



فرصت‌ها و چالش‌های ژئواکونومی طرح کمربند-راه در تعامل روابط چین با عربستان و امارات



محمدیونس بهادری* - دکتر سعید شکوهی** - سجاد کریمی پرشه***

This is an [open access](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/) article under the CC BY license (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).

چکیده

در دوران گذار نظام بین‌الملل، تعامل جمهوری خلق چین با عربستان سعودی و امارات متحده عربی در چارچوب «طرح کمربند و راه»، از سطح روابط تجاری سنتی فراتر رفته و به یک استراتژی کلیدی ژئواکونومیک در سیاست خارجی پکن تبدیل شده است. هم‌زمان، تلاش‌های این دو کشور عربی برای تنوع‌بخشی اقتصادی و کاهش وابستگی به نفت، همسویی قابل توجهی با اهداف توسعه‌طلبانه چین ایجاد کرده است که این پویایی، ساختار قدرت در منطقه خلیج فارس را دگرگون می‌سازد. بر این اساس، پژوهش حاضر به دنبال پاسخ به این پرسش کلیدی است که تعامل چین با عربستان سعودی و امارات متحده عربی در چارچوب ابتکار کمربند و راه، چه فرصت‌ها، چالش‌ها و پیامدهای راهبردی برای این بازیگران در بر داشته و چه تأثیری بر موازنه ژئواکونومیک منطقه دارد؟ این پژوهش از نوع توصیفی-تبیینی است و داده‌های مورد نیاز آن به شیوه اسنادی و کتابخانه‌ای، با تکیه بر تحلیل گزارش‌های اقتصادی و بررسی اسناد راهبردی طرفین گردآوری شده است. هدف اصلی این مطالعه، واکاوی ماهیت مثلث روابط «چین-عربستان-امارات» و تبیین نحوه بهره‌برداری چین از رقابت‌های درون منطقه‌ای برای پیشبرد اهداف خود، فراتر از نگاه‌های صرفاً اقتصادی است. یافته‌های پژوهش نشان می‌دهد که طرح کمربند و راه با تشدید پویایی «رقابت همکارانه» میان ریاض و ابوظبی برای جذب سرمایه و فناوری، به ابزار اصلی چین برای تعمیق نفوذ تبدیل شده است. این سازوکار اگرچه فرصت‌های مهمی در حوزه زیرساخت و فناوری برای کشورهای عربی فراهم می‌آورد، اما در نهایت به شکل‌گیری نوعی «وابستگی متقابل نابرابر» به نفع چین منجر شده و موازنه قدرت منطقه‌ای را از یک نظم سنتی امنیت‌محور (با محوریت غرب) به یک نظم جدید ژئواکونومیک با محوریت شرق تغییر می‌دهد.

کلیدواژگان: چین، عربستان سعودی، امارات متحده عربی، ابتکار کمربند راه، نظم ژئواکونومیک

* کارشناسی ارشد روابط بین‌الملل دانشگاه علامه طباطبایی، تهران.

** دانشیار گروه روابط بین‌الملل دانشگاه علامه طباطبایی، تهران.

*** کارشناسی ارشد روابط بین‌الملل دانشگاه علامه طباطبایی، تهران. / نویسنده مسئول / ایمیل: sajjad_karimi@atu.ac.ir

مقدمه

در دوران گذار نظام بین‌الملل، ژئواکونومی به‌عنوان منطق جدید قدرت، به تدریج جایگزین رقابت‌های سنتی ژئوپلیتیک شده است. برخلاف دوره جنگ سرد که محور رقابت قدرت‌های بزرگ بر پایه توان نظامی و ائتلاف‌های ایدئولوژیک استوار بود، امروز ابزارهای اقتصادی - از سرمایه‌گذاری زیرساختی و کنترل زنجیره‌های تأمین گرفته تا استانداردهای فناوری و مالی - به شاه‌رگ اصلی اعمال نفوذ راهبردی تبدیل شده‌اند. جمهوری خلق چین به‌عنوان یکی از بازیگران پیشگام این تحول، با ابتکار راهبردی «کمربند و راه» تلاش دارد تا شبکه‌ای درهم‌تنیده از کریدورهای تجاری، انرژی و دیجیتال ایجاد کرده و نظم اقتصادی اوراسیا را بازتعریف کند. در این میان، منطقه خلیج فارس به دلیل موقعیت حساس ژئوپلیتیکی، ذخایر عظیم هیدروکربنی و نقش کلیدی در ترانزیت کالا و انرژی میان شرق و غرب، در کانون توجه پکن قرار گرفته است. به‌ویژه دو قدرت اقتصادی این منطقه - عربستان سعودی و امارات متحده عربی - با درک ضرورت تاریخی عبور از اقتصاد رانتیر نفتی، برنامه‌های تحول‌آفرینی همچون «چشم‌انداز ۲۰۳۰» (عربستان) و «پروژه‌های ۵۰» (امارات) را در پیش گرفته‌اند. این برنامه‌ها که بر تنوع‌بخشی اقتصادی، توسعه زیرساخت‌های پیشرفته، هوشمندسازی شهرها و جذب فناوری‌های نوین استوارند، همسویی قابل‌توجهی با اهداف سرمایه‌گذاری و فناوری‌ها چین در چارچوب طرح کمربند و راه دارند.

با این حال، آنچه در نگاه نخست صرفاً همکاری اقتصادی دوجانبه به نظر می‌رسد، در لایه‌های عمیق‌تر خود به پدیده‌ای ژئواکونومیک تبدیل شده است که نه تنها روابط قدرت در سطح دوجانبه، بلکه معماری امنیتی و اقتصادی کل منطقه خلیج فارس را دگرگون می‌سازد. از یک سو، چین با استفاده از ابزارهایی نظیر تأمین مالی پروژه‌ها، انتقال فناوری، ایجاد بنادر راهبردی و توافقات پولی دوجانبه (مانند مبادلات ارز ملی)، به دنبال تثبیت جایگاه خود به‌عنوان شریک ممتاز اقتصادی و تدریجاً کاهش نفوذ سنتی غرب در منطقه است. از سوی دیگر، عربستان و امارات ضمن رقابتی فزاینده برای جذب سرمایه و فناوری چینی، در عین حال در برخی زمینه‌ها مانند یکپارچگی زیرساخت‌های منطقه‌ای یا ثبات بازار انرژی با یکدیگر همکاری می‌کنند. این پویایی پیچیده که در این پژوهش «رقابت همکاریانه» نامیده می‌شود، بستری را فراهم آورده که چین بتواند بدون اتخاذ موضع‌گیری سیاسی صریح، از اختلافات و اولویت‌های متفاوت دو کشور عربی به نفع خود بهره‌برداری کند. بر این اساس، سؤال اصلی پژوهش حاضر این است که تعامل چین با عربستان سعودی و امارات متحده عربی در چارچوب ابتکار کمربند و راه، چه تأثیری بر موازنه قدرت و نظم ژئواکونومیک منطقه داشته است؟ در پاسخ، فرضیه پژوهش بر این استوار است که ابتکار کمربند و راه با تشدید پویایی «رقابت همکاریانه» میان ریاض و ابوظبی برای جذب سرمایه و فناوری، به ابزار اصلی چین برای تعمیق نفوذ تبدیل شده و ضمن ایجاد فرصت‌های توسعه‌ای، در نهایت به شکل‌گیری نوعی «وابستگی متقابل نابرابر» و تغییر نظم امنیتی منطقه به‌نظمی ژئواکونومیک منجر شده است. روش تحقیق در این نوشتار، توصیفی-تبیینی است و داده‌های مورد نیاز به شیوه کتابخانه‌ای و با مراجعه به اسناد راهبردی، گزارش‌های اقتصادی معتبر بین‌المللی (مانند آمارهای گمرک چین، گزارش‌های بانک جهانی و آژانس‌های خبری منطقه)،

و تحلیل محتوای یادداشت‌های تفاهم و قراردادهای دوجانبه گردآوری شده‌اند. هدف اصلی این مقاله، فراتر از توصیف صرف همکاری‌های اقتصادی، تبیین فرصت‌ها و چالش‌های راهبردی ناشی از حضور چین در خلیج فارس و تحلیل پیامدهای بلندمدت این تعاملات بر ساختار قدرت و استقلال عمل کشورهای عربی در نظم نوین جهانی است. برخلاف بیشتر پژوهش‌های پیشین که عمدتاً به روابط دوجانبه چین با هر یک از کشورهای عربی به صورت جداگانه پرداخته‌اند، این مقاله با اتخاذ نگاه مثلی «چین-عربستان-امارات» و بهره‌گیری از مفاهیم ژئواکونومی، وابستگی متقابل نابرابر و رقابت همکارانه، به دنبال ارائه تحلیلی یکپارچه و ساختاری از درگرایی نظم منطقه‌ای خلیج فارس است.

