

**الاهمية الجيوسياسية لموقع ايران الجغرافي في مبادرة الحزام  
والطريق الصينية**

**الاستاذ المساعد الدكتورة حميدة عبد الحسين محمد الظالمي  
كلية التربية للعلوم الانسانية / جامعة المثنى**

**The geopolitical significance of Iran's  
geographic location in China's Belt and Road  
Initiative**

تعد مبادرة الحزام والطريق التي اقدمت الصين على طرحها في عام ٢٠١٣ واحدة من المبادرات المهمة التي تعزز تسعى الصين من خلالها تعزيز مكانتها الدولية وربط الكثير من اقتصاديات الدول باقتصادها ذو النمو السريع . يهدف هذا البحث الى الكشف عن اهمية الموقع الجيوسياسي لإيران في مبادرة الحزام والطريق والفوائد التي تتحقق لكلا الطرفين ايران والصين . وقد توصل البحث الى ان العلاقات الصينية الايرانية قديمة جداً غلب عليها طابع التعاون في المجالات العسكرية والاقتصادية وقد تعززت العلاقات في العقود الاخيرة بسبب حاجة الصين للنفط الايراني من جهة والموقف الموحد من دور الولايات المتحدة في خلق الازمات لكليهما ، ثم جاءت مبادرة الحزام لتعطي زخماً قوياً للعلاقات بينهما كون تمثل ايران دولة طريق تربط الصين بآسيا الوسطى والشرق الاوسط واوربا .

**الكلمات المفتاحية:** الجيوسياسية ، موقع ايران الجغرافي ، مبادرة الحزام والطريق الصينية .

### Summary :

The Belt and Road Initiative, which China put forward in 2013, is one of the important initiatives through which China seeks to enhance its international position and link many countries' economies with their fast-growing economy. This research aims to reveal the importance of Iran's geopolitical position in the Belt and Road Initiative and the benefits that are achieved for both sides, Iran and China. The research concluded that Sino-Iranian relations are very old, dominated by the nature of cooperation in the military and economic fields. Relations have been strengthened in recent decades due to China's need for Iranian oil on the one hand, and the unified position of the United States' role in creating crises for both. Then the Belt Initiative came to give a strong impetus to relations. Between them is the fact that Iran represents a road country linking China with Central Asia, the Middle East and Europe.

**Keywords:** geopolitics, Iran's geographical location, China's Belt Road Initiative.

### المقدمة :

طرحت الصين مبادراتها الموسومة بالحزام والطريق في عام ٢٠١٣ وهي تحمل في طياتها دلالات جيوسياسية ، وجيو-اقتصادية ، ولا تقتصر ابعادها على الصين وحدها ، وانما على اكثر من ٧٥ دولة في اسيا وافريقيا واروبا ، فضلاً عن العديد من المنظمات الاقليمية والدولية . ونظراً للامتيازات التي تحقّقها المبادرة للصين وللدول المنتمية اليها فقد اثارت مخاوف الولايات المتحدة وبعض الدول الحليفة لها كون الصين بنظر الكثير من المحللين تشهد صعوداً اقتصادياً متنامياً لتحل بالمرتبة الثانية عالمياً بعد الولايات المتحدة وبهذا سوف تكون مركزاً للتجارة العالمية ، ناهيك عن انها سوف تعمل على ازاحة الولايات المتحدة عن الكثير من مناطق نفوذها لاسيما في الشرق الاوسط الذي يعد اهم مصدر يغذي حاجات الصين النفطية . بناءً على المعطيات انفة الذكر حرصت الصين على التوجه نحو دول بعينها والتركيز لاعتبارات جيوسياسية ومنها دولة ايران بعدها تمثل مفتاحاً مهماً للدخول الصيني الى الكثير من الاقاليم الجيوسياسية مثل اسيا الوسطى والشرق الاوسط ومن ضمنه منطقة الخليج العربي ، وعليه تمثل هذه القضية المحورية مشكلة البحث الرئيسية ، اذ يهدف من خلالها الى التعرف على مبادرة الحزام والطريق واهدافها والاهمية الجيوسياسية لموقع ايران الجغرافي في العلاقات الصينية الايرانية ، فضلاً عن اهميته في مبادرة الحزام والطريق وما يحققه لكلا الطرفين الايراني والصيني لذا قسمت الباحثة بحثها على اربعة مباحث تسبقها مقدمة شاملة عالج المبحث الاول التعريف بمبادرة الحزام والطريق واهدافها ، واهتم المبحث الثاني بالاهمية الجيوسياسية لموقع ايران الجغرافي ، اما المبحث الثالث تناول العلاقات الصينية -الايرانية ، واخيراً ركز المبحث الرابع على تبيان المكاسب الجيوسياسية التي يحققها الموقع الجغرافي لايران من مبادرة الحزام والطريق

## المبحث الاول: التعريف بمبادرة الحزام والطريق واهدافها وطرقها

### اولاً: التعريف بمبادرة الحزام والطريق

لا تعد فكرة مبادرة الحزام والطريق فكرة جديدة وانما لها جذور تاريخية قديمة تعود لطريق الحرير قبل خمسة الاف سنة مضت ، ولم يكن في الوقت نفسه طريق الحرير طريقاً واحداً وانما كان يمثل شبكة من الطرق الفرعية التي تصب في طريقيين كبيرين أحدهما (صيفي) والآخر شتوي، وما يجمع هذه الشبكة هو أنها مسالك للقوافل المتجهة من الشرق إلى جهة الغرب لتمر في طريقها بالدول التي أخذت تزدهر مع ازدهار هذا الطريق التجاري الأكثر شهرة في العالم القديم<sup>(١)</sup>. ظلت فكرة طريق الحرير تراود المفكرين وصناع القرار في الصين حتى

تجلت بشكل اكثر وضوحاً عند شو شن دا، نائب رئيس الهيئة الوطنية العامة للضرائب في الصين، الذي قدمها كمقترح لوزارة التجارة الصينية تحت عنوان "خطة مارشال الصينية" مقتسباً الاسم من المبادرة المعروفة لوزير الخارجية الأميركي جورج مارشال لمساعدة الدول الأوروبية في إعادة إعمار ما دمرته الحرب العالمية الثانية وبناء اقتصاداتها من جديد. وجاءت مبادرة شو كرد صيني على الأزمة المالية والركود الاقتصادي العالمي عام 2008 . وتتلخص فكرة المبادرة على استخدام الاحتياطي الاستراتيجي الصيني من العملة لمنح قروض إلى الدول النامية، تستخدم لبناء مشاريع تنفذها شركات صينية في تلك الدول<sup>(٢)</sup> . شكلت هذه الفكرة الانطلاقة الحقيقية للإعلان عن ولادة مبادرة الحزام والطريق وعلى لسان شي جين بينغ عند زيارة كازاخستان وإندونيسيا في سبتمبر وأكتوبر من عام ٢٠١٣ ، إذ أثار الرئيس الصيني مبادرة البناء المشترك للحزام الاقتصادي لطريق الحرير وطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين (المشار إليه فيما يلي باسم الحزام والطريق ، أو B & R )، ثم أنشأت الحكومة الصينية المجموعة الرائدة لتعزيز مبادرة الحزام والطريق مع مكتب إداري تابع للجنة الوطنية للتنمية والإصلاح<sup>(٣)</sup> .

ولأجل التعريف والترويج لهذه المبادرة بدأت الحكومة الصينية تشتغل فقد استضاف الصين قمة خاصة للمبادرة حضرها نحو 28 رئيساً ، و من بينهم الرئيس الروسي فلاديمير بوتين، والأمين العام للأمم المتحدة أنطونيو غوتيريس، ورئيس البنك الدولي جيم يونغ كيم، والمديرة الإدارية لصندوق النقد الدولي كريستين لاجارد، فضلاً عن نحو 1200 شخصية ممثلين عن نحو 60 منظمة إقليمية ودولية، ومدراء شركات و رواد أعمال وخبراء مال وصحفيون من 110 دولة<sup>(٤)</sup> . نشرت الحكومة الصينية في مارس ٢٠١٥ "الرؤية والإجراءات بشأن البناء المشترك للحزام الاقتصادي لطريق الحرير وطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين" . في مايو ٢٠١٧ ، ، إذ انعقد منتدى الحزام والطريق الأول للتعاون الدولي في بكين. كما استضافت الصين المؤتمرات السنوية لمنتدى بواو الآسيوي ، وقمة تشينغداو لمنظمة شنغهاي للتعاون (SCO) ، وقمة بكين ٢٠١٨ لمنتدى التعاون الصيني الأفريقي (FOCAC) ، ومعرض الصين الدولي للاستيراد<sup>(٥)</sup> .

وقسمت هذه الاستراتيجية حسب صانع القرار الصيني وفقاً للمدة الزمنية المرسومة لها إلى ثلاثة مراحل هي<sup>(٦)</sup> :

المرحلة الأولى : سميت بمرحلة التهيئة الاستراتيجية وتمتد من ٢٠١٣ إلى ٢٠١٦ .

المرحلة الثانية : وهي مرحلة التنفيذ الاستراتيجي وتمتد من عام 2016 إلى 2019 .

المرحلة الثالثة :وهي مرحلة التقييم الاستراتيجي من عام ٢٠١٩ إلى ٢٠٤٩ .

