دهه‌های اخیر و تلاش برای جایگزین کردن انرژی‌های آبی، بادی، خورشیدی، اتمی و... همچنان نفت به عنوان انرژی برتر و اصلی‌ترین ماده‌ی اولیه‌ی تولیدی صنایع، اهمیت خویش را حفظ کرده است و روزه‌روز بر ارزش آن افزوده می‌شود. در واقع، نفت، «کالایی استراتژیک» به‌شمار می‌آید که از راه‌های گوناگون بر سیاست‌های جهانی تأثیرگذار است و هر گونه تغییر و تحولی در صادرات آن، پیامدهای یکسانی بر کل جهان دارد و عدم ثبات بهای نفت، تهدیدی جدی است که همواره بازارهای نفتی را با بحران مواجه می‌کند. نفت در طی قرن بیستم، عامل بسیار مهمی در تحولات نظامی سیاسی و اقتصادی جهان بوده و برای سال‌های قابل پیش‌بینی نیز چنین خواهد بود (متقی و قره بیگی، ۱۳۹۳: ص ۷۴).

جدول ۱- میزان ذخائر اثبات شده نفت در کشورهای حاشیه خلیج فارس

کشور	ذخایر اثبات شده به میلیارد بشکه	درصد جهانی
عربستان	۲۳۷	۲۱/۸
ایران	۱۳۷	۹/۲۵
عراق	۱۱۵	۸/۶
کویت	۱۰۴/۳	۷/۸

۷/۳	۹۷	امارت متحده
۲	۲۶/۸	قطر
۰/۴	۵/۶	عمان

### ۳-۲. شورای همکاری خلیج فارس

شورای همکاری خلیج فارس، نام کوتاه شورای تعاونی خلیج (GCC) (به عربی: مجلس التعاون الخليجي)، بلوک سیاسی-تجاری ای شامل کشورهای پیرامون خلیج فارس و کشورهای عرب منطقه است که اعضای آن اهداف تجاری و اجتماعی مشترکی را پیگیری می‌کنند. شورای همکاری خلیج فارس در ۲۵ مه ۱۹۸۱ میلادی و با هدف یکپارچگی اقتصادی و نظامی تشکیل شد که از جمله اهداف کشورهای عضو، رسیدن به واحد پولی مشترک تا سال ۲۰۱۰ بود. در حال حاضر شش کشور زیر عضو این شورای همکاری هستند:

**عربستان سعودی** (عربستان سعودی با نام رسمی پادشاهی عربی سعودی بزرگترین کشور در باختر آسیا است. این کشور که بخش عمده شبه‌جزیره عربستان را دربر گرفته‌است از شمال با عراق، اردن و کویت از سوی خاور با امارات متحده عربی، قطر و خلیج فارس از جنوب خاوری با عمان از سوی جنوب با یمن و از سوی باختر با دریای سرخ هم‌مرز است. جایگاه‌های مهم دینی مسلمانان هم‌چون کعبه، قبرستان بقیع، مسجد النبی و آرامگاه پیامبر اسلام در این کشور جای دارد).

**بحرین** (بحرین با نام رسمی مَمْلَكَةُ الْبَحْرَيْن «پادشاهی بحرین» کشوری جزیره‌ای از کشورهای عرب در جنوب خلیج فارس است که ۷۷۸ کیلومتر مربع وسعت دارد. پایتخت آن منامه و زبان رسمی آن عربی و انگلیسی است. بحرین به پنج استان تقسیم شده و تا ۳ ژوئیه ۲۰۰۲ دارای ۱۴ شهر بوده‌است).

**امارات متحده عربی** (امارات یک پادشاهی مطلقه فدرال در جنوب‌غربی قاره آسیا و در شرق شبه‌جزیره عربستان، در خاورمیانه است که از جنوب با قطر و عربستان سعودی، از شرق با عمان و از شمال با خلیج فارس همسایه است).

**قطر** (قَطْر با نام رسمی دولت قطر کشوری در جنوب غربی قاره آسیا در منطقه خاورمیانه و در شرق شبه‌جزیره عربستان، و در بخش جنوبی خلیج فارس واقع شده‌است. پایتخت آن، دوحه است. قطر مرز مشترک زمینی با عربستان سعودی، و مرز آبی با کشورهای ایران، کویت، عراق، عربستان، بحرین و امارات متحده عربی دارد).

**عمان** (عمان با نام رسمی سلطان‌نشین عُمان، کشوری پادشاهی در شرق شبه جزیره عربستان است. پایتخت این کشور شهر مسقط است. عمان از شرق به دریای عرب و از شمال به دریای عمان منتهی می‌شود، از جنوب با یمن و از غرب با عربستان سعودی و امارت متحده عربی مرز زمینی و با ایران مرز دریایی دارد).

**کویت** (کُویت با نام رسمی دولت کویت کشوری است در غرب آسیا. کویت با کشورهای عراق و عربستان سعودی دارای مرزهای خاکی و با ایران از راه خلیج فارس دارای مرزهای آبی است. پایتخت آن، شهر کویت می‌باشد. زبان رسمی این کشور عربی و واحد پول آن دینار کویت است) (کان، ۲۰۰۹: ص ۲).

### ۳-۳. همکاری و همگرایی - اقتصادی در زیست بوم منطقه‌ای

باید میان همکاری و همگرایی هم به لحاظ کیفی و هم به لحاظ کمی تفاوت قائل شد. همکاری به فعالیت‌هایی اطلاق می‌گردد که با هدف کاهش تبعیض، تفاوت و تفکیک‌پذیری انجام می‌گیرد، این همگرایی در برگیرنده اقداماتی است که در نتیجه آن برخی اشکال تبعیض و تفرق متوقف می‌گردد. برای مثال سیاست‌های مربوط به توافقنامه‌های تجاری بین‌المللی عرصه را برای همکاری بین‌المللی فراهم کرده، درحالی‌که همگرایی اقتصادی موانع تجاری را از بین می‌برد. جوزف فرانکل براین اعتقاد است که همگرایی هم به‌عنوان «فرآیند» همگرایی و هم به «فرجام» این فرآیند اطلاق می‌گردد. فلیپ ژاکوب «همگرایی» را هم به عنوان وضعیت نهایی و هم به عنوان فرآیند تلقی می‌کند (اکبریان و شگری، ۱۳۹۶: ص ۱۹۴).

<sup>۱</sup>Gulf Cooperation Council (GCC)

<sup>۲</sup>Khan

در زیست بوم منطقه‌ای همکاری را می‌توان به عنوان یک فرآیند بی‌انتهای تلقی کرد که به موجب آن یک دولت یا دولت‌ها در درون یک ناحیه ژئوپلیتیکی با هدف تأمین منافع چندجانبه و حل و فصل مشکلات در زمینه‌های مختلف فعالیت می‌کنند، و همگرایی را یک فرآیند عمیق تعریف کرد که به موجب آن واحدهای مستقل در درون یک کل ادغام می‌گردند. در این زیست‌بوم، از یکسو همگرایی اقتصادی به‌عنوان یک فرایند به کاهش موانع و محدودیت‌های مبادلات و انتقال کالا، سرمایه و کار میان کشورها، هماهنگسازی قوانین و مقررات، پذیرفتن هنجارها و استانداردهای مشترک و همچنین متحد کردن سیاست‌های اقتصادی و ایجاد نهادهای فراملی چون منطقه تجارت آزاد، بازار مشترک، اتحادیه پولی و اتحادیه اقتصادی و سیاسی اشاره دارد و از سوی دیگر به مثابه یک وضعیت، عدم وجود اشکال گوناگون تبعیض در میان کشورها را نشان می‌دهد (میروس و ریلسکا، ۲۰۱۰: ص ۳۵).

### ۳-۴. امنیت انرژی

ساده‌ترین تعریف از امنیت انرژی دسترسی و عرضه کافی انرژی در قیمت‌های معقول می‌باشد. در ابتدا منظور از امنیت انرژی طرح مساله تقاضا برای دریافت انرژی نفت توسط کشورهای صنعتی و مصرف کننده بوده است. هدف از امنیت انرژی، تضمین دسترسی جهان غرب به نفت مورد نیاز، از منابع مطمئن، با قیمت نسبتاً نازل به طوری که رفاه و منافع ملی کشورهای وارد کننده غربی را در بر داشته باشد. اما این مفهوم امروزه از دو جهت متحول شده است. اول؛ امنیت انرژی دیگر محدود به نفت نیست و سایر منابع انرژی از جمله گاز طبیعی را نیز در بر می‌گیرد. و دوم؛ در حالی که پیش از این، مفهوم امنیت انرژی منعکس کننده دغدغه‌ها و نگرانی‌های مصرف کنندگان انرژی بود این مفهوم امروزه به ملاحظات صادرکنندگان نفت نیز گسترش یافته است. چرا که «بیشتر تولیدکنندگان انرژی در زمره اقتصادهای تک محصولی و وابسته به فروش نفت محسوب می‌شوند و هر گونه احتمال کم شدن تقاضا و یا توجه کشورهای توسعه یافته به انرژی‌های جایگزین و یا ترجیح آنان در تأمین نفت و گاز از کشورهای غیر اوپک به معنای ایجاد مانع در توسعه اجتماعی و رشد اقتصادی این کشورهاست. بنابراین مساله انرژی و امنیت آن همچنان از دو منظر از اهمیت بالایی برخوردار است. از یکسو افزایش وابستگی جهانی به ویژه وابستگی قدرت‌های بزرگ به منابع انرژی فسیلی (به ویژه نفت و گاز) و از سوی دیگر نیاز کشورهای تولید کننده به فروش این منابع و در نتیجه تاثیر بالای انرژی بر اقتصاد کشورهای تولید کننده و مصرف کننده انرژی است. امنیت انرژی امروز طیف گسترده‌ای از مباحث شامل افزایش تقاضای جهانی و وابستگی بیشتر به بازارهای تولید، امنیت عرضه، ترانزیت و حفاظت از خطوط لوله، منابع انرژی مطمئن، قیمت‌های مناسب، تعیین سیاست‌های انرژی، مسایل زیست محیطی و انرژی جایگزین را در بر می‌گیرد. بر این اساس برخی امنیت انرژی را ترکیبی از امنیت نظامی و امنیت اقتصادی می‌دانند. امنیت نظامی از حیث عدم تهدید نظامی در حین تولید و حمل و نقل تا رسیدن به مقصد حائز اهمیت می‌باشد و اهمیت اقتصادی به مسایل سرمایه گذاری مناسب برای تولید، توزیع و همچنین قیمت‌های متعادل حامل‌های انرژی مربوط می‌شود (علیخانی، ۱۳۹۱: ص ۴۸).

