

تأثیر کریدور اقتصادی چین - پاکستان بر اقتصاد کشورهای عربی خاورمیانه

احمد جاسیز^۱، دانیال رضاپور^۲

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۸/۱۲/۱۹

تاریخ دریافت: ۱۳۹۸/۱۰/۲۹

چکیده

مقاله حاضر معطوف به تحلیل اهمیت کریدور اقتصادی چین و پاکستان (CPEC)، به عنوان یکی از ارکان اصلی ابرپروژه یک کمربند-یک راه (BRI) برای منطقه خاورمیانه با تمرکز بر کشورهای عربستان سعودی، امارات، قطر و عمان می‌باشد. این مقاله ضمن تأکید بر همکاری اقتصادی موجود بین پاکستان و کشورهای عربی، به اقدامات تاثیرگذار و روزافزون تجاری چین در جهان عرب هم می‌پردازد. کشورهای جهان عرب هم درصدد هستند با استفاده از این ابر پروژ به منافع اقتصادی و سیاسی در آینده نزدیک دست یابد که چشم‌انداز اقتصادی ۲۰۳۰ عربستان، چشم‌انداز ملی قطر در سال ۲۰۳۰ و چشم‌انداز عمان در سال ۲۰۴۰ نمونه‌ای کامل از اقدامات راهبردی این کشورها می‌باشد. سوال اصلی تحقیق این گونه مطرح می‌شود که برنامه عملیاتی کریدور اقتصادی چین - پاکستان چه فرصتهایی برای عربستان سعودی، قطر، امارات و عمان به وجود آورده است؟ در بحث فرصت‌های توسعه و تعمیق روابط این کشورها با پاکستان- چین: ظرفیت‌سازی برای برتری منطقه‌ای، تعامل هم‌زمان با شرق و غرب، ایجاد مسیرهای مختلف خشکی و دریایی و متنوع‌سازی مبادی واردات انرژی و افزایش امنیت انتقال انرژی برای عرضه‌کنندگان و مصرف‌کنندگان در جهت تأمین منافع و منابع مورد نیاز این کشورها بوجود می‌آورد.

واژه‌گان کلیدی: کریدور اقتصادی چین - پاکستان، ابتکار یک کمربند-یک راه، خاورمیانه، تجارت فرامنطقه‌ای.

1- jansiz@yahoo.com

۱- دانشیار علوم سیاسی دانشگاه گیلان، گیلان، ایران. (نویسنده مسئول)

2- danyalrezapoor@gmail.com

۲- دانش آموخته دکتری روابط بین‌الملل دانشگاه گیلان، گیلان، ایران.

مقدمه

با ظهور فن‌آوری‌های جدید در قرون اخیر تجارت دریایی متحول شده است و همکاری فرامرزی به عنوان ستون اصلی تعاملات تجاری پایدار در اروپا، آفریقا و آسیا پدید آمد. از این‌رو، کشورها و ملت‌های مدرن مبتنی بر مفهوم حاکمیت ارضی، ارزش اقتصادی "مسیرهای باستانی" که می‌توانست به عنوان یک پایگاه مفهومی و عملی برای تحقق آنچه عموماً "راهروهای اقتصادی" برای کسب منافع اقتصادی باشد، در نظر بگیرند. راهروهای اقتصادی گرچه به ظاهر مدرن هستند اما اساساً موافقت‌نامه‌های تجاری، معاهدات و آداب و رسوم فرهنگی اجتماعی هستند که روابط تجاری، مؤسسات اقتصادی، حرکت کالاها و خدمات را به صورت منطقه‌ای تنظیم می‌کنند. در اینجا با اطمینان می‌توان بیان کرد که قدیمی‌ترین کریدور اقتصادی موجود در جهان "جاده ابریشم" است که پیوندهای بازرگانی و تجاری بین چین و خاورمیانه معاصر برقرار کرده است که در آن کشورهای قدرتمندی مانند ج.ا. ایران و عربستان سعودی ظاهر شدند. ایده اساسی در پشت راهروهای اقتصادی، تمایل بشر به تقویت همکاری‌های اقتصادی و اطمینان از تعاملات تجاری به صورت فرامرزی بوده است. در حال حاضر این راهروها در کشورها و مناطقی زیادی باعث رونق همکاری‌های تجاری شده‌اند: به عنوان مثال، ایالات متحده و کانادا قانون کارآیی حمل و نقل دوجانبه (ISTEA) در سال ۱۹۹۱ و توافق نامه تجارت آزاد آمریکای شمالی (NAFTA) را در سال ۱۹۹۴ تصویب کردند. در نتیجه، مبادلات دوجانبه در سال ۲۰۰۶ یک منحنی مثبت با حجم تجارت ۶۲۶ میلیارد دلار ثبت کردند (Hussain, 2017: 158). از این گذشته، کشورهای آفریقایی علاقه‌مند به تجارت فرامرزی به ویژه با شرکت‌های چینی، مناطق ویژه اقتصادی (SEZ) برای ارتقاء مبادلات کشاورزی و صنعتی بوجود

آورده‌اند که ارزش این مناطق اقتصادی در سی سال گذشته افزایش یافته است. به عنوان مثال، داده‌ها حاکی از آن است که در سال ۱۹۸۶، در ۴۷ کشور در حدود ۱۷۶ منطقه ویژه اقتصادی وجود داشته است؛ با این حال، طبق تخمین دفتر بین‌المللی کار در سال ۲۰۰۶، در ۱۳۰ کشور آفریقایی در سال ۲۰۰۶ به طور چشم‌گیری این مناطق به ۳۵۰۰ افزایش یافته است. علاوه بر این، بانک جهانی در سال ۲۰۱۷ تعداد مناطق ویژه اقتصادی را ۴۳۰۰ در سراسر جهان اعلام کرده است (World Bank, 2017). علی‌رغم پیشرفت راهروها و پارک‌های اقتصادی، به نظر می‌رسد دنیای معاصر استقبال خوبی از هرگونه توسعه مرتبط به راهروهای اقتصادی در سطح منطقه‌ای که باعث جلب توجه دولت‌ها، شرکت‌ها و رسانه‌ها می‌شود، نکرده است. اما این خلاء عدم استقبال با معرفی آنچه امروزه در سطح جهان به عنوان ابتکار یک کمربند - یک راه (BRI) شناخته شده است و تحت رهبری رئیس‌جمهور چین شی جین‌پینگ در سال ۲۰۱۳ در قزاقستان اعلام شد، در حال تغییر است.

ابتکار یک کمربند - یک راه یا کمربند اقتصادی جاده ابریشم از قاره‌های آسیا، اروپا و آفریقا عبور می‌کند و دایره اقتصادی کشورهایی پر جنب و جوش شرق آسیا را به دایره توسعه یافته اقتصادی اروپا متصل می‌کند. کمربند اقتصادی جاده ابریشم کشور چین و روسیه و مناطق آسیای مرکزی و اروپا (حوزه بالتیک) را به هم متصل می‌کند. همچنین این کمربند با پیوند چین به خلیج فارس و دریای مدیترانه از طریق آسیای مرکزی و غرب آسیا و اتصال چین به آسیای جنوب‌شرقی، آسیای جنوبی و اقیانوس هند یک کریدور اقتصادی قدرتمندی ایجاد می‌کند. از طرف دیگر جاده دریایی ابریشم به گونه‌ای طراحی شده است که از یک مسیر از طریق دریای چین جنوبی و اقیانوس هند به اروپا و در مسیر دیگر از

سواحل چین از طریق دریای چین جنوبی به سمت اقیانوس آرام جنوبی امتداد می‌یابد (NDRC, Road map, 2015). بنابراین این ابتکار، به عنوان یک ابرپروژه بزرگ اقتصادی نه تنها بر اساس سنت جاده ابریشم باستان بنا نهاده است، بلکه فرایندهای چندجانبه‌ای از فعالیت معنادار را نیز برای تقویت رشد اقتصادی در سطح محلی، منطقه‌ای و بین‌المللی آغاز کرده است. از این منظر، یکی از مؤلفه‌های اصلی این ابتکار، کریدور اقتصادی چین و پاکستان (CPEC) است که به عنوان نقطه اتصال بین چین، آسیای جنوبی و از همه مهم‌تر خاورمیانه عمل می‌کند. این کریدور در سال ۲۰۱۵ در جریان سفر رئیس‌جمهور شی جین‌پینگ به پاکستان رسمیت یافت به صورتی که این کریدور اقتصادی دوجانبه با هدف اتصال بندر گوادر (غرب پاکستان) به کاشگر (غرب چین) از طریق شبکه‌ای از راه‌ها، راه آهن و ارتباطات طرح‌ریزی شده است. در راستای تقویت این کریدور در چهار سال گذشته حدود ۴۰ پروژه به ارزش ۱۸ میلیارد دلار در پاکستان انجام شده است که وضعیت اقتصادی این کشور را همراه با مشکلات مالی و سال‌های طولانی رکود تورمی رقم زده بود، متحول کرد؛ علاوه بر این در راستای توسعه کریدور اقتصادی چین- پاکستان، روابط تجاری این دو کشور در سال‌های ۲۰۱۸-۲۰۱۹ با رشد فوق‌العاده به ۱۷ میلیارد دلار رسید (Hussain, 2020: 4). حتی تخمین زده می‌شود که ۲۹۰۰۰ پاکستانی در چهار سال گذشته در پروژه‌های مختلف این دو کشور مشغول به کار شده‌اند و انتظار می‌رود این تعداد کارگر در مرحله دوم اجرای این کریدور که به توسعه مناطق ویژه اقتصادی مرتبط است، افزایش یابد. نکته مهم در مرحله دوم این کریدور فرصت‌های سرمایه‌گذاری است که برای کشورهای ثالث فراهم می‌کند و از این نظر، اقتصادهای

کشورهای جهان عرب، که در بخش‌های بعدی مقاله مورد بررسی قرار می‌گیرند، می‌توانند از مزایای تجارت و سرمایه‌گذاری در این کریدور بهره‌مند شوند.