ومن الجدير ذكره ان المبادرة كانت تحمل آنذاك اسم حزام واحد وطريق واحد "One Belt One Road" وفي مايو من عام 2017 استخدمت بكين لأول مرة مصطلحاً جديداً للإشارة إلى المبادرة، وهو مبادرة الحزام والطريق "Belt and Road Initiative" وحتى شهر يناير من عام 2018 نجحت الصين في اجتذاب 75 دولة و 35 منظمة دولية للانضمام إلى المبادرة، التي تربط آسيا بأوروبا وأفريقيا، بل يمتد نطاقها لتشمل أستراليا ونيوزيلندا. ان من أهم الدول التي قبلت المشاركة في المبادرة ماليزيا وماليزيا ونيبال وباكستان في منطقة جنوب شرق آسيا فضلاً عن دول آسيا الوسطى الخمس، و أفغانستان وبنجلاديش والهند والمالديف ونيبال وباكستان في منطقة جنوب آسيا، بجانب 24 دولة في منطقة أوراسيا، أهمها روسيا وألبانيا وبيلاروسيا وتركيا وأوكرانيا ورومانيا وبولندا، و 15 دولة في منطقة الشرق الأوسط، أبرزها الإمارات والسعودية ومصر والكويت والبحرين وعمان والأردن ولبنان وسوريا . و تضم الدول المشاركة في المبادرة مجتمعة (62.3%) من التعداد الإجمالي لسكان العالم، ونحو ( 35.3%) من الناتج المحلي الإجمالي العالمي، ونحو (24%) من الإنفاق الاستهلاكي العالمي ، ومنذ إطلاق المبادرة حتى نهاية عام 2017 ، أنفقت الصين نحو (34) مليار دولار على المشروعات المتضمنة فيها، تنوعت ما بين الطرق وخطوط السكك الحديدية والموانئ وخطوط وشبكات الطاقة<sup>(٧)</sup> . وبناءً على ذلك تتضح رؤية شي للمبادرة بأنها برنامج طموح لبناء البنية التحتية لربط المناطق الحدودية الأقل نمواً في الصين مع الدول المجاورة. يمكن القول إن المشروع هو أحد أكبر خطط التنمية في التاريخ الحديث على الكرة الأرضية ، و تهدف بكين إلى ربط المناطق النائية المتخلفة للصين بأوروبا عبر آسيا الوسطى ، ويصل أيضاً إلى قارة إفريقيا وأستراليا ونيوزيلندا كما مر معنا<sup>(٨)</sup> . بحلول نهاية مارس 2019 ، كانت الحكومة الصينية قد وقعت (173) اتفاقية تعاون مع (125) دولة و (29) منظمة دولية ، مع توسيع مبادرة الحزام والطريق من آسيا وأوروبا تم التوجه لاحتضان إفريقيا وأمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي دول جنوب المحيط الهادئ<sup>(٩)</sup> .

### ١-الأهداف الجيوسياسية

أن خطة الحزام والطريق تمثل أيضاً خطة جيوسياسية وليست اقتصادية بحتة. على الرغم من وجود قدر كبير من الحقيقة في هذا التفسير ، فإن هذا التحليل يجادل بأن التركيز على الأبعاد الجيوسياسية لبرنامج الحزام والطريق يخفي محركاته الجيو-اقتصادية الأساسية ، ولا سيما علاقته بالتغيرات في السياسة الصناعية المحلية للصين. على مستوى استراتيجي أوسع ، يجادل صانعو السياسة والمحللون الصينيون المؤثرون أيضاً بأنه يمكن ان تستخدم مبادرة الحزام والطريق كأداة استراتيجية لمواجهة محور إدارة أوباما في آسيا. فعلى سبيل المثال يجادل جاستين بيفو لين مستشار السياسة المؤثر وكبير الاقتصاديين السابق في البنك الدولي في عام ٢٠١٥ ، بأن الرئيس شي أطلق مبادرة الحزام والطريق لموازنة سياسات الولايات المتحدة مثل المحور والشراكة عبر المحيط الهادئ . اذ قال إن الصين يجب أن تستخدم مواردها الاقتصادية بما في ذلك احتياطياتها الكبيرة وخبرتها في بناء البنية التحتية لتعزيز موقعها في المنطقة. والسعي لعزل الولايات المتحدة من اتفاقية الشراكة عبر المحيط الهادئ ، وكانت هذه الدول بحاجة إلى "قطب ثالث" ، وهو الحزام والطريق<sup>(١٠)</sup>. ان مبادرة الحزام والطريق تسهم تعزيز وجودها في منطقة اوراسيا تهدف المبادرة الى تعزيز وجودها في منطقة اوراسيا ذات الأهمية الجيوستراتيجية بحسب نظرية ماكيندر " قلب الأرض" ، الذي يرى ان قلب العالم هو منطقة اوراسيا لأنها تتمتع بحماية طبيعية في مختلف الجهات ضد الخطر الخارجي، فضلا عن مساحاتها الكبيرة وامكانياتها الاقتصادية الضخمة المتمثلة بالموارد الطبيعية، فأطلق عليها اسم قلب الأرض، وهي تمثل للصين عمقا استراتيجيا تستثمر مشاريعها الطامحة في الحصول عليها، اذ توفر لها قوة اقتصادية وجغرافية فضلا عن الحماية الأمنية<sup>(١١)</sup>.

### ٢-الأهداف الاقتصادية

تطوير الاقتصاد الصيني ، اذ سعت الحكومة الصينية إلى تبني العديد من المبادرات لتطوير المناطق الغربية من البلاد ، التي تعاني ضعفاً اقتصادياً وأطلقت في عام 2000 حملة في هذا الإطار تحت شعار "الاتجاه غرباً" لتحفيز النمو الاقتصادي هناك، وقامت باستثمار مليارات الدولار استكشاف النفط والغاز الطبيعي بتلك المناطق ، ومن ثم فأن مبادرة الحزام والطريق - سوف تسهم بالتحديد الحزام البري- في تطوير إقليمي شينغيانغ وقانسو اقتصادياً، وغيرهما من الأقاليم الغربية، ومن ثم تمثل المبادرة في جانب منها محاولة لإحداث توازن في التنمية الاقتصادية بين مختلف مناطق الدولة<sup>(١٢)</sup>. تهدف الصين من وراء مبادرة الحزام والطريق الى الاستثمار في البنية التحتية العالمية وتغطية العجز العالمي فيها ومن هذه القطاعات النقل والطاقة والمياه والاتصالات ، وتشير البيانات في هذا الصدد انه من المتوقع ان يبلغ مقدار الفجوة التراكمية ٥.٢ تريليون دولار أمريكي في عام ٢٠٣٠، أو ما يصل إلى ١٤.٩ تريليون دولار أمريكي حتى عام ٢٠٤٠، هذا يعني أن استثمارات البنية التحتية العالمية ، في المتوسط ، تتخفف بمقدار ٠.٣٥ - ٠.٣٧ تريليون دولار أمريكي سنوياً<sup>(١٣)</sup>. تسعى الصين الى مشاركة العديد من الدول في مبادرة الحزام والطريق مستقبلاً باعتبارها وجهات ذات أولوية للاستثمار الصيني المباشر المتجه إلى الخارج، لاسيما انها تمتلك اكثر الموارد الطبيعية أو بسبب مواقعها. اذ ان الدول الواقعة على طول مبادرة الحزام والطريق أكثر من نسبة ( 50 %) من الاحتياطيات المؤكدة المتبقية من النفط الخام وأكثر من ( 70 %) من احتياطي الغاز الطبيعي، ومن المتوقع أن تسيطر هذه الدول على الصادرات العالمية من هذه السلع على المدى المتوسط. علماً بأن بعض الاقتصادات الأكثر ثراءً بالموارد- بما فيها روسيا وكازاخستان - تشترك في حدودها مع الصين مثلها مثل الدول الرئيسية للنقل بالعبور مثل ميانمار. تعلق الصين أهمية كبرى على أمن الطاقة من خلال هذه المبادرة وتفضل تأمين إمدادات النفط والغاز من خلال الصفقات الثنائية بدلاً من الاعتماد على أسواق الطاقة العالمية والتخلص منها نهائياً ، وقد أدى هذا النهج إلى إيجاد عدة مشاريع استثمارية مشتركة تهدف إلى إنشاء قنوات مترابطة للنفط والغاز ترتبط بسوق الطاقة المحلي في الصين<sup>(١٤)</sup>. تعزيز مكانة شركات التكنولوجيا الاتصالات الصينية ، اذ تسعى الحكومة الصينية إلى تشجيع شركائها في مجال تكنولوجيا الاتصالات إلى الاستفادة من المبادرة، من اجل الاضطلاع بدور حيوي في إنشاء البنية التحتية لقطاع التكنولوجيا المعلومات والاتصالات في عدد كبير من دول المبادرة، بما يساهم في تعزيز نشاط الشركات الصينية، خاصة شركة هواوي فضلاً عن زيادة حصتها السوقية من التجارة الإلكترونية العالمية<sup>(١٥)</sup>.