۱- پیشینه پژوهش

طرح «کمربند و راه» چین طی دهه گذشته به کانون بحث‌های ژئواکونومیک در خاورمیانه و به‌ویژه منطقه خلیج فارس تبدیل شده است. تحلیل ادبیات موجود نشان می‌دهد که پژوهش‌ها عمدتاً بر ابعاد خاصی از این ابتکار و تأثیرات آن بر منطقه متمرکز بوده‌اند که می‌توان آن‌ها را در چند حوزه مفهومی دسته‌بندی کرد:

بخشی از پژوهش‌ها به بررسی تصویر بزرگ از روابط اقتصادی چین و خاورمیانه پرداخته‌اند. برای نمونه، حبیبی در پژوهش خود با عنوان «روابط اقتصادی چین و خاورمیانه و ابتکار کمربند و راه» با تحلیل داده‌های دو دهه نشان می‌دهد که سهم چین در واردات خاورمیانه چهار برابر شده و سرمایه‌گذاری‌هایش عمدتاً در بخش‌های انرژی و حمل‌ونقل متمرکز بوده است (Habibi, 2020)؛ در همین راستا، الشعبانی در گزارش خود تحت عنوان «مشارکت‌های پتروشیمی چین و عربستان سعودی: از نفت تا یکپارچگی در صنایع پایین‌دستی» نشان می‌دهد که این همکاری‌ها از الگوی سنتی فروش نفت فراتر رفته و به سمت یکپارچگی در صنایع پایین‌دستی در حال حرکت است (Alshaban, 2023). حوزه دیگری از ادبیات، به بررسی دلایل استقبال کشورهای حاشیه خلیج فارس از ابتکار کمربند و راه می‌پردازد. فولتون در مقاله‌اش با عنوان «سیاست داخلی به‌مثابه سوخت برای ابتکار جاده ابریشم دریایی چین: مورد پادشاهی‌های خلیج فارس» استدلال می‌کند که سیاست‌های داخلی این کشورها، به‌ویژه برنامه‌های تنوع‌بخشی اقتصادی، به‌عنوان یک محرک اصلی برای پیشبرد این طرح عمل می‌کند (Fulton, 2020). او در اثری دیگر تحت عنوان «روابط چین و امارات در عصر کمربند و راه»، به‌طور خاص این موضوع را تحلیل کرده و نشان می‌دهد که چگونه امارات از این طرح برای تقویت جایگاه خود به‌عنوان یک هاب لجستیکی و مالی بهره می‌برد. همچنین بااهمیت یافتن اقتصاد دیجیتال، پژوهش‌ها به «جاده ابریشم دیجیتال» به‌عنوان یکی از ابعاد کلیدی این ابتکار توجه کرده‌اند (Fulton, 2019). در پژوهشی با عنوان «توسعه باکیفیت در همکاری اقتصادی دیجیتال چین و جهان عرب»، وانگ معتقد است که هم‌افزایی میان فناوری‌های پیشرفته چینی با راهبردهای دیجیتال عربستان و امارات، ظرفیت تحول‌آفرینی در بازارهای منطقه را دارد، هرچند چالش‌هایی مانند کمبود نیروی ماهر می‌تواند این روند را کند سازد (Wang, 2024).

گروه سوم از مطالعات، ابتکار کمربند و راه را از منظر ژئوپلیتیک تحلیل می‌کنند. این پژوهش‌ها به چگونگی مدیریت روابط چین با بازیگران رقیب در منطقه می‌پردازند. به‌عنوان مثال، الورن در گزارش راهبردی خود با عنوان «چشم‌اندازها و پیچیدگی‌های روابط چین و ایران» نشان می‌دهد که پکن برای جلوگیری از ایجاد حساسیت در روابط خود با عربستان و امارات، دامنه همکاری‌های امنیتی با تهران را محدود نگه می‌دارد و یک رویکرد عمل‌گرایانه و مبتنی بر اولویت‌های اقتصادی را دنبال می‌کند (Elveren, 2024).

مقاله دیگر، «مطالعه تطبیقی ابتکار جاده و کمربند چین با طرح مارشال آمریکا و طرح مولوتوف شوروی» (قلی‌زاده و میرنظامی، ۱۴۰۱: ۷-۲۹)؛ (Gholizadeh & Mirnzami, 2022: 7-29) به نویسنده قلی‌زاده و میرنظامی است. این پژوهش دنبال پاسخ به این سوال است که این ابتکارات و طرح‌های بین‌المللی دنبال چه اهدافی بودند و این اهداف تا چه میزان با یکدیگر شباهت دارد. این مقاله مهم‌ترین ابتکارات بین‌المللی از این دست در ۷۰ سال گذشته را معرفی کرده و برای اولین بار ابتکار جاده و کمربند چین را با روش مطالعه تطبیقی از منظر اقتصادی، اجتماعی، سیاسی، تجاری و ژئوپلیتیک با طرح مارشال آمریکا و طرح شورای همکاری‌های اقتصادی متقابل شوروی یا مقایسه می‌کند. با وجود پژوهش‌های ارزشمند فوق، خلأ اصلی در ادبیات موجود، عدم تحلیل یکپارچه از «مثلث ژئواکونومیک چین-عربستان-امارات» است. مطالعات پیشین به روابط دوجانبه یا ابعاد بخشی خاص پرداخته‌اند؛ اما پژوهش حاضر با اتکا به مفهوم ژئواکونومی، این سه بازیگر را شکل به‌هم‌پیوسته تحلیل می‌کند و مشخصاً به این موضوع می‌پردازد که چگونه رقابت همکارانه میان عربستان و امارات برای جذب سرمایه و فناوری چین، بر معماری اقتصادی منطقه و توزیع منافع حاصل از طرح کمربند و راه تأثیر می‌گذارد.

۲- مبانی نظری و چارچوب مفهومی

این پژوهش بر یک چارچوب مفهومی سه‌وجهی استوار است که از نظریه‌های ژئواکونومی، وابستگی متقابل نابرابر و رقابت همکارانه تشکیل شده است. این سه مفهوم در کنار یکدیگر، ابزار تحلیلی قدرتمندی برای درک منطق، سازوکار و پیامدهای تعامل چین با عربستان و امارات فراهم می‌آورند.

۲-۱- ژئواکونومی: منطق جدید قدرت در روابط بین‌الملل

مفهوم بنیادین این پژوهش، ژئواکونومی است. ادوارد لوتواک (۱۹۹۰) با طرح این مفهوم، استدلال کرد که پس از جنگ سرد، منطق تعارض‌آمیز روابط بین‌الملل از بین نرفته، بلکه صرفاً آن از ابزارهای نظامی به ابزارهای اقتصادی تغییر کرده است. در این دیدگاه، «منطق جنگ» همچنان پابرجاست، اما در «قالب تجارت» پیاده‌سازی می‌شود. کشورها به‌جای رقابت برای تصرف سرزمین، برای کسب سهم بیشتر از بازارهای جهانی، کنترل مسیرهای تجاری و دستیابی به فناوری‌های پیشرفته با یکدیگر رقابت می‌کنند؛ بنابراین، سرمایه‌گذاری در یک بندر راهبردی یا ساخت یک کریدور حمل‌ونقل، اقدامی صرفاً اقتصادی نیست، بلکه یک مانور ژئواکونومیک برای شکل دادن به رفتار دیگر بازیگران و افزایش نفوذ راهبردی است (Luttwak, 1990: 18).

بلک‌ویل و هریس این مفهوم را به‌روزرسانی کرده و آن را «استفاده از ابزارهای اقتصادی برای پیشبرد منافع ملی و دستیابی به اهداف ژئوپلیتیکی» تعریف می‌کنند (Blackwill & Harris, 2016: 42). ابتکار «کمربند و راه» چین، نمونه بارز این رویکرد است؛ هرچند هدف ظاهری آن «اتصال» و «توسعه» است، اما در لایه‌ای عمیق‌تر، به دنبال گسترش حضور اقتصادی چین در گلوگاه‌های انرژی و ترانزیت جهانی است.

۲-۲- وابستگی متقابل نابرابر: سازوکار اعمال نفوذ

ژئواکونومی صرفاً به معنای خرج کردن پول نیست، بلکه سازوکار اصلی آن، خلق «وابستگی متقابل نابرابر» است. در یک رابطه متقابل ساده، دو طرف به یکدیگر نیاز دارند؛ اما در حالت نابرابر، یکی از طرفین به شکل معناداری آسیب‌پذیرتر از دیگری است. بلک‌ویل و هریس توضیح می‌دهند که یک قدرت ژئواکونومیک می‌کوشد تا رشته‌های حیاتی سرمایه، فناوری یا زیرساخت را به گونه‌ای طراحی کند که بازیگر دیگر برای سال‌ها به خدمات و پشتیبانی او وابسته بماند (Blackwill & Harris, 2016: 119). برای مثال، وقتی چین نه تنها یک نیروگاه را می‌سازد، بلکه تأمین مالی، مدیریت، نگهداری و استانداردهای فنی آن را نیز در دست می‌گیرد، یک وابستگی ساختاری ایجاد می‌کند. کشور میزبان اگرچه از برق تولیدی بهره‌مند می‌شود، اما در بلندمدت، استقلال عمل خود را در یک حوزه زیربنایی از دست می‌دهد. این وابستگی می‌تواند به‌عنوان اهرمی برای چین در مذاکرات آینده بر سر مسائل دیگر عمل کند. قراردادهای بلندمدت تأمین انرژی در برابر سرمایه‌گذاری زیرساختی، نمونه‌ای کلاسیک از ایجاد چنین وابستگی‌هایی است.

