

## ابتکار کمر بند - راه: قوام نظریه هارت‌لند

عنايت‌الله یزدانی<sup>۱</sup>

علی امیدی<sup>۲</sup>

پریسا شاه‌محمدی<sup>۳</sup>

منطقه اوراسیا که در نظریه هارت‌لند به عنوان قلب سیاست جهان معرفی شده است، امروزه در پرتو ابتکار «کمر بند - راه» که از سوی چین ارائه شده با تحولات گسترده و متنوعی مواجه است که می‌تواند بر اهمیت آن منطقه بیافزاید. نظریه «هارت‌لند» که از آن با عنوان «فلسفه مک‌کیندر» نیز یاد می‌شود، یک نقطه مرکزی را در قلب زمین مشخص کرده است که رودخانه‌های ولگا، ینی‌سی، آمودریا و سیردریا و دو دریاچه خزر و آرال را در خود جای داده است. «مک‌کیندر» در نظریه خود منطقه اوراسیا را به لحاظ راهبردی پرامتیازترین منطقه جغرافیایی دانسته و آن را قلب سیاست جهان معرفی می‌کند. به باور وی «هارت‌لند» محور جغرافیایی تاریخ در تمام دوران خواهد بود، اما نظریه‌های رقیب و همچنین برخی انتقادهای ارائه شده علیه آن، دو موضوع صحت و پایداری این نظریه را با تردید مواجه ساخته بود.

نگارندگان به منظور پاسخگویی به این سوال که «ابتکار کمر بند - راه» چگونه می‌تواند منطقه آسیای مرکزی را به عنوان «هارت‌لند» مورد توجه مجدد قرار دهد این فرضیه را تبیین می‌نمایند که ابتکار یادشده سرشت بالقوه نظریه هارت‌لند را دیگر بار مورد توجه قرار خواهد داد. روش تحقیق در این مقاله، توصیفی - تحلیلی است.

**واژگان کلیدی:** نظریه هارت‌لند، مک‌کیندر، ابتکار کمر بند - راه، کمر بند

اقتصادی جاده ابریشم و جاده ابریشم دریایی قرن بیست و یکم.

Email: eyazdan@ase.ui.ac.ir

<sup>۱</sup> نویسنده مسئول، دانشیار دانشگاه اصفهان، اصفهان، ایران.

Email: al.omidi@gmail.com

<sup>۲</sup> دانشیار دانشگاه اصفهان، اصفهان، ایران.

<sup>۳</sup> دانشجوی دکترای روابط بین‌الملل دانشگاه اصفهان، اصفهان، ایران

Email: shahmohammadi.parisa@yahoo.com

تاریخ دریافت: ۹۵/۸/۱۵ و تاریخ پذیرش: ۹۵/۱۰/۲

## مقدمه

منطقه اوراسیا که در نظریه هارت‌لند به عنوان قلب سیاست جهان معرفی شده است، امروزه در پرتو ابتکار «کمربند - راه» که از سوی چین ارائه شده با تحولات گسترده و متنوعی مواجه است که می‌تواند بر اهمیت این منطقه بیافزاید. رئیس‌جمهور چین، «شی جین‌پینگ»<sup>۱</sup> در راستای تحقق اهداف سیاست خارجی خود که از آن با عناوین «تولد مجدد»<sup>۲</sup> یا «نو شدن»<sup>۳</sup> یاد شده است (Medeiros, 2009: XV-XVI)، «ابتکار کمربند - راه»<sup>۴</sup> را به عنوان طلایه‌دار سیاست خارجی چین مطرح کرد که بر مبنای ایده «رویای چین»<sup>۵</sup> در سیاست داخلی این کشور استوار است. به تعبیر دیگر، دو ابتکار «کمربند - راه» و «رویای چین»، مکمل یکدیگر هستند که به موازات هم در عرصه سیاست داخلی و سیاست خارجی چین قرار گرفته‌اند.

«رویای چین» متضمن شکوفایی اقتصادی، بازسازی ملی، شادی مردم و هماهنگی اجتماعی است. تحلیلگران چینی بر این باور هستند که ابتکار کمربند - راه، بنای منطقه‌ای تحقق «رویای چین» را فراهم می‌آورد (Xing and Wan, 2015). برخی تحلیلگران نیز هدف از این ابتکار را برقراری ارتباط میان چین و اروپا به عنوان بخشی از «سیاست همسایگی بزرگ‌تر چین»<sup>۶</sup> معرفی کرده‌اند (Fallon, 2014: 175 - 182).

دولت چین با مطرح کردن ابتکار کمربند - راه از آن به عنوان پیشنهادی برای تحقق همگرایی اقتصادی در منطقه و همسویی منافع میان کشورها یاد می‌کند و در صدد است تا با ترغیب کشورهای منطقه در راستای ملحق شدن به این طرح و ارائه ابتکار و پویایی در انجام آن این ابتکار را جامه عمل بپوشاند.

مقاله پیش رو، بر الگوی تحلیلی مبتنی بر نظریه «هارت‌لند»<sup>۷</sup> استوار است. این مطالعه به لحاظ روش‌شناختی مستقیماً به موضوع تقویت و احیای نظریه هارت‌لند در سیاق «فلسفه

<sup>۱</sup>. Xi Jinping

<sup>۲</sup>. Revitalization

<sup>۳</sup>. Rejuvenation

<sup>۴</sup>. Belt - Road Initiative

<sup>۵</sup>. China Dream

<sup>۶</sup>. China's Greater Neighborhood Policy (GNP)

<sup>۷</sup>. Heartland

هالفورد مک‌کیندر<sup>۱</sup> از طریق تحقق ابتکار کمر بند - راه می‌پردازد. مقاله پیش رو، می‌کوشد تا ضمن بررسی وضعیت ابتکار کمر بند - راه در منطقه آسیای مرکزی، فرصت‌ها و دستاوردهای این ابتکار را برای منطقه هارت‌لند مورد تأکید قرار دهد.

بررسی این امر که در ابتدا سیاست قدرت‌های بزرگ در منطقه موسوم به هارت‌لند یا قلب زمین موجب اهمیت بیش از پیش این منطقه شده و مک‌کیندر را معطوف به چنین نظریه‌ای کرده است یا آن که نظریه هارت‌لند، موجب عطف توجه قدرت‌های بزرگ به این منطقه شده است، یک وضعیت بیست و دو<sup>۲</sup> یا دور تسلسل است که هر یک دیگری را تقویت کرده و به آن جان و قوام می‌بخشد. با در نظر داشتن این واقعیت، اکنون ایده تأثیرگذاری و تأثیرپذیری ابتکار کمر بند - راه بر تقویت نظریه هارت‌لند و همچنین احیای این ایده قابل بررسی است که موضوع اصلی مقاله حاضر می‌باشد.

مک‌کیندر در زمان تدوین نظریه خود، بر این باور بود که این نظریه در تمامی دوران تاریخ قابل کاربرد و تأثیرگذار بر سیاست جهان خواهد بود. انتقادهای زیادی نیز بر نظریه مک‌کیندر وارد شده است که یکی از مهم‌ترین آنها، مبتنی بر نپذیرفتن فرضیه مک‌کیندر در خصوص همیشگی بودن اهمیت منطقه موسوم به هارت‌لند است. در این راستا، نظریه‌پردازان و اندیشمندان متعددی، عامل فناوری را موجب تقلیل و حذف اهمیت منطقه هارت‌لند دانسته‌اند. به عنوان مثال، رالف ترنر<sup>۳</sup> (1943) استدلال کرده است که «فناوری قدرت هوایی و موشک‌های هسته‌ای، قدرت هارت‌لند را تقلیل داده است».

نظریه «هارت‌لند» یا «فلسفه مک‌کیندر» (Seiple, 2006: 22) یک نقطه مرکزی را در قلب زمین مشخص کرده است که رودخانه‌های ولگا، ینی‌سی<sup>۴</sup>، آمودریا و سیردریا و دو دریاچه خزر و آرال را در خود جای داده است (Mackinder, 1943: 595 - 605).