### ۴. تجزیه و تحلیل و پاسخ به سوال تحقیق

در این بخش به تجزیه و تحلیل وابستگی اقتصادی چین و شورای همکاری خلیج فارس پرداخته شده است.

#### ۴-۱. رشد اقتصادی و صنعتی چین و نیاز روزافزون آن به منابع نفتی

به موازاتی که کشور چین سیاست توسعه تسریع اقتصادی را تعقیب می‌کند، نیاز این کشور به انرژی نفت و گاز افزایش می‌یابد. ذخایر نفتی چین نیاز روزافزون اقتصاد و صنعت این کشور را برآورده نمی‌کند. ذخایر چین برابر ۲۴ میلیون بشکه برابر ۳/۲ درصد از کل ذخایر نفتی جهان است؛ درحالی که جمعیت این کشور ۲۲ درصد جمعیت جهانی است. ذخایر گاز چین فقط ۸٪ کل ذخایر جهان را تشکیل می‌دهد. رشد مصرف گاز در چین از ۲ به ۱۰ درصد، از ضرورت واردات این منبع حکایت می‌کند. بر اساس پیش‌بینی‌های انجام شده، تولید داخلی گاز طبیعی در چین از ۲۰ میلیارد متر مکعب به ۱۰۰ میلیارد افزایش خواهد یافت؛ ولی چین سالانه مجبور خواهد بود که ۶۰ میلیارد واردات گاز داشته باشد.



رشد مصرف نفت در شرایط فعلی سالانه ۷/۵ درصد است که هفت برابر سریع‌تر از رشد مصرف انرژی در ایالات متحده آمریکا است. تعداد خودرو شخصی در چین در ۲۰۱۰ حدود ۹۰ برابر تعداد آن در ۱۹۹۰ بوده است و پیش‌بینی می‌شود در سال ۲۰۳۰ تعداد خودرو شخصی در چین از میزان آن در ایالات متحده آمریکا تجاوز کند. نرخ رشد خرید خودرو در چین برابر ۱۹ درصد در سال است. چین به‌طور جدی مصمم است با اتخاذ الگوهای توسعه صنعتی و اقتصادی کره جنوبی و تایوان - البته، با بومی‌سازی آن - یک نظام ابتکاری پایدار به‌عنوان بخشی از اقتصاد دانش محور را خلق کند. میزان تقاضای روزافزون چین به منابع نفتی، عامل مهمی در تعیین سیاست خارجی چین است. براساس محاسبات، میزان نیاز چین به نفت در سال ۲۰۱۰ بین ۵/۴ تا ۷ میلیون بشکه در روز و در سال ۲۰۲۰ بین ۶/۸ تا ۱۰/۹ میلیون بشکه در روز بر پایه نرخ تولید ناخالص ملی ۷/۹ درصد است (بزرگمهری و میرزایی، ۱۳۹۶: ص ۵-۷). جدول ۲ واردات نفت چین در سال ۲۰۳۰ (میلیون بشکه در روز) را نشان می‌دهد (هیوارد، ۲۰۰۹).

جدول ۲- واردات نفت چین در سال ۲۰۳۰ (میلیون بشکه در روز)

سال	میزان واردات نفتی
۲۰۰۳	۳/۴۰
۲۰۰۹	۷/۸۵
۲۰۱۰	۹/۶۰
۲۰۱۵	۱۱/۴۰
۲۰۲۰	۱۳/۵۰
۲۰۲۵	۱۶/۱۰
۲۰۳۰	۱۸/۷۹

بر اساس آمار، طی سال ۲۰۰۳، کشورهای خلیج فارس، شامل: بحرین، ایران، عراق، کویت، قطر، عربستان سعودی و امارات متحده عربی، در مجموع ۲۷ درصد از نفت جهان را تولید کرده‌اند؛ در حالی که ذخایر این کشورها جمعاً برابر ۵۷ درصد ذخایر نفت دنیاست. وابستگی روزافزون رشد اقتصادی چین به منابع نفتی، باعث شده تا این کشور در قبال مناطق جغرافیایی و کشورهای نفت خیز دنیا سیاست‌های ویژه‌ای را تعقیب کند. چین در اوضاع فعلی به تنوع منابع نفتی از کشورهای قزاقستان، روسیه و ونزوئال، سودان، حوزه آفریقای غربی، کانادا و خلیج فارس می‌اندیشد؛ ولی بر اساس آمار و متغیرهای مختلف گرایش چین به منابع نفتی خاورمیانه؛ به ویژه خلیج فارس، به‌طور مستمر در حال افزایش است. چین راهبرد تنوع جغرافیایی را پذیرفته است و در بیش از ۲۰ کشور در زمینه نفت و گاز سرمایه‌گذاری کرده است. آژانس انرژی بین‌المللی (A.E.I) پیش‌بینی کرده است که تا سال ۲۰۳۰ واردات چین با آمریکا برابر خواهد شد. در همین راستاست که خلیج فارس به‌عنوان مرکز تأمین انرژی چین محسوب می‌گردد (بزرگمهری و میرزایی، ۱۳۹۶: ص ۸).

#### ۴-۲. وابستگی چین به خلیج فارس

چین از کشورهایی است که با منطقه خلیج فارس روابط سنتی و دیرینه داشته است. در زمان امپراطوران سلسله تانگ (۶۱۸ تا ۹۰۷ م) راه دریایی خلیج فارس و تنگه هرمز تا بندر کانتون در چین کشیده شده و به صورت یکی از طویل‌ترین راه‌های دریای جهان درآمد بود و حکمرایان دو منطقه با تلاش در راه تضمین امنیت آن درحوزه نفوذ خویش، بازرگانان را به مبادله کالا تشویق می‌کردند و کار به جایی رسید که در این دوران راه دریائی مزبور رقیب جاده ابریشم شد و در گسترش مناسبات اقتصادی و فرهنگی بین چین و کشورهای خاورمیانه و اروپا نقش اساسی را ایفا کرد. ظهور اسلام مصادف با رونق راه دریایی بین خلیج فارس و چین بود و اسلام از طریق راه آبی و بیشتر توسط ایرانیان به چین راه یافت و در این مسیر به هند، اندونزی، تایلند و ویتنام نیز سرایت نمود. چین بعد از دهه هفتاد که سیاست برونگرایی را برگزید بر اساس استراتژی جدید «اصلاح و پیشرفت» خواهان دوستی با همه کشورها و همزیستی مسالمت آمیز و گسترش مناسبات اقتصادی و بازرگانی شد. بدین ترتیب چین در صدد توسعه روابط و حضور خود در منطقه خلیج فارس برآمد. اهداف عمده چین در منطقه، سیاسی و اقتصادی است. چین وابستگی شدیدی شبیه آنچه که ژاپن و یا سایر کشورهای غربی دارند به خلیج فارس ندارد ولی موضع آن نسبت به

شوروی، چین را به سمت جستجوی اهداف سیاسی در خلیج فارس راهنمایی نموده است، زیرا چین به شوروی به دیده رقیب و دشمن می‌نگرد و علی‌رغم عادی کردن روابط خود با آن کشور، شوروی را خطرناک‌تر از آمریکا تلقی نموده و به اهداف آن کشور در اطراف چین بدبین است و در صدد بهره‌گیری از رقابت دو قدرت آمریکا و شوروی برای حصول به اهداف خود است. از نظر چین حضور آن کشور در منطقه خاورمیانه و خلیج فارس مانع از حضور و گسترش شوروی به اقیانوس هند می‌شود زیرا دستیابی شوروی به اقیانوس هند تحقق یکی از اهداف استراتژیک شوروی را عملی خواهد کرد و آن محاصره دریائی و کنترل شوروی را عملی خواهد کرد و آن محاصره دریائی و کنترل چین از مناطق جنوبی آن کشور است. نزدیکی چین به آمریکا و برقراری مناسبات سیاسی و اقتصادی و نیز استقبال از سیاست‌های ضد شوروی در منطقه خلیج فارس تجلی این نگرش استراتژیکی چین به اهداف شوروی است. چین در دهه هفتاد به شاه ایران بدلیل سرکوبی جنبش ظفار که از سوی شوروی حمایت می‌شد نزدیک شده و روابط دو جانبه برقرار کرد و شاه نیز خواهان حضور سیاسی پکن در خاورمیانه بود. چین حوادث دوره گورباچف در شوروی را نیز به دیده تردید نگاه می‌کند و روش منعطف وی را با تقویت روز افزون نیروی دریائی شوروی در بخش آسیایی اقیانوس آرام در تضاد است. چین به‌عنوان قدرت نوظهور، و با توجه به نگرش استراتژیکی یاد شده خواستار حضور سیاسی و به عهده گرفتن نقش تعیین‌کننده‌ای در جهان بطور اعم، و در منطقه خلیج فارس بطور اخص می‌باشد و سعی بر بهره‌جویی از رقابت دو قدرت جهانی، یعنی آمریکا و شوروی دارد و در شرایط مساوی، نزدیکی به آمریکا را بر شوروی ترجیح می‌دهد. قدرتهای آمریکا و شوروی نیز به اهمیت نقش چین در آینده جهان واقفند و از پیدا کردن نقش جدیدی برای چین در مسائل جهانی بیمناک‌اند ولی آمریکا در رقابت‌های خود با شوروی، نزدیکی به چین را ترجیح می‌دهد، هرچند وضعیت جدید شوروی در دوره گورباچف روابط متقابل سه قدرت را متحول می‌نماید و چین به‌عنوان یک قدرت در سیاست‌های جهانی خود را نشان می‌دهد کما اینکه در جریان بحران کویت با وجود همسویی دولت‌های جهان، چین تلویحا موضع مستقل خود را حفظ نموده و عکس‌العمل خاص خود را به نمایش گذاشت و پس از قطعنامه تحریم عراق اعالم نمود که ممکن است مواد غذایی و دارو به عراق ارسال نماید. او از لایحه پیشنهادی نخست‌وزیر ژاپن در خصوص اعزام ۲۰۰۰ نیروی پیشنهادی به منطقه خلیج فارس انتقاد نموده و هشدار داد (ابراهیمی، ۱۳۸۴: ص ۱۹۰).