کریدور اقتصادی چین- پاکستان می‌تواند پتانسیل ساختاری برای ایجاد فرصت‌ها و تقویت فعالیت‌های اقتصادی در غرب آسیا به ویژه برای عربستان سعودی که روابط خوبی با چین و پاکستان دارد، ایجاد کند. در همین راستا، نخست وزیر پاکستان، عمران خان، در دومین سفر خود به چین برای شرکت در دومین اجلاس گفتگوی کمربند - راه (BRF)، موافقت‌نامه‌های مختلفی را با دولت چین امضا کرد. یکی از این توافق‌نامه‌ها مربوط به اولویت‌بندی ساخت و ساز منطقه ویژه اقتصادی راشاکایی بود (Pak-China Institute, 2019: 2). نکته مهم این است که بندر گوادر، که اخیراً دولت عربستان سعودی و شرکت‌ها علاقه‌مند به سرمایه‌گذاری در این بندر شده‌اند، به منطقه ویژه اقتصادی تبدیل شده است. بندر استراتژیک گوادر فرصت‌های سرمایه‌گذاری، ساخت و صادرات را برای سرمایه‌گذاران جهان عرب فراهم می‌کند. همچنین ایجاد بزرگراه ساحلی بین کراچی و گوادر و ساخت فرودگاه گوادر در آینده نزدیک به تسریع روند سرمایه‌گذاری کشورهای جهان عرب می‌انجامد. بنابراین، ایجاد بندر دریایی، بزرگراه ساحلی و فرودگاه به عنوان شاخص‌های زیربنایی کلیدی برای تأکید بر اهمیت تجاری و صنعتی گوادر لازم است که از نظر جغرافیایی در مجاورت امارات متحده عربی، قطر، عمان و عربستان سعودی قرار دارد.

چین هم که در حال حاضر حدود ۶ درصد تقاضای انرژی خود را از کشورهای خاورمیانه وارد می‌کند، انتظار می‌رود تا سال ۲۰۳۰، ۷۰ درصد از نیازهای انرژی خود را از این منطقه وارد کند (Chen, 2018: 2)، که به طور طبیعی کریدور اقتصادی چین-

پاکستان به عنوان متصل کننده بین غرب آسیا و چین با هزینه‌ای نسبتاً پایین بازه زمانی حمل نقل از مسیر دریایی که چین برای تجارت دریایی از آن استفاده می‌کند، کاهش می‌دهد. از این رو، ساخت این کریدور باعث نزدیکی بیشتر چین با کشورهای غرب آسیا بدون دخالت و سنگ اندازی آمریکا می‌شود. از طرفی، پاکستان به عنوان یک شریک برابر و ذینفع در این کریدور، دلایل خاص خود را برای گسترش مقیاس اقتصادی و دسترسی به کریدور در تفاهم استراتژیک با پکن دارد. بدون شک، پاکستان روزهای پرتلاطمی را پشت سر می‌گذارد زیرا به دلیل وقوع حملات تروریستی متناوب به خصوص پس از ۱۱ سپتامبر، سرمایه‌گذاران خارجی به علت فقدان امنیت جانی و اقتصادی در این کشور فعالیت خاصی اقتصادی انجام نمی‌دهند. علاوه بر این، اقتصاد پاکستان وابسته به فضای امنیتی کشور همسایه خود یعنی افغانستان است که بسیار ناپایدار است. بنابراین پاکستان با هدف توسعه اقتصادی و ایجاد مشروعیت بین‌المللی برای جذب سرمایه‌گذاری خارجی درصدد اجرای دقیق این کریدور می‌باشد و از آنجا که کریدور اقتصادی چین-پاکستان (CPEC) با هدف تقویت تجارت و همکاری‌های فرامرزی فراتر از فعالیت‌های دوجانبه اقتصادی-سیاسی چین پاکستان می‌باشد، نگارندگان در این مقاله تلاش کرده‌اند از منظری جدید و با تکیه بر برنامه عملیاتی کریدور اقتصادی چین - پاکستان تحت لوای ابتکار کمربند-راه و اهداف مطرح شده در آن، فرصت‌ها و چالش‌های اقتصادی - سیاسی همکاری عربستان، قطر، امارات و عمان با پاکستان و چین در کریدور اقتصادی تحت ابتکار کمربند-راه مورد بحث قرار دهند. از همین رو، مقاله حاضر معطوف به یافتن پاسخی برای این سؤال کلیدی است و آن این که برنامه عملیاتی کریدور اقتصادی چین - پاکستان تحت لوای ابتکار یک کمربند-یک راه چه فرصت‌هایی برای عربستان سعودی،

قطر، امارات و عمان به وجود آورده است؟ با اتکا بر روش‌های کیفی همچون مشاهده و تحلیل اسناد نگارندگان بر این نظر هستند که این ابتکار علاوه بر ایفای نقش تاثیرگذار برای آینده این چند کشور عربی می‌تواند پیامدهای برای این کشورها داشته باشد. در بحث فرصت‌های توسعه و تعمیق روابط این کشورها با پاکستان- چین: ظرفیت‌سازی برای برتری منطقه‌ای، تعامل همزمان با شرق و غرب، ایجاد مسیرهای مختلف خشکی و دریایی و متنوع‌سازی مبادی واردات انرژی، تأمین، تسهیل و افزایش امنیت انتقال انرژی برای عرضه- کنندگان و مصرف کنندگان در جهت تأمین منافع و منابع مورد نیاز این کشورها بوجود می‌آورد.

مجموعه مطالعات صورت گرفته تحت عنوان پیشینه پژوهش از زمان طرح آن در سال ۲۰۱۳ و به بعد نشان می‌دهد که تمرکز عمدتاً بر شناخت ماهیت و اهداف این ابتکار چینی و نیز محیط‌های هدف بوده است. در قالب این دسته شناسایی ماهیت این ابتکار، جاه‌طلبی- های اقتصادی چین را در قبال سیاست "یک کمربند- یک جاده" مطرح می‌کنند که هدف آن‌ها مرتبط کردن شرق و غرب از طریق زیر ساخت‌ها، توسعه اقتصاد ملی از طریق گسترش صادرات، ارتقای دسترسی به منابع طبیعی و حمایت از صنایع داخلی می‌باشد (Hussain, 2020: Hussain, 2019: Li and Daxing, 2018: Kembayev, 2018). در کنار این آثار، دسته دوم از ادبیات موجود به صورت جداگانه به پاکستان، عربستان سعودی، قطر، امارات و عمان و ارتباط این کشورها با این ابتکار پرداخته‌اند. اکثر محققان معتقدند که این چند کشور باید راهبرد منفعت‌محور استفاده کنند و در برابر آن به شکلی پویا عمل کنند. همچنین با توجه به جایگاه مهمی که از حیث اقتصادی و ژئوپلیتیک دارند، باید از حداکثر فرصت‌ها در این طرح استفاده کنند (Rana, 2019: Khan,

(2017: Ahmad, 2019: Chaziza, 2019). از بین این آثار، پژوهش‌های آخر بیشترین شباهت را با این نوشتار دارد. با این تفاوت که در این نوشتار با رویکرد ژئواکونومیک و با استفاده از مزیت‌های ژئوپلیتیکی به زمینه‌های ایجاد بهره‌مندی اقتصادی و سیاسی کریدور اقتصادی چین - پاکستان برای کشورهای عربستان سعودی، قطر، امارات و عمان پرداخته می‌شود. در این رابطه با هدف ارزیابی فرضیه و شناخت پیامدها، این مقاله بعد ارائه چارچوب نظری، به اهمیت اقتصادی و تجاری CPEC در توسعه اقتصادی عربستان، امارات، عمان و قطر می‌پردازد. علاوه بر این، بخش پایانی این مقاله به بررسی دستاوردهای سیاسی-اقتصادی چین در خارومیانه که نتیجه گسترش CPEC در بازارهای کشورهای عربی است، اختصاص می‌یابد.