بعيداً عن الأهداف الاقتصادية، فقد اقترح أن جزءاً من الدافع الصيني لإنشاء مبادرة الحزام والطريق هو الأمن، ولاسيما في منطقة شينجيانغ ذاتية الحكم في غرب الصين . وفي السنوات الأخيرة، تشعر بكين بقلق متزايد إزاء مظاهر المقاومة بين اليوغور، وهي جماعة عرقية تركية 30 ، وقد أظهر التمرد الأيغوري- الذي تعرض لفترات مقاومة عنيفة -علامات متزايدة ليصبح متطرفاً .وقد ظهر أحياناً مقاتلون من اليوغور ضمن صفوف تنظيم (داعش.) ومن خلال تحسين الظروف الاقتصادية في شينجيانغ، فضلاً عن قازاقستان وقيرغيزستان وطاجيكستان المجاورة (حيث كان الأويغور نشطين)، فإن الحكومة الصينية على الأرجح تأمل في الحد من حركة الانفصاليين الأيغور وتحسين نفسها ضد ما تشير إليه بالتهديدات الثلاثة (الإرهاب، والانفصالية، والتطرف)<sup>(١٦)</sup> . تسعى الصين الى حماية مشاريعها المتزايدة في دول المبادرة ، وتوسعت تبعاً لذلك حملات الصين الأمنية، لتشمل دولاً ومناطق تعاني من صراعات داخلية، اذ تتطلب المشاريع الضخمة التي تحتاج الى قوات عسكرية لحمايتها، لاسيما في الدول الافريقية، حيث بدأت الشركات الأمنية الصينية العمل هناك لحماية وتأمين سفنها التجارية وناقلات النفط التي تمر بالسواحل الصومالية، وقيام شركة "ديوي الامنية المحدودة" الصينية (Dewei Security Group Ltd) بحماية شركاتها العاملة في كينيا، وفتحت قاعدة عسكرية في جيبوتي، فضلاً عن تبنيتها عام 2015 قانون لمكافحة الإرهاب الذي سمح لها القيام في مهام أمنية من وحدات جيش التحرير الشعبي<sup>(١٧)</sup>. تأمين واستقرار إمدادات الطاقة وهو هدف مهم في المبادرة الصينية، بحيث أن الصين تريد تجنب أي خلل يعيق إمدادات الطاقة العنصر الأساسي في نمو واستقرار اقتصادها، فالصين تحتاج ( ٨٠ %) من الطاقة لتغطية احتياجاتها منها التي تمر عبر مضيق ملقا، وذلك على الرغم من تزايد وارداتها من الطاقة من روسيا وكزاخستان، وقد عبر هو جينتاو عن مخاوفه سنة ٢٠٠٣ مما اسماه " معضلة ملقا " وهنا توفر المبادرة ممرات بديلة لتأمين الطاقة مثل خط " الصين - ميانمار أو الممر الباكستاني- الصيني<sup>(١٨)</sup>.

### ثالثاً: الطرق الرئيسية في مبادرة الحزام والطريق

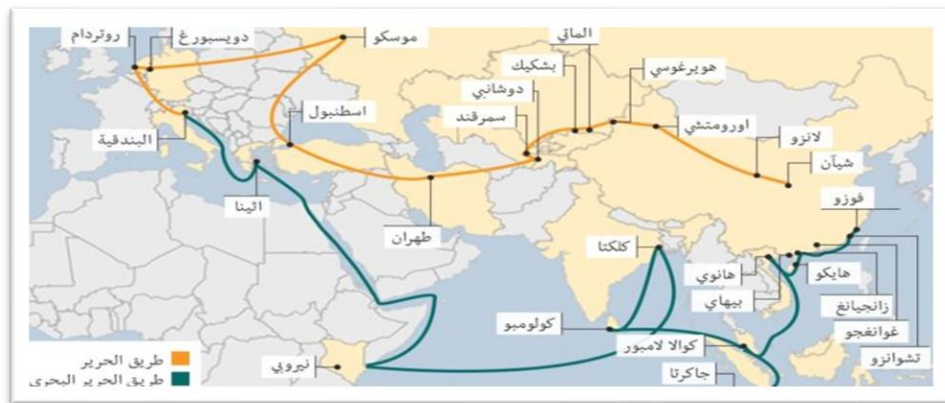
تغطي مبادرة الحزام والطريق مناطق عديدة بطرقها كما الخريطة (١) وهي على النحو الاتي :

#### ١-الطرق البرية

من الناحية الجغرافية الفرع البري من المبادرة سته ممرات هي:

- أ-الجسر البري الأوراسي الجديد الذي يمتد من غربي الصين إلى روسيا الغربية.
- ب- ممر الصين - منغوليا - روسيا الذي يمتد من شمالي الصين إلى الشرق الروسي.
- ج-ممر الصين - آسيا الوسطى - آسيا الغربية الذي يمتد من غربي الصين إلى تركيا.
- د-ممر الصين - شبه جزيرة الهند الصينية الذي يمتد من جنوبي الصين إلى سنغافورة.
- هـ ممر الصين- باكستان الذي يمتد من جنوب غربي الصين إلى باكستان.
- ز - ممر بنغلاديش-الصين - الهند - ميانمار الذي يمتد من جنوبي الصين إلى الهند.

خريطة (١)الطرق الرئيسية في مبادرة الحزام والطريق





## ٢- الطرق البحرية

- اهم الطرق البحرية تتمثل بالاتي<sup>(١٩)</sup> :
- أ-الخط الأول موانئ الصين الجنوبية - المحيط الهندي مارا بمضيق ملقا - الخليج العربي والبحر الأحمر وسواحل شرق أفريقيا .
- ب-الخط الثاني يربط موانئ الصين الجنوبية بجنوب المحيط الهادئ
- ٣-خطوط انابيب النفط والغاز الطبيعي
- وتشمل شبكة واسعة من الانابيب هي<sup>(٢٠)</sup> :
- أ--خط أنابيب النفط الصين - روسيا.
- ب-خط أنابيب النفط الصين - كازاخستان.
- ج- خط أنابيب الغاز الطبيعي الصين - روسيا.
- د- خط أنابيب الغاز الطبيعي الصين- تركمانستان.
- هـ-خط أنابيب النفط والغاز الصين - وسط آسيا.
- ز-خط أنابيب النفط الصين -ميانمار.
- ح-خط أنابيب النفط الصين -ميناء جواردر في باكستان.
- ط-خط أنابيب الغاز الطبيعي شرق وغرب الصين.

## ٤- طريق الحرير الرقمي

اقترح هذا الطريق لأول مرة في اجتماع الصين والاتحاد الأوروبي للتعاون الرقمي في بروكسل بتاريخ تموز/يوليو 2015 و يتضمن الاستثمارات والتجارة الالكترونية والاتصالات والتعاون العلمي ، ففي عام 2017 وقعت شركة هواوي اتفاقا مع باكستان، لمد كابل ضوئي " خط باكستان شرق افريقيا "يربط هذا الكابل باكستان بكينا عبر جيبوتي الى افريقيا وتمتد شمالا الى مصر جنوبا ثم الى جنوب افريقيا، وقد بدأت الصين في تنفيذ مشاريع الكابلات الرقمية، اما الإعلان الرسمي له من قبل الرئيس الصيني شي جين بينغ في نيسان /ابريل 2018 ضمن مبادرة الحزام والطريق لمساعدة الدول في بناء بنية تحتية رقمية وتطوير أمن الانترنت، وتسعى الصين في جعل " شيآن " عاصمة الإمبراطورية الصينية سابقا "محور لهذا الطريق<sup>(٢١)</sup>.

## ٥- طريق الحرير الجوي

تم الإعلان عن استراتيجية مبادرة الحزام والطريق للطيران في عام 2015 في خطاب ألقاه نائب إدارة الطيران المدني لي جيان، اذ تعتمد جميع البلدان ( بما في ذلك الصين ) سياسة طيران استباقية وأكثر ليبرالية ومرونة من أجل اتباع نهج نشط ومنظم وتقديمي .كانت هذه هي المرة الأولى التي تم نشر الاستراتيجية فيها. تم تحديد مشاريع المطارات للدول المشاركة بالمبادرة، وهي الدول التي تقع على الطرق البرية والبحرية<sup>(٢٢)</sup>.

## المبحث الثاني: الاهمية الجيوسياسية للموقع الجغرافي لإيران

يمتاز موقع الدولة بثبوته من وجهة النظر الجغرافية ،ولكن قيمته السياسية والاستراتيجية متغيرة بصفة مستمرة نتيجة التطورات التقنية ولاسيما فيما يتعلق بوسائل النقل والحركة ،لذا فان دراسة الثبات والتغير ومتابعته في أهمية الموقع الجغرافي يعد من الأسس الهامة في دراسات الجغرافية السياسية<sup>(٢٣)</sup> .

## اولاً : الموقع الفلكي

تقع إيران بين دائرتي عرض ( ٥٠ ، ٢٠ ، ٥٠ ، ٤١)شمال خط الاستواء وبين خطي طول ( ٤٠ و ٦٣ ) شرقي خط جر ينتش، وهي بذلك تقع اغلب أراضيها ضمن المنطقة المدارية المعتدلة الدافئة وهذا يعني امتداد إيران على ( ٢١ دائرة عرض) و( ٢٣ خط طول ) ،وقد كان لهذا الامتداد الأثر الكبير في تنوع الأقاليم المناخية وتنوع النبات الطبيعي والانشطة الاقتصادية ولاسيما الزراعية<sup>(٢٤)</sup> .