در نظریه هارت‌لند، مک‌کیندر دو علم «جغرافیا» و «سیاست بین‌الملل» را در هم می‌آمیزد و منطقه اوراسیا را به لحاظ راهبردی پرمتمایزترین منطقه جغرافیایی دانسته و آن را قلب سیاست جهان معرفی می‌کند (Chowdhury and Hel Kafi, 2015). «هارت‌لند

---

<sup>1</sup> . Harlford J. Mackinder

<sup>2</sup> . Catch 22 situation

<sup>3</sup> . Turner

<sup>4</sup> . Yenisey

اوراسیا برای امنیت بین‌الملل حیاتی است و کسانی که بر این منطقه دسترسی داشته باشند، نقشی اساسی در صحنه جهانی ایفا خواهند کرد» (Mackinder, 1996).

برخی از دیگر تحلیل‌ها نیز با این استدلال که خطوط ریلی با سرعتی که مک‌کیندر بیان کرده بود در این منطقه توسعه نیافتند، مدعای وی را به چالش کشیده‌اند. سایپل<sup>۱</sup> در رساله خود، نمونه‌هایی از این دست را در آثار وایگرت<sup>۲</sup> (1957) و هال<sup>۳</sup> (1955) معرفی کرده است و همچنین آورده است که ویلیام پارکر<sup>۴</sup> (1982) نیز، تأثیرگذاری اندک نظریه مک‌کیندر در سال ۱۹۰۴ را به آن سبب می‌داند که این نظریه، بیشتر متوجه آینده بوده است تا زمان حال (Seiple, 2006: 22).

اکنون با در نظر داشتن ابتکار کمربند - راه چین، قوت گرفتن این مدعای مک‌کیندر مورد ارزیابی قرار می‌گیرد. نگارندگان در تلاش برای پاسخگویی به این سوال که ابتکار کمربند - راه چگونه می‌تواند، منطقه اوراسیا را به عنوان «هارت‌لند» مورد توجه مجدد قرار دهد این فرضیه را در نظر دارند که ابتکار کمربند - راه، سرشت بالقوه نظریه هارت‌لند را احیا نموده و دیگر بار مورد توجه قرار خواهد داد.

از آن‌جا که نظریه «هارت‌لند» مک‌کیندر<sup>۵</sup> به عنوان چارچوب نظری در این نوشتار مورد بهره‌برداری قرار گرفته است، نوشتار پیش رو در ابتدا به تشریح نظریه هارت‌لند پرداخته و جزئیات و ظرایف آن و همچنین استدلال‌های منتقد آن را مورد بررسی قرار می‌دهد. در مرحله بعد، پرداختن به این موضوع مورد نظر است که چگونه ابتکار کمربند - راه، سبب قوت گرفتن و احیای نظریه هارت‌لند می‌شود.

### چارچوب نظری

چیستی نظریه هارت‌لند؛ در ۲۵ ژانویه ۱۹۰۴، «هالفورد جی. مک‌کیندر»<sup>۶</sup> مدیر «مدرسه اقتصاد لندن»<sup>۷</sup>، سخنرانی علمی خود را با نام «محور جغرافیایی تاریخ»<sup>۱</sup> در انجمن

<sup>۱</sup> . Seiple

<sup>۲</sup> . Weigert

<sup>۳</sup> . Hall

<sup>۴</sup> . William Parker

<sup>۵</sup> . Mackinder

<sup>۶</sup> . Halford J. Mackinder

<sup>۷</sup> . LSE

سلطنتی جغرافیا<sup>۲</sup> ایراد کرد. وی در این سخنرانی در جستجوی الگویی برای بیان اهمیت تأثیر عوامل جغرافیایی بر روندهای جهانی تاریخ بود (Venier, 2004: 330). نظریه هارت‌لند که از آن با عنوان فلسفه مک‌کیندر نیز یاد می‌شود (Seiple, 2006: 22) یک نقطه مرکزی را در قلب زمین مشخص کرده است که رودخانه‌های ولگا، ینی‌سی، آمودریا و سیردریا و دو دریاچه خزر و آرال را در خود جای داده است (Mackinder, 1943: 595 - 605). در نظریه هارت‌لند، مک‌کیندر دو علم «جغرافیا» و «سیاست بین‌الملل» را در هم می‌آمیزد و منطقه اوراسیا را به لحاظ راهبردی پرامتیازترین منطقه جغرافیایی دانسته (بنگرید به تصویر ۱) و آن را قلب سیاست جهان معرفی می‌کند (Chowdhury and Hel Kafi, 2015). مک‌کیندر در نظریه معروف خود اظهار داشته است که «هارت‌لند اوراسیا برای امنیت بین‌الملل حیاتی است و کسانی که بر این منطقه دسترسی داشته باشند، نقشی اساسی در صحنه جهانی ایفا خواهند کرد» (Mackinder, 1942: 189). مک‌کیندر بر این باور است که نظریه هارت‌لند برای تمامی دوران قابل کاربرد می‌باشد (Seiple, 2006: 22). مک‌کیندر در نظریه خود چنین استدلال می‌کند که قدرتی که بر منطقه هارت‌لند مسلط شود، توانمندی‌های ژئوپلیتیک و اقتصادی لازم را برای مهار فائقه سیاست جهان در دست خواهد داشت. وی همچنین بر این باور است که اوراسیا از شرایط پایداری برای پیدایش قدرت‌های نظامی و صنعتی برخوردار است. شایان ذکر است که مک‌کیندر در آثار متاخر خود، شرق اروپا را نیز به عنوان بخشی از منطقه هارت‌لند در نظر گرفته است (Mackinder, 1943: 595 - 605).

---

<sup>1</sup> . The Geographical Pivot of History

<sup>2</sup> . Royal Geographical Society

تصویر شماره ۱: منطقه هارت‌لند



Source: Live Journal

از دیگر آرای قابل توجه مک‌کیندر، دیدگاه وی در خصوص «همسایگان خوب» است. وی در اثر خود با عنوان «آرمان‌های دموکرات و واقعیت: مطالعه خط‌مشی‌های بازسازی»<sup>۱</sup> (1942:137-138) چنین استدلال می‌کند که «ارزش انسان در شرایطی محقق می‌شود که بتواند یک زندگی کامل در زادبوم خود داشته باشد. برای تحقق چنین امری، همسایگان خوب لازم هستند».

<sup>۱</sup> Democratic Ideals and Reality: A study in the Politics of Reconstruction by the Right Honourable Sir Halford J. Mackinder

مک‌کیندر ابتدا در سال ۱۹۰۴، ایده اولیه خود را در مقاله‌ای با نام «محور جغرافیایی تاریخ»<sup>۱</sup> ارائه کرد. وی در این مقاله، ایده اولیه نظریه هارت‌لند را به این قرار پایه گذارد که «هرکس بر شرق اروپا تسلط یابد، حاکم قلب زمین و ناحیه محور خواهد بود. کسی که بر قلب زمین حاکم شود، فرمانروای جزیره جهانی خواهد بود. کسی که بر جزیره جهانی حاکم شود، فرمانروای جهان خواهد بود». مقاله وی، متضمن این موضوع است که منطقه آسیای مرکزی برای مدت‌های طولانی، محور جغرافیایی تاریخ بوده و به عنوان محور سیاست جهان باقی خواهد ماند (Mackinder, 1904; 430 - 437). مک‌کیندر سپس در سال ۱۹۱۹ ایده خود را پروراند (Seiple, 2006:3) و در سال ۱۹۴۳ دیگر بار ایده خود از منطقه هارت‌لند را بسط و گسترش داد و با پروراندن جزئیات آن نظریه هارت‌لند را ارائه کرد. در زمستان ۱۹۰۴ در انجمن سلطنتی جغرافیا، مک‌کیندر برای نخستین بار افکار خود را در مورد «هارت‌لند محدود به خشکی اوراسیا» اظهار کرد. وی برای نخستین بار این ایده جالب توجه را مطرح کرد که «نقطه محوری تاریخ، اروپا نیست». مک‌کیندر در سخنرانی خود با شجاعت چنین اعلام کرد که «آسیا بوده است که به واسطه ایجاد دولت مدرن، نیاکان ما را اروپایی ساخته است».