۱- چارچوب نظری

با پایان یافتن جنگ سرد تغییرات عمده‌ای در حوزه مفهومی ژئوپلیتیک روی داد. به گونه‌ای که ژئوپلیتیک از رهیافت نظامی و ژئواستراتژیک، رویکردی اقتصادی یافت. با تغییر جهت مفهوم قدرت در جغرافیای سیاسی از سیاست به اقتصاد واژه ژئواکونومی برنهاد شد که منابع اقتصادی و قلمرو منابع طبیعی مهم ارزیابی می‌شوند. ادوارد لوتواک^۱ در سال ۱۹۹۴م. پارادایم ژئواکونومی را با مفهوم گسترده‌ای وارد علوم جغرافیایی و سیاسی کرد. از ویژگی‌های دوران حاکمیت ژئواکونومی، اهمیت اقتصاد در عرصه جهانی و تشکیل گروه‌بندی‌های منطقه‌ای بر بنیاد اقتصاد است. این رویکرد از ترکیب سه عامل جغرافیا، قدرت و اقتصاد شکل گرفته و بررسی روابط جغرافیا، قدرت و اقتصاد و تعامل این

^۱- Luttwak

سه عنصر را برای کسب قدرت دولت‌ها مطالعه می‌کند. ژئواکونومی زمینه‌های جغرافیای اقتصاد یک کشور است که با رویکردی برون‌گرانه بنیان‌های اقتصاد را در مناسبات قدرت تعریف و تعیین می‌کند. همچنین دولت از این طریق می‌تواند کنترل و اقتدار تمام منابع تولید و بخش‌های کلیدی اقتصادی را بدست بگیرد و به استحکام بخشیدن فعالیت‌های اقتصادی و قدرت اقتصادی خود پردازد. به عبارتی دیگر، ژئواکونومی رابطه بین قدرت و فضا را بررسی می‌کند. فضای بالقوه و در حال سیال همواره حدود و مرزهایش در حال تغییر و تحول است، از این رو، آزاد از مرزهای سرزمین و ویژگی‌های فیزیکی ژئوپولیتیک است (گل‌کرمی و همکاران، ۱۳۹۷: ۴-۵).

هدف اصلی ژئواکونومی، کسب، حفظ و تولید قدرت است که با استفاده از ابزارهای اقتصادی؛ افزایش ثروت، نتایج سودمند ژئوپولیتیک و بهره‌مندی از اقدامات اقتصادی سایر دولت‌ها برای کسب و افزایش منافع ملی در بستر جغرافیا است. در این مسیر، ژئواکونومی برای نیل به اهداف و کسب متغیرهای ویژه خود، به صورت توأمان موجب تولید قدرت نرم و قدرت سخت می‌شود. به این شکل که یک مدل اقتصادی موفق، نه تنها منابع نظامی را برای قدرت سخت ایجاد می‌کند، بلکه می‌تواند دیگران را به تقلید از الگوی خود جذب نماید. قدرت نرم اتحادیه اروپا در پایان جنگ سرد و قدرت نرم چین در دوران کنونی، به واسطه موفقیت مدل‌های اقتصادی آنها بهبود یافته است. یک اقتصاد بزرگ موفق نه تنها منابع قدرت سخت، بلکه با ایجاد جذابیت، قدرت نرم نیز تولید می‌کند. البته، تمام دولت‌ها قادر به ایجاد ظرفیت‌های برابر در کسب قدرت ژئواکونومیک نیستند و همه دولت‌ها نیز از توان خود به یک شکل استفاده نمی‌کنند. در واقع مشخصه‌های ساختاری و استعداد‌های

ژئواکونومی ویژه‌ای وجود دارد که احتمال بهره‌مندی دولت‌ها از ابزارهای ژئواکونومی را تعیین و تحمیل می‌کند (اسلامی و غریبی، ۱۳۹۷: ۶).

۲- کریدور اقتصادی چین- پاکستان، ابتکار یک کمربند- یک راه و عربستان سعودی

عربستان سعودی از زمان جنگ جهانی دوم به عنوان یک اقتصاد رانتی مبتنی بر نفت شناخته می‌شود که عمده فرآورده‌های نفتی این کشور از زمان جنگ سرد به علت رابطه دوستانه با جهان غرب توسط این کشورها خریداری می‌شود. با این حال، ذخایر نفتی عربستان در حال کاهش است. نکته مهم‌تر، رقبای منطقه‌ای ریاض مانند قطر، عرضه نفت به بازار فرامرزی را دوجندان کرده‌اند که این سیاست، پیامدهای منفی بر اقتصاد سعودی‌ها داشته است. به عنوان مثال، تولید ناخالص داخلی عربستان سعودی در سال ۲۰۰۷ به ۸,۴٪ رسید. این افت تولید به دلیل کاهش قیمت شدید نفت در سال بعد به ۱,۸٪ کاهش یافت. جالب است که تولید ناخالص داخلی کشور در سال ۲۰۱۱ به ۱۰٪ و در سال ۲۰۱۵ دوباره به ۳,۵٪ کاهش یافت. این میزان در ژانویه ۲۰۱۷ به ۱,۶٪ کاهش یافت (Trading Economics, 2019: 1). از آنجایی که عربستان سعودی حدود ۹۰٪ درآمدهای دریافتی خود را از فرآورده‌های نفتی دریافت می‌کند، با استخراج بی‌رویه ذخایر نفت طبیعی به طرز چشم‌گیری کاهش پیدا کرده است، همچنین از دهه ۱۹۳۰ ریاض بطور چشم‌گیری به صادرات هیدروکربن تکیه کرده و از این رو در برابر شوک‌های بازار مرتبط به نفت در معرض آسیب پذیری شدید قرار دارد. با توجه به این آسیب‌پذیری، به نظر می‌رسد عربستان سعودی اقدامات سیاسی سریع را در زمینه تحولات سیاسی و اقتصادی انجام

داده است. از نظر سیاسی، میراث پادشاهی به محمد بن سلمان (MBS) جوان به عنوان ولیعهد که به سبک مدیریت غیر سنتی معتقد است، انتقال یافته است. از نظر اقتصادی، تحت نظارت بن سلمان، چشم انداز اقتصادی ۲۰۳۰ (سعودی ویژن) عربستان با هدف اطمینان از عدم نیاز به فرآورده‌های نفتی برای رشد اقتصادی در ده سال آینده برنامه‌ریزی شده است. در همین راستا محمّد بن سلمان سال ۲۰۱۶ را سال رشد سریع اقتصادی، همراه با نام تجاری "اصلاح سریع سازمان یافته" تغییر داد. به نظر می‌رسد سعودی ویژن که همچنین به آن برنامه تحول ملی (NTP) نیز گفته می‌شود، یک استراتژی بزرگ برای مقابله با چالش‌های اقتصادی معاصر از طریق کاهش اعتماد سنتی سعودی‌ها به صنایع پتروشیمی تا سال ۲۰۲۰ و بازسازی جامع اقتصاد تا سال ۲۰۳۰ است. علاوه بر این، در برنامه تحول ملی افزایش سهم سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی از ۳۰٫۸٪ به ۵۰٫۷٪ در تولید ناخالص داخلی برنامه‌ریزی شده است (Ahmad, 2017: 14).

نکته مهم این است که این برنامه تحول ملی می‌خواهد اقتصاد پادشاهی را با اقتصادهای فرامرزی همانند چین به طور یکپارچه پیوند دهد. از این نظر، ریاض علاقه خود را در مورد ابتکار یک کمربند - یک راه در سفر محمد بن سلمان به پکن در آگوست ۲۰۱۶ نمایان کرد. در این دیدار محمد بن سلمان صراحتاً اظهار داشت که ابتکار کمربند - راه چین یکی از ستون‌های اصلی سعودی ویژن در سال ۲۰۳۰ است که این برنامه می‌خواهد چین را در میان شرکای اقتصادی قدرتمند کشورش قرار دهد. تعجب آور نیست که دو کشور پانزده تفاهم‌نامه جدید امضا کردند. در سال بعد، پادشاه عربستان، پدر محمد بن سلمان، قراردادهای دیگری به ارزش ۶۵ میلیارد دلار امضا کرد که بیشتر این توافق‌نامه‌های دوجانبه در راستای تحقق اهداف سعودی ویژن ۲۰۳۰ بوده است (Arab News, 2016: 5). علاوه

بر این، عربستان سعودی اولین کشوری می‌باشد که از طریق کریدور اقتصادی چین و پاکستان در ابرپروژه جاده ابریشم سرمایه‌گذاری می‌کند. در همین راستا در سپتامبر سال ۲۰۱۸، مقامات پاکستانی پس از برگزاری جلسه با وزیر امور خارجه چین، اعلام کردند که آمادگی پذیرش شرکت‌هایی از عربستان سعودی، عمان و امارات متحده عربی برای سرمایه‌گذاری در پروژه‌های مختلف کریدور اقتصادی چین-پاکستان می‌باشند. همچنین عمران خان نخست‌وزیر پاکستان در سپتامبر همان سال با ملک بن سلمان ملاقات کرد که در نتیجه رایزنی‌های طولانی، عمران خان اظهار داشت که عربستان سعودی مایل است با سرمایه‌گذاری در پروژه‌های چند میلیارد دلاری کمربند اقتصادی جاده ابریشم به کریدور اقتصادی چین-پاکستان بپیوندد (Abi-Habib, 2018: 3). با توجه به عدم اطمینان اقتصادی حاکم بر بازار اروپا و آمریکا و مسجل شدن این واقعیت که ایالات متحده به واردات نفت از کشورهایی قاره آمریکا روی خواهد آورد، به نظر می‌رسد ریاض مشتاق سرمایه‌گذاری کلان در CPEC است تا به عملیاتی شدن چشم انداز ۲۰۳۰ توسط همکاری اقتصادی فرامرزی در چارچوب کمربند و راه جان تازه‌ای ببخشد. از دیدگاه انتخاب عقلانی هم، عربستان قصد دارد در کوتاه مدت و میان مدت، پیوند پایداری با ابرپروژه‌های یک کمربند-یک راه برقرار کند تا از یک طرف اعتماد به نفس خود را بالا ببرد و از سوی دیگر به عنوان یک کشور غیرنفتی در اقتصاد فرامنطقه‌ای جایگاهی کسب کند. بنابراین احتمال زیادی وجود دارد که عربستان سعودی پس از اتصال با بازارهای غرب آسیا، جنوبی و جنوب شرقی آسیا، آفریقا، اروپا و چین به یک اقتصاد متنوع تبدیل شود، زیرا این مناطق در قلب-این ابرپروژه قرار گرفته‌اند.