ثانياً: الموقع بالنسبة لليابس والماء يحدد موقع الدولة البري او البحري طبيعة مصالحها الاقتصادية والسياسية كما يوجه سياستها تجاه دول العالم الأخرى ، اذ يفرض الموقع الجغرافي للدول الحبيسة عليها بناء جسور الود مع جيرانها وارساء اسس سياستها الخارجية للتوافق مع جيرانها

مدعمة ذلك باتفاقيات حسن جوار وتنشيط تجارة الترانزيت ، فضلاً عن محاولتها الحد من الشعور بالعزلة باللجوء الى التقاهم مع دول الجوار الجغرافي لها ورسم سياسة توافقية معها حول مجمل القضايا الدولية (٢٥). تؤثر البحار والمحيطات تأثيراً بالغاً في قوة الدولة وتزيد من اهميتها وترفع من مكانتها في الخريطة السياسية ، مما يؤثر بالتالي في علاقاتها وسياساتها الخارجية ، لا سيما اذا كانت تلك البحار مفتوحة على الطرق العالمية الرئيسية وكان ظهير الساحل مشجعاً للنشاط البشري ، وكان شكل الساحل مشجعاً لأشياء الموانئ الطبيعية والقواعد العسكرية وكلما زادت منافذ الدول على البحار باتجاه بحر واحد او اكثر وتعددت خيارات اتجاهات حركة التجارة في الدولة خاصة في تجارتها الخارجية(٢٦). تقع إيران في الجنوب الغربي من قارة آسيا ، وقد ارتبط تاريخها السياسي والاقتصادي ارتباطاً قوياً بموقعها الجغرافي وتمتدع إيران بإطلالتها على أهم ثلاث مسطحات مائية هي الخليج العربي في الجنوب الغربي والبحر العربي والمحيط الهندي في الجنوب وبحر قزوين في الشمال وتبلغ مجموع سواحل إيران البحرية (٢٥٢٤ كم) ونسبة ( ٤٨.٥ %) من مجموع الحدود الكلية البالغة (٥٢٠٤ كم) وتتوزع هذه السواحل على الخليج العربي بـ(١١٨٠ كم) ونسبة (٤٦.٧٥ %) من مجموع السواحل البحرية وعلى خليج عمان وبحر العرب بـ(٧٠٠ كم) ونسبة (٢٧.٣٧ %) من السواحل البحرية وعلى بحر قزوين بـ ( ٦٤٤ كم ) ونسبة (٢٥.٥١ %) من مجموع السواحل البحرية (٢٧). وتمتلك رصيفاً قارياً تبلغ مساحته ( ١١٦٦٠٠ كم<sup>٢</sup> ) (٢٨) . مما هيأ لها ثروات طبيعية هائلة وأهمها النفط والغاز الطبيعي . ولما كانت القيمة الفعلية للسواحل تتمثل بمقدار ما يحتويه من موانئ فإن إيران تمتلك (١٢) ميناءً رئيساً في معظمها تقع على ساحل الخليج العربي وبحر العرب (٢٩) . وعلى هذا الأساس ان موقع ايران بالنسبة للباس والماء جعلها تتمتع بأهمية كبيرة في مبادرة الحزام والطريق ، اذ ان موانئها على ساحل الخليج العربي وبحر قزوين سوف تسهل الوصول الى دول اسيا الوسطى واوروبا . يؤثر موقع الجوار بشكل كبير في قيمة الدولة من عدة نواحي ، اهمها زيادة احتمالية تعرضها للمشاكل بزيادة عدد الدول التي تجاورها وخصوصاً اذا كانت دول الجوار تختلف عنها من النواحي الثقافية والدينية والسياسية وغيرها . وتؤدي العلاقات بين الدول المتجاورة أثراً مهماً في السياسة الدولية ، اذ بقدر تطور هذه العلاقات يزداد الاثر الايجابي على وضع الدولة ، وبالعكس قد تكون هناك نزاعات متكررة بين تلك الدول وقد تؤدي الى نشوء الحرب(٣٠).

### ثالثاً: الموقع بالنسبة لدول الجوار

تحد إيران من جهة الشمال جمهوريات آسيا الوسطى . أذربيجان ، وأرمينيا وتركمانستان . إذ يبلغ طول حدودها (١٧٤٠ كم) من مجموع حدود إيران البرية البالغة (٥٢٠٤ كم) ونسبة (٣٣.٤٣ %) ، ويحدها من الشمال الغربي تركيا ويبلغ طول الحدود معها (٤٧٠ كم) و بنسبة ( ٩.٠ %) ، أما من الغرب فيحدها العراق و بحدود طولها (١٢٨٠ كم) وبنسبة (٢٤.٥٩ %) في حين تحده من الشرق أفغانستان والباكستان بطول (٨٣٧ كم) و(٨٧٧ كم) وبنسبة (١٦.٠٨ %) و (١٦.٨٥ %) لكل منهما على الترتيب(٣١).

### رابعاً: الموقع الاستراتيجي

تتمتع ايران بموقع ستراتيجي مهم، فهي تشرف على ثلاثة مسطحات مائية مهمة، وهي بحر قزوين في الشمال، وخليج عمان والبحر العربي ومنهما الى المحيط الهندي في الجنوب، والخليج في الجنوب الغربي، خريطة ( ٢ ) ، وتمتاز هذه المسطحات المائية بصلاحياتها للملاحة طيلة ايام السنة، فضلاً عن أن اطلالتها واشرافها على مضيق هرمز وامتلاكها لبعض الجزر الموجودة فيه ، وفر لها القدرة على التحكم فيه فهو يعد من اهم المعابر المائية عالمياً، اذ يعبر من خلاله بين(٢٠٠ - ٣٠٠) سفينة في اليوم أي ما يعادل (سفينة واحدة كل ستة دقائق) . كما تعد ايران دولة محورية في عملية حفظ الامن والاستقرار في النسيج السياسي المتنوع لآسيا الوسطى وحوض بحر قزوين ومنطقة البلقان الاوراسية ، وتسعى باستمرار للمحافظة على العلاقات الودية بين هذه الدول وعدم اختراقها من قبل الدول العظمى، وذلك لأهمية هذه المناطق الغنية بالنفط والغاز الطبيعي، والمعادن المهمة لاسيما النفط فضلاً عن امتلاكها لشبكة من المواصلات التي تربط الاجزاء الاكثر نشاطاً وغناً في اوراسيا(٣٢). وعند الحديث عن الموقع الجغرافي لإيران وأهميته الجيو-سياسية للصين فبحكم وقوعها في الجنوب الغربي من قارة آسيا، وإطلالتها على أهم مسطحات مائية استراتيجية، هي الخليج العربي والبحر العربي والمحيط الهندي وبحر قزوين، جعلها ذلك تمثل حلقة الوصل بين الشرق والغرب، وبمناخ ممر طبيعي للتجارة العالمية، التي تُعد الصين أحد روادها، وهي بذلك تمثل جسراً يربط وسط آسيا وشرقها أولاً، وغرب آسيا وشرق البحر المتوسط ثانياً، كما تشكل الطريق الحيوي في الاستيراد والتصدير بين الشرق والغرب. لقد اسهمت دلالات هذا الموقع الاستراتيجي للصين دوراً في ايجاد موطئ قدم لها في منطقة الشرق الأوسط الحيوية، بكل ما تحتويه من سلخ استراتيجي وثروات طبيعية ومعنوية، وأسواق واسعة وممرات ملاحية دولية تعبر من خلالها ناقلات النفط للصين، كما يُتيح الموقع الإيراني للصين التواجد في المنطقة لمزامنة الدور الأمريكي، فضلاً عن أنه يُتيح لها توسيع نطاق نفوذها الجغرافي



**Brown Caril, International Politics and the Middle East, Old Rules, Dongerous Game, London, I. B. Tauris, 1984, P.11**

الاستراتيجي إلى أبعد من جوارها المباشر في منطقة آسيا والمحيط الهادي، وهو ما جعل أهميتها للصين تتخطى الجانب الاقتصادي كمزود للطاقة<sup>(٣٣)</sup>. وكذلك تقع إيران ضمن الدول الواقعة في نطاق مشروع إعادة إحياء طريق الحرير الذي طرحه الرئيس الصيني شي جين بينغ عام ٢٠١٣ م لتدشين المشروع الذي يربط الصين بأفريقيا أو ما يعرف بالحزام والطريق الاقتصادي العملاق العابر للقارات وأوروبا عبر طريق يمر بآسيا الوسطى والهند وشرق آسيا وصولاً إلى الدول الخليجية نحو أفريقيا، مع تدشين مسار يمر عبر إيران نحو العراق فسوريا فلبنان، وربما إلى "إسرائيل"، مع مسار آخر يخرج من العراق باتجاه الأراضي التركية فقبرص ثم أوروبا<sup>(٣٤)</sup> ويمثل هذا المشروع أهمية كبرى لدى صناع القرار السياسي في إيران لما له من مردود إيجابي على اقتصاد الدولة من زاوية تعزيز الطلب على النفط في الدول الواقعة على نطاقه، وكذلك يشكّل فرصةً للإيرانيين لتنفيذ حلمهم منذ عهد الرئيس الراحل هاشمي رفسنجاني أواخر ثمانينات القرن المنصرم، بأن تكون إيران قلب طريق الحرير، الأمر الذي يجعل من الموقع الإيراني موقعاً جيوسياسياً عالمياً، ولذلك وقّعت الصين وإيران على اتفاقية لتحويل الأخيرة بموجبه إلى مركز ترانزيت للبضائع الصينية، باستكمال طريق الحرير أثناء زيارة الرئيس الصيني لإيران عام ٢٠١٦. ويشكّل موقع الصين أهميةً استراتيجيةً لإيران بوقوعها في الجزء الشرقي من قارة آسيا، وبمساحتها المترامية الأطراف، والتي جعلتها تحظى بتأثير الكتلة الحيوية على مستوى القارة الآسيوية، ويحدودها مع 21 دولةً برّاً وبحراً، كما تتحكم الصين في مضيق تايوان الذي يربط بحري الصين الشرقي بالجنوبي، والذي تمر به السلع الاستراتيجية وسفن التجارة من وإلى كوريا الجنوبية واليابان، الحليقتان للولايات المتحدة، ومن ثم تمتلك الصين أوراق ضغطٍ دولية بموقعها الجغرافي، يمكن أن تستفيد منها إيران<sup>(٣٥)</sup>.