۲-۳- رقابت همکارانه: پویایی‌شناسی روابط ریاض و ابوظبی

برای تحلیل رابطه میان عربستان و امارات در قبال چین، مفهوم «رقابت همکارانه» ضروری است. این مفهوم که توسط شولین و ویگل (۲۰۱۸) تشریح شده، به وضعیتی اشاره دارد که در آن بازیگران هم‌زمان هم شریک و هم رقیب یکدیگرند (Scholvin & Wigell, 2018: 7).

وجه همکاری: عربستان و امارات منافع مشترکی در تبدیل شدن منطقه خلیج فارس به یک قطب لجستیکی و مالی در چارچوب کمربند و راه دارند. آن‌ها با ایجاد ثبات منطقه‌ای و توسعه زیرساخت‌های یکپارچه (مانند راه‌آهن خلیج فارس)، تلاش می‌کنند تا «کیک اقتصادی» منطقه را بزرگ‌تر کرده و جذابیت آن را برای سرمایه‌گذاران چینی افزایش دهند.

وجه رقابت: هم‌زمان، این دو کشور برای به دست آوردن بزرگ‌ترین سهم از این کیک، با یکدیگر رقابت شدیدی دارند. این رقابت بر سر جذب سرمایه‌گذاری‌های انحصاری، تبدیل شدن به هاب منطقه‌ای شرکت‌های چینی و کسب موقعیت برتر در زنجیره تأمین جهانی است. چین از این پویایی به نفع خود بهره می‌برد؛ بدون آنکه در رقابت‌های سیاسی منطقه‌ای درگیر شود، از رقابت این دو کشور برای کسب امتیازات بیشتر و افزایش دسترسی خود به بازارها و زیرساخت‌های کلیدی سود می‌برد.

این چارچوب سه‌گانه به این دلیل انتخاب شده است که تصویری چندلایه و جامع از موضوع ارائه می‌دهد. ژئواکونومی، منطبق با حاکم بر اقدامات چین را توضیح می‌دهد. وابستگی متقابل نابرابر،

سازوکار پنهان در قراردادهای و پروژه‌ها را آشکار می‌سازد و به ما امکان ارزیابی پیامدهای بلندمدت را می‌دهد. در نهایت، رقابت همکارانه، پویایی پیچیده میان دو بازیگر کلیدی عربی را مدل‌سازی می‌کند. این چارچوب یکپارچه به ما اجازه می‌دهد تا فراتر از یک تحلیل اقتصادی ساده رفته و ابعاد راهبردی، سیاسی و بلندمدت تعاملات در مثلث «چین-عربستان-امارات» را درک کنیم.

۳- تاریخچه موضوع و تحول روابط

روابط جمهوری خلق چین با کشورهای عربستان سعودی و امارات متحده عربی، مسیری تکاملی و پویا را طی کرده است. این روابط که در ابتدا صرفاً بر مبنای نیاز متقابل به انرژی و تجارت کالایی شکل گرفته بود، اکنون با تغییر ژئوپلیتیک جهانی و رویکرد «نگاه به شرق» کشورهای عربی، به سطح «مشارکت جامع راهبردی» ارتقا یافته است. در این بستر تاریخی، هر دو کشور عربی کوشیده‌اند تا با بهره‌گیری از دیپلماسی اقتصادی، جایگاه خود را به عنوان محور اصلی سیاست خاورمیانه‌ای چین تثبیت کنند.

۳-۱- سیر تحول روابط با عربستان

عربستان سعودی به مدت ۱۸ سال متوالی، جایگاه خود را به عنوان مهم‌ترین شریک تجاری چین در منطقه غرب آسیا حفظ کرده است. این رابطه تاریخی که در آغاز بر ستون فقرات صادرات نفت خام استوار بود، در دهه اخیر با سفرهای متقابل مقامات عالی‌رتبه و امضای اسناد همکاری متعدد، دچار دگرگونی کیفی شده است. نقطه عطف این تحول، ارتقای روابط به سطح «مشارکت جامع راهبردی» در جریان سفر شی جین‌پینگ به ریاض در سال ۲۰۱۶ بود که به همکاری‌ها عمیق سیاسی و امنیتی بخشید (Chen, 2018: 221). علاوه بر این، تلاش‌های نهادی ریاض برای همسویی با نظم جدید اقتصادی چین، از جمله عضویت در گروه ۲۰ و پیوستن به عنوان یکی از اعضای مؤسس و سهام‌دار عمده در «بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیا» با سرمایه‌گذاری قابل توجه، نشان‌دهنده عزم این کشور برای عبور از روابط تجاری سنتی و تبدیل شدن به شریک استراتژیک پکن در نظام مالی بین‌المللی است (Xuwen, 2016: 34).

۳-۲- سیر تحول روابط با امارات

تاریخ روابط چین و امارات متحده عربی نیز طی چهار دهه گذشته، از روابط دیپلماتیک عادی به یک اتحاد اقتصادی عمیق توسعه یافته است. امارات با درک زود هنگام اهمیت خیزش اقتصادی چین، پیش از سایر همسایگان، زیرساخت‌های خود را برای پذیرش نقش «دروازه تجاری چین» به خاورمیانه و آفریقا آماده کرد. این روند در ژوئیه ۲۰۱۸ و هم‌زمان با سفر رئیس‌جمهور چین به ابوظبی، شتابی دوچندان گرفت و منجر به امضای ۱۳ یادداشت تفاهم کلیدی شد. انتصاب خلدون المبارک به عنوان اولین فرستاده ویژه ریاست جمهوری امارات به چین، اقدامی نمادین اما استراتژیک بود که اراده سیاسی ابوظبی را برای ارتقای سطح روابط از فاز بازرگانی به یک شراکت نهادینه و بلندمدت به نمایش گذاشت (Karam, 2018: 1).

۴- واکاوی ابعاد ژئواکونومیک تعامل چین با عربستان و امارات

یافته‌های این پژوهش در چهار محور اصلی سازماندهی شده‌اند: ابتدا همگرایی راهبردی چین با عربستان سعودی و سپس با امارات متحده عربی به صورت جداگانه بررسی می‌شود. در ادامه، پویایی رقابت همکارانه میان ریاض و ابوظبی در جذب سرمایه و فناوری چین تبیین می‌گردد و در نهایت، فرصت‌ها، چالش‌ها و پیامدهای ژئواکونومیک این تعاملات مورد تحلیل قرار می‌گیرد. این ساختار امکان درک منسجمی از مثلث روابط چین-عربستان-امارات را فراهم می‌آورد.

۴-۱- همگرایی راهبردی چین و عربستان سعودی: از تجارت انرژی تا شراکت در طرح کمربند-راه

تعاملات اقتصادی چین و عربستان سعودی در دهه اخیر، فراتر از روابط سنتی خریدار-فروشنده نفت، به یک شراکت راهبردی جامع در ذیل «طرح کمربند و راه» و «چشم‌انداز ۲۰۳۰» عربستان ارتقا یافته است. چین موقعیت خود را به‌عنوان بزرگ‌ترین شریک تجاری عربستان حفظ کرده و حجم تجارت دوجانبه این دو کشور در سال ۲۰۲۳ به ۱۰۷,۲ میلیارد دلار رسیده است (GACC, 2024). همچنین سهم عربستان سعودی از کل سرمایه‌گذاری خارجی چین در جهان عرب در سال ۲۰۲۳، بالغ بر ۳,۵ میلیارد دلار بوده است (Strategic Teams, 2023).

۴-۱-۱- همسویی راهبردی و بسترهای سرمایه‌گذاری

عربستان سعودی با تصویب قوانین جدید، به سرمایه‌گذاران خارجی اجازه مالکیت ۱۰۰ درصدی و پرداخت ۲۰ درصد مالیات بر شرکت را می‌دهد که فرصتی منحصر به فرد برای چین در زمینه‌های گردشگری و فناوری محسوب می‌شود (المنیعی، ۲۰۲۲)؛ (Al-Munaie, 2022). این کشور به‌منظور سهم شدن در منافع حاصل از توسعه پروژه‌ها، از حضور گسترده شرکت‌های چینی حمایت می‌کند (Ghrbani, 2025: 1). در حال حاضر دو کشور الگوی همکاری نوینی را ایجاد کرده‌اند که حوزه‌های زیرساخت، انرژی هسته‌ای، فضا و فناوری اطلاعات را در بر می‌گیرد (China – Saudi Arabia Cooperation Forum, 2024).

۴-۱-۲- پروژه‌های کلیدی و توسعه زیرساخت

همکاری‌های دو کشور بر اساس همپوشانی «چشم‌انداز ۲۰۳۰» با اهداف زیرساختی «طرح کمربند و راه» شکل گرفته است و ریاض به دنبال بهره‌مندی از توانمندی‌های چین در توسعه بنادر، از جمله بندر جیزان، به عنوان پل ارتباطی با آفریقا و اروپا است (المضاوی، ۱۳۹۴). از سال ۲۰۱۷ و در راستای طرح کمربند و راه، بیش از ۱۴۰ شرکت بزرگ چینی در پروژه‌های زیرساختی عربستان فعال شده‌اند (المنیعی، ۲۰۲۲)؛ (Al-Munaie, 2022).