در مورد پاکستان، سرمایه‌گذاری مستقیم سعودی‌ها می‌تواند ذخایر خارجی این کشور را تقویت کند و این امکان را برای تحقق بخشیدن به پرداخت مطالبات انرژی، کاهش کسری تجاری، ایجاد فرصت‌های شغلی و کمک به ثبات در اقتصاد متزلزل این کشور فراهم آورد. علاوه بر این، سرمایه‌گذاری سعودی‌ها می‌تواند برای توسعه زیرساخت‌ها، کاهش فقر و تحکیم روابط دوجانبه مفید می‌باشد زیرا در سال‌های اخیر بخصوص بعد اینکه پارلمان پاکستان تصمیم گرفت که از ارتش سعودی‌ها در بحران یمن حمایت نکند، به سردی گراییده بود. علاوه بر این از یک زاویه سه‌جانبه، مشارکت عربستان سعودی و پاکستان می‌تواند با فراهم آوردن دسترسی موثر چین به منابع انرژی منطقه، به عنوان ابزاری برای گسترش ابتکار کمربند - راه از طریق کریدور اقتصادی پاکستان - چین در خاورمیانه کمک کند و با ادغام کشورهای خاورمیانه در CPEC باعث گسترش ابرپروژه چینی شود. در راستای مباحث فوق، مشاور بازرگانی دولت عمران خان به درستی اظهار داشت که سرمایه‌گذاری سعودی‌ها در CPEC بازتابی از چارچوب اتحاد تعاونی برای هر دو کشور دوست و برادر است (Khan, 16 February 2019). علاوه بر این، مجمع سرمایه‌گذاری اقتصادی پادشاهی به منظور تقویت همکاری‌های اقتصادی با مشارکت بنگاه‌های دولتی و خصوصی تاسیس شدند که می‌توانند با سرمایه‌گذاری در ابتکار کمربند - راه و کریدور اقتصادی چین - پاکستان سود گسترده تجاری برای هر سه کشور بدست آورند.

در شرایط کنونی، روابط عربستان سعودی و پاکستان به دلیل تغییر ترازهای ژئوپلیتیکی و اقتصادی نه تنها در خاورمیانه بلکه در جنوب آسیا و اقیانوس آرام دوباره برقرار شده است. عربستان سعودی، به عنوان رقیب استراتژیک و اقتصادی ج.ا. ایران و متحدان منطقه - ایش مانند سوریه، به طور سنتی سیاست خارجی تهاجمی را دنبال می‌کند. از این منظر،

سعودی‌ها روابط نظامی خود با پاکستان را حفظ کرده‌اند و با وجود شکست‌های متوالی در تحولات منطقه‌ای در مقابل ایران و یمن، دو کشور توانسته‌اند در جستجوی ابعاد جدید از روابط دو جانبه نظامی اقدامات سازنده‌ای را انجام دهند. در همین راستا، محمد بن سلمان در فوریه ۲۰۱۹ به کشور پاکستان سفر کرد که این دیدار برای روابط دوجانبه اهمیت عظیمی داشت زیرا: اولاً، این نشان‌دهنده تعهد مستمر حمایت از یکدیگر در درگیرهای استراتژیک و نظامی متقابل بود. ثانیاً، علاقه ریاض به بازار پاکستان را از منظر سعودی ویزن ۲۰۳۰ می‌توان تحلیل کرد. ثالثاً، بازدید محمد بن سلمان در توسعه CPEC و BRI بسیار مؤثر می‌باشد زیرا با فهم این موقعیت که دیگر آمریکا وابسته به نفت عربستان نیست و اقتصادهای اروپا به تدریج به سمت انرژی تجدیدپذیر می‌روند، عربستان برای کشف فرصت‌های تجاری، به سرمایه‌گذاری در ابتکارات و کشورهایی همانند پاکستان علاقه‌مند شده است. بنابراین بن سلمان توافق‌نامه‌های به ارزش ۲۰ میلیارد دلار در بخش‌های مختلف از جمله کشاورزی، انرژی و گردشگری را در پاکستان امضا کرد (Aljazeera, 17 February 2019). علاوه بر این، یک شرکت تولید کننده برق عربستان سعودی (ACWA)، چهار میلیارد دلار آمریکا در بخش انرژی‌های تجدیدپذیر سرمایه‌گذاری کرده است. این گونه پروژه‌های انرژی پتانسیل آن را دارد که عربستان را قادر سازد تا بتواند انتقال موثری از اقتصاد مبتنی بر نفت به اقتصاد متنوع انجام دهد. علاوه بر این، مقامات سعودی قول داده‌اند که پالایشگاه نفت را در نزدیکی بندر گوادر راه‌اندازی کنند، که به نظر می‌رسد مکمل کریدور اقتصادی چین- پاکستان (CPEC) می‌باشد. این پالایشگاه می‌تواند پاسخ‌گوی نیازهای نفت چین و پاکستان و همچنین جمهوری‌های آسیای مرکزی باشد. علاوه بر این، سرمایه‌گذاری سعودی‌ها در بندر گوادر، CPEC را

تقویت می‌کند و به عنوان یک بستر سرمایه‌گذاری مطمئن در منطقه شناخته خواهد شد. از آنجا که بندر گودار پتانسیل تبدیل شدن به قطب اصلی سرمایه‌گذاری و تجارت در آینده را دارد، بنابراین می‌توان فرض کرد که این امر به پایداری ابتکار کمربند - راه و گسترش جغرافیایی اقتصادهای عربستان و پاکستان کمک کند. از این رو، سرمایه‌گذاری سعودی‌ها در این کریدور که انتظار می‌رود فراتر از ۱۰۰ میلیارد دلار آمریکا باشد، توسط دولت چین به عنوان "عامل مثبت" همکاری و توسط مقامات پاکستان به عنوان "حسن نیت سومین شریک استراتژیک" اسلام آباد تلقی شده است (Financial Express, 8 October 2018).

علاوه بر این، سرمایه‌گذاری سعودی‌ها در کریدور به خنثی‌سازی مخالفت‌های هند و همچنین مخالفت‌های آمریکا با کریدور و ابتکار کمربند - راه کمک می‌کند. اگرچه همکاری اقتصادی عربستان سعودی و پاکستان اساساً مبنای اقتصادی و نه مبتنی بر محاسبه ژئواستراتژیک پایه‌ریزی شده است، اما سرمایه‌گذاری سعودی‌ها در کریدور به احتمال زیاد توسط ج.ا. ایران و هند در منطقه ارزیابی می‌شود. این ارزیابی می‌تواند رقابت ایدئولوژیک موجود بین ایران و عربستان سعودی را تشدید کند و باعث کاهش امنیت اقتصادی برای منطقه جنوب آسیا بشود. نکته مهم این است که تهران می‌تواند برای خنثی کردن نتایج مرتبط با سرمایه‌گذاری عربستان در بندر گودار، با توسعه بندر چابهار بوسیله همکاری‌های اقتصادی و استراتژیک با هند، که از مخالفان سرسخت توسعه پاکستان است، اقدام متقابلی را انجام دهد. با این وجود، پاکستان و چین روابط نسبتاً سازنده‌ای هم با ایران و همچنین سابقه‌ای از روابط محکم و پایدار با عربستان سعودی دارند. بنابراین پکن و اسلام آباد می‌توانند با تشویق ج.ا. ایران به عضویت در ابتکار کمربند - راه، از طریق

کریدور اقتصادی، نقش مهمی در افزایش امنیت اقتصادی منطقه داشته باشد. اگر این امر در آینده تحقق یابد، بندر چابهار می تواند به عنوان مکمل بندر گوادر تلقی شود. هند هم باید از طریق اتصال گسترده جاده‌ها و راه آهن، اتصال آسیای جنوبی به آسیای مرکزی و هم ترازوی آسیای جنوب شرقی از راهبرد سازنده CPEC/ BRI استقبال کند، که این استقبال منفعت اقتصادی- تجاری گسترده‌ای برای دهلی نو بوجود می آورد. همچنین بازارهای خاورمیانه، شرکت‌های آمریکایی در جنوب آسیا، چین و خاورمیانه می توانند با عضویت در ابتکار کمربند- راه، از مزایای اقتصادی بهره‌مند شوند و با توجه به سابقه درگیری اقتصادی ایالات متحده و چین در ۴۰ سال گذشته، همکاری متقابل تحت ابتکار کمربند- راه می تواند روابط اقتصادی دو جانبه را تحکیم کند.

۳- تاثیر ابتکار کمربند- راه و کریدور اقتصادی چین- پاکستان بر کشورهای کوچک عربی

در این بخش از مقاله فرصت‌های سیاسی- اقتصادی ارائه شده توسط کریدور اقتصادی چین- پاکستان تحت ابتکار یک کمربند- یک راه در کشورهای امارات، قطر و عمان بررسی می شود. هدف اساسی این بخش برجسته کردن ارزش مبادلات و تجارت کمربند اقتصادی جاده ابریشم برای اقتصاد کشورهای عربی خاورمیانه می باشد.