مک‌کیندر از مخاطبان خود خواست که جرأت پذیرش این حقیقت را داشته باشند که منطقه آسیای مرکزی اکنون (در زمان ایراد سخنرانی) و در آینده بسیار حائز اهمیت است. در سال ۱۹۱۹، مک‌کیندر نظریه خود را به یک نظریه امنیتی ارتقا داد که در آن دو مفهوم «موازنه قدرت» و «جامعه مدنی» نیز مطرح شده بود. وی همچنین آرای پیشین خود را با افزودن منطقه اروپای شرقی به منطقه هارت‌لند، تکمیل کرد. سومین مرحله از تکمیل مفهومی هارت‌لند در اواسط جنگ دوم جهانی ارائه شد. وی در آن زمان اظهار داشت که اهمیت هارت‌لند بیش از پیش شده است. وی در این مرحله، شرق اروپا را از تعریف منطقه هارت‌لند خارج کرد و هارت‌لند را دقیقاً معادل اتحاد جماهیر شوروی تعریف کرد. وی همچنین موضوع ضرورت اتحاد هارت‌لند و قدرت‌های غربی را مطرح کرد (Ibid:44 - 51). «کریس سایپل»<sup>۲</sup> در رساله دکترای خود این باور را به رشته تحریر در آورده است که نظریه هارت‌لند، راهبرد غرب را از زمان جنگ سرد به بعد شکل داده است (2006). با این

---

<sup>1</sup> . The Geographical Pivot of History

<sup>2</sup> . Chris Seiple

حال، انتقادهای زیادی نیز بر نظریه مک‌کیندر وارد شده است که یکی از مهم‌ترین آنها، مبتنی بر نپذیرفتن داعیه مک‌کیندر در خصوص همیشگی بودن اهمیت منطقه موسوم به هارت‌لند است. در این راستا، نظریه‌پردازان و اندیشمندان متعددی، عامل فناوری را موجب تقلیل و حذف اهمیت منطقه هارت‌لند دانسته‌اند. به عنوان مثال، رالف ترنر (1943) استدلال کرده است که «فناوری قدرت هوایی و موشک‌های هسته‌ای، قدرت هارت‌لند را تقلیل داده است». برخی از دیگر تحلیل‌ها نیز با این استدلال که خطوط ریلی با سرعتی که مک‌کیندر بیان کرده بود در این منطقه توسعه نیافتند، مدعای وی را به چالش کشیده‌اند. نمونه‌هایی از این دست را می‌توان در آثار وایگرت (1957) و هال (1955) دید. ویلیام پارکر نیز تأثیرگذاری اندک نظریه مک‌کیندر در سال ۱۹۰۴ را به آن سبب می‌داند که این نظریه، بیشتر متوجه آینده بوده است تا زمان حال (Parker, 1982: 152).

### ابتکار کمر بند – راه

ابتکار کمر بند – راه که از سوی چین ارائه شده است، مبتنی بر ایده اولیه احیای جاده ابریشم می‌باشد. «احیای جاده ابریشم مفهوم تازه‌ای نیست. نخستین جرقه آن در سال ۱۹۵۹ یعنی زمانی زده شد که کمیسیون اقتصادی و اجتماعی سازمان ملل متحد برای آسیا و اقیانوسیه که یک سازمان وابسته به ملل متحد در بانکوک است، طرح شبکه خط آهن فرآسیا<sup>۱</sup> را آغاز کرد. البته مناقشات و شورش‌های جنوب شرق آسیا طی جنگ سرد، پیشرفت این طرح را متوقف ساخت. در سال ۱۹۹۴ نخست وزیر وقت چین، لی پنگ<sup>۲</sup> مفهوم زیرساخت‌های مدرن در سراسر اوراسیا را احیا کرد. در سال ۲۰۰۲ بانک توسعه آسیایی برنامه‌های توسعه در آسیای مرکزی و شبکه خط آهن فرآسیا را که به اروپا اتصال می‌یافت از سر گرفت. در ۱۰ نوامبر ۲۰۰۶ چین و هند موافقت‌نامه‌ای را مبنی بر آغاز مجدد شبکه خط آهن فرآسیا در امتداد مسیر جاده ابریشم قدیمی با ۲۰ کشور دیگر به امضا رساندند (Lin, 2011).

رئیس جمهور چین، «شی جین‌پینگ» در راستای تحقق اهداف سیاست خارجی خود که از آن با عنوان «تولد مجدد» یا «نوشدن» یاد شده است (Medeiros, 2009: XV-XVI)، ابتکار کمر بند – راه را به عنوان طلایه‌دار سیاست خارجی چین مطرح کرد که بر مبنای ایده

<sup>۱</sup> . Trans-Asian Railway

<sup>۲</sup> . Li Peng



«رویای چین» در سیاست داخلی این کشور استوار است. به تعبیر دیگر، دو ابتکار «کمر بند - راه» و «رویای چین»، مکمل یکدیگر هستند که به موازات هم در عرصه سیاست داخلی و سیاست خارجی چین قرار گرفته‌اند.

«رویای چین» متضمن شکوفایی اقتصادی، بازسازی ملی، شادی مردم و هماهنگی اجتماعی است. تحلیلگران چینی بر این باور هستند که طرح کمر بند - راه، بنای منطقه‌ای تحقق «رویای چین» را فراهم می‌آورد (Xing and Wan, 2015). برخی تحلیلگران نیز هدف از این ابتکار را برقراری ارتباط میان چین و اروپا به عنوان بخشی از «سیاست همسایگی بزرگ‌تر چین» معرفی کرده‌اند (Fallon, 2014:175 - 182).

دولت چین با مطرح کردن ابتکار کمر بند - راه از آن به عنوان پیشنهادی برای تحقق همگرایی اقتصادی در منطقه و همسویی منافع میان کشورها یاد می‌کند و در صدد است تا با ترغیب کشورهای منطقه در راستای ملحق شدن به این طرح و ارائه ابتکار و پویایی در انجام آن این ابتکار را جامه عمل بپوشاند.

در تاریخ هفتم سپتامبر ۲۰۱۳، شی جین‌پینگ، رئیس‌جمهور چین، طی سخنرانی خود در دانشگاه نظربایف<sup>۱</sup> (آستانه) و چند روز پس از آن در ۱۳ سپتامبر ۲۰۱۳ در نشست سازمان همکاری شانگهای (بیشکک) مفهوم «کمر بند اقتصادی جاده ابریشم» را برای نخستین بار مطرح کرد. از آن زمان تاکنون، ابتکار کمر بند - راه به عنوان وجه مقدم سیاست خارجی چین مطرح بوده و کلیه مراکز مطالعاتی و تحقیقاتی سیاست خارجی و روابط بین‌الملل چین و همچنین دستگاه سیاست خارجی این کشور در ترویج این مفهوم در گستره آسیا و بین‌الملل، اهتمام خاص و قابل توجهی را مبذول می‌نمایند.

در خصوص وجه تسمیه ابتکار مورد مطالعه، شایان ذکر است که این مفهوم دارای دو بعد اساسی (۱) کمر بند؛ و (۲) راه است (Kembayev, 2015:59) که اولی، بیانگر مسیرهای زمینی و دومی، متضمن مسیرهای دریایی می‌باشد. واژه «کمر بند» به احیا و گسترش جاده ابریشم تاریخی اشاره دارد که از چین آغاز شده و در گستره آسیای مرکزی منشعب می‌شد.