مهم‌ترین مصادیق این همکاری‌ها عبارتند از:

انرژی و پتروشیمی: سرمایه‌گذاری ۱۰ میلیارد دلاری در شرکت سینوپک

صنایع و معادن: قرارداد ۵۳۳ میلیون دلاری میان شرکت «Amar First» و گروه چینی «Zhonghuan»

برای احداث کارخانه‌های فرآوری سنگ آهن.

فناوری‌های نوین: قرارداد ۵,۶ میلیارد دلاری وزارت سرمایه‌گذاری عربستان با شرکت «Human

Horizons» برای توسعه و تولید خودروهایی الکتریکی.

همکاری‌های مالی: توافق برای معامله با ارزش‌های ملی به ارزش ۵۰ میلیارد دلار جهت تضمین ثبات در برابر نوسانات ارزی.

همکاری ثالث: یادداشت تفاهم میان «صندوق جاده ابریشم» چین و شرکت «ACWA Power» عربستان برای توسعه مشترک نیروگاه‌ها در کشورهای ثالث.

۴-۲- همگرایی راهبردی چین و امارات متحده عربی: پیشگامی در تجارت، فناوری و طرح کمربند-راه

روابط چین و امارات متحده عربی از یک شریک تجاری صرف به یک مشارکت راهبردی جامع تبدیل شده است که در آن، امارات به‌عنوان دروازه تجارت چین با خاورمیانه و آفریقا عمل می‌کند. حجم مبادلات تجاری دو کشور در سال ۲۰۲۲ با رشدی ۲۷ درصدی به ۲۸۴ میلیارد درهم (حدود ۷۷ میلیارد دلار) رسید که جایگاه امارات را به‌عنوان بزرگ‌ترین شریک تجاری غیرنفتی چین در جهان عرب تثبیت کرد (Emirate News Agency, 2023). چین همچنین با ذخیره سرمایه‌گذاری ۶,۳ میلیارد دلاری تا پایان سال ۲۰۲۰، سومین سرمایه‌گذار بزرگ خارجی در امارات محسوب می‌شود (امارات العربیه المتحده الوزاره الاقتصاد، ۲۰۲۳).

۴-۲-۱- محوریت امارات در طرح کمربند و راه (BRI)

امارات متحده عربی «طرح کمربند و راه» را فرصتی استراتژیک برای دستیابی به اهداف سند «پروژه‌های ۵۰» و تنوع‌بخشی اقتصادی می‌داند (النعیمی، ۲۰۲۳). این کشور با بهره‌گیری از زیرساخت‌های پیشرفته لجستیکی، به قطب اصلی صادرات مجدد تبدیل شده است؛ به گونه‌ای که ۹۰ درصد از تجارت غیرنفتی امارات با کشورهای عضو این طرح انجام می‌شود (Wam, 2023). پروژه‌های زیرساختی، تکنولوژیک و مالی

همکاری‌های دو کشور فراتر از تجارت کالا، طیف وسیعی از حوزه‌های نوین را در بر می‌گیرد: همکاری‌های مالی و سرمایه‌گذاری: تأسیس صندوق سرمایه‌گذاری مشترک ۱۰ میلیارد دلاری برای حمایت از پروژه‌های شرق آفریقا و توسعه همکاری‌ها در حوزه فین‌تک و ارزش‌های دیجیتال برای تسهیل مبادلات (Trends Research Advisory, 2023).

انرژی‌های پاک: توسعه «پارک خورشیدی محمد بن راشد» با مشارکت شرکت‌های چینی و عربستانی (ACWA Power و هاربین الکتریک) که گامی کلیدی در راستای استراتژی انرژی ۲۰۵۰ امارات است (نعیم، ۲۰۲۳).

فناوری و لجستیک: مشارکت گسترده شرکت‌هایی نظیر هوای در تحول دیجیتال امارات و همکاری بنادر ابوظبی با شرکت‌های چینی برای توسعه زیرساخت‌های کانتینری (Chandak, 2021: 2).

توافقات راهبردی: امضای ۱۳ یادداشت تفاهم در سال ۲۰۱۸ و توافق میان بازار جهانی ابوظبی و شرکت‌های هسته‌ای چین (الامارات الیوم، ۲۰۱۹)؛ (Al-Emarat Al-Youm, 2019).

در مجموع، عضویت امارات در گروه بریکس و تلاش برای رهبری طرح کمربند و راه در منطقه، نشان‌دهنده عزم ابوظبی برای استفاده از پتانسیل‌های چین جهت تبدیل شدن به مرکز ثقل تجارت جهانی است (عبدالغفا، ۲۰۲۲).

۴-۳- رقابت امارات متحده عربی و عربستان در راستای ارتقاء جایگاه خود روابط با چین
ابتکار «کمربند و راه» چین یک طرح بزرگ اقتصادی و زیرساختی است که هدف آن تقویت ارتباطات و همکاری‌های تجاری از طریق توسعه شبکه‌های حمل‌ونقل است. این ابتکار به دو بخش اصلی تقسیم می‌شود: «کمربند اقتصادی جاده ابریشم» که بر مسیرهای زمینی تمرکز دارد و «جاده ابریشم دریایی قرن ۲۱» که مسیرهای دریایی را شامل می‌شود. هم‌زمان با این طرح، عربستان سعودی و امارات متحده عربی نیز برنامه‌های اصلاحات داخلی بلندپروازانه‌ای را، مانند «چشم‌انداز ۲۰۳۰» عربستان، برای ایجاد تحولات گسترده اقتصادی و اجتماعی دنبال می‌کنند. (Bettis, 20۲۳).

پیچیدگی اوضاع در غرب آسیا و افزایش هزینه‌های دفاعی و امنیتی عربستان سعودی، اراده این کشور را برای یافتن محوریت در سیاست خاورمیانه‌ای چین که در بافت جامعه بین‌المللی به میانجی‌گری سیاسی بین ایران و عربستان برای ایجاد ثبات و امنیت در راه ابریشم نوین می‌پردازد، دوچندان کرده است. از این رو، عربستان نقش مهمی در به سرانجام رساندن مذاکرات منطقه تجارت آزاد میان چین و کشورهای شورای همکاری خلیج فارس دارد و به دنبال عادی‌سازی روابط با اسرائیل و کاهش تنش با ایران و همکاری گسترده اقتصادی با ترکیه است (fulton, 2020: 23). عربستان ستون اصلی سیاست چین در غرب آسیا است. سفرهای زیاد مقام‌های عربستان و چین، امضای اسناد، تفاهم‌نامه‌ها و قراردادهای مهم و گوناگون، تلاش‌های نهادی و سازمانی ضروری و شرکت در نشست‌های سازمانی مهم، درآمدی بر چهره عملیاتی برنامه مشارکت جامع راهبردی عربستان و چین و پیاده‌سازی الگوی دولت توسعه‌گرا در منطقه است (۲۲۱: ۲۰۱۸، Chen). شرکت در کنفرانس سالانه بانو برای آسیا، عضویت عربستان در گروه ۲۰ و تقویت ثبات مالی و منابع شناور مالی این گروه در جریان بحران مالی سال‌های ۲۰۰۷ و ۲۰۰۸ و پیگیری برای یافتن وزن مناسب در صندوق بین‌المللی پول، تفاهم‌نامه برای ایجاد مرکز مبادلات رمینی (یوان) در خاورمیانه، عضویت در تأسیس بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت‌های آسیا با بودجه ۲۵ میلیارد دلار در سال ۲۰۱۵ و قرار گرفتن در رتبه هشتم در میان کشورهای عضو و دومین کشور بزرگ در میان کشورهای غرب آسیا بعد از ترکیه، از دیگر اقدامات عربستان است. تفاهم‌نامه تأسیس صندوق سرمایه‌گذاری مشترک چین و عربستان با سرمایه پیشنهادی ۲۰ میلیارد دلار و مشارکت صندوق توسعه صنعتی عربستان و صندوق راه ابریشم چین برای تأمین بودجه طرح‌های مربوط به بی آر آی و چشم‌انداز ۲۰۳۰ عربستان سعودی، از جمله این تلاش‌هاست (Xuwen, 2016: 34).