۳-۱- امارات متحده عربی

امارات متحده عربی به عنوان یک کشور پردرآمد که در دهه‌های گذشته عمدتاً ناشی از تنوع اقتصادی مخصوصاً در بخش خدمات است، شناخته می شود. جای تعجب نیست که دبی اکنون به یک فرهنگ مصرف‌گرایانه مشهور است که به گردشگری وابسته است.

پاکستان از دهه ۱۹۷۰ به بعد روابط صمیمانه و پایدار با امارات، قطر و عمان ایجاد کرده است. با گذشت زمان، امارات همراه با عربستان سعودی به یکی از شرکای اصلی اقتصادی پاکستان تبدیل شده است و تجارت دو جانبه از ۸٫۵ میلیارد دلار فراتر رفته است (Rana, 2019: 3). همچنین امارات در ساخت و ساز، توسعه فناوری‌های بانکی و زیرساخت‌های پاکستان سرمایه‌گذاری کرده است؛ بنابراین اماراتی‌ها به دومین شریک تجاری پاکستان در شورای همکاری خلیج فارس (GCC) تبدیل شده‌اند. اما با پیشرفت کریدور اقتصادی چین - پاکستان که قابلیت تجاری و بازرگانی بندر گوادر را به شدت افزایش می‌دهد، نخبگان اماراتی متقاعد شده‌اند که توسعه همه‌جانبه این بندر در آینده باعث تضعیف بندر اماراتی مانند بندر جبل علی و بندر رشید و در نتیجه تضعیف اقتصاد امارات متحده عربی می‌شود. در واقع توسعه پایدار، بهره‌برداری تدریجی و افزایش مبادلات در بندر گوادر به عنوان بخشی از ابتکار یک کمربند - یک راه ممکن است برنامه‌ریزی‌های شیخ نشینان اماراتی با توجه به طرح‌های اقتصادی آینده خود که شامل یک فرودگاه جدید به موازات فرودگاه دبی است را تحت شعاع قرار دهد. همچنین در زمان توسعه کریدور اقتصادی چین - پاکستان و بندر گوادر در سال ۲۰۱۵، اماراتی‌ها به دلیل امتناع اسلام آباد از ارسال ارتش خود به یمن به منظور حمایت از اتحاد امنیتی سعودی و امارات، استقبال چندانی گرمی از این کریدور نکردند. این واگرایی‌ها با روابط سازنده هند دشمن درجه یک پاکستان با امارات تشدید شد به طوری که نخست وزیر هند نندرا مودی برای بهبود روابط دوجانبه از امارات دیدار کرد. بازدید مودی اهمیت ویژه‌ای در ژئوپلیتیک منطقه داشت زیرا این نخستین بازدید یک مقام عالی رتبه هندی در سی و چهار سال گذشته به امارات بود. نخست وزیر هند با تأکید بر محوریت هند در سیاست‌های اقتصادی منطقه‌ای و با

هدف منزوی کردن پاکستان در جهان عرب به امارات سفر کرده بود؛ حتی دولت مودی مایل بود امارات را از سرمایه گذاری در CPEC منصرف کند (Khaleej Times, 12 February 2016).

منفعت اقتصادی بالقوه کریدور در چارچوب ژئواکونومیک که مبتنی بر تلاش دیپلماتیک از جانب اسلام آباد بود؛ اجازه نداد علی‌رغم گسترش بی‌اعتمادی میان امارات متحده عربی و پاکستان و تحولات نامطلوب در محیط ژئواستراتژیک پاکستان، یعنی افغانستان؛ رابطه سازنده این دو کشور از مسیر اصلی خود خارج شود. نتیجه تلاش‌های دیپلماتیک، هنگامی که امارات موافقت کرد که در CPEC سرمایه گذاری کند، به ثمر رسید. چنین گفت‌وگوهای سیاسی، تصور بازسازی شده از ناامنی اقتصادی در پاکستان که ممکن بود در محافل استراتژیک امارات غالب باشد، را خنثی کرد. علاوه بر این، موضع دیپلماتیک پاکستان به هرگونه طرح ضدپاکستانی هند که متمایل بود روابط پاکستان با امارات را خراب کند، پایان داد. همچنین امارات متحده عربی متقاعد شده بود که این کریدور، به عنوان بخشی از ابتکار کمربند-راه، علیه هیچ کشور خاورمیانه‌ای طرح‌ریزی نشده است. این کریدور یک پروژه یکپارچه‌سازی است که بازار پاکستان و چین را به بازارهای خاورمیانه متصل می‌کند، به گونه‌ای که بنادر اماراتی با اتصال به بندر گوادر یک نوع بازی برد-برد در قالب ابتکار کمربند و راه را تجربه خواهند کرد. بنابراین، به منظور ارتقاء سرمایه گذاری و تجارت تحت این کریدور، دولت پاکستان از شرکت‌های اماراتی دعوت کرد تا در بخش‌های مالی، بهداشتی و آموزشی این کشور سرمایه گذاری کنند. مهم‌تر از همه، شیخ‌نشینان امارتی تصمیم گرفته‌اند در حدود ۵ تا ۸٫۶ میلیارد دلار در پروژه‌های مختلف این کریدور سرمایه گذاری کنند (Pak-China Institute, 2019).

15) این حجم از سرمایه‌گذاری به طور معقول پتانسیل اقتصادی را برای تبدیل چالش‌های ژئواستراتژیکی بین پاکستان و امارات به قابلیت‌های اقتصادی برای همکاری کلیه ذی‌نفعان بوجود می‌آورد. سرانجام، امارات قصد دارد طی پانزده سال آینده حدوداً پانزده میلیارد دلار در بخش‌های آموزش، ورزش و داروسازی بندر کراچی سرمایه‌گذاری کند (Arifeen, 2017: 3). چنین حجم بالای سرمایه‌گذاری با توجه به شاخص‌های ذیل قابل قبول به نظر می‌رسد. اول، دولت امارات متحده عربی در اوایل سال ۲۰۱۹ متعهد شد که سازمان‌های بخش دولتی آن، مانند کشاورزی الداهرا و اداره سرمایه‌گذاری دبی، در پاکستان سرمایه‌گذاری کنند. ثانياً، طبق ادعای شیخ نشینان امارتی، طی ۵ سال آینده این کشور ۲۰ میلیارد دلار در پروژه‌های مختلف پاکستان سرمایه‌گذاری می‌کند.

۳-۲- قطر

قطر همانند امارات متحده عربی، خود را به عنوان یک اقتصاد پایدار منطقه‌ای معرفی کرده است. برای توسعه جایگاه اقتصادی و سیاسی، دولت قطر نیز در سال ۲۰۰۸ طرح بلند مدت اقتصادی- اجتماعی خود به نام چشم انداز ملی قطر برای سال ۲۰۳۰ یا طرح ملی قطر ویژن ۲۰۳۰ را تهیه کرد. یکی از چهار هدف اصلی این طرح، مربوط به تحقق سطح بالای زندگی از طریق رشد اقتصادی پایدار با درگیر کردن سیاست اقتصادی قطر در تحولات استراتژیکی خاورمیانه می‌باشد (Qatar National Vision 2030, 2008). در راستای رشد اقتصادی پایدار، دوحه روابط محکمی با پکن و اسلام آباد برقرار کرده است. در حقیقت، این کشور میزبان تعداد قابل توجهی از مهاجران از پاکستان است که ارزش را به کشور مبداء خود باز می‌گردانند؛ علاوه بر این، حجم تجارت دو جانبه به از ۱,۵۹ میلیارد دلار در سال ۲۰۱۷ به ۲,۶۱ میلیارد دلار در سال ۲۰۱۸ افزایش یافت (Eye Pakistan, 29)

(November 2019). از آنجا که اقتصاد قطر وابسته به نفت و گاز است، گاز طبیعی مایعات (LNG) به یک کالای عمده واردات پاکستان تبدیل شده است. علی‌رغم اینکه قطر به عنوان یک کشور پردرآمد خاورمیانه‌ای در نظر گرفته می‌شود، اما اقتصاد این کشور به دلیل "محاصره" تحمیل شده توسط عربستان سعودی، بحرین، امارات و مصر در سال ۲۰۱۷ با یک بحران عظیم روبرو شد. بنابراین دوحه با تکیه بر بازارهای متفاوتی مانند ترکیه، ایران و عمان شروع به مبادله و فعالیت اقتصادی کرد. در مورد کریدور اقتصادی چین- پاکستان هم باید اذعان کرد که در ژانویه سال ۲۰۱۹ قطر ابراز علاقه عمیق خود را برای سرمایه‌گذاری در بندر گوادر با ساخت انبار و کارخانه ذخیره سازی مواد غذایی در بلوچستان شروع کرد (Rana, 2019: 11).