بر اساس مطالعات لین (2011)، تفسیر چین از گستره مفهومی کمر بند، مبتنی بر ایجاد سه کریدور اصلی در اوراسیا است که «پل سرزمین اوراسیا» نام گرفته است و به عنوان شریان اصلی منطقه ایفای نقش خواهد کرد که خطوط راه آهن، بزرگراه‌ها و خطوط انتقال

---

<sup>۱</sup> . Nazarbayev University

نفت و گاز از آن نشأت خواهد گرفت. نخستین کریدور از سه کریدور یادشده، راه آهن ماورای سیبری است که از ولادی‌وستوک<sup>۱</sup> در شرق روسیه به مسکو و پس از آن به غرب اروپا و روتردام<sup>۲</sup> می‌رود. کریدور دوم از بندر لیان‌یونگانگ<sup>۳</sup> در شرق چین آغاز شده و از طریق قزاقستان در آسیای مرکزی به روتردام می‌رسد؛ و کریدور سوم از دلتای رودخانه پرل<sup>۴</sup> در جنوب شرقی چین آغاز شده و از طریق جنوب آسیا به روتردام راه می‌یابد.

واژه «راه» به مسیر دریایی اشاره دارد که جنوب شرقی آسیا را به خاورمیانه، اروپا و ساحل شرقی آفریقا وصل خواهد کرد (Wolff, 2016:3). به بیان دیگر، ابتکار کمربند - راه مشتمل بر ۱. کمربند اقتصادی جاده ابریشم؛ و ۲. جاده ابریشم دریایی قرن بیست و یکم است (Zimmerman, 2015).

جاده ابریشم دریایی قرن بیست و یکم دربرگیرنده مناطق و کشورهای مختلف و ارتباطات متعدد زمینی و دریایی است. «شی جین‌پینگ» بر تمایل چین به تحقق جاده ابریشم دریایی قرن بیست و یکم به همراه کشورهای آسه‌ان، تأکید کرده است<sup>۵</sup> (Fu and Lou, 2015).

در مارس ۲۰۱۵، دولت چین به طور رسمی، سند موسوم به «نگرش و اقدامات تحقق همزمان کمربند اقتصادی جاده ابریشم و جاده ابریشم دریایی قرن بیست و یکم»<sup>۶</sup> را ارائه داد (Ge, 2016:20).

میزان سرمایه‌گذاری انجام شده برای ابتکار کمربند - راه در نخستین مرحله آن، حدود ۲۴۰ میلیارد دلار آمریکا می‌باشد (Wolff, 2016:3). سرمایه‌گذاری چین در کریدور اقتصادی چین و پاکستان ۴۶ میلیارد دلار آمریکا بوده است. مجموع ۵۲ طرح نیز توسط «بانک توسعه چین»<sup>۷</sup> در اندونزی سرمایه‌گذاری شده است. در راستای پیشبرد ابتکار کمربند - راه، «بانک توسعه چین» موظف بوده است که طی سال ۲۰۱۵، مبلغ ۱۹۰ میلیارد دلار آمریکا برای توسعه زیرساخت‌ها به کشورهای منطقه وام بدهد (China Daily, 2016: 7). به‌رغم آن که چین همواره هدف از ابتکار خود را صرفاً «اقتصادی» و در قالب مفاهیم «همگرایی اقتصادی

<sup>۱</sup>. Vladivostok

<sup>۲</sup>. Rotterdam

<sup>۳</sup>. Lianyungang

<sup>۴</sup>. Pearl River

<sup>۵</sup>. October 3, 2013, Speech to Indonesia's Parliament (Constructing Jointly the China - ASEAN Community of Common Destiny)

<sup>۶</sup>. Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21<sup>st</sup> Century Maritime Silk Road

<sup>۷</sup>. China Development Bank

منطقه‌ای» و «توسعه تجاری» و گاه مبادلات «فرهنگی و انسانی» عنوان کرده است، اما بارزترین بارقه‌های مفهوم «امنیتی» بودن این ابتکار را می‌توان در پاکستان مشاهده کرد. اکنون چین و پاکستان قصد دارند تا در مشارکت با یکدیگر یک ائتلاف امنیتی علیه هند به وجود آورند تا در صورت رویارویی پاکستان و هند، تاسیسات هند را مورد هدف قرار دهند. از این رو، مشارکت چین و پاکستان معطوف به سرمایه‌گذاری و مسائل اقتصادی و تجاری صرف نخواهد بود و بار امنیتی نیز دارد.

مسئله دیگری که مفهوم اقتصادی بودن ابتکار چین را به ملاحظات امنیتی تغییر می‌دهد، ایده کمربند سایبری است. برخی تحلیلگران چینی بر این باور هستند که چین در عمل تحقق ابتکار خود در مناطقی مانند خاورمیانه را ناممکن تلقی کرده و از این رو، ایده کمربند سایبری یا آنلین را برای آن مناطق پیشنهاد داده است. اما از منظری دیگر، طرح این ایده، حساسیت‌هایی را از نظر امنیت سایبری و دسترسی به اطلاعات محرمانه سیاسی و امنیتی کشورهای منطقه برانگیخته است.

در عرصه عملیاتی، کمربند اقتصادی جاده ابریشم در اوراسیا با اتحادیه اقتصادی اوراسیا و همچنین با راهبرد «مسیر روشن»<sup>۱</sup> قزاقستان همسو خواهد شد. در شمال شرقی آسیا، چین و کره جنوبی مترصد پیشبرد یک طرح اوراسیایی مشترک در چارچوب ابتکار کمربند - راه می‌باشند. مغولستان نیز در طرح مشترک خود با چین، تحت عنوان «جاده ابریشم استپ»<sup>۲</sup> به ابتکار مزبور ملحق شده است. همچنین یک اتفاق نظر میان سه کشور چین، روسیه و مغولستان در خصوص ایجاد یک کریدور اقتصادی میان این سه کشور به وجود آمده است. در جنوب شرقی آسیا نیز، چین و ویتنام نیز درباره ابتکار مشترکی با عنوان «دو کریدور - یک حلقه (حلقه اقتصادی خلیج پیبو)»<sup>۳</sup> با هم به توافق نظر رسیده‌اند. نقشه راه کریدور اقتصادی چین و پاکستان نیز کاملاً مشخص شده است (Ge, 2016: 22).

ابتکار کمربند - راه بر آن است تا دو هدف را محقق سازد؛ (۱) احیای مسیر تجاری جاده ابریشم که چین را به اروپا متصل می‌ساخت با هدف تبادل علم، فرهنگ، مذهب، کالاهای تجاری و فناوری میان شرق و غرب؛ (۲) ایجاد کمربند اقتصادی به معنای ائتلاف

---

<sup>۱</sup> . Bright Path

<sup>۲</sup> . Steppe Silk Road

<sup>۳</sup> . Beibu Gulf Economic Circle

کشورهای واقع در حیطه ابتکار مزبور برای برقراری پیوندهای اقتصادی نزدیک‌تر، تسهیل تجارت و سرمایه‌گذاری، توسعه شبکه‌های حمل و نقل، افزایش چرخش پول و افزایش جا به جایی افراد به ویژه جوانان (Kembayev, 2015: 59). این در حالی است که کشورهای واقع در مسیر این جاده و بسیاری از سازمان‌های بین‌المللی اشتیاق وافر را برای همکاری از طریق حمایت و پیوستن به توسعه زیرساخت‌های در کمربند - راه نشان داده‌اند. این رویکرد، یادآور ضرب‌المثل کهن چینی با این مضمون است که «آنها که رویای مشترکی دارند به رغم تمامی کوه‌ها و اقیانوس‌هایی که میان آنها فاصله انداخته است، هرگز از هم جدا نمی‌مانند» (Ge, 2016: 20).