### المبحث الثالث : العلاقات الصينية □ الإيرانية

أولاً: العلاقات الصينية - الإيرانية قبل عام ٢٠١٣

عند الحديث عن العلاقات الصينية الإيرانية نستحضر انهما وريثتان لحضارتين قديمتين في العصر الحديث ، وهذه الحقيقة هي التي تصوغ طبيعة العلاقة بينهما . ونظرة الصين وإيران لهذه العلاقة الثنائية تجنح الى التأكيد على الاحساس المشترك بالعظمة الثقافية ، فضلاً عن شعورهما المشترك بوقوعهما ضحيتان للقوة الغربية . لقد كانت العلاقات الإيرانية الصينية ذات أهمية ضئيلة خلال نظام بهلوي وتحديداً قبل ثورة عام ١٩٧٩ ، إذ كانت في أضيق الحدود، ويرجع السبب الكبير في ذلك الى ضغوط الولايات المتحدة على إيران للحد من العلاقات الاقتصادية والدبلوماسية مع الصين الشيوعية. غير أن الشاه قد سعى فعلاً الى تحسين العلاقات مع قبل الاطاحة به ، من أجل صناعة سياسات خارجية اكثر استقلالية الى جانب قلقهما المشترك من النشاط السوفيتي آنذاك في اسيا الوسطى وجنوب شرق اسيا وشرقها قد حفزهما لا اتخاذ خطوات اولية تجاه تعاون اكبر<sup>(٣٦)</sup>. أما ما بعد الثورة 1979 تقاربت العلاقات نتيجة تغيير النظام الإيراني وانتصار الثورة الاسلامية وهو الامر الذي صاحبه انحرافاً في سياسة إيران الخارجية التي على اثرها دخلت إيران منذ حينها في حالة عدائية مع الولايات المتحدة وحلفائها الاستراتيجيين التقليديين في المنطقة ، لقد ترتب على ذلك اعتراف بكين بالنظام السياسي الجديد وانضمت إلى قائمة مزودي إيران بالسلاح أثناء الحرب العراقية الإيرانية ١٩٨٠ - ١٩٨٨ وهذا الامر الذي لم تنسه إيران للصين. تمثل تسعينيات القرن الماضي مرحلة جديدة ارتسمت فيها العلاقات بين الصين وإيران، ودخلت مرحلة التعاون الاستراتيجي نتيجة التشابه الكبير في



التحولات التي لحقت بكلا الدولتين، اذ تولى الخامنئي مقاليد الحكم في ايران عام ١٩٨٩ ، تولى ايضا جيانغ زيمين القيادة في الصين عام ١٩٩٢ من جهة ولتحول الصين الى دولة مستوردة للنفط بشكل علني في عام ١٩٩٣ من جهة ثانية والتطور الاقتصادي الذي تبنته الصين على يد دينج شياو بينج من جهة ثالثة لتجعل هذه الاحداث العلاقات فيما بينهما اكثر رسوخاً من ذي قبل<sup>(٣٧)</sup> . ازدادت العلاقات الايرانية الصينية متانة وقوة مع دخول الالفية الجديدة لتشكل الاساس الذي انطلقت منه العلاقات منذ تلك الفترة وحتى الوقت الحاضر، فعندما تمكنت الضغوط الامريكية على روسيا واليابان وكوريا الجنوبية والهند وأوروبا من خفض التجارة والاستثمار مع ايران بسبب برنامجها النووي ، فإن هذا الامر مكن الصين لتكون اكثر اندماجاً في السوق المحلية الايرانية ولاسيما الخدمات فضلاً عن انها طورت مواردها من الطاقة. وما ان تسلم الحكم في الصين هو جينتاو وو ان جياباو نقلت العلاقات الصينية مع الولايات المتحدة والغرب و توجه الى سياسة الانفتاح الاقتصادية التي تمركزت حول التشجيع على الاستثمارات في صناعات الطاقة والتعدين حول العالم. وقد توسعت العلاقات التجارية مع ايران على نحو كبير الى ان اصبحت الصين في عام ٢٠٠٧ ، الشريك التجاري الاول<sup>(٣٨)</sup> . ان الحديث عن العلاقات الصينية الايرانية لا يمكن ان يكون بمعزل عن النفط واهميته في تعزيزها وخصوصاً في العقود السابقة ، ولتأكيد هذا الشيء يمكن الاشارة الى توقيع الدولتين لاتفاق طاقة ضخيم يمتد لمدة 25 في تشرين الاول من عام ٢٠٠٤ ، بقيمة (٧٠) مليار دولار ، تجهز بموجبه ايران الصين بالغاز السائل والنفط ، وتتولى الصين تطوير حقل يداوران الإيراني العملاق ، الذي تقدر احتياطياته بنحو ثلاثة مليارات برميل فضلاً عن اتفاق آخر لبناء مصفاة تكثيف غاز في مدينة بندر عباس الواقعة جنوب إيران في وقت تبرز فيه الحاجة الإيرانية الماسة للاستثمارات الخارجية ، لاسيما بعد بروز تباطؤ وتيرة الاستثمارات الغربية في صناعة النفط الايرانية بسبب العقوبات المفروضة عليها . واصلت الصين تزويد ايران بتكنولوجيا الاسلحة الصينية في ظل معادلة البترول الإيراني في مقابل التكنولوجيا والتجهيزات العسكرية ، وهي المعادلة المسيطرة على التوجه الخارجي الإيراني ، من ناحية ، وما تحمله وتلعبه التكنولوجيا من دور مهم في السياسة الخارجية ، خاصة في الحالة الإيرانية .من ناحية أخرى، على الجانب المقابل، تنتهج الصين لما يعرف بدبلوماسية النفط التي ترمي إلى توثيق العلاقات مع الدول النفطية التي يتم استيراد النفط منها<sup>(٣٩)</sup>.

### ثانياً: العلاقات الصينية – الايرانية ٢٠١٣-٢٠٢١

لم يكن العقد الثاني من القرن الحادي والعشرون مختلفاً عن الذي سبقه بالنسبة للعلاقات الصينية الايرانية ، بسبب احتياج الصين لمصادر الطاقة بحكم كونها المستهلك الاول عالمياً ، وتستورد نصفها من الشرق الاوسط ، الامر الذي اوجد بين الصين وايران علاقات متينة امتدت لتشمل الجوانب العسكرية ، اذ وقعت شركة الدفاع الالكتروني الايرانية (صا ايران) عقداً مع عدد من الشركات الصينية يقضي باستخدام نظام بايدو ٢- للملاحة بالأقمار الصناعية لأغراض عسكرية في عام ٢٠١٥ ، وهو الذي كان له الاثر الكبير في تحسين استخدام ايران للملاحة بالأقمار الصناعية في صواريخها والطائرات من دون طيار<sup>(٤٠)</sup>.

تعد زيارة الرئيس الصيني شي الى طهران في عام ٢٠١٦ - وهو ثاني رئيس بعد الرئيس الروسي فلاديمير بوتين يزور طهران بعد توقيع الاتفاق النووي - ذات دلالة واضحة على عمق العلاقات ما بين الصين وايران وتحولها من العلاقات الثنائية الى "شراكة استراتيجية شاملة" التي هي بحد ذاتها تمثل اعلى مستويات الدبلوماسية في الشراكة الصينية ، وقد جنت ايران ثمار هذه الشراكة من خلال دعم بكين لموقف ايران من الانضمام لمنظمة شنغهاي وتعزيز التعاون في مجالات العلوم والتكنولوجيا والقضاء والاعلام<sup>(٤١)</sup>.

اما فيما يخص بمبادرة الحزام والطريق فقد أشار المرشد الأعلى الإيراني آية الله علي خامنئي على أنها فكرة حكيمة ورحب بتعاون الدولتين في هذا الإطار ، كما تحدث الرئيس الإيراني حسن روحاني مراراً وتكراراً عن ضرورة التعاون الإيراني الصيني في هذا المشروع ، لذا يمكن اعتبار وجهة نظر إيران الإيجابية تجاه المبادرة على المستوى الاستراتيجي شرطاً مسبقاً للتعاون التشغيلي والفني بين الدولتين بمعنى هناك تشابه في جهات النظر الاستراتيجية بينها على الساحة الدولية<sup>(٤٢)</sup>.

دخلت الولايات المتحدة كعامل اضافي في تمتين العلاقات بين الصين وايران بعد انسحابها من الاتفاق النووي و سياسة العقوبات تجاه الدولتين، حيث رفضت الصين إحالة الملف النووي الإيراني إلى مجلس الأمن، ووقعت مع إيران اتفاق الشراكة الإستراتيجية الشاملة عام 2015م، ورفعت مستوى التبادل التجاري والاستثماري مع إيران، ورفضت الانسحاب الأمريكي من الاتفاق النووي وعودة العمل بالعقوبات ضد إيران ٢٠١٨ ، فضلاً عن اتباع الولايات المتحدة سياسة التطويق المزدوج تجاه العملاق الصيني الصاعد في شرق آسيا للحفاظ على موقعها في قيادة النظام الدولي، وإيران القوة الإقليمية في الشرق الأوسط للحفاظ على التفوق النوعي " لإسرائيل" ، وضمان تقارب القوة بين الفواعل الإقليمية<sup>(٤٣)</sup>. تمخض عن انسحاب الولايات المتحدة من الاتفاق النووي زيارة رسمية لوزير خارجية ايران الى بكين ليتم الاتفاق فيها

على التعاون التجاري والاستثماري والاستفادة من التخفيضات السعرية التي قدمتها ايران ومن جانبها الصين تحاول الاستفادة من تعاونها مع ايران كورقة ضغط على الولايات المتحدة الامريكية في النزاع الدائر حول ملف التعريفية الجمركية والانسحاب الامريكي من اتفاقية باريس للمناخ ويرى دانييل جلاسر وهو خبير عمل في فرض العقوبات بوزارة الخزانة الامريكية من ان الصين لن تغير استراتيجيتها الطويلة المدى في مجال الطاقة بسبب نزاع دبلوماسي قصير المدى مع الولايات المتحدة (٤٤) .