علاقه دوحه به کریدور اقتصادی چین- پاکستان با توجه به طیف مزایای اقتصادی که این کریدور ارائه می‌دهد، می‌توان ارزیابی کرد. به عنوان مثال، با تبدیل شدن به کشوری سرمایه‌گذار در توسعه این کریدور، دوحه می‌تواند با طرح تصویر خود در جامعه بین‌الملل به عنوان کشوری پیشرفته از نظر فرهنگی، اقتصادی و فناوری، تصاویر کشورهای منطقه و جهان را نسبت به خودش تغییر دهد. همچنین سرمایه‌گذاری قطر در این کریدور باعث تقویت اقدامات دیپلماتیک این کشور در خاورمیانه و همچنین آسیای جنوبی می‌شود. برای پیشبرد این امور شیخ فیصل بن ثانی، رئیس مؤسسه سرمایه‌گذاری قطر در آوریل ۲۰۱۹ فاش کرد که دوحه خواستار روابط اقتصادی بلند مدت در بخش‌های مختلفی از جمله تولید برق، توسعه زیرساخت‌ها و ارائه فناوری جدید به اسلام‌آباد در راستای توسعه کریدور اقتصادی چین- پاکستان می‌باشد (The Nation, 15 April 2019). علاوه بر این، اخیراً قطر موافقت کرده است که فضای بیشتری را برای کارگران ماهر از پاکستان

فراهم کند. سرانجام، اگر دوحه به این کریدور ببیوندد، می‌تواند از طریق شبکه‌های ریلی و جاده‌ای گسترده که توسط این کریدور به عنوان بخشی از ابتکار کمربند- راه بوجود می‌آید، به بازار چین دسترسی پیدا کند.

در مورد روابط چین و قطر باید به این واقعیت اشاره کرد که تحکیم روابط این دو کشور از زمان برقراری روابط دیپلماتیک از سال ۱۹۸۸ شروع شده است. پکن واردات نفت را از دوحه در سال ۱۹۹۳ آغاز کرد و از سال ۲۰۱۴ همکاری‌های نظامی و اقتصادی به طرز چشم‌گیری تقویت شده است. در واقع، حجم تجارت دو جانبه از ۱۰,۴ میلیارد دلار در سال ۲۰۱۷ به ۱۳,۵ میلیارد دلار در سال ۲۰۱۸ رسیده است (Qatar Chamber, September 2019). بنابراین، با سرمایه‌گذاری بیشتر و فرصت‌های تجاری ارائه شده توسط این کریدور به طور خاص و ابتکار کمربند- راه به طور کلی، قطر می‌تواند شریک بادوام با ظرفیت ساختاری گسترده برای خنثی کردن محاصره اقتصادی در آینده باشد زیرا دیگر دوحه نه تنها به بازارهای منطقه وابسته نخواهد بود بلکه در عوض، اتصال بازار بین منطقه‌ای از طریق کریدور اقتصادی چین- پاکستان می‌تواند به توسعه اقتصادی و سیاسی دوحه در راستای تحقق طرح ملی قطر ویژن در سال ۲۰۳۰ کمک کند.

۳-۳- عمان

عمان با توجه به پتانسیل اقتصادی و اهمیت ژئوپلیتیکی کشور مهمی در منطقه خلیج- فارس است که از نظر امنیت دریایی چه در دریا‌های عرب و چه در اقیانوس هند، شناخت سیاست‌های راهبردی این کشور بسیار مهم است. این کشور در منتهی‌الیه شرق و جنوب شرقی شبه جزیره عربستان واقع شده است. این سرزمین از شمال یعنی تنگه هرمز با ایران، از شمال غربی با امارات، از غرب با عربستان و از جنوب غربی با یمن همسایه است. از شرق

نیز دارای خط ساحل طولانی در کنار دریای عمان، دریای عرب و اقیانوس هند است. این کشور با درآمد متوسط در تلاش است وضعیت اقتصادی خود را از طریق تنوع‌سازی تولید و خدمات تقویت کند به طوری که چشم انداز ملی عمان در سال ۲۰۴۰ یا همان عمان ویژن بر این امر صحه گذاشته است. در مورد ارتباط پاکستان با این کشور سلطان‌نشین باید اذعان کرد که عمان از نظر جغرافیایی نزدیکترین کشور به پاکستان در منطقه خلیج فارس است. در واقع، همکاری عمان و پاکستان از دهه ۱۹۵۰ زمانی که بندر سابق گوآدار با ۱۰ میلیون دلار به پاکستان در سال ۱۹۵۸ فروخته شد، شروع شده است. با این حال، عمان و پاکستان از سال ۱۹۷۲ روابط دیپلماتیک برقرار کردند و از آن زمان، دو طرف از لحاظ اقتصادی، فرهنگی و استراتژیک باهم همکاری داشته‌اند. مهم‌تر از آن، همکاری تجاری بین مسقط و اسلام آباد به تدریج در حال افزایش است، به عنوان مثال، در سال ۲۰۱۸، پاکستان کالاهایی به ارزش ۱۴۲,۳ میلیون دلار به عمان صادر کرد در حالی که عمان بیشتر محصولات نفتی به ارزش ۲۳۴,۱ میلیون دلار در همان سال صادر می‌کرد. تراز تجاری که در سال ۲۰۱۸ معادل ۹۱,۸ میلیون دلار بود، به نفع پاکستان سنگینی می‌کرد (Karachi Chamber of Commerce & Industry, 2018: 4). علی‌رغم این تجارت فعال، مقامات دو کشور در ژانویه سال ۲۰۲۰ برای تقویت تجارت، سرمایه‌گذاری و همکاری زیربنایی توافق کردند (The Express Tribune, 14 January 2020).

کریدور اقتصادی چین- پاکستان می‌تواند نقش اساسی در دسترسی بازارهای هدف به عمان در جنوب آسیا و چین در شرق آسیا داشته باشد. چین که در دی ماه سال ۱۹۷۸ با عمان روابط دیپلماتیک برقرار کرد، با گذشت سال‌ها روابط تجاری و استراتژیک با مسقط را گسترده‌تر کرده است. از این منظر، ابتکار جاده ابریشم راه‌های تازه‌ای از تعامل متقابل را

برای پیشبرد سرمایه‌گذاری، همکاری در حوزه فن‌آوری و مالی فراهم کرده است. همچنین چین به بزرگترین بازار صادراتی عمان تبدیل شده است و ۷۷ درصد از نفت خام این کشور را در سال ۲۰۱۷ به چین صادر شد. علاوه بر این، پکن تقریباً ۱۰,۷ میلیارد دلار برای توسعه زیرساخت‌ها در این کشور به ویژه ساخت بندر دوqm سرمایه‌گذاری کرده است (Chaziza, 2019: 1-14). بندر دوqm، هنگام افتتاح کامل از طریق کریدور اقتصادی چین - پاکستان دارای اهمیت تجاری و ارتباطی بسیاری برای ابتکار کمربند - راه خواهد بود که می‌تواند به عنوان اتصال‌دهنده نه تنها بندرهای گوادار و دوqm، بلکه کمربند اقتصادی ابریشم زمینی و دریایی محسوب شود. علاوه بر این، در سال ۲۰۱۸، دو کشور یک "مشارکت استراتژیک" را آغاز کردند که حاصل این مشارکت، افزایش حجم تجارت دوجانبه در سال ۲۰۱۸، ۲۱,۷ میلیارد دلار و در سال ۲۰۱۹ به ۳۰,۶ میلیارد دلار بود (Xinhua Net, 2020: 1). بنابراین، آنچه از مباحث فوق می‌توان نتیجه گرفت این است که عمان، به عنوان یک کشور اصلی منطقه خلیج فارس، روابط محکم با پاکستان و چین را قبل از ابتکار کمربند - راه داشته است. نکته مهم‌تر این است که مسقط به عنوان یک عضو فعال جامعه یک کمربند - یک راه، علاقه زیادی به تحکیم روابط دوجانبه و متقابل نه تنها با پکن و اسلام‌آباد بلکه با سایر ذی‌نفعان دارد. در نهایت عمان برای تحقق طرح ملی عمان ویژن در سال ۲۰۴۰ در تلاش است تا ضمن اتصال به کریدور اقتصادی و ابتکار کمربند - راه، در آینده خاورمیانه جایگاهی در میان قدرت‌های بزرگ داشته باشد.

۴- چین و خاورمیانه بزرگ

چین از زمان قرون وسطی به عنوان یک تمدن کهن با انتقال ارزش‌های فرهنگی، سیاسی و اقتصادی خود بوسیله مسیر باستانی ابریشم، بر تمدن‌های آسیای جنوبی و خاورمیانه

برتری داشته است. بنابراین چین به عنوان یک کشور استراتژیک برای مردم محلی در مناطق یاد شده کاملاً شناخته شده بود زیرا پیشرفت‌های موجود در وسایل ارتباطی و حمل و نقل مدرن که تجارت بین منطقه‌ای، مبادلات فرهنگی و ارتباط مردم با مردم را گسترش داده است، در این مناطق از طریق جاده ابریشم قابل توجه بود. در قرن ۲۰ و ۲۱ علی‌رغم اختلافات فرهنگی، مذهبی، سیاسی و اجتماعی بین چین و کشورهای عربی خاورمیانه، پکن عمیقاً مشغول توسعه روابط پایدار با کشورهای منطقه، به ویژه عربستان سعودی است که دارای پتانسیل اقتصادی بزرگی می‌باشد. همچنین برای تحقق نیازهای رو به رشد انرژی چین و کمک به کشورهای خاورمیانه برای کاهش وابستگی به اقتصاد مبتنی بر نفت، کریدور اقتصادی چین-پاکستان به عنوان بخشی از ابتکار کمربند-جاده، دسترسی راحت به چین، پاکستان و بازارهای خاورمیانه را از طریق بندر گوادر فراهم می‌کند. همچنین نزدیکی گوادر به بنادر سعودی، قطری، اماراتی و عمانی به همراه وابستگی اقتصادی ایجاد شده از طریق کریدور ۱- اعتماد متقابل را تقویت می‌کند، ۲- اختلافات سیاسی را کاهش می‌دهد، ۳- توسعه پایدار را تضمین می‌کند و ۴- منجر به همکاری اقتصادی فرامرزی میان این کشورها می‌شود. علاوه بر این، کشورهای عربی، پس از پیوستن رسمی به این کریدور نه تنها می‌توانند از مزایای اقتصادی این طرح بهره‌مند شوند، بلکه پیوندهای تجاری و فرهنگی با چین و پاکستان نیز ایجاد می‌کنند، که این پیوندها زمینه‌ساز همکاری و رشد اقتصادهای کشورهای عربی می‌شود.