از طرف دیگر امارات در غرب آسیا به دنبال داشتن نقش محوری در حلقه اتصال شرق و غرب و تبدیل شدن به قطب مهمی از آن است که آن را به وسیله پیوند اهداف زیر تحقق می‌بخشد: توسعه چشم‌انداز ۲۰۳۰ ابوظبی با طرح‌های «یک کمربند و یک راه» چین انجام می‌شود که مبتنی بر توسعه طرح‌های زیرساختی با قابلیت اتصال منطقه‌ای است. اتصال پارک (مجمع) پورت (بندر) صنعتی با

رویکرد دوچرخ و دو بال برای اتصال بازارها در غرب آسیا است. این طرح به منظور پیوند دادن پارک‌های صنعتی ساخته شده چین در مصر، امارات متحده عربی، عربستان سعودی و عمان با بندرهای منطقه‌ای، از جمله بندر خلیفه در امارات، بندر دقم در عمان، بندر جیبوتی و بندر سعید در مصر، باهدف ایجاد خوشه‌های تجاری و پیوند زنجیره‌های تأمین در سراسر منطقه است. دوچرخ به همکاری انرژی متمرکز بر نفت و گاز معمولی و انرژی کم کربن و دو بال به همکاری در فناوری هوش مصنوعی، ارتباطات سیار، ناوبری ماهواره‌ای و سرمایه‌گذاری و امور مالی اشاره دارد (آقایی و طاهری، ۱۳۹۶: ۲۶۰)؛ (Aghae and Taheri, 2021: 260). از دیگر تلاش‌های عملی امارات، افزون بر اتصال پارک پورت، می‌توان به دیپلماسی سیاسی امارات برای توسعه و مشارکت کشورهای عضو شورای همکاری خلیج فارس در طرح‌های ابتکار «یک کمر بند و یک راه»، تشکیل مرکز نقل و انتقال بانکی و تسویه زمینی در این کشور، قرار گرفتن در شمار بنیان‌گذاران بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیا، تلاش برای مذاکرات توافق تجارت آزاد شورای همکاری خلیج فارس با چین و تشویق بنگاه‌های اقتصادی اماراتی و چینی برای مشارکت در تجارت و همکاری اقتصادی با قاره آفریقا، سرمایه‌گذاری این کشور در کشورهای غرب آسیایی مانند مصر، لبنان، اردن و تونس و همچنین در جنوب آسیا مانند پاکستان و افغانستان، عادی‌سازی روابط این کشور با اسرائیل و افتتاح سفارت امارات در تل‌آویو و مشارکت هر دو در طرح‌های زیرساختی یکدیگر و قطع نکردن همکاری اقتصادی با ایران با وجود متحد منطقه‌ای بودن عربستان، اشاره کرد (Karam, 2018: 1).

حال با این تفاسیر میان عربستان و امارات اختلافاتی وجود دارد که دلایل آن را این گونه می‌توان

برشمرد:

اول، رقابت گسترده‌ای برای سرمایه‌گذاری خارجی وجود دارد. این رقابت به سال ۲۰۰۹ بازمی‌گردد، زمانی که ابوظبی به محل پیشنهادی مرکز بانک مرکزی شورای همکاری خلیج فارس (GCC) در ریاض اعتراض کرد که در نهایت نقشی در خنثی کردن تأسیس خود بانک داشت. بین سال‌های ۲۰۱۲ تا ۲۰۲۲، هجوم سرمایه‌گذاری امارات به تولید ناخالص داخلی تقریباً ۳٫۵ برابر بیشتر از عربستان سعودی بوده است و دبی به مکان مطلوب حدود ۷۰ درصد از دفاتر مرکزی شرکت‌های چندملیتی بزرگ در خاورمیانه تبدیل شده است. در همین حال، افزایش قیمت نفت در سال ۲۰۲۲، به لطف تهاجم روسیه به اوکراین، اقتصاد عربستان سعودی را به رشد ۸٫۷ درصدی سوق داد که بالاترین رشد در میان کشورهای گروه ۲۰ است که هجوم قابل توجهی سرمایه خود را تولید کرده است؛ و عربستان سعودی به‌طور فعال شرکت‌های خارجی فعال در منطقه خلیج فارس را تشویق کرده است که مقر خود را به قلمرو خود منتقل کنند و هشدار داده است که شرکت‌هایی که در انتقال مقر خود شکست می‌خورند در خطر قطع روابط تجاری با ریاض هستند. سیاست انرژی بین عربستان سعودی (بزرگ‌ترین صادرکننده نفت جهان) و امارات (پنجمین کشور بزرگ) این رقابت را تشدید کرده است. در تابستان ۲۰۲۱، اختلاف آشکاری بین ریاض و ابوظبی در مورد برنامه تحت رهبری عربستان سعودی در اوپک پلاس برای طولانی کردن کاهش تولید به وجود آمد. به وجود آمد که امارات این

پیشنهاد را رد کرد. اگرچه راه‌حل آشکاری برای این تنش به سرعت به دست آمد، شایعات بعدی در مورد اعتراض ابوظبی به تسلط ریاض در اوپک پلاس و بررسی احتمالی خروج از اوپک منتشر شد. آخرین و محوری‌ترین رقابت مربوط به استراتژی‌های «چشم‌انداز» است که توسط دو کشور دنبال می‌شود. امارات متحده عربی که سال‌ها پیش سفر متنوع خود را آغاز کرده بود، خود را به عنوان یک مرکز حمل‌ونقل و تجارت جهانی از طریق ابتکارات استراتژیک مرتبط با بنادر خلیفه و جبل علی تثبیت کرد که با موفقیت شرکت هواپیمایی امارات تکمیل شد. با این وجود، محمد بن سلمان چشم‌انداز ۲۰۳۰، یک نقشه راه بلندپروازانه برای تنوع اقتصادی عربستان را در سال ۲۰۱۶ راه‌اندازی کرد. پروژه شاخص در این چشم‌انداز، ابتکار عمل NEOM است، یک تلاش چند میلیارد دلاری باهدف قرار دادن عربستان سعودی به عنوان زیرساخت، حمل‌ونقل و فناوری برجسته. مرکز تجاری و مالی در منطقه است. ریاض همچنین بیش از ۱۰۰ میلیارد دلار متعهد شده است تا خود را به یک هاب لجستیک دریایی و هوایی تبدیل کند که با راه‌اندازی Riyadh Air مشخص شده است. این امر مستلزم به چالش کشیدن تسلط بنادر امارات از طریق سرمایه‌گذاری‌های قابل توجه در بندر اسلامی جده است که قرار است به بزرگ‌ترین و شلوغ‌ترین بندر در منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا تبدیل شود. با تعابیر متفاوت، رقابت «چشم‌انداز» ریاض و ابوظبی را به یک مسابقه مدرن سازی و تنوع‌بخشی سوق داده است که اغلب به هزینه یکدیگر است (Reisinezhad, 2024).

به‌طور کلی این دو کشور شبیه متحدان به نظر می‌رسند اما به‌طور فزاینده‌ای رقبای منطقه‌ای هستند؛ و یکی دیگر از زمینه‌های رقابت آن‌ها را باید سرمایه‌گذاری در طرح یک کمربند یک‌راه دانست. که از زمان راه‌اندازی طرح «کمربند و جاده»، امارات متحده عربی از پتانسیل توسعه، موقعیت استراتژیک و نقش اقتصادی پیشگام خود در منطقه برای مشارکت فعال در آن استفاده کرده است. این ابتکار فرصت مناسبی برای پیشبرد برنامه‌های توسعه و سرمایه‌گذاری کشور در سطح منطقه‌ای و بین‌المللی تلقی می‌شود، به‌ویژه از آنجایی که این ابتکار بر نقش محوری امارات در تجارت بین‌المللی تمرکز دارد و در راستای اهداف صدمین سالگرد امارات متحده عربی است. قراردادهای مشارکت اقتصادی که امارات متحده عربی به عنوان بخشی از ابتکار منعقد کرده است، ستون اساسی تجارت غیرنفتی امارات را تشکیل می‌دهد که تقریباً ۳۰ درصد از تجارت غیرنفتی امارات را این پروژه تشکیل می‌دهد. امارات متحده عربی با پیشرفته‌ترین فرودگاه‌ها و بنادر بین‌المللی خود که در حال حاضر به عنوان بزرگ‌ترین شرکت‌های حمل‌ونقل کانتینری در منطقه خاورمیانه طبقه‌بندی می‌شوند و همچنین توانایی‌های خود در حمل‌ونقل مقادیر زیادی کالا که می‌توان از آن‌ها استفاده کرد، از قابلیت‌های لجستیکی پیشرفته‌ای برخوردار است و به دنبال ادغام مسیرهای زمینی با خطوط کشتیرانی در طرح کمربند و جاده چین می‌باشد؛ که با این طرح کمربند و جاده امارات ظرفیت و موقعیت خود را به عنوان یک مرکز جهانی برای تجارت کالا و خدمات لجستیک افزایش می‌دهد و موقعیت خود را به عنوان نقطه تماس استراتژیک بین آسیا، اروپا و آفریقا تقویت می‌کند. مشارکت امارات متحده عربی و حمایت از این ابتکار تأثیر مثبتی بر تقویت پروژه‌های تجاری، زیرساختی و حمل‌ونقل و کاهش هزینه‌های سرمایه‌گذاری دارد که راه را برای ایجاد مشارکت‌های اقتصادی و تجاری جدید برای این