وجدت الصين في الانسحاب الامريكي من الاتفاق النووي وفرض العقوبات الاقتصادية فرصة سانحة لتعزيز العلاقات مع ايران ، اذ توسعت تبعاً للاستثمارات الصينية في ايران ، وزاد مخزون الاستثمار الأجنبي المباشر الصيني ، الذي يقيس القيمة الإجمالية للاستثمار الأجنبي بدلا من التدفقات في وقت معين ، بنسبة (541%) بواقع 468 مليون دولار في عام 2004 إلى 3 مليار دولار في عام 2019 ، مع تركيز الاستثمارات بشكل أساسي في قطاعي الطاقة والمواد الخام(٤٥) . وفي مقابل ذلك ارتفعت حصة الصين من الصادرات النفطية الإيرانية ارتفاعاً واضحاً من (١٠٪) بين عام 2001 الى ( 56 ٪) في عام ٢٠١٥ ، و لتستقر عند ( 49٪) في عام 2019 ، وفقاً لبيانات مركز التجارة الدولي(٤٦) . انتقلت العلاقات ما بين الصين وإيران الى مرحلة متقدمة من التعاون وتم تأطيرها بتوقيع وثيقة التعاون الشامل مارس/آذار ٢٠٢١ عند زيارة وزير الخارجية الصيني طهران ، وتستند هذه اساساً على الشراكة الاستراتيجية الشاملة التي تم توقيعها في عام ٢٠١٦ . وتمثل هذه الوثيقة جزءاً من مبادرة الحزام والطريق ، وتهدف وثيقة التعاون الشامل الى "تهيئة الأرضية المناسبة لتوسيع العلاقات في أبعادها المختلفة" في إطار برنامج طويل الأمد (٢٥ عاماً) بناءً على الاحترام المتبادل والمصالح المشتركة على المستويات الثنائية والإقليمية والدولية، حسب الملخص الصادر عن وزارة الخارجية الإيرانية(٤٧) <https://studies.aljazeera.net/ar/article/4979-a1> تتضمن الوثيقة ثلاثة محاور ، هي: سياسية-استراتيجية، واقتصادية، وثقافية، تهدف في تفاصيلها، وحسب المُعلن، الى الرقي بالتعاون في المجالات ذات الاهتمام المشترك والمذكورة بأبعادها العامة(٤٧) . \_\_ ان توقيع الوثيقة هو نتيج لتنامي العلاقات الاقتصادية والتجارية والعسكرية بين البلدين منذ ظهور النظام الإسلامي الإيراني في أعقاب الإطاحة الثورية لمملكة الشاه الموالية للغرب قبل ٤١ عاماً .على الرغم من عدم الكشف عن محتويات الصفة الكاملة ، إلا أنها ستشمل بالتأكيد استثمارات صينية ضخمة في قطاعات البنية التحتية والصناعية والاقتصادية والبتروكيمياوية في إيران .كما سيعزز التعاون العسكري والاستخباراتي ومكافحة الإرهاب ، ويربط إيران بشكل كبير بمبادرة الحزام والطريق الصينية كأداة للتأثير العالمي(٤٨) .

### المبحث الرابع : المكاسب التي يحققها الموقع الجغرافي لإيران من مبادرة الحزام والطريق

اولاً: تعد إيران هذه المبادرة فرصة استراتيجية لا بد من استثمارها كونها تعود بالنفع المباشر لها و للمناطق المجاورة؛ كما أنها تعد لها مهمة على المستوى "الكلي" من حيث دورها المحتمل في خلق توازن القوى في الاقتصاد السياسي الدولي . ولأن إيران كانت تاريخياً دولة مهمة على طريق الحرير ، فإن ذلك يمكنها من أن تساعد في احياء هذا الطريق في سياق مبادرة الحزام والطريق مما يسهم في إحياء وضعها الجغرافي و الاقتصادي. علاوة على ذلك ، كانت العلاقات الإيرانية الصينية على مدى العقود الثلاثة الماضية ودية ، ولا تحظى نظرية "التهديد الصيني" بشعبية كبيرة في الداخل الإيراني(٤٩) .

ثانياً: يمكن الإشارة الى ما اعلنه وزير المالية الصيني شياو جي صراح " لا يمكن لإيران المشاركة في تنفيذ الخطة داخل حدودها فحسب ، بل يمكنها أيضاً أن تكون قوة لتنفيذ رؤية طريق الحرير الجديد في الدول الأخرى .وبجهود إيران المشتركة ، سنحاول إزالة عدد من العوائق المرهقة التي قد تزجح علاقاتنا المالية" ، ورد الوزير علي تابينيا "إن موقع إيران في خطة شي جين بينغ المبكرة لإحياء طريق الحرير الجديد مذهب ومثالي ، لذلك نعتزم لاداء دور فعال في تنفيذه " وسرعان ما تتبع ذلك التفاصيل اعلان المنسوب الإيراني أن وفده تمكن من توقيع اتفاقية مع أكثر من 20 دولة مشاركة في المنتدى .بهذه الطريقة ، طلبت إيران المساعدة في تنفيذ مبادرات مختلفة ، بما في ذلك مشاريع في مجالات مثل الطاقة والتجارة والبنية التحتية(٥٠) .

ثالثاً: لقد ترتب على الاهمية الجيوسياسية لموقع ايران الجغرافي بعدها دولة عبور ان جعلها مركز تنفرد منه سكك الحديد الى اسيا الوسطى واوربا وجنوب غرب اسيا ولعل اهم ما يعزز حقيقة هذا الشيء وهو الاتفاق على اهم مشروع اتفقت عليه الدولتان حالياً هو خط سكة حديد طهران - قم - أصفهان فائق السرعة. و تربط سكة حديد قم - أصفهان عالية السرعة ذات المسارين ، بطول 410 كم ، طهران بقم ثم أصفهان في 1.5 ساعة فقط ، مع قطارات تسير بسرعة 300 كم / ساعة .على مدار العشرين عاماً القادمة ، سيتم نقل ما يقرب من 12.5

مليون مسافر بواسطة هذه السكة الحديدية كل عام و وفقاً لوزير الطرق والبناء الحضري الإيراني عباس أخوندي ، سيتم تنفيذ المرحلة الأولى من هذا المشروع بتكلفة 22 مليار دولار أمريكي وستقوم المقاولات الصينية بتوفير التمويل وتنفيذ 40 ٪ من أعمال البناء .

المشروع الثاني المهم في مجال خطوط السكك الحديدية بين الدولتين هو كهربية سكة حديد طهران -مشهد . تم توقيع الاتفاقية الخاصة بهذا المشروع في عام ٢٠١٤ بين شركة السكك الحديدية الإيرانية وعدة شركات صينية . لذا يمكن اعتبار تطوير وتسريع خط السكة الحديد هذا بمثابة خطوة مهمة في تنفيذ جزء رئيس من طريق سكة حديد طريق الحرير ، لأنه وفقاً للخطة الموضوعية ، فإن المسار سيدخل إيران من الجزء الشمالي الشرقي من البلاد ثم تابع إلى الشمال الغربي عبر طهران وأخيراً تصل إلى تركيا . يمكن لهذه المبادرة أن توفر إطاراً جديداً لاستثمارات صينية أكثر شمولاً في مجالات النقل والطاقة والخدمات والبنى التحتية<sup>(٥١)</sup>.

رابعاً: يمكن اعتبار مبادرة الحزام والطريق كقوة مساعدة لتحديث موقع إيران الجيوسياسي والجيواقتصادي . يتماشى صعود الصين بشكل عام وهذه المبادرة على وجه الخصوص مع عملية انتقال السلطة وتعدد الأقطاب في النظام العالمي. وفي الواقع عانت إيران - إلى جانب دول فاعلة أخرى مثل كوريا الشمالية وكوبا - من الضرر الكبير والضغط الدولي الليبرالي الذي تقوده الولايات المتحدة. لقد كانت إيران تحت أشد العقوبات الدولية منذ سنوات ، وتم تقييد حريتها في العمل في العالم بشكل كبير ، ودخلت إيران في حرب باردة مع القوة العظمى الوحيدة في النظام الدولي.

خامساً: ترى إيران أي قوة تهدف إلى إعادة توزيع القوة على الساحة العالمية نقطة تحول في اعطائها مساحة للحركة وهي فرصة ويمكن أن تساعد في الحصول على مزيد من حرية العمل والتصرف ، والتخلص من الحصار والعزلة . وعلى هذا الأساس يوفر صعود الصين - باعتباره "عامل تغيير في اللعبة" والمبادرات التي قدمتها بكين ، وخاصة مبادرة الحزام والطريق - لإيران فرصاً اقتصادية وجيوسياسية مهمة. علاوة على ذلك ، في السياق الإقليمي ، تقع إيران في واحدة من أفقر المناطق وأكثرها استقراراً في العالم. الجغرافيا السياسية لإيران متعددة الأطراف. لها روابط مع وسط وجنوب آسيا ، وجزء من الشرق الأوسط وجزء من القوقاز ، وتعد جزءاً من كل هذه المناطق في نفس الوقت .

سادساً: لما كانت الدول المجاورة لإيران تعاني من فقر الموارد الطبيعية وعلى وجه الخصوص باكستان مما انعكس على ارتفاع نسب الفقر فيها نتيجة انعدام الاستثمار فيها منذ عقود ، وافغانستان التي تعاني من انعدام الاستقرار فقد أدى ذلك تدفق اللاجئين الوافدين لإيران ، مما حولها إلى إحدى الدول التي تضم أكبر عدد من اللاجئين في العالم.