چین و کشورهای شورای همکاری خلیج فارس (GCC) معتقدند مذاکره درباره آنچه که عموماً با عنوان "گفتگوی استراتژیک" چین با کشورهای عربی شناخته می‌شود، باید بسیار محتاطانه و با در نظر گرفتن تمام مسائل و مشکلات منطقه‌ای و بین‌المللی باشد و در

نتیجه با ارزیابی صورت گرفته طرفین خواستار آن شدند تا یک توافق نامه تجارت آزاد (FTA) را برای همکاری، اتصال به بازار و توسعه اقتصادی امضا کنند. احتمالاً، چین توانایی تبدیل شدن به بزرگ ترین شریک تجاری کشورهای شورای همکاری خلیج فارس تا سال ۲۰۲۰ را دارد (Hussain, 2019: 135-147). در حال حاضر، کشورهای عضو شورا دارای اهمیت تجاری گسترده ای برای چین هستند و صادرات این کشورهای عربی کالاهایی مانند خرما، روغن زیتون، پنبه و نفت خام به جمهوری خلق چین است. با توجه به موارد ذکر شده، دولت چین تحت ابتکار یک کمربند- یک راه با هدف تعمیق تعامل اقتصادی با کشورهای یاد شده و سایر کشورهای خاورمیانه برنامه های ابرپروژه خود را هدفمند طرح ریزی می کند. گذشته از این، سرعت همکاری های اقتصادی متقابل از طریق بازدیدها در سطح دولتی از جمله سفر رئیس جمهور چین به عربستان سعودی و دیدارهای متقابل رهبران عربستان، مصر، امارات، مراکش و فلسطین به چین تسریع شده است (Xue and Zheng, 2016: 3). برای تقویت همکاری های چندجانبه فرامرزی، مجمع همکاری- های کشورهای چین و عرب (CASCFC) نقش اساسی در تحکیم کردن ارتباطات دیپلماتیک و مبادلات تجاری- بازرگانی ایفا کرده است (Xinhua Net, 9 July 2019). علاوه بر این، حجم تجارت بین چین و کشورهای خاورمیانه از ۲۰۰ میلیارد دلار در سال ۲۰۱۹ گذشته است و همچنین در آینده نزدیک به احتمال زیاد همکاری تجاری از طریق راهروهای اقتصادی پیشنهادی تحت ابتکار کمربند- راه چند برابر خواهد شد. در واقع، کریدور اقتصادی چین- پاکستان، به عنوان بخش مهمی از ابتکار کمربند- راه، می تواند به عنوان یک عامل مؤثر در تحقق اتصال بازارها، تعامل تجارت و رشد اقتصادی به صورت فرامرزی و در سطح جهان برای کشورهای عربی منطقه عمل کند.

چشم‌انداز ژئواکونومی مطرح شده برای همکاری اقتصادی بدون چالش‌های ژئوپلیتیکی در خاورمیانه که با جنگ‌های خانمان‌سوز، تروریسم، اقتصاد ورشکسته، بی‌ثباتی سیاسی و عدم تحمل اجتماعی مرتبط است، امکان پذیر نمی‌باشد. در حقیقت، درگیری چند ساله در سوریه تاکنون تا حد زیادی مانع سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در آن بخش از منطقه شده است. علاوه بر این، درگیری اسرائیل و فلسطین به استثنای جزئی از اقتصادهای نفتی عربستان سعودی و قطر مانع رشد اقتصادی در جهان عرب شده است، بحران یمن هم مانع همکاری‌های اقتصادی در منطقه شده است. از طرف دیگر بی‌ثباتی سیاسی مانع رشد اقتصادی در مصر و عراق شده است. همچنین در پی شهید شدن سردار قاسم سلیمانی در حمله هواپیماهای بدون سرنشین آمریکایی جدیدترین رویارویی نظامی بین ایران و آمریکا رقم خورده است. ج.ا. ایران با پرتاب موشک‌های بالستیک روی پایگاه‌های منتخب نظامی آمریکا در عراق سریعاً به این اقدام ناجوانمردانه پاسخ داد. خوشبختانه، محاسبات راهبردی ج.ا. ایران باعث خلع سلاح موقت آمریکایی‌ها شده است، با این وجود، تقابل نظامی رخ داده، توجه جامعه جهانی مخصوصاً سرمایه‌گذاران خارجی را برای پدیدار شدن یک جنگ تمام عیار در منطقه جلب کرد. چین به عنوان یک عضو مسئول جامعه بین‌المللی خواستار صلح و ثبات منطقه‌ای شده است، پاکستان، به عنوان یک کشور مهم در جهان اسلام نیز سعی دارد تنش را بطور دیپلماتیک حل کند اما رقابت ج.ا. ایران و آمریکا در دهه‌های گذشته بر بی‌اعتمادی و خصومت متقابل افزوده است و قدرت‌های بزرگ به ویژه چین تلاش‌های متعدد در زمینه حل مناقشه از طریق ابزارهای مسالمت آمیز انجام دادند. در واقع، ابتکار یک کمربند- یک راه با محوریت اقتصادی می‌تواند با ایجاد منفعت تجاری- بازرگانی برای کشورهای منطقه به عنوان یک کاتالیزور برای تحقق همکاری (اقتصادی)

معرفی گردد. به احتمال زیاد، اگر ج.ا. ایران به کریدور اقتصادی چین - پاکستان پیوندد، منافع اقتصادی و امنیتی خود را با چین، پاکستان و سایر اعضای جهان پیوند خواهد زد که این امر حداقل روند حمله یک جانبه به یک دولت - ملت را از سوی آمریکا دشوار می - کند. به همین ترتیب، اگر ایالات متحده در در این ابتکار مشارکت کند، نه تنها جنگ تجاری موجود با چین تا حدودی پایان می یابد بلکه می تواند از ظرفیت های اقتصادی تمام کشورها درگیر در این ابتکار بهره ببرد و امید حمله نظامی به پایگاه هاش در این کشورها را به حداقل برساند.

در رابطه با حل و فصل درگیری نظامی مداوم در خاورمیانه، چین همچنان بر لزوم حل و فصل مسالمت آمیز درگیری های ذکر شده تاکید دارد. پکن برای اینکه سیاستی متحد برای پایان دادن به اختلافات دوجانبه / چندجانبه (سرزمینی) از طریق مذاکره و نه اسلحه داشته باشد، باید از طریق ابتکار کمربند - راه دستاورد محسوسی برای کشورهای درگیر در مناقشات منطقه رقم بزند؛ علاوه بر این، این ابتکار باید دستاورد سیاسی - اقتصادی به عنوان ابزاری برای توسعه تجارت و بازرگانی حتی برای کشورهای مخالف این ابر پروژه رقم بزند تا صلح و ثبات اولویت تمام کشورهای جهان بشود. همچنین پاکستان، به عنوان بخشی از این ابتکار می تواند با توسعه کریدور اقتصادی چین - پاکستان (CPEC) به دیگر کشورهای آسیای جنوبی و خلیج فارس، به ویژه هند، افغانستان و ایران به عنوان یک فرصت اقتصادی با پتانسیل ایجاد همکاری متقابل و اعتماد به نفس استراتژیک در دراز مدت، یک محیط توانمند برای حل و فصل اختلافات غیراقتصادی از طریق مسالمت آمیز فراهم بکند.

نتیجه گیری

در این تحقیق سعی شده است تا پیامدهای سیاسی-اقتصادی کریدور اقتصادی چین-پاکستان، که یکی از مؤلفه‌های مهم ابتکار یک کمربند-یک راه است، برای خاورمیانه با تمرکز ویژه بر عربستان سعودی، امارات، قطر و عمان مورد تجزیه و تحلیل قرار گیرد. بنابراین ضمن بررسی همکاری و مشارکت اقتصادی بین پاکستان و کشورهای یاد شده از طرفی و از طرف دیگر بین چین و کشورهای عربی خاورمیانه در دوران معاصر، متقاعد شده‌ایم که در آینده نزدیک توسعه و رشد اقتصادی گسترده‌ای در انتظار کشورهای فوق وجود دارد. با این وجود، برای تحقق بازی برد-برد در سال‌های آینده و به موفقیت رسیدن طرح‌های ملی سعودی ویژن (۲۰۳۰)، قطر ویژن (۲۰۳۰) و عمان ویژن (۲۰۴۰) باید با اصول و مبانی ابتکار یک کمربند-یک راه هماهنگ شوند زیرا این ابتکار به دنبال همکاری اقتصادی طولانی مدت و اتصال بازارهای منطقه به همدیگر می‌باشد. نکته مثبت این است که ریاض متعهد شده است که به عضوی پر جنب و جوش در ابتکار کمربند-راه (BRI) تبدیل شود و علاقه عمیق خود را برای پیوستن به کریدور اقتصادی چین-پاکستان نیز با سرمایه‌گذاری‌های گسترده نشان داده است. به همین ترتیب، امارات متحده عربی، قطر و عمان احتمالاً اگر به طور رسمی بخشی از این ابتکار شوند، به دلیل نزدیکی جغرافیایی با منطقه خلیج فارس، بازده اقتصادی را به حداکثر می‌رسانند. روابط کلی اقتصادی چین با کشورهای عربی خاورمیانه بر پایه رضایت دوجانبه بنا شده است. از این رو، حجم تجارت بین سرزمین اصلی چین و کشورهای خاورمیانه، به ویژه عربستان سعودی و امارات از ۲۰۰ میلیارد دلار آمریکا فراتر رفته است. با این وجود، همکاری‌های اقتصادی و فرامرزی مستمر در آینده تحت ابتکار یک کمربند-یک راه با چالش‌های ژئوپلیتیکی