کشور باز می‌کند. امارات همچنین عضویت فعالی به‌عنوان یکی از اعضای مؤسس بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیا دارد که توسط چین رهبری می‌شود و به دنبال تقویت طرح‌های توسعه در آسیا و سایر کشورها است. ۶۵ کشور در ابتکار یک کمربند - یک جاده مشارکت دارند که ۳۰ درصد از تولید ناخالص داخلی جهانی را تشکیل می‌دهند و پیش‌بینی‌ها نشان می‌دهد که تا سال ۲۰۴۰ این کشورها تقریباً دوسوم تولید ناخالص داخلی جهانی را تشکیل خواهند داد و آن‌ها را در زمره مهم‌ترین موتورهای اقتصادی قرار خواهد داد. این یک نقطه اقتصادی تأثیرگذار و گذرگاهی برای حرکت تجاری به کشورهای مختلف جهان است. امارات ۱۰ میلیارد دلار به صندوق سرمایه‌گذاری مشترک چین و امارات برای حمایت از پروژه‌های ابتکاری در شرق آفریقا تزریق کرده است و در سال ۲۰۱۸، ۱۳ یادداشت تفاهم با چین برای سرمایه‌گذاری در زمینه‌های مختلف در داخل امارات امضا کرده است. داده‌های نیمه اول سال ۲۰۲۳ نشان می‌دهد که ارزش تجارت غیرنفتی امارات متحده عربی با کشورهای دیگر که در ابتکار کمربند و جاده هستند بالغ بر ۳۰۵ میلیارد دلار آمریکا بوده است که ۹۰ درصد از تجارت غیرنفتی امارات را در آن دوره تشکیل می‌دهد و رشد بیش از ۱۳ درصد نسبت به نیمه اول سال ۲۰۲۲ داشته است (حسینعلی، ۲۰۲۲)؛ (Hoseinali, 2022)

امارات متحده عربی همچنین موافقت‌نامه‌های مشارکت اقتصادی را پذیرفته و فعالانه از فعالیت‌های صادرات مجدد خود که سنگ بنای تجارت غیرنفتی امارات متحده عربی است، حمایت می‌کند که نزدیک به ۳۰ درصد از تجارت غیرنفتی این کشور را تشکیل می‌دهد. این امر از طریق اجرای چهار موافقت‌نامه بین‌المللی محقق می‌شود. ابتکار یک کمربند یک‌راه یک گام مثبت در جهت دستیابی به اهداف اقتصادی مندرج در اصول ۵۰ امارات متحده عربی، به‌ویژه تنوع‌بخشی و پایداری اقتصادی است. این ابتکار همچنین پتانسیل دو برابر شدن مزیت رقابتی کشور، توسعه تجارت خارجی و به‌ویژه فعالیت صادرات مجدد را دارد. با توجه به اینکه بیش از ۷۰ کشور در سراسر جهان در این طرح توسعه عظیم مشارکت دارند، طرح کمربند راه یک پلت فرم ایده آل برای ایجاد مشارکت‌ها و اتحادهای اقتصادی مؤثر و مجرای جریان‌های تجاری از سراسر جهان است. امارات یکی از اعضای مؤسس بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیا است. تجارت امارات متحده عربی با کشورهای آسیایی، آفریقایی و اروپایی در سال ۲۰۲۲ به حدود ۵۶۰ میلیارد دلار رسید که ۹۰ درصد تجارت غیرنفتی امارات را تشکیل می‌دهد. چین، هند، عربستان سعودی، عراق، ترکیه، ژاپن، عمان، کویت و هنگ‌کنگ از جمله ۱۰ شریک تجاری برتر امارات هستند. تجارت غیرنفتی امارات با این کشورها در سال ۲۰۲۲ نسبت به سال ۲۰۲۱ رشد ۲۰ درصدی داشته است. علاوه بر این، ۸۸ درصد از واردات امارات متحده عربی از کشورهای است که به‌طور فعال در طرح کمربند و جاده مشارکت دارند، در حالی که ۹۴ درصد از صادرات غیرنفتی امارات به مقصد این کشورها است و ۹۲ درصد از صادرات مجدد آن به این کشورها اختصاص دارد. به آن‌ها هدایت می‌شود. این آمارها یک زیربنای حیاتی برای اجرای موفقیت‌آمیز BRI در همکاری با همه کشورهای است که در تقویت تجارت بین مناطق، آسیا، آفریقا و اروپا مشارکت دارند (Wam, 2023).

۴-۴- فرصت‌ها، چالش‌ها و پیامدهای ژئواکونومیک تعامل چین، عربستان و امارات

تعامل چین با عربستان و امارات در چارچوب ابتکار کمربند و راه، فراتر از مجموعه‌ای از قراردادهای تجاری، یک پدیده ژئواکونومیک چندلایه است که فرصت‌ها، چالش‌ها و پیامدهای ساختاری برای تمام بازیگران و همچنین برای موازنه قدرت در منطقه به همراه داشته است.

۴-۴-۱- فرصت‌ها: هم‌افزایی میان کمربند و راه و چشم‌اندازهای ملی

یافته‌ها نشان می‌دهد که یک هم‌افزایی قدرتمند میان اهداف ابتکار کمربند و راه چین و برنامه‌های تنوع‌بخشی اقتصادی عربستان و امارات وجود دارد. این رابطه اساساً مبتنی بر یک تبادل ژئواکونومیک است: تضمین جریان انرژی در مقابل سرمایه‌گذاری برای توسعه زیرساخت‌ها.

شتاب‌دهی به گذار از اقتصاد نفتی: برای عربستان و امارات، همکاری با چین یک ابزار کلیدی برای تسریع اهداف چشم‌انداز ۲۰۳۰ و دیگر برنامه‌های توسعه ملی است. در واقع، سیاست‌های داخلی این کشورها به‌عنوان یک «سوخت» برای پیشبرد جاده ابریشم دریایی چین عمل می‌کند (Fulton, ۲۰۲۰). سرمایه‌گذاری و فناوری چین در حوزه‌هایی چون انرژی‌های پاک، توسعه بنادر راهبردی مانند جیزان و خلیفه و پیشبرد جاده ابریشم دیجیتال (Wang, 2024)، به این کشورها امکان می‌دهد تا زیرساخت‌های لازم برای اقتصاد آینده خود را سریع‌تر بنا کنند.

تضمین منافع راهبردی برای چین: از منظر پکن، این تعاملات به معنای دستیابی به دو هدف اصلی است: نخست، تضمین جریان باثبات انرژی از مهم‌ترین صادرکنندگان جهان برای تأمین امنیت انرژی خود؛ و دوم، تحکیم جای پا در یکی از حیاتی‌ترین گلوگاه‌های تجاری و ترانزیتی جهان که موفقیت جهانی ابتکار کمربند و راه به آن وابسته است (Blackwill & Harris, 2016: 42).

۴-۴-۲- چالش‌ها: ریسک وابستگی نابرابر و توان‌بخشی منطقه‌ای

باوجود منافع متقابل، این روابط عاری از چالش‌های ساختاری نیست. این چالش‌ها هم متوجه کشورهای عربی و هم متوجه چین است:

ریسک وابستگی برای کشورهای عربی: مهم‌ترین چالش برای عربستان و امارات، ریسک گرفتار شدن در یک «وابستگی متقابل نابرابر» است وابستگی فزاینده به فناوری‌های کلیدی، استانداردهای فنی و سرمایه‌گذاری‌های زیربنایی چینی، می‌تواند در بلندمدت به یک اهرم فشار سیاسی برای پکن تبدیل شده و استقلال عمل آن‌ها را در تصمیم‌گیری‌های راهبردی محدود سازد. همچنین، چالش‌هایی نظیر کمبود نیروی انسانی ماهر برای پیشبرد پروژه‌های فناورانه می‌تواند سرعت این همگرایی را کاهش دهد (Wang, 2024).

چالش توان‌بخشی برای چین: برای چین، چالش اصلی مدیریت پیچیدگی‌های ژئوپلیتیک منطقه است. پکن برای حفظ روابط پرسود خود با ریاض و ابوظبی، ناچار است تا همکاری‌های امنیتی خود با رقیب منطقه‌ای آن‌ها یعنی ایران را با احتیاط تنظیم کرده و محدود نگه دارد (Elveren, 2024).

۴-۴-۳- پیامدها: بازتعریف موازنه ژئواکونومیک منطقه

تعاملات چین با عربستان و امارات پیامدهای عمیقی برای موازنه قدرت در خلیج فارس به همراه داشته است:

تغییر نظم سنتی منطقه: نفوذ فزاینده ژئواکونومیک چین در حال به چالش کشیدن نظم امنیتی سنتی

منطقه است که برای دهه‌ها تحت سلطه ایالات متحده قرار داشت. این امر به معنای حرکت به سوی یک نظم چندقطبی و تغییر موازنه قدرت منطقه‌ای به نفع یک بازیگر خارج از منطقه است. تشدید «رقابت همکارانه»: ابتکار کمربند و راه، پویایی «رقابت همکارانه» میان عربستان و امارات را تشدید کرده است (Bettis, 2023). این دو کشور از یک سو برای تبدیل شدن به قطب اصلی و شریک ممتاز چین در منطقه با یکدیگر رقابت می‌کنند و از سوی دیگر برای افزایش جذابیت کلی منطقه به عنوان یک هاب لجستیکی، باهم همکاری می‌نمایند. این رقابت به چین اجازه می‌دهد تا با قرار گرفتن در موقعیت داور، شرایط بهتری برای سرمایه‌گذاری‌های خود کسب کرده و از این پویایی سود ببرد.