### کمربند - راه در منطقه هارت‌لند

نگاهی بر ابتکار کمربند - راه نشان می‌دهد که بخش اصلی و محوری این ابتکار، مبتنی بر منطقه هارت‌لند است. در واقع، ابتکار مزبور مناطق شرق و غرب را به منطقه هارت‌لند متصل می‌سازد و همچنین ضمن اتصال شرق آسیا به اروپا، اهمیت منطقه هارت‌لند به عنوان قلب زمین را برجسته می‌کند.

ابتکار کمربند - راه بر آن است تا توسعه چین را از طریق ارتباط آنها با آسیای مرکزی و جنوب آسیا به پیش ببرد (Wolff, 2016: 3). مهم‌ترین کارکرد ابتکار مزبور، اتصال به حلقه اقتصادی اوراسیا معرفی شده است (Theofanis and Boile, 2015). چین با سه کشور از پنج کشور آسیای مرکزی، دارای مرز مشترک است. این کشور دارای ۱۵۳۳ کیلومتر مرز مشترک با قزاقستان، ۸۵۸ کیلومتر مرز مشترک با قرقیزستان و ۴۱۴ کیلومتر مرز مشترک با تاجیکستان است. قزاقستان نیز ۱۲۴۱ کیلومتر مرز مشترک با قرقیزستان، ۴۲۶ کیلومتر مرز مشترک با ترکمنستان و ۲۱۳۴ کیلومتر مرز مشترک با ازبکستان دارند. ازبکستان دارای ۱۱۶۱ کیلومتر مرز مشترک با تاجیکستان و ۱۶۲۱ کیلومتر مرز مشترک با ترکمنستان دارد (Tiulegenov, 2015: 98). از این رو، هم مرز بودن چین با منطقه هارت‌لند به عنوان یک امتیاز برای این کشور، زمینه بسیار مناسبی برای طراحی ابتکار مورد نظر به شمار می‌رود. از سوی دیگر، اتصال قابل توجه پنج کشور آسیای مرکزی به عنوان اجزای جدایی‌ناپذیر در منطقه هارت‌لند، اهمیت ارتباطات و تأثیرگذاری این پنج کشور بر یکدیگر را مورد تأکید قرار می‌دهد.

ایران نیز به عنوان یک کشور بسیار مهم در منطقه هارت‌لند مورد توجه ویژه در ابتکار کمر بند - راه است. همان‌طور که «سو گه»<sup>۱</sup> رئیس مؤسسه مطالعات بین‌المللی چین<sup>۲</sup> اظهار داشته است، «ایران و چین، مانند دو وزنه یک دمبل، دو قطب جاده ابریشم جدید هستند و ابتکار جاده ابریشم بر آن است تا این دو قطب را به یکدیگر متصل کند» (به نقل از: شاه‌محمدی، الف، ۱۳۹۵). ایران کشوری است که در یک نقطه محوری بسیار مهم جهان از حیث ژئوپلیتیک، ژئواقتصادی و ژئواستراتژی قرار دارد. ایران از نظر منابع طبیعی به ویژه نفت و گاز، غنی است. برخی تخمین‌ها حاکی از آن است که با در نظر گرفتن نرخ کنونی تولید گاز طبیعی، ایران تا ۶۰۰ سال آینده، گاز طبیعی در اختیار خواهد داشت (Biniaz, 2015: 160). شایان ذکر است که به دلیل سرمایه‌گذاری‌های کلان چین در برخی از کشورهای منطقه اعم از پاکستان و بلاروس، برخی از تحلیلگران ایرانی بر این باور هستند که چین در حال دور زدن ایران می‌باشد. این در حالی است که تحلیلگران چینی، ایران را از مقاصد اصلی کمر بند اقتصادی جاده ابریشم دانسته و یکی از اهداف اصلی سرمایه‌گذاری‌های کلان انجام شده در سایر کشورها را دسترسی به ایران می‌خوانند. چین سه طرح اصلی را در راستای تحقق ابتکار کمر بند اقتصادی جاده ابریشم در ایران، سرمایه‌گذاری کرده است که عبارت هستند از: (۱) خط آهن سریع و سیر تهران - قم - اصفهان؛ (۲) مجموعه صنعتی چری<sup>۳</sup>؛ (۳) بندر چابهار. البته لازم به ذکر است که از آن جا که سرمایه‌گذاری چین در بندر چابهار هنوز وارد مرحله اجرایی نشده، اکنون هند به عنوان سرمایه‌گذار اصلی در چابهار شناخته می‌شود. چین همچنین مترصد سرمایه‌گذاری در زمینه تأسیسات هسته‌ای در ایران است.

از سوی دیگر باید در نظر داشت که چنانچه پیشتر یاد شد، مک‌کیندر در آثار متأخر خود، شرق اروپا را نیز به عنوان بخشی از منطقه هارت‌لند در نظر گرفته است. ابتکار کمر بند - راه با در نظر گرفتن شرق اروپا به عنوان یکی از مقاصد مهم، تأکید دیگری بر آرای مک‌کیندر گذاشته است. در این خصوص، شایان ذکر است که «چین ابتکاری را برای توسعه روابط اقتصادی با اتحادیه اروپا تحت عنوان «تمام مسیر در معیت یکدیگر»<sup>۴</sup> ارائه کرده است که در چارچوب آن، همکاری شانزده کشور اروپا با چین تحت عنوان ۱۶+۱ تعریف

---

<sup>1</sup>. Su Ge

<sup>2</sup>. China Institute of International Studies

<sup>3</sup>. Chery Industrial Park

<sup>4</sup>. All the Way Along

شده است. از مهم‌ترین اقدامات در این راستا، سرمایه‌گذاری کشورهای مورد بحث در گسترش خطوط مواصلاتی ابتکار کمربند - راه در اروپا است» (Zhongping, 2016).

### کمربند اقتصادی جاده ابریشم

شش کریدور همکاری اقتصادی بین‌المللی برای کمربند اقتصادی جاده ابریشم مشخص شده است (بنگرید به تصویر شماره ۲). کریدورهای شش‌گانه کمربند اقتصادی جاده ابریشم، عبارت هستند از:

- کریدور چین به اروپا (دریای بالتیک) که از آن با عنوان «پل سرزمینی اوراسیای جدید<sup>۱</sup>» یاد می‌شود. کمربند اقتصادی در این مسیر از آسیای مرکزی و روسیه گذر کرده و به شرق اروپا و دریای بالتیک می‌رسد؛

- کریدور چین، مغولستان، روسیه؛

- کریدور چین، آسیای مرکزی، غرب آسیا؛

- کریدور چین، شبه جزیره هندوچین؛

- کریدور چین، پاکستان؛

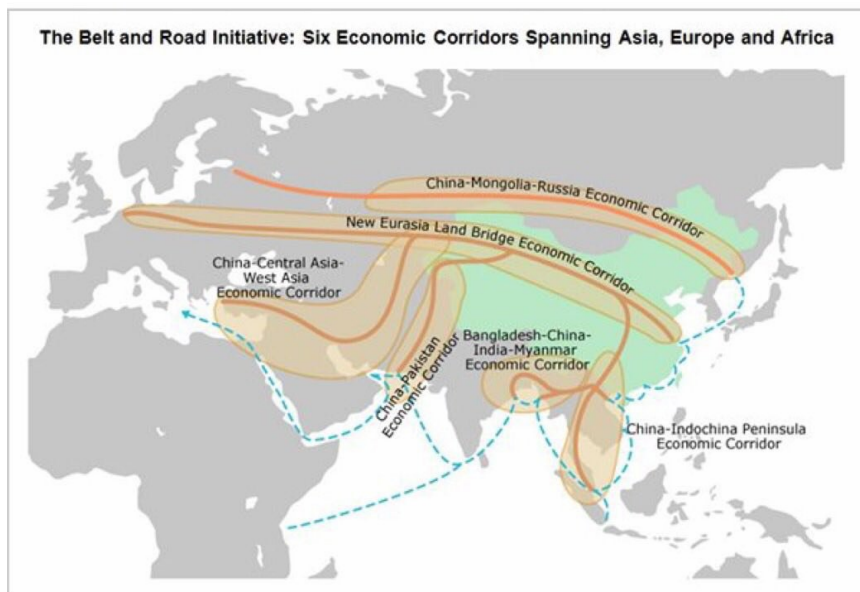
- کریدور بنگلادش، چین، هند، میانمار (Hong Kong TDC<sup>2</sup>, 2016).