تبدیل چین به قدرت در جهان آینده امری است که رهبران دو قدرت جهانی نیز به آن اعتراف نموده‌اند. برژنف در دهه ۷۰ از آینده چین و قدرت آن ابراز نگرانی کرده و به آمریکا و متحدان غربی آن پیشنهاد باز داشتن این قدرت بالقوه را نموده و نیکسون در سفر اخیر خود به پکن اعالم داشت که قرن ۱۹ به اروپا و قرن ۲۰ به آمریکا و قرن آینده به چین تعلق خواهد داشت و ناپلئون گفته بود: «چین به اژدهای خفته‌ای می‌ماند که روزی بیدار خواهد شد و دنیا را تکان خواهد داد». دنگ شیائوپینگ رهبر چین در مصاحبه‌ای با مجله تایم اعلام کرد: «چین ظرف پنجاه سال آینده خواهد توانست در مسائل مربوط به ابرقدرتها و خلع سلاح، حرفی برای گفتن داشته باشد». بدین ترتیب احتمال تبدیل چین به قدرت بزرگی در جهان آینده به طوری قوی وجود دارد و چنین قدرتی طبعا حوزه‌های نفوذ خود را گسترش می‌دهد و خلیج فارس کانونی است که نفوذ در آن به معنی حضور در موقعیتی است که اهداف استراتژیکی دو قدرت شوروی و آمریکا در آن مطابقت دارد و از حساسیت و ارزش خاصی برخوردار می‌باشد طبیعی است که قدرتهای مزبور نیز حضور چین را در منطقه خوشایند ندانسته و آن را مزاحم تلقی می‌نمایند. با این وجود، چین با اتکال به روابط تاریخی گذشته و نیز الگو قرار گرفتن در زمینه‌های توسعه روستائی و صنعتی و شیلات و کشاورزی و نداشتن سابقه سوء سیاسی و استعماری نظیر اروپا و آمریکا برای مردم منطقه، همچنین وحدت جغرافیایی و آسیایی بودن و قرار گرفتن در خانواده جهان سوم، حضور خود را گسترش می‌دهد و حتی اقدام به صدور تسلیحات خاص خود به منطقه نموده است، که فروش موشک‌های کرم ابریشم به ایران و عراق و تحویل موشک بالستیکی میان برد ۲۰۰۰ مایلی به عربستان سعودی مصداق آن می‌باشد (داراگاهی، ۲۰۰۵).

#### ۳-۴ روابط اقتصادی، سیاسی، با تمرکز بر انرژی، تجارت، سرمایه‌گذاری و پروژه‌های زیربنایی و ساختمانی چین و شورای همکاری خلیج فارس

یکی از مهمترین دلایل حضور چین در معادلات منطقه‌ای، دیدگاه اقتصادی این کشور در این حوزه است. چین با ظرفیت ۳/۵۴ درصد تولید نفت در سال‌های اخیر، با توجه به رشد ۹ درصدی اقتصاد آن و دارا بودن ۵/۶ درصد از کل مصرف جهانی نفت، در جایگاه دومین مصرف کننده نفت در جهان پس از ایالات متحده آمریکا قرار گرفته، به گونه‌ای که افزایش روزافزون مصرف نفت در چین آن را به کشوری انرژی بر تبدیل کرده است. چین برای ایفای نقش مسلط در منطقه و حتی در بین قدرت‌های جهانی، نیازمند رشد سریع اقتصادی است. از زمانیکه این کشور و شورای همکاری خلیج فارس موافقتنامه چارچوب همکاری‌های اقتصادی، تجاری، سرمایه‌گذاری و فناوری را امضا و مذاکرات مربوط به منطقه آزاد تجاری چین و شورای همکاری خلیج فارس را آغاز کردند، رابطه اقتصادی آنها در حوزه‌های تجاری، اقتصادی، و پروژه‌های پیمانکاری به سرعت توسعه یافت و شورای همکاری خلیج فارس به هشتمین شریک تجاری بزرگ چین تبدیل شد که امروزه به‌عنوان بازاری نوظهور برای چین محسوب می‌شود. مهمترین عرصه‌های روابط اقتصادی چین و شورای همکاری به شرح ذیل قابل بررسی می‌باشند.

**روابط انرژی چین و شورای همکاری خلیج فارس:** با توجه به نیاز فزاینده چین به انرژی، این کشور خود را به‌عنوان بازیگری فعال در کنار سایر بازیگران در بخش انرژی و براساس منافع و سود متقابل تلقی کرده و همواره آمادگی خود را برای تقویت و گسترش گفتگو و همکاری با دیگر کشورها در این بخش به‌منظور تضمین ثبات و امنیت انرژی جهانی بیان داشته است. از اینرو روابط اقتصادی چین و شورای همکاری خلیج فارس در حوزه‌های تجارت دوجانبه، سرمایه‌گذاری، و پروژه‌های پیمانکاری منعکس می‌شود و ویژگی همه این حوزه‌ها، انرژی است. توسعه اقتصادی سریع چین تقاضا را برای انرژی افزایش داده است. به‌طور کلی، در کشورهای شورای همکاری خلیج فارس، که انرژی، صنعت اصلی‌شان محسوب می‌شود، بازارهای پایدار انرژی برای توسعه اقتصادی ضروری است. ازاین رو، همکاری در حوزه انرژی به مسئله بنیادی همکاری‌های اقتصادی دوجانبه تبدیل شده است. برقراری مشارکت راهبردی بین چین و کشورهای شورای همکاری خلیج فارس به هر دو طرف کمک خواهد کرد تا به امنیت اقتصادی، منافع متقابل و نتایج بردبرد دست یابند.

**مبادلات تجاری:** با توسعه مستمر تجارت خارجی چین، به ویژه افزایش واردات نفت، تجارت دوجانبه بین چین و شورای همکاری خلیج فارس به‌سرعت در حال توسعه است. در راستای پیاده‌سازی سیاست چین، یعنی «حداکثر استفاده از بازارهای بین‌المللی و داخلی، و بهینه‌سازی توزیع دو نوع از منابع و راهبرد تنوع بخشی بازار کشورهای شورای همکاری خلیج فارس به منطقه‌ای کلیدی تبدیل شده‌اند. لازم به ذکر است کارشناسان چینی بر این نظر هستند که ساکنان حوزه خلیج فارس به ویژه کشورهای عرب منطقه بر اثر درآمد به دست آمده از فروش نفت و پیشرفت کشاورزی و صنعتی در بیشتر نقاط آن، اکثر نیازمندی‌های خود را از خارج خریداری می‌کنند و کالاهای ساخت چین می‌تواند به بازار مناسبی در آنجا دست پیدا کند.

**تجارت غیر نفتی:** از منظر اقتصادی، روابط بین چین و دولت‌های شورای همکاری خلیج فارس بیش از پیش با هم گره خورده و با نرخ فزاینده‌ای در حال گسترش است؛ به گونه‌ای که چین به یک شریک اقتصادی بسیار مهم برای کشورهای حوزه خلیج فارس تبدیل شده و سهم زیادی از مبادلات نفتی و غیرنفتی را به دست آورده است. مبادلات تجاری چین با کشورهای حوزه خلیج فارس از نفت فراتر رفته و سایر بخشها را نیز دربر می‌گیرد. برای مثال چین به یک منبع اصلی صادرات غیرنفتی عربستان تبدیل شده است (پتروشیمی و محصولات پلاستیکی). کمپانی‌های چینی در خلیج فارس به ویژه در دومی حضور گسترده‌ای دارند. در کل، مبادلات بین چین و شورای همکاری خلیج فارس از ۶ میلیارد دلار در سال ۲۰۰۲ به ۹۲ میلیارد در سال ۲۰۱۰ افزایش یافته است. طبق پیش‌بینی‌های انجام شده تا سال ۲۰۲۰ این مبادلات می‌تواند به ۳۵۰ تا ۵۵۰ میلیارد دلار برسد.

**ایجاد منطقه آزاد تجاری:** با توجه به عضویت چین در سازمان تجارت جهانی، تعرفه‌های وارداتی چین به تدریج در حال کاهش بوده و موانع ورود محصولات شورای همکاری خلیج فارس به بازار چین کاهش یافته است، که این امر روند واردات و