روبرو است که خاورمیانه چندین سال درگیر آن می‌باشد: جنگ‌های خانمان‌سوز در سوریه، عراق و یمن، تروریسم و بی‌ثباتی سیاسی و اقتصادی. برای مقابله با این چالش‌ها، به ویژه تقابل نظامی جدید میان ج.ا.ایران و آمریکا، این مطالعه به طور مؤثر از اصل عقلانیت اقتصادی که می‌تواند از طریق ابتکار کمربند-راه ایجاد شود و به ایجاد منفعت اقتصادی حتی برای کشورهای مخالف این ابتکار اعطا کند، تاکید داشته است. در شرایط سود اقتصادی، بازیگران عقلانی تمایل دارند از درگیرهای نظامی خودداری کنند و در عوض راه‌های مسالمت‌آمیز مانند مذاکرات را برای حل و فصل مناقشات و اختلافات ترجیح دهند. علاوه بر این، نگارندگان معتقدند که اگر اقتصاد کشورهای خاورمیانه به ابتکار کمربند-راه پیوندند، همان‌طور که قبلاً برخی نیز این پروسه را گذراندند، فرصت‌های بیشتری برای تقویت تجارت و سرمایه‌گذاری چندجانبه وجود خواهد داشت. با توجه به اینکه جنوب آسیا به عنوان بخشی از خاورمیانه بزرگ تلقی می‌شود، کریدور اقتصادی چین - پاکستان می‌تواند با دعوت از کشورهای مانند هند برای پیوستن به تحقق این کریدور که نه تنها دارای منفعت اقتصادی است بلکه دستیابی به اعتماد متقابل برای حل و فصل اختلافات ارضی از طریق مذاکرات نقش محوری ایفا می‌کند. سرانجام، ایالات متحده به عنوان یک بازیگر کلیدی جهانی، باید در ابتکار کمربند-راه از طریق کریدور اقتصادی چین - پاکستان شرکت کند تا منافع منطقه‌ای خود را بدون هیچ نوع درگیری نظامی تحقق بخشد.

(۱) اسلامی، مسعود و غربی، محسن (۱۳۹۷). «ژئواکونومی نوین انرژی و پیامدهای آن برای امنیت انرژی جهان». **فصلنامه سیاست خارجی**، سال سی و دوم، شماره ۲، تابستان، صص ۷۱-۱۰۲.

(۲) گل کرمی، عابد؛ کریمی پور، یدالله؛ متقی، افشین و ربیعی، حسن (۱۳۹۷). «تبیین ژئوپلیتیک ایران با تاکید بر قابلیت های ژئواکونومیک». **نشریه تحقیقات کاربردی علوم جغرافیایی**، سال هجدهم، شماره ۴۹، تابستان، صص ۲۱-۲.

- 3) Abi-Habib, M (19 December 2018), 'China's 'Belt and Road' plan in Pakistan takes a military turn', New York Times, available at: <https://www.nytimes.com/2018/12/19/world/asia/pakistan-china-belt-road-military.html>.
- 4) Ahmad, N (2017), 'How Pakistan can benefit from Saudi Arabia's Vision 2030', The Express Tribune, 6 March.
- 5) Aljazeera, (17 February 2019), Saudi Crown Prince Mohammed bin Salman arrives in Pakistan', available at: <https://www.aljazeera.com/news/2019/02/saudi-crown-prince-mohammed-bin-salman-arrives-pakistan190217061720354.html>.
- 6) Arab News (3 September 2016), 'Fusing Vision 2030 with Belt & Road Initiative'.
- 7) Arifeen, M. (17 April, 2017), 'Pakistan-UAE trade relations rising high: Arab federation sees investment in CPEC', Pakistan & Gulf Economist, available at: <http://www.pakistaneconomist.com/2017/04/17/pakistan-uae-trade-relationsrising-high-arab-federation-sees-investment-in-cpec/>.
- 8) Chaziza, M. (2019), 'The significant role of Oman in China's maritime silk road initiative', Contemporary Review of the Middle East 6(1).
- 9) Chen, X (2018), 'China in the post-hegemonic Middle East: a wary dragon?' E-International Relations available at: <https://www.e-ir.info/2018/11/22/china-in-the-post-hegemonic-middle-east-a-wary-dragon>.
- 10) Eye Pakistan, (29 November 2019), 'Pakistan, Qatar trade volume up by 63%', available at: <http://eyepakistan.app.com.pk/pakistan-qatar-trade-volume-up-by-63/>.
- 11) Financial Express, (8 October 2018), Saudi Arabia's plan to invest in Pakistan a 'positive factor', says China'. available at: <https://www.financialexpress.com/world-news/saudi-arabias-plan-to-invest-in-pakistan-a-positive-factorsays-china/1341542>.

- 12) General Secretariat for Development Planning, (2008), Qatar National Vision 2030', available at: <https://www.gco.gov.qa/wp-content/uploads/2016/09/GCO-QNV-English.pdf>.
- 13) Hussain, E (2017), 'China-Pakistan economic corridor: will it sustain itself?', Fudan Journal of the Humanities and Social Sciences 10(2).
- 14) Hussain, E (2019), 'CPEC: governance and security challenges-implications for the Belt and Road Initiative', Chinese Political Science Review 4(1).
- 15) Hussain, E (2020), CPEC and the Belt and Road Initiative: Economic Implications for the Greater Middle East. ASIAN JOURNAL OF MIDDLE EASTERN AND ISLAMIC STUDIES <https://doi.org/10.1080/25765949.2020.1728970>.
- 16) Karachi Chamber of Commerce & Industry, (2018), KCCI country wrap: Oman', Karachi. available at: <http://www.kcci.com.pk/research/wp-content/uploads/2018/09/Oman-Country-Wrap.pdf>.
- 17) Khaleej Times, (12 February 2016), When Indian PM visited the UAE after 34 years', available at: <https://www.khaleejtimes.com/when-indian-pm-visited-the-uae-after-34-years->.
- 18) Khan, I(2019), 'Saudi Arabia expected to take part in CPEC projects', The News, 16 February 2019, available at <https://www.thenews.com.pk/print/432390-saudi-arabia-expected-to-take-part-in-cpec-projects>.
- 19) NDRC (2015), 'Vision and actions on jointly building silk road economic belt and 21st-century maritime silk road', Beijing: National Development and Reform Commission, available at: https://en.ndrc.gov.cn/newsrelease_8232/201503/t20150330_1193900.html.
- 20) Pak-China Institute (2019), 'UAE shows interest in investing in Gwadar under the CPEC framework', available at: <http://www.cpecinfo.com/news/uae-shows-interest-in-investing-in-gwadar-under-the-cpec-framework/NzExMw¼¼>.
- 21) Pak-China Institute, (2019), 'Various agreements signed as PM Imran concludes his visit to China'. available at: <http://www.cpecinfo.com/news/various-agreements-signed-as-pm-imran-concludes-his-visit-to-china/NzAyNg¼>.
- 22) Qatar Chamber, (4 September 2019), Qatar-China trade up 30% to \$13.5 bn in 2018: QC chairman', available at: <https://qatarchamber.com/qatar-china-trade-up13bn-2018/>.
- 23) Rana, A (16 January 2019), 'Qatar expresses interest in CPEC, investment in Gwadar', The Express Tribune, available at

<https://tribune.com.pk/story/1889424/1-qatar-expresses-interest-cpec-investment-gwadar/>.

- 24) The Nation, (15 April 2019), 'Pakistan sent 43,000 workers to Qatar in 3 years', available at: <https://nation.com.pk/15-Apr-2019/pakistan-sent-43-000-workers-to-qatar-in-3-years>.
- 25) Trading Economics, (2019), 'Saudi Arabia GDP annual growth rate', available at: <https://tradingeconomics.com/saudi-arabia/gdp-growth-annual>.
- 26) World Bank (2017), 'Special economic zones: an operational review of their impacts', Washington, D.C.: The World Bank.
- 27) Xinhua Net, (2020), 'Interview: BRI generates impetus for China, Oman to cement win-win cooperation: ambassador', available at: http://www.xinhuanet.com/english/2020-11/10/c_138542891.htm.
- 28) Xinhua Net, (9 July 2019), 'Interview: China-Arab relations advance amid opportunities, challenges: official', available at: http://www.xinhuanet.com/english/2019-07/09/c_138211281.htm.
- 29) Xue, L and Y. Zheng (26 July 2016), 'The future of China's diplomacy in the Middle East', The Diplomat, available at: <https://thediplomat.com/2016/07/the-future-of-chinas-diplomacy-in-the-middle-east/>.