وهنا يأتي دور مبادرة الحزام والطريق في المساعدة في الحد من الفقر وعدم الاستقرار في محيط إيران. في السنوات الأخيرة ، أصبحت الصين أهم مستثمر وشريك تجاري رئيسي لمعظم الدول المجاورة لإيران. وهي المستورد الرئيسي لنفط الخليج العربي وأحد الشركاء التجاريين والمستثمرين الرئيسيين في هذه المنطقة. كما أنها المستثمر الرئيسي والشريك التجاري لروسيا ودول آسيا الوسطى. في الوقت نفسه ، لها الدور الأكثر أهمية في الاقتصاد الباكستاني. لطالما كانت إيران قلقة بشأن عواقب الفقر المدقع دول جوارها الأكثر اكتظاظاً بالسكان لاسيما دولة باكستان. أدى عدم الاستقرار والفقر المتزايد بطريقة ما إلى تفاقم الميول المتطرفة في باكستان في السنوات الأخيرة. يمكن لمشروع الممر الاقتصادي الباكستاني ، وهو جزء من مبادرة الحزام والطريق ، أن يحول الاقتصاد الباكستاني ، وينهض به ويسهم في القضاء على الفقر .

سابعاً: ان لمبادرة الحزام والطريق استعادة مكانة إيران التاريخية في طريق الحرير القديم كجسر بين الشرق والغرب . ففي طريق الحرير القديم ، أدت إيران دور حلقة الوصل بين الصين وأوروبا ، كمراكز للثروة في العالم القديم . وما ان حل التحول في التجارة العالمية نحو استخدام الطرق البحرية ، ومع تراجع الإمبراطوريتين الفارسية والصينية ، ضاعت هذه المكانة ، ودُفعت إيران إلى هوامش التجارة العالمية. ان مرور أحد الممرات الستة المقترحة لمبادرة الحزام والطريق عبر إيران يمكن أن يساعدها على استعادة موقعها التاريخي في التجارة العالمية. فضلاً عن ذلك ، عندما يتم تشغيل الخطة بأكملها ، يمكنها ، إلى حد ما ، زيادة مساحة الحرية لإيران في المجالات الاقتصادية والسياسية التي تخضع الآن لضغوط أمريكية شديدة<sup>(٥٢)</sup>.

ثامناً: تتمتع إيران بمكانة جغرافية واتصالات خاصة في غرب آسيا ، من حيث أنها مرتبطة بجنوب ووسط آسيا والشرق الأوسط وأوروبا عبر الطرق البرية والبحرية. لذلك ، فإن تطوير البنية التحتية للنقل في إيران ضروري لتحقيق اتصالات البنية التحتية في جزء مهم من جغرافية طريق الحرير الذي يربط وفقاً للخطة التشغيلية بشكل تدريجي آسيا وأوروبا وأفريقيا.

أصبحت شركات تكنولوجيا المعلومات الصينية ، وخاصة هواوي ، لاعبين رئيسيين في السوق الإيرانية ، لكن تفاعلات تكنولوجيا المعلومات بين البلدين لم يتم تحديدها بعد في إطار أولويات الحزام الاقتصادي لطريق الحرير .ومن الجدير بالذكر أيضاً أنه في هذا المجال

، يمكن أن يؤدي الموقع الجغرافي لإيران ، الذي يربط بين أوروبا وآسيا وأفريقيا ، دوراً مهماً في تحقيق " طريق الحرير للتواصل ". علاوة على ذلك ، على مدى السنوات الخمس المقبلة ، تحتاج إيران إلى جذب استثمارات بقيمة 17 مليار دولار أمريكي في هذا المجال ، يجب توفير ٦٥٪ منها من قبل القطاع الخاص و يمكن أن يخلق حجم الاستثمار الكبير المطلوب فرصاً مهمة للتعاون بين الدولتين<sup>(٥٣)</sup>.

تاسعاً : ان هذه المبادرة فرصة استراتيجية لإعادة بناء الاقتصاد الإيراني وتنميته. ويرجع ذلك ، من ناحية ، إلى أن التوترات المستمرة مع الولايات المتحدة قد حدت من خيارات إيران لجذب الموارد المالية الدولية لتعزيز نموها الاقتصادي ، ومن ناحية أخرى ، فإن إيران بحاجة متزايدة لمثل هذه الموارد من أجل تعزيز التنمية الاقتصادية وزيادة شرعية النظام السياسي. يذكر أنه على مدى العقود الأربعة الماضية ، كانت إيران تحت أشد العقوبات الدولية صرامة. في هذا السياق ، منذ الثورة الإسلامية عام 1979 ، لم يحدث أي استثمار أجنبي كبير في إيران. لم يتم تحديث الصناعات الإيرانية ، وفقدت اتصالاتها مع الابتكارات الصناعية العالمية إلى حد كبير لذلك<sup>(٥٤)</sup>.

عاشراً: لما كانت إيران ثاني أكبر شريك تجاري للصين في غرب آسيا ، فإن ذلك سوف يسهل عليها الانضمام الى منظمة التجارة العالمية (WTO) وما ان حل 2016 ، تقدمت إيران بطلبها للانضمام إلى منظمة التجارة العالمية ، وفي هذا المسعى ، ستمتع بدعم الاتحاد الأوروبي لأن الصين لاعب رئيس في منظمة التجارة العالمية ، و يمكن أن يساعد دعمها لعضوية إيران في تسهيل وإضفاء الطابع المؤسسي على التفاعلات التجارية بينهما . علاوة على ذلك ، فإن إجراء دراسات جدوى بشأن توقيع اتفاقية ثنائية للتجارة الحرة بينهما أمر ضروري . تجري الصين مفاوضات مع مجموعة واسعة من الدول ، بما في ذلك دول الخليج العربي ، لتوقيع مثل هذه الاتفاقيات. ومن ثم يمكن بدء المفاوضات نفسها مع إيران ، التي بدورها ستساعد على تسهيل التعاون في المجالات الأخرى المتعلقة بالحزام الاقتصادي لطريق الحرير<sup>(٥٥)</sup>.

### الاستنتاجات

١- تمثل مبادرة الحزام والطريق مشروعاً عالمياً دخلت من خلاله الصين الى قارات العالم اسيا وافريقيا واوربا وتحمل في طياتها اهدافاً جيوسياسية واقتصادية وامنية لتكون انموذجاً جديداً للتعاون والمنافع المشتركة ما بين الصين التي تمثل المركز في المبادرة والدول المنتمية للمبادرة التي تمثل الاطراف.

٢- تعد دولة ايران واحدة من الدول التي تمتع بعلاقات وطيدة مع الصين ، ولم يصب علاقاتها أي توتر بل كانت على الدوام مساندة لها في الكثير من المواقف الدولية ولاسيما في موضوعة العقوبات الدولية المفروضة على ايران بسبب البرنامج النووي ، او بسبب تدخلها في مساندة النظام السوري بعد احداث عام ٢٠١١.

٣- ما ان انضمت ايران الى مبادرة الحزام والطريق حتى تعززت العلاقات ما بينها وبين الصين ولاسيما الاقتصادية من خلال الاستثمار في البنى التحتية والتوسع في تصدير النفط للتحوّل بعد ذلك العلاقات الى الشراكة الاستراتيجية في عام ٢٠٢١ لمدة ٢٥ عاما، ما يعني ان الدولتين في طريقيهما نحو تحقيق التكامل الاستراتيجي .

٤- من المعروف بأدبيات الجغرافيا السياسية ان قيمة الموقع الجغرافي للدولة في تغير دائم ولا يتسم بالثبات بحكم التغير في طرق ووسائل النقل ومراكز التجارة العالمية والتقدم التكنولوجي وتقدم ايران مثلاً واضحاً على قيمة الموقع المتجددة ، فهي تقع على الطرق البحرية والبرية التي حددتها مبادرة الحزام والطريق مما اعطى لايران صفة دولة العبور اذ اصبحت تربط ما بين قارات العالم اوربا واسيا وافريقيا . لهذا يدرك صناع القرار في الصين ان الوجود الإيراني في هذه المبادرة يمكنها من الحصول على الموارد الطبيعية و الوصول الى الاسواق العالمية بكل سهولة .

(١) عدنان كاظم جبار الشيباني، حميدة عبد الحسين محمد الظالمي ، رشا جبار معارج الحريشاوي، تفعيل الاهمية الجيوسياسية لموقع العراق الجغرافي في مبادرة الحزام والطريق الصينية ، وقائع وبحوث المؤتمر العلمي الدولي العاشر لمركز دراسات البصرة والخليج العربي ، جامعة البصرة ، للمدة ٢-٣ شباط ٢٠٢١ ، ص ١٥٥٥

(٢) عزت شحرور ، مبادرة الحزام والطريق رؤية نقدية، مركز الجزيرة للدراسات ، تقارير ، ١١/ ايار /٢٠١٧ ، ص ٢.

متوفرة على الرابط : <https://studies.aljazeera.net/ar/reports/2017/05/170511122804784.html>

(3) Office of the Leading Group for Promoting the Belt and Road Initiative, The Belt and Road Initiative Progress, Contributions and Prospects, 2019, p.1.

(٤) عزت شحرور، مصدر سابق ، ص ٢.



(5) Office of the Leading Group for Promoting the Belt and Road Initiative, The Belt and Road Initiative Progress, Contributions and Prospects, 2019, p.1.