حوزه	عربستان سعودی	امارات متحده عربی	چین	پیامد برای موازنه منطقه‌ای
همگرایی راهبردی	همپوشانی «چشم‌انداز ۲۰۳۰»؛ BRI؛ مشارکت در AIIB و صندوق جاده ابریشم	همپوشانی «پروژه‌های ۵۰»؛ BRI؛ عضویت مؤسس در	AIIB تضمین جریان انرژی؛ ایجاد کریدورهای تجاری جدید	تغییر نظم از امنیت‌محور (غرب) به ژئواکونومیک (شرق)
فرصت‌های اصلی	شتاب در تنوع‌بخشی اقتصاد؛ جذب فناوری (خودرو برقی، انرژی خورشیدی)	تبدیل شدن به هاب لجستیک و مالی منطقه؛ پیشگامی در جاده ابریشم دیجیتال	دسترسی به بازارهای جدید؛ بین‌المللی‌سازی یوان در معاملات نفتی	افزایش وزن اقتصادی شرق آسیا در خلیج فارس
چالش‌های اصلی	ریسک وابستگی فناوریانه و زیرساختی به چین	ریسک وابستگی فناوریانه و زیرساختی به چین	مدیریت توازن دیپلماتیک با ایران در برابر ریاض و ابوظبی	پیچیده‌تر شدن روابط قدرت‌های فرامنطقه‌ای (چین، آمریکا)
نوع تعامل (رقابت همکارانه)	رقابت با امارات برای جذب مقر شرکت‌های چینی و سرمایه‌گذاری‌های انحصاری	رقابت با عربستان برای تبدیل شدن به دروازه تجاری چین به آفریقا و اروپا	بهره‌برداری از رقابت ریاض و ابوظبی برای کسب امتیازات بیشتر	تشدید «رقابت همکارانه»؛ افزایش اهرم چین به عنوان بازیگر توازن‌بخش
پیامد ساختاری بلندمدت	کسب جایگاه ممتاز در نظم نوین ژئواکونومیک، اما با کاهش نسبی استقلال عمل	تثبیت نقش هاب جهانی، اما با نفوذ فزاینده استانداردهای فنی چین	تثبیت نفوذ راهبردی در گلوگاه انرژی جهان بدون هزینه نظامی	گذار از تک‌قطبی آمریکا به نظم چندقطبی با محوریت رقابت اقتصادی

جدول ۱- خلاصه یافته‌های کلیدی: فرصت‌ها، چالش‌ها و پیامدهای ژئواکونومیک تعامل چین با عربستان و امارات در چارچوب BRI

Table 1- Summary of key findings: opportunities, challenges and geo-economic consequences of China's interaction with Saudi Arabia and the UAE in the framework of BRI

منبع: (نویسندگان، ۱۴۰۴)؛ (Authors, 2024)

نتیجه‌گیری

این پژوهش باهدف اصلی تبیین فرصت‌ها، چالش‌ها و پیامدهای ژئواکونومیک تعامل چین با عربستان سعودی و امارات در چارچوب ابتکار کمربند و راه تدوین شد. یافته‌های این تحقیق نشان می‌دهد که این تعاملات، بسیار فراتر از مجموعه‌ای از همکاری‌های اقتصادی دو جانبه، یک راهبرد ژئواکونومیک منسجم و چندلایه از سوی چین است. پکن با به‌کارگیری ابزارهای اقتصادی نظیر سرمایه‌گذاری، توسعه زیرساخت و فناوری، به دنبال دستیابی به اهداف راهبردی بلندمدت در منطقه خلیج فارس است. این راهبرد موفق به ایجاد یک «وابستگی متقابل نابرابر» شده است؛ وضعیتی که در آن کشورهای عربی به سرمایه و فناوری چین برای تحقق چشم‌اندازهای ملی خود وابسته می‌شوند، درحالی‌که چین شریان‌های حیاتی انرژی و مسیرهای تجاری خود را تضمین می‌کند. فرصت کلیدی که این رابطه را پیش می‌برد، هم‌افزایی عمیق میان اهداف ابتکار کمربند و راه با برنامه‌های کلان تنوع‌بخشی اقتصادی در عربستان و امارات است. برای این دو کشور، مشارکت چین تنها یک گزینه مطلوب نیست، بلکه یک عنصر ضروری برای تحقق اهداف چشم‌انداز ۲۰۳۰ و دیگر طرح‌های توسعه ملی محسوب می‌شود.

شرکت‌های چینی نه تنها در پروژه‌های زیرساختی مانند توسعه بنادر و راه‌آهن، بلکه در ساخت شهرهای هوشمند و مناطق صنعتی پیشرفته که ستون فقرات اقتصادهای پسانفتی را تشکیل می‌دهند، نقشی حیاتی ایفا می‌کنند. به‌ویژه، «جاده ابریشم دیجیتال» مسیری برای انتقال فناوری و گذار به اقتصادهای دانش‌بنیان فراهم کرده است. در مقابل، چین با تثبیت جایگاه خود به‌عنوان شریک اصلی این دو قدرت اقتصادی، نه تنها امنیت انرژی خود را در برابر نوسانات جهانی تقویت می‌کند، بلکه با ترویج استفاده از یوآن در معاملات نفتی، به تدریج نفوذ دلار را در بازارهای انرژی به چالش می‌کشد. با این وجود، این رابطه ساختاری، چالش‌های پیچیده‌ای را نیز به همراه دارد. اصلی‌ترین چالش برای کشورهای عربی، مدیریت ریسک وابستگی فزاینده است. این وابستگی، نه از نوع بدهی مالی، بلکه از نوع وابستگی فناورانه و زیرساختی است که می‌تواند در بلندمدت، استقلال عمل آن‌ها را در تصمیم‌گیری‌های کلان محدود کرده و آن‌ها را در میانه رقابت ژئوپلیتیک آمریکا و چین در وضعیتی دشوار قرار دهد. برای چین نیز، چالش کلیدی، مدیریت پیچیدگی‌های سیاسی منطقه و حفظ توازن دیپلماتیک میان روابط اقتصادی پرسود خود با کشورهای عربی و مشارکت راهبردی‌اش با ایران است. هرگونه تنش در منطقه می‌تواند ثبات سرمایه‌گذاری‌های چین را به خطر اندازد. درنهایت، مهم‌ترین پیامد این تعاملات، بازتعریف بنیادین نظم منطقه‌ای است.

نفوذ ژئواکونومیک چین، ساختار امنیتی سنتی منطقه را که برای دهه‌ها به‌طور انحصاری تحت سلطه آمریکا قرار داشت، به چالش کشیده و آن را به‌سوی یک نظم چندقطبی سوق داده است. حال، روابط اقتصادی با شرق، اهمیتی هم‌تراز با غرب، پیدا کرده و ابتکار کمربند و راه همچنین به تشدید «رقابت همکارانه» میان عربستان و امارات دامن زده است؛ پویایی‌ای که به چین اجازه می‌دهد تا بدون مداخله مستقیم، از رقابت این دو متحد برای کسب بهترین شرایط و بیشترین امتیازات بهره‌برداری کند. بدین ترتیب، خلیج فارس نه تنها به‌عنوان یک منبع انرژی، بلکه به‌عنوان یکی از مهم‌ترین عرصه‌های شکل‌گیری نظم نوین ژئواکونومیک جهانی، در حال ایفای نقشی تاریخی است.

منابع

۱. آقایی، سید داوود، و طاهری، ابراهیم. (۱۳۹۶). چین و خلیج فارس: تحلیل روابط در پرتو ابتکار کمربند-راه. فصلنامه مطالعات منطقه‌ای، ۱۲(۴)، ۲۶۰-۲۴۰.
۲. الامارات الیوم. (۲۰۱۹). گزارش همکاری‌های چین و امارات در حوزه انرژی هسته‌ای و بنادر، ۲۳ مارس، بازیابی شده از <https://www.emaratalyoum.com>
۳. قلی‌زاده، علی و میرنظامی، سیدرضا. (۱۴۰۱). مطالعه تطبیقی ابتکار جاده و کمربند چین با طرح مارشال آمریکا و طرح مولوتوف شوروی. فصلنامه مطالعات بین‌المللی، ۱۹(۲)، ۷-۲۹.
۴. المنیعی، ع. (۲۰۲۲). بررسی سرمایه‌گذاری‌های چین در طرح کمربند و جاده در عربستان سعودی. گزارش تحلیلی منتشر نشده.