همان‌طور که ملاحظه می‌شود، تمامی کریدورهای شش‌گانه یا از منطقه هارت‌لند گذر کرده و یا به آن منطقه منتهی می‌شوند. از این رو، ایده مک‌کیندر در خصوص پایدار بودن نظریه هارت‌لند در این جا قوت می‌گیرد و این نظریه با تحقق کامل کریدورهای شش‌گانه در عرصه عمل به منصفه ظهور بیش از پیش خواهد رسید.

<sup>1</sup>. New Eurasia Land Bridge

<sup>2</sup>. Trade Development Center

تصویر شماره ۲: کریدورهای شش گانه کمربند اقتصادی جاده ابریشم



Source: HKTDC

افزون بر کریدورهای شش گانه کمربند اقتصادی جاده ابریشم، اشاره به «همکاری اقتصادی منطقه‌ای آسیای مرکزی»<sup>۱</sup> که درست در منطقه هارتلند واقع شده است نیز در تکمیل مقاله حاضر، لازم می‌نماید. «همکاری اقتصادی منطقه‌ای آسیای مرکزی» که از برنامه‌های مهم در راستای تحقق ابتکار کمربند - راه است با در بر گرفتن ده کشور افغانستان، آذربایجان، جمهوری خلق چین (به ویژه منطقه خودمختار مغولستان داخلی و منطقه خودمختار سین کیانگ)، قزاقستان، قرقیزستان، مغولستان، پاکستان، تاجیکستان، ترکمنستان و ازبکستان تأکیدی بر اهمیت تمرکز اصلی این ابتکار بر منطقه هارتلند است. «همکاری اقتصادی منطقه‌ای آسیای مرکزی»، شش کریدور دارای اولویت را شناسایی کرده (بنگرید به تصویر شماره ۳) و از توسعه و تکامل آنها به کریدورهای اقتصادی از طریق همگرایی تجاری قوی تر و همکاری اقتصادی عظیم تر حمایت می‌کند. این کریدورها قرار است که پیوندهای میان کشورهای منطقه را با مناطق همسایه که اقتصاد آنها موقعیت‌های

<sup>۱</sup>. Central Asia Regional Economic Cooperation (CAREC)

منحصر به فردی برای رشد بیشتر فراهم می‌آورد، تقویت کنند. کریدورهای «همکاری اقتصادی منطقه‌ای آسیای مرکزی» به قرار زیر می‌باشند:

- کریدور شماره ۱: اروپا - شرق آسیا (قزاقستان، جمهوری قرقیزستان و منطقه خودمختار اویغور سین کیانگ). این کریدور در حال حاضر فعال‌ترین کریدور «همکاری اقتصادی منطقه‌ای آسیای مرکزی» در صادرات، واردات و ترانزیت جاده‌ای و ریلی است.

- کریدور شماره ۲: مدیترانه - شرق آسیا (افغانستان، آذربایجان، قزاقستان، جمهوری قرقیزستان، تاجیکستان، ترکمنستان، ازبکستان، منطقه خودمختار اویغور سین کیانگ). این کریدور که تراسکا<sup>۱</sup> نام دارد، اکنون اهمیت قابل توجهی در صادرات و واردات منطقه آسیای مرکزی دارا است.

- کریدور شماره ۳: فدراسیون روسیه - خاورمیانه و جنوب آسیا (افغانستان، قزاقستان، جمهوری قرقیزستان، تاجیکستان، ترکمنستان و ازبکستان). این کریدور در حال حاضر، حجم ترانزیت محدودی میان روسیه و بندرعباس را پوشش می‌دهد.

- کریدور شماره ۴: فدراسیون روسیه، شرق آسیا (منطقه خودمختار مغولستان داخلی (ایمار)، مغولستان و منطقه خودمختار اویغور سین کیانگ). این کریدور به دو بخش غربی و شرقی تقسیم می‌شود. کریدور غربی در حال حاضر حجم پایینی از مبادلات را پوشش می‌دهد. در بخش شرقی، حجم مبادلات جاده‌ای و ریلی زیاد می‌باشد.

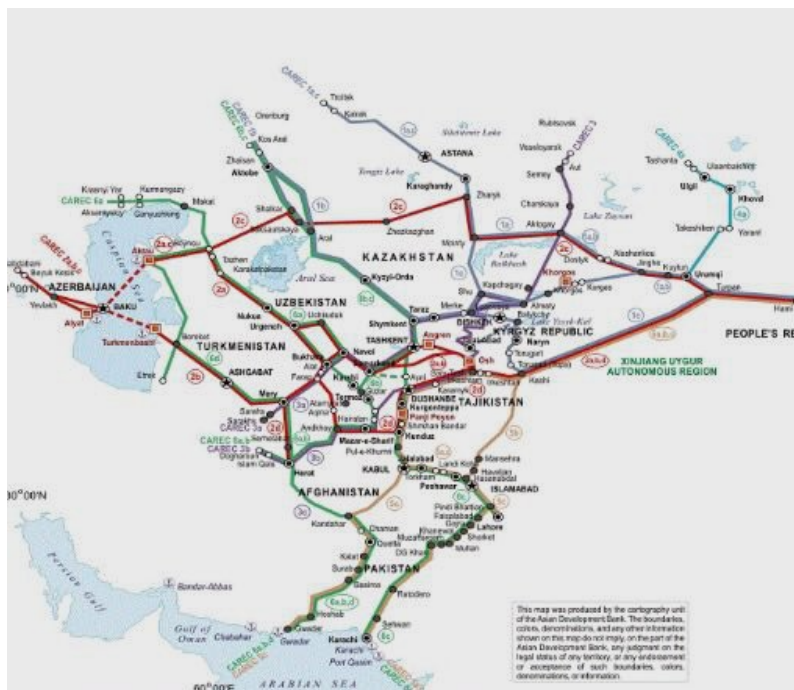
- کریدور شماره ۵: شرق آسیا - خاورمیانه و جنوب آسیا (افغانستان، جمهوری قرقیزستان، پاکستان، تاجیکستان و منطقه خودمختار اویغور سین کیانگ). در این کریدور حجم مبادلات از جمهوری قرقیزستان به تاجیکستان بسیار کم می‌باشد، اما از کابل به پیشاور فعال بوده و حجم مبادلات در آن قسمت قابل توجه است.

- کریدور شماره ۶: اروپا - خاورمیانه و جنوب آسیا (افغانستان، قزاقستان، پاکستان، تاجیکستان، ترکمنستان و ازبکستان). در شرایط کنونی، تردد ریلی در بخش‌های ازبک و قزاق این کریدور و همچنین در مرز افغانستان و پاکستان نسبتاً بالا است (Asian Development Bank, 2014).