صادرات کالاها بین چین و کشورهای شورای همکاری خلیج فارس را بهبود بخشیده است. چین و کشورهای شورای همکاری خلیج فارس، در ژوئیه ۲۰۰۴ به منظور ارتقای روابط اقتصادی دوجانبه، مذاکرات خود را برای ایجاد یک منطقه آزاد تجاری آغاز کردند؛ در ۲۳ و ۲۴ آوریل ۲۰۰۵، نخستین دور مذاکرات در ریاض و در تاریخ ۲۰ و ۲۱ ژوئن ۲۰۰۵، دومین دور مذاکرات در پکن برگزار شد؛ دو طرف به ویژه در مورد سترسی به بازار، «قواعد مبدأ» و... رایزنی کردند و در مورد الگوی کاهش تعرفه‌ها به اجماع رسیدند. در ۱۷ ژانویه ۲۰۰۶، دو طرف دور سوم مذاکرات را براساس نتایج دو دور پیش‌بینی بار دیگر در پکن برگزار کرده، و در زمینه‌های فرایند بازرسی گمرکات، موانع فنی تجارت؛ راه‌حل‌های تجاری، مسائل قانونی مربوط به تجارت کالا، موافقتنامه تجارت آزاد و... به پیشرفت‌هایی دست یافتند. در تاریخ ۳ آوریل ۲۰۰۶، دور چهارم مذاکرات در مسقط، پایتخت عمان، برگزار شد. این مذاکرات عمدتاً بر دسترسی به بازار واردات برای مبادلات محموله‌های عمومی، شامل کاهش تعرفه‌های واردات، استانداردسازی اقدامات غیرتعرفه‌ای و... متمرکز بود. در ژوئن ۲۰۰۹، دوطرف مذاکرات را دوباره آغاز کردند و از آن زمان پیشرفت مداوم صورت گرفته است. یکی از سازوکارهای مهم دیپلماتیک در ارتقاء «FTA» استفاده از گفتگوهای استراتژیک چین و شورای همکاری خلیج فارس بوده است که سه جلسه در آن برگزار شده است. اولین بار در ژوئن ۲۰۱۰ در پکن برگزار شد، زمانی که دوطرف تفاهمنامه‌ای را درباره‌ی گفتگو استراتژیک بین جمهوری خلق چین و شورای همکاری برای کشورهای عربی خلیج فارس امضا کردند در بیانیه‌ی مشترک آمده است که «مکانیزمی که منجر به تعمیق اعتماد متقابل، گسترش همکاری مشترک سودمند و ارتقاء مشاوره و هماهنگی دوجانبه در سازمان‌های بین‌المللی می‌شود، در سال ۲۰۱۱ دومین گفتگوی استراتژیک در ابوظبی برگزار شد، جایی که دو طرف توافق کردند که باید یک متخصص جلسه در اسرع وقت تشکیل شود تا یک برنامه‌ی عملی برای اجرای توافقنامه تشکیل شود و تفاهم‌نامه در زمینه تجارت و سرمایه‌گذاری، انرژی، فرهنگ، آموزش، تحقیقات علمی زیست محیطی، بهداشت که نشان‌دهنده گسترش روابط است، نتیجه‌ی دیگر تعهد به اتمام مذاکرات FTA در اسرع وقت بود. سومین گفت‌وگوی استراتژیک در سال ۲۰۱۴ در پکن برگزار شد، زمانی که دو طرف بر سر ایجاد یک همکاری استراتژیک چین و شورای همکاری خلیج فارس توافق کردند. استفاده از مشارکت و نه اتحاد یک رویکرد دیرینه چینی‌ها در زمینه دیپلماسی بوده است، از آنجا که اتحادها می‌توانند به طور بالقوه کشورها را در معرض خطر بالایی قرار دهند، مشارکت به عنوان یک رابطه منافع را منطقی‌تر درک می‌کند. این مشارکت نشان‌دهنده یک تعهد مشترک برای مدیریت درگیری‌های اجتناب ناپذیر است تا آنها بتوانند با هم در زمینه‌های حیاتی منافع مشترک کار کنند». مشارکت‌های استراتژیک چین شامل هماهنگی نزدیک در امور منطقه‌ای و بین‌المللی است و دومین سطح عالی در سلسله مراتب محسوب می‌شود. روابط، پس از مشارکت‌های استراتژیک جامع تعاونی که شامل پیگیری کامل و همکاری و توسعه است. این تعیین نشان‌دهنده‌ی سطح قابل توجه اعتماد متقابل و افزایش سطح همکاری دوجانبه است. در این دوره از گفتگوهای استراتژیک، چین و شورای همکاری خلیج فارس همچنین برنامه عملیاتی گفتگوی استراتژیک ملی بین جمهوری خلق چین و شورای همکاری خلیج فارس را برای ۲۰۱۴-۲۰۱۷ امضا کردند و اهداف همکاری برای هر دوطرف را در چندین زمینه مورد علاقه متقابل از جمله سیاسی و روابط اقتصادی، انرژی، حفاظت از محیط‌زیست و تغییرات آب‌وهوایی، فرهنگ، آموزش، بهداشت و ورزش. دو طرف بار دیگر بر لزوم تسریع در مذاکرات FTA چین و شورای همکاری خلیج فارس تأکید کردند و این دیدگاه داشتند که چین و کشورهای شورای همکاری خلیج فارس دارای مکمل‌های اقتصادی قوی است و ایجاد منطقه تجارت آزاد مطابق با منافع مشترک هر دو طرف هست. آن‌ها همچنین با بیان این که به دلیل اهمیت استراتژیک منطقه خلیج فارس در خاورمیانه، حفظ صلح و ثبات در منطقه با منافع مشترک منطقه و جامعه جهانی مطابقت دارد و یک عنصر امنیتی در حال ظهور است. نکته مهم، این دور از گفتگوی استراتژیک اولین دوره از زمان اعلام BRI بود که نشان‌دهنده سیر آینده روابط و

<sup>۱</sup>Rules of Origin<sup>۲</sup>Technical Barriers to Trade (TBT)

افزون اهمیت استراتژیک به شورای همکاری خلیج فارس در همکاری‌های اقتصادی بین‌المللی چین است. در ژانویه ۲۰۱۶، رئیس‌جمهور «شی جین پینگ» یک سفر دولتی به عربستان سعودی انجام داد، جایی که وی همچنین با دبیرکل شورای همکاری خلیج فارس «عبداللطیف بن راشد الزایان» دیدار کرد و بر تمایل چین برای سرعت بخشیدن به مذاکرات FTA تأکید کرد، در طول سال ۲۰۱۶ در ریاض در ماه فوریه، گوانگژو در ماه مه، پکن در اکتبر و ریاض در دسامبر برگزار می‌شود.

**گسترش حوزه‌های سرمایه‌گذاری دوجانبه:** با افزایش قیمت نفت، درآمد به دست آمده، موجب توسعه اقتصادی سریع در کشورهای شورای همکاری خلیج فارس شد. بر این اساس، آنها همچنان به تکمیل زیرساخت‌ها ادامه دادند و رشد سریع هر دو جریان ورودی و خروجی سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی حفظ شد.

**توسعه پروژه‌های پیمانکاری کشورهای شورای همکاری خلیج فارس:** بازار مهمی برای صنعت و سرمایه‌گذاری در همه بخش‌ها برای چین می‌باشند. با افزایش قیمت نفت، تقاضا برای سرمایه‌گذاری و مشارکت در پروژه‌های در دست ساخت کشورهای حاشیه خلیج فارس به تدریج افزایش یافته است. پیش از سال ۲۰۰۴، تعداد پروژه‌های پیمانکاری چین نسبتاً کم بود، ولی رشد سریعی در سال‌های اخیر دیده شده است. در سال ۲۰۰۱، درآمد محقق شده پروژه‌های پیمانکاری چین در کشورهای شورای همکاری خلیج فارس برابر ۳۴۰ میلیون دلار بود، که در سال ۲۰۰۹ به ۹/۲۵ میلیارد دلار رسید.

**سرمایه‌گذاری در بخش انرژی هسته‌ای تجدیدپذیر:** فرصت‌های توسعه اقتصادی بین کشورهای پیشرفته آسیا (ژاپن، کره جنوبی و چین) و پادشاهی‌های نفتی در بخش انرژی هسته‌ای نیز دارای اهمیت است. از آغاز قرن ۲۱، پادشاهی‌های خلیج فارس برای رفع نیاز روبه افزایش برق خود به گسترش این بخش پرداختند. ارتباطات و مذاکرات متعددی در مورد انرژی هسته‌ای بین دولت‌های حوزه خلیج فارس و شرکای آسیایی‌شان از جمله چین در طول دهه نخست قرن ۲۱ برقرار شد. به طور مشخص در نوامبر ۲۰۱۱، «ملک عبدالله» برای انرژی هسته‌ای و تجدیدپذیر توافقنامه‌ای را به منظور همکاری تحقیقاتی و توسعه‌ای، شامل ساخت یک ایستگاه انرژی هسته‌ای و رآکتورهای تحقیقاتی، با کره امضا کرد.

**اقتصاد سیاسی روابط چین و شورای همکاری خلیج فارس:** مدت‌ها است که انرژی در قلب تجارت چین و شورای همکاری خلیج فارس بوده است، درحالی‌که کشورهای غربی بازار اصلی صادرات انرژی خلیج فارس بودند و کشورهای آسیای شرقی به بزرگ‌ترین واردکنندگان نفت خلیج فارس و گاز طبیعی تبدیل شده‌اند، روندی که قرار است به‌عنوان انقلاب شیلی ادامه یابد؛ و فشار برای تنوع و توسعه بیشتر منابع انرژی جایگزین در غرب رشد می‌کند. در سال ۲۰۱۳ چین به بزرگ‌ترین واردکننده نفت در جهان تبدیل شد و پیش‌بینی می‌شود تا سال ۲۰۳۴ از نظر مصرف روغن از ایالات متحده پیشی بگیرد و این امر برای رشد بیشتر است. درعین حال، تولید داخلی اگرچه پیش‌بینی می‌شود به طور متوسط افزایش یابد اما قادر به تأمین نیازهای روزافزون انرژی آن نخواهد بود و به همین ترتیب کشورهای شورای همکاری خلیج فارس نقش مهمی در استراتژی امنیت انرژی چین را دارد. طبق آژانس اطلاعات انرژی ایالات متحده (EIA)، خلیج فارس شش تأمین‌کننده اصلی واردات نفت خام چین را تشکیل می‌دهد که ۳۳ درصد آن را تشکیل می‌دهد. در حال حاضر، ذخایر اثبات‌شده نفت GCC، ۲۹/۵ درصد از ذخایر جهان را تشکیل می‌دهد. سه کشور شورای همکاری خلیج فارس در میان ده کشور بزرگ تولیدکننده نفت در جهان قرار دارند و به جز بحرین همه در سی تولیدکننده برتر هستند و قطر چهارمین تولیدکننده گاز طبیعی در جهان است. ماهیت این تجارت انرژی مکمل یکدیگر است، رهبران کشورهای شورای همکاری خلیج فارس می‌دانند که آن‌ها با بازارهای قابل‌اعتماد صادراتی دراز مدت احتیاج دارند و پیش‌بینی می‌شود تقاضای چین از هم اکنون تا سال ۲۰۲۰ به‌طور مداوم افزایش یابد، در حالی‌که پروژه‌های تولید داخلی آن متوسط افزایش می‌یابد و پیش‌بینی می‌شود که مصرف آن به‌طور قابل توجهی افزایش یابد، به همین ترتیب، نفت وارداتی از ویژگی‌های مهم امنیت انرژی چین در دهه‌های آینده خواهد بود و تولیدکنندگان خلیج فارس مشتری قابل‌اعتمادی را در چین می‌بینند. تجارت دوجانبه بین چین و کشورهای شورای همکاری خلیج فارس در این قرن رشد چشمگیری داشته است، به طوری که شورای همکاری خلیج فارس نمایانگر بخش عمده‌ای از تجارت چین در جهان غرب است. ارزش تجارت از کمتر از ۱۰ میلیارد دلار در سال ۲۰۰۰ به تقریباً ۱۱۵ میلیارد دلار در سال افزایش یافته است.