References

1. Al-Harhi, G. (2024, September 12). Chinese Premier: Major boost in cooperation with Saudi Arabia. Asharq Al-Awsat. <https://english.aawsat.com/gulf/5060172-chinese-premier-major-boost-cooperation-saudi-arabia>
2. Alshabani, R. (2023). China–Saudi Arabia petro-partnerships: From oil to downstream integration (ESI Report 22-3). Energy Studies Institute, National University of Singapore.
3. Bettis, T. (2023, June 6). Emerging lines of Saudi-Emirati rivalry in Southeast Asia. The Diplomat. <https://thediplomat.com/2023/06/the-emerging-contours-of-saudi-emirati-competition-in-southeast-asia>
4. Blackwill, R. D., & Harris, J. M. (2016). War by other means: Geoeconomics and statecraft. Harvard University Press.
5. Chandak, N. (2024). Sino-UAE cooperation in renewable energy and agriculture under the BRI. Middle East Policy Brief, 7(2), 1–9.
6. Chen, J. (2018). Strategic synergy between Egypt “Vision 2030” and China’s “Belt and Road” initiative. *Outlines of Global Transformations: Politics, Economics, Law*, 11(5), 219–235. <https://doi.org/10.23932/2542-0240-2018-11-5-219-235>
7. China–Saudi Arabia Cooperation Forum. (2024). Joint investment prospects under the Belt and Road Initiative (Policy Report No. 17). CSCF Press.
8. Elveren, I. (2024, May 20). Prospects and complexities of China–Iran relations, implications for the US, and regional & global repercussions (CSAG Strategy Paper). Combined Strategic Analysis Group.
9. Fulton, J. (2019). China–UAE relations in the Belt and Road era. *Journal of Arabian Studies*, 9(2), 253–268. <https://doi.org/10.1080/21534764.2019.1756135>
10. Fulton, J. (2020). Domestic politics as fuel for China’s Maritime Silk Road Initiative: The case of the Gulf monarchies. *Journal of Contemporary China*, 29(123), 1–18. <https://doi.org/10.1080/10670564.2019.1637566>

11. General Administration of Customs of the People's Republic of China (GACC). (2024). China's trade statistics with main trade partners in 2023. <http://english.customs.gov.cn/>
12. Ghorbani, M. (2025, March 13). Chinese companies in Saudi Arabia: Opportunities & obstacles (CEIBS Working Paper). <https://www.ceibs.edu/new-papers-columns/26446>
13. Gibbon, G. (2023, February 9). Saudi dominates Chinese BRI investment in GCC. *Arabian Gulf Business Insight*. <https://www.agbi.com/banking-finance/2023/02/saudi-dominates-chinese-bri-investment-in-the-region>
14. Gibbon, G. (2025, March 5). Middle East is top recipient of Chinese Belt and Road deals. *Arabian Gulf Business Insight*. <https://www.agbi.com/construction/2025/03/middle-east-is-top-recipient-of-chinese-belt-and-road-deals>
15. Habibi, N. (2020). China–Middle East economic relations and the Belt and Road Initiative (Working Paper No. 131). Brandeis University.
16. Karam, J. (2018, October 11). UAE names Khaldoon Al-Mubarak first presidential envoy to China. *The National*. <https://www.thenationalnews.com/uae/government/uae-names-khaldoon-al-mubarak-first-presidential-envoy-to-china-1.782350>
17. Luttwak, E. N. (1990). From geopolitics to geo-economics: Logic of conflict, grammar of commerce. *The National Interest*, (20), 17–23.
18. Reisinezhad, A. (2024). The Saudi-UAE economic rivalry. *Middle East Eye*.
19. Scholvin, S., & Wigell, M. (2018). Geo-economics as a concept and practice in international relations. *Finnish Institute of International Affairs*.
20. Strategic Teams. (2023). China–Arab trade landscape 2022: Data and trends. *ST Analytics*.
21. Wam. (2023). UAE trade with BRI countries hits \$305bn. *Emirates News Agency*.
22. Wang, X. (2024). High-quality development in China–Arab digital-economy cooperation. *Journal of Arab Studies*.
23. Xuewen, Q. (2016). The new Silk Road in West Asia under “the Belt and Road” initiative. *Asian Journal of Middle Eastern and Islamic Studies*, 10(3), 30–38. <https://doi.org/10.1080/19370679.2016.120232>

Translated References to English

1. Aghaei, S. D., & Taheri, E. (2017). China and the Persian Gulf: Analysis of relations in the light of the Belt-Road Initiative. *Regional Studies Quarterly*, 12(4), 240-260. **(In Persian)**
2. Al-Emarat Al-Youm. (2019). Report on China-UAE cooperation in nuclear energy and ports. March 23, Retrieved from <https://www.emaratalyoum.com> **(In Persian)**
3. Al-Harhi, G. (2024, September 12). Chinese Premier: Major boost in cooperation with Saudi Arabia. *Asharq Al-Awsat*. <https://english.aawsat.com/gulf/5060172-chinese-premier-major-boost-cooperation-saudi-arabia>
4. Al-Munaie, A. (2022). Investigation of Chinese investments in the Belt and Road Initiative in Saudi Arabia. Unpublished analytical report. **(In Persian)**

5. Alshabani, R. (2023). China–Saudi Arabia petro-partnerships: From oil to downstream integration (ESI Report 22-3). Energy Studies Institute, National University of Singapore.
6. Bettis, T. (2023, June 6). Emerging lines of Saudi-Emirati rivalry in Southeast Asia. *The Diplomat*. <https://thediplomat.com/2023/06/the-emerging-contours-of-saudi-emirati-competition-in-southeast-asia>
7. Blackwill, R. D., & Harris, J. M. (2016). *War by other means: Geoeconomics and statecraft*. Harvard University Press.
8. Chandak, N. (2024). Sino-UAE cooperation in renewable energy and agriculture under the BRI. *Middle East Policy Brief*, 7(2), 1–9.
9. Chen, J. (2018). Strategic synergy between Egypt “Vision 2030” and China’s “Belt and Road” initiative. *Outlines of Global Transformations: Politics, Economics, Law*, 11(5), 219–235. <https://doi.org/10.23932/2542-0240-2018-11-5-219-235>
10. China–Saudi Arabia Cooperation Forum. (2024). Joint investment prospects under the Belt and Road Initiative (Policy Report No. 17). CSCF Press.
11. Elveren, I. (2024, May 20). Prospects and complexities of China–Iran relations, implications for the US, and regional & global repercussions (CSAG Strategy Paper). Combined Strategic Analysis Group.
12. Fulton, J. (2019). China–UAE relations in the Belt and Road era. *Journal of Arabian Studies*, 9(2), 253–268. <https://doi.org/10.1080/21534764.2019.1756135>
13. Fulton, J. (2020). Domestic politics as fuel for China’s Maritime Silk Road Initiative: The case of the Gulf monarchies. *Journal of Contemporary China*, 29(123), 1–18. <https://doi.org/10.1080/10670564.2019.1637566>
14. General Administration of Customs of the People’s Republic of China (GACC). (2024). China’s trade statistics with main trade partners in 2023. <http://english.customs.gov.cn/>
15. Gholizadeh, A. and Mirnezami, S. R. (2022). A comparative study of China's Belt and Road Initiative (BRI) with the US Marshall Plan and the Soviet Molotov Plan (CMEA). *International Studies Journal (ISJ)*, 19(2), 7-29. doi: 10.22034/isj.2022.336078.1798 **(In Persian)**
16. Ghorbani, M. (2025, March 13). Chinese companies in Saudi Arabia: Opportunities & obstacles (CEIBS Working Paper). <https://www.ceibs.edu/new-papers-columns/26446>
17. Gibbon, G. (2023, February 9). Saudi dominates Chinese BRI investment in GCC. *Arabian Gulf Business Insight*. <https://www.agbi.com/banking-finance/2023/02/saudi-dominates-chinese-bri-investment-in-the-region>
18. Gibbon, G. (2025, March 5). Middle East is top recipient of Chinese Belt and Road deals. *Arabian Gulf Business Insight*. <https://www.agbi.com/construction/2025/03/middle-east-is-top-recipient-of-chinese-belt-and-road-deals>
19. Habibi, N. (2020). China–Middle East economic relations and the Belt and Road Initiative

- (Working Paper No. 131). Brandeis University.
20. Karam, J. (2018, October 11). UAE names Khaldoon Al-Mubarak first presidential envoy to China. *The National*. <https://www.thenationalnews.com/uae/government/uae-names-khaldoon-al-mubarak-first-presidential-envoy-to-china-1.782350>
 21. Luttwak, E. N. (1990). From geopolitics to geo-economics: Logic of conflict, grammar of commerce. *The National Interest*, (20), 17–23.
 22. Reisinezhad, A. (2024). The Saudi-UAE economic rivalry. *Middle East Eye*.
 23. Scholvin, S., & Wigell, M. (2018). Geo-economics as a concept and practice in international relations. *Finnish Institute of International Affairs*.
 24. Strategic Teams. (2023). China–Arab trade landscape 2022: Data and trends. *ST Analytics*.
 25. Wam. (2023). UAE trade with BRI countries hits \$305bn. *Emirates News Agency*.
 26. Wang, X. (2024). High-quality development in China–Arab digital-economy cooperation. *Journal of Arab Studies*.
 27. Xuewen, Q. (2016). The new Silk Road in West Asia under “the Belt and Road” initiative. *Asian Journal of Middle Eastern and Islamic Studies*, 10(3), 30–38. <https://doi.org/10.1080/19370679.2016.120232>