<sup>۱</sup>. TRACECA



تصویر شماره ۳: کریدورهای «همکاری اقتصادی منطقه‌ای آسیای مرکزی»



Source: Central Asia Regional Economic Cooperation (CAREC)

ابتکار کمر بند - راه همچنین یک بنیان مهم برای راهبرد «همسایگی چین» در دوران معاصر است که می‌توان آن را در قالب ایده «همسایگان خوب» مک‌کیندر نیز ارزیابی کرد. همان‌طور که پروفیسور لی سیان‌یان<sup>۱</sup> استاد مؤسسه ملی راهبرد بین‌الملل آکادمی علوم اجتماعی چین<sup>۲</sup> اظهار کرده است، خط‌مشی‌های دیپلماسی همسایگی چین به قرار زیر می‌باشند: (۱) تثبیت روابط با کشورهای همسایه؛ (۲) ایجاد یک محیط همسایگی دوستانه، امن و شکوفا؛ (۳) ساخت روابط خوب و مشارکت با کشورهای همسایه و (۴) منفعت مشترک، اعتماد و صداقت. وی افزود، اصول اساسی دیپلماسی جانبی جدید چین عبارت هستند از: (۱) نزدیکی<sup>۳</sup> (ایجاد روابط نزدیک‌تر از طریق ملاقات‌های سطح‌بالای متناوب)؛ (۲) صداقت<sup>۴</sup>

<sup>۱</sup> Li Xiangyang

<sup>۲</sup> Chinese Academy of Social Sciences

<sup>۳</sup> Qin (Closeness)

<sup>۴</sup> Cheng (Earnestness)

(رویکرد صادقانه در رفع مشکلات)؛<sup>۳</sup> منفعت<sup>۱</sup> (تلاش برای حصول منافع دوجانبه از خلال همکاری بیشتر) و<sup>۴</sup> ظرفیت‌سازی برای مشارکت<sup>۲</sup> (به این معنا که منطقه آسیا و اقیانوسیه قابلیت پذیرش کنشگران مختلف برای توسعه مشترک را ایجاد نماید). با مقید بودن به این اصول، چین خواهد توانست روابط دوستانه با کشورهای همسایه برقرار نماید و شکوفایی و رونق جمعی را برای منطقه رقم زند (به نقل از: شاه‌محمدی، ب، ۱۳۹۴).

### جاده ابریشم دریایی قرن بیست و یکم

از منظر جغرافیایی، جاده ابریشم دریایی، مناطق جنوب شرقی آسیا، جنوب قاره هند، خاورمیانه و شمال آفریقا، مدیترانه و شمال اروپا را به یکدیگر متصل خواهد کرد (Theofanis and Boile, 2015). خطوط کلی جاده ابریشم دریایی قرن بیست و یکم دربرگیرنده دو مسیر است:

- سواحل چین، دریای جنوبی چین، اقیانوس هند، دریای مدیترانه؛

- سواحل چین، دریای جنوبی چین، جنوب منطقه اقیانوسیه (3: 2015, FBIC).

با این حال، اتصالات فرعی و انشعابات این دو مسیر کلی در اقیانوسیه، محدوده بسیار گسترده و قابل توجهی را در برمی‌گیرد که به صورت یک مسیر محاط بر تمام مناطق جنوب آسیا از شرق تا غرب گسترش یافته و از آنجا تا سواحل شرقی آفریقا نیز ادامه خواهد یافت (بنگرید به تصویر شماره ۴).

چین هم‌اکنون در طرح‌های ساخت بنادر در گوادر<sup>۴</sup> (پاکستان)، کلمبو<sup>۵</sup> و هامبان‌توتا<sup>۶</sup> (سری‌لانکا)، چیتاگونگ<sup>۷</sup> (بنگلادش) سرمایه‌گذاری کرده است و همچنین در تلاش برای توسعه بندر زیردریایی جزیره سونادیا<sup>۸</sup> است (Len, 2015). همچنین شرکت مهندسی بنادر چین<sup>۹</sup> و شرکت مهندسی ارتباطات چین<sup>۱</sup> در ساخت بندر شرقی<sup>۲</sup> و بندر الادبیه<sup>۳</sup> (در پایانه

<sup>۱</sup> . Hui (benefit)

<sup>۲</sup> . Hong (Inclusiveness)

<sup>۳</sup> . Fung Business Intelligence Center

<sup>۴</sup> . Gwadar

<sup>۵</sup> . Colombo

<sup>۶</sup> . Hambantota

<sup>۷</sup> . Chittagong

<sup>۸</sup> . Sonadia

<sup>۹</sup> . China Harbour Engineering Company (CHEC)



با در نظر گرفتن خطوط جاده ابریشم دریایی قرن و بیست و یکم، اهمیت این مسیر مواصلاتی دریایی برای چین و اروپا که در دو سر این مسیر قرار دارند، علاوه بر رونق گرفتن خطوط بنادر و کشتیرانی و تجارت دریایی برای این دو از آن جهت نیز قابل تحلیل است که اروپا و چین هر دو از طریق اقیانوس هند به منطقه پراهمیت هارتلند راه پیدا می‌کنند. در همین در مسیر دریایی است که اهمیت بنادر گوادر و چابهار نیز (که هر دو در منطقه قلب زمین واقع شده‌اند)، برجسته می‌شود. در واقع این دو بندر اتصال‌دهنده راه دریایی ابریشم به راه زمینی آن نیز به شمار می‌روند.

نکته قابل توجه دیگر در مورد «جاده ابریشم دریایی قرن و بیست و یکم» آن است که این جاده دریایی، مساله مناقشات دریایی چین با ژاپن و دیگر کشورهای داعیه‌دار در دریای جنوبی چین را وارد مرحله جدیدی خواهد کرد. چنانچه اهمیت منطقه هارتلند به واسطه تحقق مسیرهای ابریشم بیش از پیش تقویت شود، بدون تردید بر اهمیت این مناقشه‌ها نیز افزوده خواهد شد. چنانچه مک‌کیندر نیز در نظریه هارتلند از تلاش قدرت‌های دریایی برای دسترسی بر منطقه محور سخن به میان آورده است.

### نتیجه‌گیری

بررسی این امر که در ابتدا سیاست قدرت‌های بزرگ در منطقه موسوم به هارتلند یا قلب زمین موجب اهمیت بیش از پیش این منطقه شده و مک‌کیندر را معطوف به چنین نظریه‌ای کرده است یا آن که نظریه هارتلند موجب عطف توجه قدرت‌های بزرگ به این منطقه شده است، یک وضعیت بیست و دو یا دور تسلسل است که هر یک دیگری را تقویت کرده و با آن جان و قوام می‌بخشد. با در نظر داشتن این واقعیت، اکنون ایده تأثیرگذاری و تأثیرپذیری ابتکار کمربند اقتصادی جاده ابریشم بر تقویت نظریه هارتلند و همچنین احیای این ایده قابل بررسی است که موضوع اصلی مقاله حاضر است.

در این مقاله، نگارندگان به منظور پاسخگویی به این سوال که «ابتکار کمربند - راه» چگونه می‌تواند منطقه آسیای مرکزی را به عنوان «هارتلند» مورد توجه مجدد قرار دهد این فرضیه را مطرح کردند که ابتکار یادشده سرشت بالقوه نظریه هارتلند را دیگر بار مورد توجه قرار خواهد داد. در پاسخ به سوال مطرح شده در این نوشتار، لازم به توضیح است که ابتکار کمربند - راه با تقویت توجه قدرت‌های زمینی و دریایی به منطقه هارتلند و برجسته

ساختن اهمیت این منطقه در حوزه‌های متعدد، اعم از امنیتی، اقتصادی و ارتباطی، قوام بخش نظریه هارتلند مک‌کیندر خواهد بود. از سوی دیگر، تحقق ابتکار کمر بند - راه، فرضیه مک‌کیندر در خصوص پایداری اهمیت منطقه هارتلند و کاربرد آن در تمامی دوران را مورد صحه قرار می‌دهد. چنانچه پیشتر ذکر شد، مک‌کیندر بر این باور است که نظریه هارتلند برای تمامی دوران قابل کاربرد می‌باشد. اکنون ابتکار کمر بند - راه، ضمن قوام بخشیدن به نظریه هارتلند، شجاعت مک‌کیندر در ارائه نظر خود مبنی بر اهمیت منطقه آسیای مرکزی در آینده و نامیدن منطقه اوراسیا تحت عنوان «محور جغرافیایی تاریخ» را مورد توجه ویژه قرار می‌دهد.