عربستان سعودی به مهم‌ترین شریک تجاری چین در خاورمیانه تبدیل شده‌است و امارات در رتبه دوم قرار دارد؛ در مجموع شورای همکاری خلیج فارس به‌عنوان ششمین مقصد بزرگ واردات شناخته می‌شود و همچنین پنجمین مقصد بزرگ واردات نیز است. در حالی که کشورهای شورای همکاری خلیج فارس به‌طور فزاینده‌ای به صادرات چین اعتماد می‌کنند. کشورهای شورای همکاری خلیج فارس هم اقتصاد تک محصولی هستند. آن‌ها برای تهیه محصولات صنعتی و کالاهای زندگی روزمره به واردات وابسته هستند برنامه‌های جاده‌طلبانه توسعه شورای همکاری خلیج فارس به واردات قابل توجهی از ماشین‌آلات کشاورزی، تجهیزات صنعتی و مصالح ساختمانی نیاز دارد، به دلیل رشد سریع اقتصادی ظرفیت صنعت تولید چین به طور قابل توجهی توسعه یافته است. چین به عنوان «کارخانه جهانی» برای صادرات صنعتی خود به بازارهای خارجی تکیه کرده‌است، درحالی که کسب منابع طبیعی برای تامین سوخت بیشتر ضروری تر شده است. بنابراین در روابط تجاری بین چین و شورای همکاری خلیج فارس درجه بالایی از هم‌گرایی وجود دارد. فراتر از تجارت، زمینه‌های دیگری نیز وجود دارد که روابط اقتصادی در آن‌ها افزایش یافته‌است، همکاری سرمایه‌ای بین چین و کشورهای شورای همکاری خلیج فارس شامل سرمایه‌گذاری متقابل، پیمانکاری پروژه، همکاری کارگری و مشاوره طراحی است. سرمایه‌گذاری‌های مستقیم شورای همکاری خلیج فارس در چین از ۳۷۱/۷۳ میلیون دلار در سال ۲۰۰۸ به ۵۹۶/۸ میلیون دلار در سال ۲۰۱۰ افزایش یافته‌است. عدم اطمینان سیاسی در پی بهار عربی منجر به کاهش چشمگیر در سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی شد که منجر به افت قابل توجهی به ۳۲/۹۶ میلیون دلار شد. به همین ترتیب، سرمایه‌گذاری مستقیم چین به شورای همکاری خلیج فارس از ۱۰/۶۶ میلیون دلار به ۱/۶۷۵ میلیارد دلار و سپس به ۲/۲۲۷۵ میلیارد دلار در سال ۲۰۱۱ رسیده‌است. کشورهای شورای همکاری خلیج فارس ذخایر قابل توجهی از دلارهای نفتی را جمع کرده‌اند که همین امر آن‌ها را به بازیگران مهمی در سرمایه‌گذاری‌های مستقیم خارجی تبدیل کرده‌است، ثروت نفتی GCC برای خرید سهام در شرکت‌های خصوصی، سرمایه‌گذاری در اوراق بهادار دولتی خارجی و سرمایه‌گذاری در پروژه‌های کشورهای خاورمیانه که سرمایه‌گذاران دیگر آن‌ها را بسیار خطرناک می‌دانند و طبق نظریه‌هایی که مورد استفاده قرار گرفته‌است کشورهای عضو شورای همکاری خلیج فارس آن‌ها همچنین درگیر برنامه‌های توسعه گسترده هستند. همچنین سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی را هرچند نابرابر و نسبت به قبل از رکود اقتصادی جهانی ۲۰۰۹ با نرخ کمتری جذب میکند، و همچنین کاهش مستقیم سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در کویت و عربستان سعودی مشاهده شده‌است. بحرین افزایش اندکی داشته‌است و رشد در عمان، قطر و امارات چشمگیر بوده‌است، با پروژه‌های زیرساختی منطقه‌ای و رویدادهای پرتعداد آینده مانند نمایشگاه جهانی دبی ۲۰۲۰ و جام جهانی فیفا در قطر در سال ۲۰۲۲ پیش‌بینی میشود که سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در شورای همکاری خلیج فارس همچنان ادامه داشته‌باشد. به ویژه با تشدید پروژه‌های مرتبط با BRI این می‌تواند به سرمایه‌گذاری در صنایع نوپا تبدیل شود، زیرا کشورهای شورای همکاری خلیج فارس تلاش می‌کنند تا اقتصاد خود را متنوع کرده و بخش‌های غیر نفتی را توسعه دهند. چین همچنین مجموعه‌ای از سیاست‌های توجیحی را برای جذب سرمایه‌گذاری خارجی، بهینه‌سازی تنظیمات ساختاری در زمینه سرمایه‌گذاری و طرح‌های بزرگ اکتشاف نفت را که شرایط را برای گسترش سرمایه‌گذاری کشورهای شورای همکاری خلیج فارس در چین ایجاد می‌کند، تنظیم کرده‌است. قرارداد کار و همکاری بین کارگران چین و کشورهای شورای همکاری خلیج فارس انجام شده‌است و همچنین شاهد رشد مداوم بوده‌است. کشورهای شورای همکاری خلیج فارس به عنوان بخشی از تلاش‌های خود برای تنوع بخشیدن به اقتصاد و متناسب با برنامه‌های توسعه خود تعداد زیادی از حمل و نقل، ارتباطات و ساخت و زیرساخت‌ها و همچنین مناطق ویژه اقتصادی مانند منطقه آزاد «جبل علی دبی» (JAFZA) را اجرا کرده‌اند، در همین زمان چین استراتژی بیرون رفتن خود را اجرا می‌کند، بنابراین ساخت و ساز و مهندسی چینی به ویژگی‌های مهمی در توسعه روابط اقتصادی با کشورهای شورای همکاری خلیج فارس تبدیل می‌شود، بسیاری از شرکت‌های دولتی چینی (SOE) از JAFZA امارات متحده عربی به عنوان مرکز استفاده می‌کنند و مقرهای منطقه‌ای در آنجا برای خدمات‌رسانی به به پروژه‌های سراسر شبه‌جزیره ایجاد می‌کنند؛ همکاری‌های کارگری یکی دیگه از موارد برجسته همکاری‌های اقتصادی و تجاری دوجانبه است باوجود نیروهای کار ماهر نسبتاً کم، کشورهای شورای همکاری خلیج فارس به تعداد زیادی کارگر خارج از کشور احتیاج دارند. چین، سرشار از منابع

انسانی، استخدام بالقوه کارگران شورای همکاری خلیج فارس را به عهده دارد. همکاری کارگری ظرفیت بالایی برای توسعه بین چین و شورای همکاری خلیج فارس دارد. در یک دوره‌ی نسبتاً کوتاه روابط اقتصادی بین چین و کشورهای شورای همکاری خلیج فارس در طیف وسیعی از مناطق که بیانگر سطح بالای ادامه وابستگی متقابل است، تشدید شده است (ابراهیمی فر و هدایتی، ۱۳۹۴: ص ۱۱-۲۶).

#### ۴-۴. نقش آفرینی چین در اقتصاد کشورهای شورای همکاری خلیج فارس

نخست وزیر چین به کشورهای قطر، امارات و عربستان نمادی از نقش روزافزون این کشور در اقتصاد و تجارت منطقه است. منطقه خلیج فارس به طور سنتی منطقه‌ای غرب محور بوده است به این معنا که قدرت‌های غربی در سیاست و اقتصاد منطقه نقش اصلی را ایفا می‌کردند. اما در سال‌های اخیر متاثر از حضور روز افزون چین در اقتصاد و تجارت این منطقه، می‌توان مدعی شد که ژئواکونومی خلیج فارس دچار تغییر شده است. نگاهی گذرا به روند رشد تجارت چین و کشورهای منطقه به خوبی این موضوع را نشان می‌دهد. تجارت میان چین و شورای همکاری خلیج فارس بیانگر این موضوع است، حجم تجارت این دو در سال ۱۹۹۱ بالغ بر یک میلیارد و ۵۰۰ میلیون دلار بود که این رقم در سال ۲۰۰۴ به ۲۰ میلیارد دلار و در سال ۲۰۰۵ با ۳۶ درصد رشد نسبت به سال قبل از آن به ۳۴ میلیارد دلار افزایش یافت. این مبادلات به ۷۰ میلیارد دلار در سال ۲۰۰۸ و ۱۰۰ میلیارد دلار در سال ۲۰۱۰ رسیده است. طرفین در تلاش هستند تا در یک دهه آینده حجم تجارت خود را به هزار میلیارد دلار افزایش دهند. در راستای گسترش سریعتر مناسبات تجاری، در سال ۲۰۰۴ چین و اعضای شورای همکاری خلیج فارس مذاکرات خود درباره ایجاد منطقه آزاد تجاری را آغاز کردند که این مذاکرات هنوز ادامه دارد. تاکنون چند دور از مذاکرات تجاری میان طرفین انجام شده است. در سفر اخیر نخست وزیر چین به کشورهای منطقه اعلام شد که نیل به توافق در این زمینه نزدیک است و در صورت به نتیجه رسیدن این مذاکرات، حجم تجارت میان چین و کشورهای عضو شورای همکاری خلیج فارس با سرعت بیشتری افزایش خواهد یافت. بر اساس پیش بینی‌های انجام شده تا سال ۲۰۲۰ چین به مهم‌ترین شریک تجاری کشورهای شورای همکاری تبدیل خواهد شد. در حوزه سرمایه‌گذاری نیز تاکنون چینی‌ها ۱۵ میلیارد دلار در کشورهای عربی سرمایه‌گذاری و در مقابل کشورهای عربی نیز ۲/۶ میلیارد دلار در چین سرمایه‌گذاری کرده‌اند. در سفر یاد شده نخست وزیر چین خواستار تسهیل شرایط برای فعالیت و سرمایه‌گذاری گسترده‌تر شرکت‌های چینی در پروژه‌های زیرساختی عربستان همچون راه آهن، ساخت بندر و ارتباطات شده است. از سوی دیگر روابط تجاری چین با ایران به عنوان کشور مهم منطقه در سال‌های اخیر با سرعتی شگفت‌رو به افزایش بوده است. بطوریکه حجم روابط تجاری این دو کشور از حدود ۲ میلیارد دلار در سال ۲۰۰۱ به ۳۰ میلیارد دلار در سال ۲۰۱۰ افزایش یافته است. با بررسی روند پرشتاب روابط تجاری و اقتصادی چین و کشورهای خلیج فارس می‌توان گفت که ژئواکونومی این منطقه متاثر از حضور و نفوذ روزافزون این بازیگر متحول شده است، تحولی که در آغار راه قرار دارد و به سرعت ابعاد جدیدی بر آن افزوده خواهد شد. به عنوان نمونه تنها در سفر اخیر نخست وزیر چین به سه کشور حاشیه خلیج فارس حدود ۲۰ میلیارد دلار قرارداد همکاری اقتصادی میان طرفین به امضا رسید. در صورت تداوم این روند و با توجه به اینکه چین در حال تبدیل شدن به مهم‌ترین خریدار نفت کشورهای منطقه است، تسلط آن بر ژئواکونومی خلیج فارس در آینده‌ای میان مدت دور از ذهن نیست (شریعتی نیا، ۱۳۹۹: ص ۱).