- (٦) زينب عبدالله، الإطار النظري والمفاهيمي لمبادرة الحزام والطريق الصينية ، في كتاب مبادرة الحزام والطريق الصينية: مشروع القرن الاقتصادي في العالم، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية، برلين ، ٢٠١٩ ، ص ١٣.
- (٧) علي صلاح ،مشروع الحزام والطريق ، :كيف تربط الصين اقتصادها بالعالم الخارجي ؟، تقرير المستقبل ، ملحق يصدر مع دورية اتجاهات الاحداث ، مركز المستقبل للابحاث والدراسات المتقدمة ، العدد ٢٦ ، ٢٠١٨ ، ص ٣.
- (8) Peter Cai, Understanding China's Belt and Road Initiative, The Lowy Institute for International Policy, March 2017,p2.
- (9) MICHAEL DUNFORD, China's Belt and Road Initiative and its Implications for Global Development, Acta Via Serica, Vol. 6, No. 1, June 2021,p96.
- (10) Peter Cai, op.cit,p2-4.
- (١١) عدنان خلف حميد ، هند زياد نافع، مبادرة الحزام والطريق: الأهداف والتحديات ، جامعة تكريت ، مجلة تكريت للعلوم السياسية ، العدد (٩)، ٢٠٢٠، ص ١٧٥-١٧٦.
- (١٢) علي صلاح ،مشروع الحزام والطريق ، :كيف تربط الصين اقتصادها بالعالم الخارجي ؟، تقرير المستقبل ، ملحق يصدر مع دورية اتجاهات الاحداث ، مركز المستقبل للابحاث والدراسات المتقدمة ، العدد ٢٦ ، ٢٠١٨ ، ص ٣.
- (13) OECD, China's Belt and Road Initiative in the Global Trade, Investment and Finance Landscape, OECD BUSINESS AND FINANCE OUTLOOK 2018,P.5.
- (١٤) فيليب غالكين ودونمي تشن وجونيوانغ كه، الاستثمارات الصينية في مجالات الطاقة من منظور مبادرة الحزام والطريق ،مركز الملك عبدالله للدراسات والبحوث البترولية (كابسارك) ، ٢٠١٩ ، ص ١٢-١٣.
- (١٥) أميرة أحمد حرزلي، مبادرة الحزام والطريق الصينية: الخلفية - الأهداف - المكاسب ، في كتاب مبادرة الحزام والطريق الصينية: مشروع القرن الاقتصادي في العالم، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية، برلين ، ٢٠١٩ ، ص ٨٠.
- (١٦) مركز البيان للدراسات والتخطيط ، مبادرة الحزام والطريق الصينية.. فرصة للعراق، ٢٠١٨ ، ص ١٣: متوفر [www.bayancenter.org](http://www.bayancenter.org)
- (١٧) عدنان خلف حميد، هند زياد نافع، مصدر سابق ، ص ١٧٨-١٧٩.
- (١٨) أميرة أحمد حرزلي، مبادرة الحزام والطريق الصينية: الخلفية - الأهداف - المكاسب ، في كتاب مبادرة الحزام والطريق الصينية: مشروع القرن الاقتصادي في العالم، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية، برلين ، ٢٠١٩ ، ص ٨١.
- (١٩) عدنان كاظم جبار الشيباني ، حميدة عبد الحسين محمد الظالمي ، رشا جبار معارج الحريشاوي ، مصدر سابق ، ص ١٥٦٥.
- (٢٠) تقرير المستقبل ، مصدر سابق ، ص ٦.
- (٢١) المصدر نفسه، ص ٦.
- (٢٢) عدنان كاظم جبار الشيباني ، حميدة عبد الحسين محمد الظالمي ، رشا جبار معارج ، مصدر سابق ، ص ١٥٦٧.
- (٢٣) فؤاد حمه خور شيد ،الدول القارية الحبيسة رؤيا جغرافية سياسية، مجلة الجمعية الجغرافية ،العدد(٣٢)، السنة ١٩٩٦ ص ١٣٥.
- (٢٤) فاضل جويد عداي الجوزي ، قوة ايران الذكية وتأثيرها في الشرق الاوسط -دراسة جيوبوليتيكية ، اطروحة دكتوراه (غير منشورة ) كلية الاداب ، جامعة القادسية ، ٢٠٢٢ ، ص ٣٤.
- (25) S.Van Valkenburg &Cart,L,Stotz,Elements of Political Geography 2nd printic\_Hall,W.J,1954,p43-45.
- (٢٦) حميدة عبد الحسين محمد الظالمي، تحليل جغرافي سياسي لعلاقات العراق مع دول الجوار العربي ، اطروحة دكتوراه (غير منشورة ) كلية التربية للبنات ، جامعة الكوفة، ٢٠١٦ ، ص ٦.
- (27) Encyclopedia of the third world, Revisid Edition, Vol. 111 London ,1982 ,p839.
- (٢٨) فاضل جويد عداي الجوزي ، مصدر سابق ، ص ٣٤.
- (29) <https://www.searates.com/ar/maritime/iran>

(٣٠) عبد الغفور كريم علي الشخيلي ، حقوق الجوار في العلاقات الدولية المعاصرة حتى عام ١٩٩١ ، مجلة العلوم السياسية ، بيت الحكمة ، العدد (٢٤) ، ٢٠٠١ ، ص١٠٤.

(31) Encyclopedia of the third world, op ,cit ,p839.

(٣٢) فاضل جويد عداي الجوزي ، مصدر سابق ، ص٣٩-٤٠.

(٣٣) عبد الرؤوف مصطفى الغنيمي، أحمد شمس الدين ليلة، العلاقات الصينية-الايرائية وافاق الشراكة في عالم متغير ، مجلة الدراسات الإيرانية، العدد(١١) ، ٢٠٢٠ ، ص٧٣.

(٣٤) إرم نيوز، حرب البادية السورية تخفي صراعًا على "معايير طريق الحرير" وحقول النفط والغاز،

<https://www.aremnews.com/news/arab-world/857552>

(٣٥) عبد الرؤوف مصطفى الغنيمي، أحمد شمس الدين ليلة، مصدر سابق، ص٧٤.

(٣٦) سكوت هارولد، الصين وايران العلاقات الاقتصادية والسياسية العسكرية ، مركز السياسات العامة في الشرق الأوسط ، مؤسسة راند ، ٢٠١٢ ، ص٢-٣ .

(٣٧) عبد الرؤوف مصطفى الغنيمي، أحمد شمس الدين ليلة، مصدر سابق، ص٦٩.

(٣٨) هيبه غربي ، العلاقات بين ايران والصين ٢٠٠٠-٢٠٢١ ، مجلة مدارات ايرانية ، اصدارات المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية ، المانيا ، برلين ، المجلد (٤) ، العدد (١٤) ، ٢٠٢١ ، ص١٧١.

(٣٩) فهد مزيان الخزار ، الابعاد الاستراتيجية للعلاقات الايرانية - الصينية ، مجلة دراسات ايرانية ، مركز دراسات الخليج العربي ، جامعة البصرة ، العدد(١٥) ، ٢٠١٢ ، ص٦-٧.

(٤٠) شاهر اسماعيل شاهر في العلاقات الصينية - الايرانية ، مجلة مدارات إيرانية ، اصدارات المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية ، المانيا ، برلين ، المجلد (٢) ، العدد (٦) ، ٢٠١٩ ، ص٦٠.

(41) Will Green, Taylore Roth, China-Iran Relations: A Limited but Enduring Strategic Partnership , U.S.-China Economic and Security Review Commission, June 28, 2021,p5-6.

(42) Mohsen Shariatinia, Hamidreza Azizi, Iran–China Cooperation in the Silk Road Economic Belt: From Strategic Understanding to Operational Understanding, China & World Economy, Vol. 25, No. 5, 2017,p٤٩.

(٤٣) عبد الرؤوف مصطفى الغنيمي، أحمد شمس الدين ليلة، مصدر سابق، ص٧٠.

(٤٤) شاهر اسماعيل شاهر في العلاقات الصينية - الايرانية ، مصدر سابق ، ص٦٠.

(45) Will Green, Taylore Roth, China-Iran Relations: A Limited but Enduring Strategic Partnership , U.S.-China Economic and Security Review Commission, June 28, 2021,p9.

(46) Kevjn Lim, China-Iran Relations Strategic, Economic, and Diplomatic Aspects in Comparative Perspective, Institute for National Security Studies (INSS), Memorandum No. 213, May 2021,p20.

(٤٧) حسن أحمدديان ، إيران والصين: من التعاون إلى الشراكة الاستراتيجية ، ٢٢ أبريل ٢٠٢٢ ، متوفر على الربط :

<https://studies.aljazeera.net/ar/article/4979>

(48) China's Belt and Road Initiative Arrives in Iran ,The Maritime Executive,

<https://www.maritime-executive.com/editorials/china-s-belt-and-road-initiative-arrives-in-iran>

(49) Mohsen Shariatinia, Hamidreza Azizi,op.cit.p49-50.

(50) Adam Mickiewicz, The Belt and Road Initiative (BRI): Implications for Iran-China Relations, Przemysław OSIEWICZ, Issue 11,2018,p226.

(51) Mohsen Shariatinia, Hamidreza Azizi, op.cit,p51-52.

(52) Mohsen Shariatinia, Hamidreza Azizi, Iran and the Belt and Road Initiative: Amid Hope and Fear, Journal of Contemporary, Volume 28, Issue 120,2019,p4-5.

(53) Mohsen Shariatinia, Hamidreza Azizi, Iran–China Cooperation in the Silk Road Economic Belt: From Strategic Understanding to Operational Understanding, op.cit ,p53.

(54) Mohsen Shariatinia, Hamidreza Azizi, Iran and the Belt and Road Initiative: Amid Hope and Fear, Journal of Contemporary, op. cit,p5.

(55) Mohsen Shariatinia, Hamidreza Azizi, Iran–China Cooperation in the Silk Road Economic Belt: From Strategic Understanding to Operational Understanding, op.cit ,p54.