#### ۴-۵. ابتکار کمربند اقتصادی جاده‌ی ابریشم یا کمربند و راه (کمربند و یک جاده)

ابتکار کمربند اقتصادی جاده‌ی ابریشم بیش از سه دهه از آغاز اصلاحات بازارگرا و گشایش اقتصاد چین که رشد مستمر دو رقمی برای این کشور به ارمغان آورد، می‌گذرد. انتظار می‌رود اقتصاد چین تا ۲۰۴۰ دو برابر آمریکا شود. با تکمیل شدن ظرفیت‌های تولیدی اقتصاد چین (و پیدایی مازاد ظرفیت تولیدی به خصوص در بخش‌های زیربنایی نظیر فولاد، سیمان و ..... ) و تبدیل شدن این کشور به یک سرمایه‌گذار ناب بین‌المللی، جاده ابریشم جذابیت زیادی برای چین پیدا کرده است. چین در مسیر پیشرفت اقتصادی خود ابتدا راهبرد را در پیش گرفت تا با دسترسی به امکانات خارجی و تلفیق آن جذب (منابع) به داخل به کارخانه‌ی دنیا تبدیل شود. اکنون با کاهش طبیعی با توانمندی‌های داخلی، اصطلاحاً رشد اقتصادی (که می‌تواند

ناشی از گذار این کشور از اقتصاد تولیدی-کارخانه‌ای و صنایع کار-بر، به مرحله‌ی بعدی توسعه اقتصادی باشد) در حال اتخاذ راهبرد حرکت به خارج است. رهبران چین معنای جدیدی از سود و فایده به دست داده‌اند؛ اینکه چطور از طریق همکاری با دیگران، سود و توسعه نصیب خود و شرکایشان کنند. «شی جین پینگ» در سفر سپتامبر و اکتبر ۲۰۱۳ به آسیای مرکزی (در قزاقستان) و جنوب شرقی آسیا (در اندونزی) ابتکار مشترک کمربند اقتصادی جاده‌ی ابریشم<sup>۱</sup> و راه ابریشم دریایی قرن بیست و یک<sup>۲</sup> مطرح نمود که به کمربند و راه<sup>۳</sup> معروف شد. وی این ابتکار را محور اصلی سیاست خارجی و داخلی خود معرفی کرد. سند چشم انداز و اقدامات مربوط به ابتکار کمربند و راه که توسط دولت چین منتشر شده تأکید دارد که جهت‌گیری کلی آن مبتنی بر پذیرش جهان چندقطبی، جهانی‌شدن اقتصاد، تنوع فرهنگی، کاربست گسترده‌ی فناوری اطلاعات برای ایجاد رژیم تجارت آزاد جهانی و اقتصاد جهانی در پرتو همکاری آزاد منطقه‌ای است. اهداف طرح نیز ارتقاء منظم و آزادی جریان عوامل اقتصادی، تخصیص بهینه‌ی منابع، هماهنگی سیاست‌های اقتصادی کشورهای طرح و همکاری گسترده و عمیق منطقه‌ای بر اساس استانداردهای بالا، ایجاد یک ساختار همکاری اقتصادی منطقه‌ای باز، فراگیر و متوازن که همه از آن منتفع شوند و همپیوندی قاره‌های آسیا، اروپا و آفریقا اعلام شد. دستاوردهای این درهم تنیدگی: (۱) هماهنگی راهبردهای توسعه‌ی کشورهای طرح؛ (۲) استفاده از ظرفیت بازارهای منطقه؛ (۳) ارتقاء سرمایه‌گذاری و مصرف؛ (۴) ایجاد تقاضا ایجاد صلح، و اشتغال؛ (۵) تبادل فرهنگی و ارتباطات مردمی؛ (۶) یادگیری متقابل؛ (۷) نهایتاً توسعه و شکوفایی است. اصول اعلام شده طرح نیز: (۱) پذیرش منشور ملل متحد؛ (۲) احترام متقابل به حاکمیت و یکپارچگی سرزمینی؛ (۳) عدم تهاجم متقابل؛ (۴) عدم مداخله در امور داخلی یکدیگر؛ (۵) برابری و نفع متقابل؛ (۶) همزیستی مسالمت‌آمیز؛ (۷) گشودگی بروی همکاری دیگران؛ (۸) پیروی از اصول عملیات بازار اعلام شده است.

از آنجا که هنوز اطلاعات دقیق و کامل درباره‌ی ابتکار «کمربند و راه» منتشر نشده است، نقشه‌ها و مسیرهای متفاوتی از این طرح وجود دارد. ابتکار جاده‌ی ابریشم جدید مشتمل بر مسیر خشکی (کمربند) و مسیر دریایی (راه) است. مسیر خشکی از چین شروع شده و با گذر از آسیای مرکزی به قلب اروپا می‌رسد. این مسیر، چین را از طریق آسیای مرکزی و آسیای غربی به خلیج فارس و مدیترانه پیوند می‌زند. در واقع، چین به دنبال ایجاد پل زمینی اوراسیایی جدیدی در قالب ایجاد کریدورهای چین-مغولستان-روسیه، چین-آسیای مرکزی-آسیای غربی و چین-شبه جزیره هندوچین است و در این مسیرها روی شهرهای عمده و ایجاد پارکهای صنعتی اقتصادی تمرکز شده است. راه ابریشم دریایی نیز عمدتاً مشتمل بر کریدورهای اقتصادی چین-پاکستان؛ و بنگلادش-چین-هند- میانمار است که در شکل ۱ آورده شده است (موسوی، ۱۳۹۴: ص ۲۰۴-۲۰۶).

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی  
پرتال جامع علوم انسانی

<sup>۱</sup>Xi Jinping  
<sup>۲</sup>The Silk Road Economic Belt  
<sup>۳</sup>The 21st Century Maritime Silk Road  
<sup>۴</sup>One Belt, One Road (OBOR)





شکل ۱- نقشه مسیر کمر بند و راه

رویکرد چین به آسیای مرکزی مبتنی بر توسعه منافع اقتصادی و تجاری است. چین آسیای مرکزی را به عنوان منطقه مهمی بشمار می‌آورد که می‌تواند رشد اقتصادی آن را از طریق مسیرهای تجاری توسعه داده و نیاز چین به منابع هیدروکربنی را تأمین می‌کند. چین با کمال میل سرمایه‌گذاری‌های سخاوتمندانه‌ای را در زیرساخت‌های آسیای مرکزی انجام می‌دهد، آنها تشخیص می‌دهند که این سرمایه‌گذاری‌ها برای اقتصاد چینی‌ها سودمند خواهد بود. در واقع، یک کمر بند و یک جاده، به معنای واقعی کلمه این ایده که «رویای چین» جستجوی زندگی بهتر برای جمعیت با رویای جمعیت جهان دارای وجه اشتراک است. در امتداد مسیر یک کمر بند و یک جاده، ۶۵ کشور از آسیای مرکزی، آسه آن آسیای جنوبی، اروپای شرقی، آسیای شرقی و آفریقای شمالی، ۴،۴ میلیارد نفر جمعیت با درآمد قابل عرضه ۲۱ تریلیون دلاری، به ترتیب ۶۳ درصد یک کمر بند و ۲۹ درصد یک جاده از ظرفیت جهانی را داراست. در ۲۰۱۳، حجم تجارت چین با کشورهای پیرامون این مسیر بالغ بر یک تریلیون دلار بود که یک چهارم از حجم تجارت خارجی چین را در بر می‌گرفت. در ۱۰ سال اخیر، تجارت چین با این کشورها با نرخ میانگین سالانه ۱۹ درصد رشد، افزایش یافته است که ۴ درصد بیشتر از نرخ رشد میانگین سالانه تجارت خارجی چین در طول مدت مشابه بوده است. فضاهای زیادی برای رشد در آینده وجود دارد. در سیزدهمین طرح ابداعی در پنج سال، پیش‌بینی می‌شود که چین واردات کالاها به ارزش ۱۰ تریلیون دلار و سرمایه‌گذاری بیش از ۵۰۰ میلیارد دلار در خارج داشته باشد. کشورهای همسایه چین همچنین کشورهای مسیر جاده ابریشم اولین دریافت کنندگان منافع خواهند بود. در مجموع، یک کمر بند و یک جاده نسبت به جاده ابریشم قدیمی در سه جنبه برتری دارد: یک کمر بند و یک جاده فعلی در شمال به مسکو، کشورهای پاسیفیک در جنوب، آمریکای لاتین در شرق و آلمان در غرب می‌رسد، برتر از منطقه جاده ابریشم قدیمی است. دو یک کمر بند و یک جاده، تنها یک مسیر برای تجارت ابریشم، چای، ادویه جات، ترشی جات و ظروف چینی نیست، بلکه نشان دهنده اتصال داخلی در قرن ۲۱ است. این ابتکار زیرساخت‌ها را به هم متصل، سیاستها را هماهنگ، تجارت و بازرگانی را ترویج می‌کند، ارزش را به گردش در می‌آورد و همچنین قلب و اذهان مردم را به یکدیگر پیوند می‌دهد. سه، جاده ابریشم، اروپایی‌ها را قادر می‌سازد تا به چین آمده و ابریشم، ادویه جات و ترشی جات و امثال آن بخرند. یک کمر بند و یک جاده محصول جامع چین است که به طور فعال بر سیاست روبه جلو چین اشاره دارد. این ابتکار به شکل‌گیری یک بازار اوراسیایی بزرگ و یک الگوی جدیدی از جهانی سازی، در نتیجه فراتر از مفاهیم، به کانالهای تجاری شرق-غرب و کریدورهای فرهنگی کمک می‌کند. البته باید در نظر داشت که مسیر اصلی و عمده جاده ابریشم سنتی از سین کیانگ به آسیای مرکزی و پس از گذر از مرو (در ترکمنستان امروزی) به ایران و از آنجا به بین النهرین (عراق کنونی) و شام (سوریه کنونی) می‌رسید و آخرین نقطه آن پالمیرا (تدمر کنونی در سوریه) در ساحل شرقی دریای مدیترانه بود که از آنجا به راه‌های دریایی می‌پیوست.

ایران در مرکز این مسیر شاهراه قرار داشت. اکنون نیز ایران در صورت توجه به این مسیر می تواند با پیوستن به این ابتکار در مرکز این شاهراه قرار گرفته و از مزایای آن بهره مند شود (احمدیان و صالحی، ۱۳۹۵: ص ۱۷).

همچنین برای ادامه روابط بین چین و شورای همکاری خلیج فارس در طرح کمربند و یک جاده باید موارد زیر انجام شود:

**(۱) تعمیق وابستگی در زمینه اقتصاد و تجارت:** چین اکنون به دومین اقتصاد بزرگ جهان تبدیل شده است و دارای بازار داخلی گسترده‌ای است که دارای ذخایر ارضی زیادی است، شورای همکاری خلیج فارس و اعضای آن نه تنها دارای منابع غنی نفت و گاز هستند، بلکه دارای ذخایر قابل توجه دلارهای نفتی هستند، ساخت زیرساخت‌های آنها و همچنین فناوری ساخت و تقاضای نیروی کار در حال افزایش است. چین و شورای همکاری خلیج فارس بنیادی محکم بر روابط اقتصادی خود ایجاد کرده‌اند که همکاری BRI می‌تواند آن را تقویت کند، چین باید به طور فعال توسعه بازار شورای همکاری خلیج فارس را توسعه دهد، شرکت‌ها را به سرمایه‌گذاری در کشورهای شورای همکاری خلیج فارس تشویق کند و سرمایه‌گذاری در کالای خانگی، مصالح ساختمانی، تولید، تهیه غذا، و سایر زمینه‌های توسعه را افزایش دهد، در همان زمان چین باید سیاست‌هایی را برای جذب سرمایه‌گذاری از شورای همکاری خلیج فارس در صنعت پتروشیمی چین تدوین کند.

**(۲) برای تکمیل FTA با هجوم فشار:** علی‌رغم اظهارنظرهای مداوم مردم از طرف مقامات هر دو طرف برای تکمیل مذاکرات، روند پیشرفت کند است. مقامات چینی باید همکاری نزدیک با کشورهای اصلی هسته‌ای یعنی عربستان سعودی، امارات متحده عربی، برای دستیابی به موفقیت در مذاکرات را بررسی کنند. FTA چین و شورای همکاری خلیج فارس یک ویژگی مهم در ایجاد سازوکارهای رسمی همکاری نهادینه‌شده و با شورای همکاری خلیج فارس خواهد بود.

**(۳) گسترش منافع مشترک منطقه‌ای با ایالات متحده به منظور افزایش همکاری:** ایالات متحده متحد اصلی همه کشورهای شورای همکاری خلیج فارس است، با حضور نظامی قاطع و روابط دیپلماتیک و تجاری بلندمدت، مدیریت مؤثر روابط چین و ایالات متحده یکی از عناصر اصلی در افزایش روابط چین با این کشور خواهد بود.

**(۴) تقویت قابلیت‌های طرح‌ریزی، نظامی در خاورمیانه:** توسعه استراتژی «بیرون رفتن» شرکت‌های چینی، منافع، دارایی‌ها و شهروندان چین در خاورمیانه بر این اساس افزایش یافته است، بنابراین ثبات سیاسی منطقه‌ای بخشی از منافع چین است چین باید توانایی‌های نظامی خود را در خاورمیانه تقویت کرده و ناوگان کشتی‌های جنگی و پایگان تأمین نیروی دریایی خود را ایجاد کند.

**(۵) افزایش پیوندهای مردم به مردم:** اوراق قرضه مردم به مردم در BRI اولویت همکاری است و این منطقه‌ای است که چین موفقیت‌چندانی نسبت به گسترش روابط تجاری، سیاسی و امنیتی نداشته است. چین باید طرح قدرت نرم خود را در کشورهای شورای همکاری خلیج فارس با مبادلات فرهنگی و آموزشی بهبود بخشد تا آگاهی و قدردانی از دستاوردهای فرهنگی چین را برای شهروندان شورای همکاری خلیج فارس افزایش دهد.

#### ۴-۶. موانع تحقق ابرپروژه جاده ابریشم از چشم‌انداز نظریه همگرایی

ابرپروژه راه ابریشم جدید برای اولین بار در سال ۲۰۱۳ توسط شی جنینگ پین رهبر جمهوری چین طی سخنرانی در دانشگاه نظربایف قزاقستان مطرح شد. کمربند اقتصادی جاده ابریشم جدید صرفاً یک جاده نیست، طرحی اقتصادی، سیاسی، امنیتی و ژئوپولیتیک با فرآیندی باز و چندقطبی است که تقریباً تمامی کشورهای موجود در مسیر را در برمی‌گیرد. قرار است تحقق این طرح عاملی برای رشد و شکوفایی کشورهای فعال در پروژه شود. با این حال تحقق جاده ابریشم جدید با موانع جدی روبه‌روست که مهم‌ترین آنها نبود زمینه‌های لازم برای همگرایی و همکاری‌های جدی اقتصادی در میان کشورهای مسیر مطابق با نظریه همگرایی است، امری که تاکنون کمتر مورد توجه بوده است. چالش‌ها، اختلاف‌ها، موانع و مخالفت‌ها این ابر پروژه عبارتند از:

**(الف) ابعاد طرح و اهداف چین:** بر پروژه راه ابریشم جدید چین، طرحی بنیادین و بلندمدت برای ورود چین به آسیای غربی و اروپا است. این طرح جهت‌گیری شمالی-جنوبی (آسیای مرکزی-افغانستان و آسیای جنوبی) دارد. طبق سند رسمی دولت چین تحت عنوان «بینش و اقدامات مرتبط با ساخت مشترک کمربند اقتصادی راه ابریشم و راه ابریشم دریای قرن ۲۱»

است، کمربند اقتصادی راه ابریشم بر یکپارچه سازی چین، آسیای مرکزی، روسیه و اروپا (حوزه بالتیک) و برقرار ساختن ارتباط چین با آسیای جنوب شرقی، جنوب آسیا و اقیانوس هند تمرکز می‌کند. در متن سند رسمی دولت چین، هیچ نامی از ایران مبنی بر مشارکت داشتن در این طرح نیامده است. با توجه به این که متن این سند در سال ۲۰۱۵ میلادی پیش از برجام تنظیم شده است احتمال دارد که در آینده مشارکت ایران در این طرح محتمل تر شود. با این وجود به نظر می‌رسد چینی‌ها بدون نام بردن از ایران، دست خود را برای مانور بیشتر باز گذاشتند. حداقل ۶۵ کشور درگیر این موضوع و پروژه طرح جدید جاده ابریشم می‌شوند اما در اسناد نامی از کشورها برده نشده است. این طرح مسیر دریایی نیز دارد. کریدور شمال-جنوب در شرق دریای خزر (قزاقستان- ترکمنستان- ایران) به طول حدود ۹۲۶ کیلومتر است که این کریدور مانند کریدور شمال-جنوب، جنوب ایران و مناطق خلیج فارس و کشورهای جنوب شرقی آسیا را به کشورهای مشترک المنافع شامل کشورهای ( آذربایجان- ارمنستان- ازبکستان- ترکمنستان- تاجیکستان- قرقیزستان- قزاقستان، مولداوی و گرجستان) و روسیه در شمال متصل می‌کند. کریدور دیگر کریدور چین-قرقیزستان-تاجیکستان-افغانستان-ایران و کریدور ریلی چین-قرقیزستان - تاجیکستان-افغانستان-ایران به طول ۷۹۸۴ کیلومتر است که چین و کشورهای مشترک المنافع را به ایران و سپس اروپا متصل می‌سازد. عملیات احداث تکمیل گسستگی در کشورها در دست انجام است.

**ب) موانع و چالشها ابرپروژه:** راه ابریشم در میان کشورهای اروپایی به دلیل وجود سازمان منطقه‌ای اتحادیه اروپا و موافقتنامه‌های تجاری همه جانبه و قوانین مشترک در میان کشورهای عضو، همگرایی عمیقی وجود دارد که اهداف تجاری و اقتصادی قاره سبز را به خوبی پیش می‌برد. در صورتی که به دلیل تعارضات فرهنگی و قومی، نژادی، زبانی، اقتصادی، سیاسی، ژئوپلیتیکی و استراتژیکی و مسابقات تسلیحاتی کشورهای در مسیر راه ابریشم، همگرایی و رسیدن به تصمیمات واحد و مورد قبول همه کشورهای عضو این مسیر بسیار مشکل و زمان بر خواهد بود. مسیر جدید ابریشم ابهامات زیادی دارد و تنش‌ها و اختلافات در میان کشورهای در مسیر ابریشم زیاد و متنوع است. در مسیر خط ابریشم جدید، بیش از ۶۵ کشور وجود دارند که هر کدام از این کشورها دارای مختصات خاص نژادی، مذهبی، فرهنگی، اقتصادی و سیاسی مخصوص به خود هستند و از این رو زمینه‌های همگرایی و هم سویی این کشورها در یک پروژه عظیم اقتصادی بسیار مشکل آفرین خواهد بود و از طرف دیگر در میان برخی از این کشورها از دیر باز اختلافات مرزی و قومی بوده است که همین موارد همگرایی در این مناطق بسیار سخت و تنش‌ها و اختلافات منطقه‌ای را زیاد می‌کند. در ادامه برخی از مهمترین موانع شامل: اختلافات مرزی و ارضی؛ ضعف در زمینه‌های اقتصادی و نبود اقتصادهای مکمل؛ چالش‌های ارزشی و امنیتی؛ مخالفت قدرتهای بزرگ با طرح(ترابی و صانعی، ۱۳۹۵: ۸-۱۲)؛

## ۵. نتیجه‌گیری

خلیج فارس به عنوان غنی‌ترین و مهمترین منطقه‌ی جهان به لحاظ داشتن ذخایر عظیم هیدروکربنی و نیز اهمیت اقتصادی و مالی و به عنوان یک بازار گسترده و پررونق از موقعیت راهبردی مهمی برخوردار است. این منطقه استراتژیک میان اروپا، استرالیا و آسیا، سرزمینهای روسیه - مسیریایی و اقیانوس هند واقع شده است. خلیج فارس به سبب موقعیت ژئوپلیتیکی و ژئواستراتژیک خود، همواره عرصه‌ی فشرده‌ترین رقابتها میان قدرت‌های جهانی بوده است. بحث انرژی و تأمین آن، علاوه بر موقعیتهای یاد شده، به خلیج فارس وجه ژئواکونومیک نیز داده و حساسیت تقابل میان رقبای قدرتمند را در منطقه دو چندان کرده است. یکی از کشورهایی که در سال‌های اخیر حضوری فعال و چشمگیر در خلیج فارس داشته است، جمهوری خلق چین است؛ چرا که امنیت انرژی در وضعیت فعلی یکی از چالش‌های استراتژیک پیش روی چین به شمار می‌آید. به همین دلیل، تأمین و تضمین آن به یکی از اولویتهای استراتژیک این کشور مبدل شده است. به موازاتی که کشور چین سیاست توسعه تسریع اقتصادی را تعقیب می‌کند، نیاز این کشور به انرژی نفت و گاز افزایش می‌یابد. ذخایر نفتی چین نیاز روزافزون اقتصاد و صنعت این کشور را برآورده نمی‌کند و یکی از مهمترین دلایل حضور چین در معادلات منطقه‌ای، دیدگاه اقتصادی این کشور در این حوزه است. چین با منطقه خلیج فارس روابط سنتی و دیرینه دارد. چین بعد از دهه هفتاد که سیاست برونگرایی را

برگزید بر اساس استراتژی جدید «اصالح و پیشرفت» خواهان دوستی با همه کشورها و همزیستی مسالمت آمیز و گسترش مناسبات اقتصادی و بازرگانی شد. بدین ترتیب چین در صدد توسعه روابط و حضور خود در منطقه خلیج فارس برآمد که در سپتامبر و اکتبر ۲۰۱۳ ابتکار مشترک کمربند اقتصادی جاده ابریشم و راه ابریشم دریایی قرن بیست یک را مطرح نمود که به کمربند و راه معروف شد. وی این ابتکار را محور اصلی سیاست خارجی و داخلی خود معرفی کرد. سند چشم انداز و اقدامات مربوط به ابتکار کمربند و راه که توسط دولت چین منتشر شده تأکید دارد که جهت گیری کلی آن مبتنی بر پذیرش جهان چندقطبی، جهانی شدن اقتصاد، تنوع فرهنگی، کاربست گسترده فناوری اطلاعات برای ایجاد رژیم تجارت آزاد جهانی و اقتصاد جهانی در پرتو همکاری آزاد منطقه ای است. همچنین با نتیجه گیری پیش بینی شده بین FTA چین و شورای همکاری خلیج فارس، می توان انتظار داشت که این روابط اقتصادی شدید شود. FTA همچنین تحت طرح «کمربند و جاده» که نقش مهمی در گسترش حضور منطقه ای چین دارد، فرصت های همکاری برای چین و شورای همکاری خلیج فارس را افزایش می دهد. اما این پروژه با موانع متعددی روبه رو می باشد که تا زمانی که این موانع در میان کشورهای عضو این پروژه مرتفع نگردد امکان تحقق بهینه این طرح مشکل می باشد.

## منابع

۱. ابراهیمی فر، طاهره. هدایتی، میر سعید. (۱۳۹۴). چین و شورای همکاری خلیج فارس پس از جنگ سرد؛ از قدرت اقتصادی تا نفوذ سیاسی. پژوهشنامه علوم سیاسی. سال دهم. شماره سوم. صص: ۴۰-۷.
۲. ابراهیمی، شهرزاد. (۱۳۸۴). امنیت منطقه خلیج فارس؛ نقش و تعامل قدرتهای بزرگ با آمریکا پس از ۱۱ سپتامبر. فصلنامه مطالعات دفاعی و امنیتی. شماره چهل و دوم. صص: ۱۸۵-۲۲۵.
۳. اکبریان، رضا. شکری، محسن. (۱۳۹۶). شورای همکاری خلیج فارس: از مدیریت همکاری تا تعمیق همگرایی اقتصادی. فصلنامه تحقیقات سیاسی بین المللی دانشگاه آزاد اسلامی واحد شهرضا. شماره سی ام. صص: ۱۹۳-۲۳۰.
۴. احمدیان، بهرام امیر. صالحی دولت آباد، روح اله. (۱۳۹۵). ابتکار «جاده ابریشم جدید» چین (اهداف، موانع و چالشها). فصلنامه مطالعات روابط بین الملل، سال نهم. شماره ۳۶. صص: ۹-۴۲.
۵. بزرگمهری، مجید. میرزایی، مریم. (۱۳۹۶). حضور چین در خلیج فارس؛ پیامدهای سیاسی و استراتژیک. فصلنامه تحقیقات سیاسی بین المللی دانشگاه آزاد اسلامی واحد شهرضا. شماره سی و یکم. صص: ۳۰-۱.
۶. ترابی، قاسم. صانعی، راضیه. (۱۳۹۵). موانع تحقق ابرپروژه جاده ابریشم از چشم انداز نظریه همگرایی. فصلنامه تخصصی علوم سیاسی. دوره ۱۲. شماره ۳۵. صص: ۷-۲۶.
۷. شریعتی نیا، محسن. (۱۳۹۰). نقش آفرینی چین در اقتصاد کشورهای شورای همکاری خلیج فارس. خبرگزاری مهر. اتاق بازرگانی و صنایع ایران و چین.
۸. عسگرخانی، ابومحمد. قهرمانی، محمدجواد. قادری حاجت، مصطفی. (۱۳۹۷). تحلیل ژئواکونومیک سیاست خارجی چین. فصلنامه بین المللی ژئوپلیتیک. دوره ۱۴. شماره ۵۲. صص: ۲۰۹-۲۳۳.
۹. علیخانی، مهدی. (۱۳۹۱). بررسی روابط اتحادیه اروپا و شورای همکاری خلیج فارس از منظر امنیت انرژی و تاثیر آن بر ایران. فصلنامه تخصصی علوم سیاسی. شماره هجدهم. صص: ۴۵-۷۵.
۱۰. خدافلای پور، علیرضا. (۱۳۹۶). ابتکار کمربند-راه چین و تاثیر آن بر منافع جمهوری اسلامی ایران. فصلنامه سیاست خارجی. سال سی و یکم. شماره ۱. صص: ۴۹-۱۷.
۱۱. متقی، افشین. قره بیگی، مصیب. (۱۳۹۳). جایگاه استراتژیک خلیج فارس در سیاست خارجی چین. پژوهشنامه ی ایرانی سیاست بین الملل سال دوم. شماره ۲. صص: ۷۰-۸۹.

۱۲. موسوی شفقائی، مسعود. (۱۳۹۴). نسل پنجم رهبران چین و ابتکار کمربند اقتصاد جاده‌ی ابریشم. فصلنامه پژوهش‌های روابط بین‌الملل، دوره نخست. شماره هفدهم. صص ۲۰۱-۲۲۲.
۱۳. موسوی‌زنور، موسی. (۱۳۹۳). رابطه‌ی امنیت ملی و تجارت بین‌الملل مطالعه‌ی موردی، امنیت اقتصادی جمهوری اسلامی ایران در پرتو تجارت بین‌الملل. فصلنامه مطالعات راهبردی سیاستگذاری عمومی. دوره ۵. شماره ۱۴. صص: ۱۰۹-۱۴۲.
۱۴. میرترابی، سعید. ترکی؛ هادی. (۱۳۹۸). ابتکار احیای جاده ابریشم چین در تکاپوی تأمین امنیت انرژی و توسعه صادرات. دوفصلنامه مطالعات اقتصاد سیاسی بین‌الملل. دوره دوم، شماره اول. صص: ۲۰۶-۲۳۱.
۱۵. Daragahi, Borzou. (2005). China Goes Beyond in Forging Ties to Persian Gulf. Energy Bulletin. New York Times.
۱۶. Hayward. David LO. 2009. China's Oil Supply Dependence. Journal of Energy Security.
۱۷. Khan, Mohsin S. (2009). The GCC Monetary Union: Choice of Exchange Rate Regime. Washington DC, USA: Peterson Institute for *International Economics* Retrieved on 2009. Pp: 1-14.
۱۸. Mirus, Rolf. Rylska, Nataliya. (2010). Economic Integration Free Trade Areas Vs. Custom Unions. Western Centre for Economic Research.