در این خصوص فرضیه رالف ترنر مبنی بر این که «فناوری قدرت هوایی و موشک‌های هسته‌ای، قدرت هارتلند را تقلیل داده است»، ابطال خواهد شد زیرا که اتصال قدرت‌های هسته‌ای و موشکی در محل تلاقی منطقه هارتلند (به واسطه تحقق ابتکار کمر بند - راه) از دیگر عوامل قوام‌بخش نظریه هارتلند به شمار می‌رود و می‌تواند قدرت‌های فرامنطقه‌ای را بیش از پیش به منطقه قلب زمین متوجه کند؛ از این رو، فرضیه مقاله حاضر مورد تأیید قرار می‌گیرد.

در این مقاله با هدف دسته‌بندی مطالعاتی مطلوب، نخست این واقعیت مطرح شد که ابتکار کمر بند - راه مشتمل بر (۱) کمر بند اقتصادی جاده ابریشم و (۲) جاده ابریشم دریایی قرن بیست و یکم است. سپس چنین شرح داده شد که هر یک از این دو، مبتنی بر چه مسیرهایی می‌باشد.

همان‌طور که مطرح شد، تمامی کریدورهای شش‌گانه کمر بند اقتصادی جاده ابریشم یا از منطقه هارتلند گذر کرده و یا به آن منطقه منتهی می‌شوند. از این رو، نظریه هارتلند با تحقق کامل کریدورهای شش‌گانه قوام خواهد یافت. اهمیت جاده ابریشم دریایی قرن بیست و یکم نیز از آن جهت قابل تحلیل است که اروپا و چین هر دو از طریق اقیانوس هند به منطقه پراهمیت هارتلند راه پیدا می‌کنند. همچنین در همین مسیر دریایی است که اهمیت بنادر گوادر و چابهار نیز (که هر دو در منطقه قلب زمین واقع شده‌اند)، برجسته می‌شود. در واقع این دو بندر، اتصال‌دهنده راه دریایی ابریشم به راه زمینی آن نیز به شمار می‌روند. شایان ذکر است که منطقه آسیای مرکزی به دلیل محصور شدن در خشکی از حیث

دسترسی به آب‌های آزاد جهان با محدودیت مواجه است، اما مسیر دریایی ابتکار «کمر بند - راه» دسترسی کشورهای آسیای مرکزی به آب‌های آزاد را تسهیل خواهد کرد. چنانچه پیشتر یاد شد، مک‌کیندر در آثار متأخر خود، شرق اروپا را نیز به عنوان بخشی از منطقه هارت‌لند در نظر گرفته است. ابتکار کمر بند - راه با در نظر گرفتن شرق اروپا به عنوان یکی از مقاصد مهم، تأکید دیگری بر آرای مک‌کیندر گذاشته است. در این خصوص، شایان ذکر است که چین ابتکاری را برای توسعه روابط اقتصادی با اتحادیه اروپا تحت عنوان «تمام مسیر در معیت یکدیگر»<sup>۱</sup> ارائه کرده است که در چارچوب آن، همکاری شانزده کشور اروپا با چین تحت عنوان ۱۶+۱ تعریف شده است. از مهم‌ترین اقدامات در این راستا، سرمایه‌گذاری کشورهای مورد بحث در گسترش خطوط مواصلاتی ابتکار کمر بند - راه در اروپا است.

بر اساس مطالعه صورت گرفته در این مقاله، ابتکار کمر بند - راه همچنین یک بنیان مهم برای راهبرد «همسایگی چین» در دوران معاصر است که می‌توان آن را در قالب ایده «همسایگان خوب» مک‌کیندر نیز ارزیابی کرد.

---

<sup>۱</sup> . All the Way along

## منابع و مأخذ

- شاه‌محمدی، پریسا (الف) (۱۳۹۵)، «گزارش میزگرد مشترک دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی و مؤسسه مطالعات بین‌المللی چین»، ماهنامه رویدادها و تحلیل‌ها، شماره ۲۹۸، مرکز آموزش و پژوهش‌های بین‌المللی وزارت امور خارجه.
- شاه‌محمدی، پریسا (ب) (۱۳۹۴)، «گزارش سمینار بین‌المللی اندیشمندان جوان در خصوص توسعه اقتصادی چین»، ماهنامه رویدادها و تحلیل‌ها، شماره ۲۸۷، مهر و آبان، مرکز آموزش و پژوهش‌های بین‌المللی وزارت امور خارجه.
- Asian Development Bank (2014), “Central Asia Regional Economic Cooperation Corridor Performance Measurement and Monitoring: A Forward Looking Retrospective”, Philippines, Available at: <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/148731/carec-cpmm-forward-looking-retrospective.pdf>, Accessed on: 07/01/2017.
- Biniaz, Ali (2015), “The political Economy of the New Silk Road Project: Case of Iran as a Pivotal State”, in: *The Eurasian Era (Blue Book of Silk Road Economic Study 2014 – 2015)*, Chongyang Institute for Financial Studies: Renmin University of China (RDCY).
- China Daily (2016), “CDB Widens Global Lending”, March 3, Available at: [http://www.cdb.com.cn/English/xwzx\\_715/khdt/201604/t20160421\\_3026.html](http://www.cdb.com.cn/English/xwzx_715/khdt/201604/t20160421_3026.html), Accessed on: 10/01/2017.
- Chowdhury, Suban Kumar and Abdullah Hel Kafi (2015), “The Heartland Theory of Sir Halford John Mackinder: Justification of Foreign Policy of the United States and Russia in Central Asia”, in: *Journal of Liberty and International Affairs*, Vol. 1, No. 2, Institute for Research and European Studies.
- Fallon, Theresa (2014), “China’s Pivot to Europe”, in: *American Foreign Policy Interests* 36, no. 3, 175–182, Available at: <http://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/10803920.2014.925342#.VUjUzroxGgQ>, Accessed on: 03/02/2017.
- Fu, Mengzi, and Chunhao Lou (2015), “Building the Maritime Silk Road of the 21<sup>st</sup> Century”, in: *Contemporary International Relations*, Vol. 25, No. 3, May/June.
- Fung Business Intelligence Centre (2015), “The Silk Road Economic Belt and the 21<sup>st</sup> Century maritime Silk Road”, May, Available at: <https://www.fbicgroup.com/sites/default/files/The%20Silk%20Road%20Economic%20Belt%20and%2021st%20Century%20Maritime%20Silk%20Road%20MAY%202015.pdf>, Accessed on: 07/02/2017.
- Ge, Su (2016), “The Belt and Road Initiative in Global Perspectives”, in: *China International Studies*, March – April.

- Goldman, David (2015), "China's Emergence as a Middle Eastern Power and Israel's Opportunity", Available at: <http://besacenter.org/wpcontent/uploads/2015/02/Goldman-David-P-China---s-Emergence-as-a-Middle-Eastern-Power-and-Israel---s-Opportunity-PP284-Feb-1-2015.pdf>, Accessed on: 20/12/2016.
- Hall, Arthur R. (1955), "Mackinder and the Course of Events", in: *Annals of the Association of American Geographers* 45, No. 2, June, Quoted in: Seiple, Chris (2006), "Revisiting the Geopolitical thinking of Sir Halford John Mackinder: United States – Uzbekistan Relations: 1991 – 2005", Thesis Presented to the Faculty of the Fletcher School of Law and Diplomacy, Available at: [https://globalengage.org/attachments/771\\_seiple\\_dissertation.pdf](https://globalengage.org/attachments/771_seiple_dissertation.pdf).
- Hong Kong Trade Development Council (2016), "The Belt and Road Initiative", Available at: [http://www.ccilc.pt/sites/default/files/bnr\\_fact\\_sheet\\_abridged\\_version\\_english\\_final\\_0.pdf](http://www.ccilc.pt/sites/default/files/bnr_fact_sheet_abridged_version_english_final_0.pdf), Accessed on: 01/02/2017.
- <http://china-trade-research.hktdc.com/business-news/article/The-Belt-and-Road-Initiative/The-Belt-and-Road-Initiative/obor/en/1/1X000000/1X0A36B7.htm>, Accessed on: 19/01/2017.
- <http://evan-gcrm.livejournal.com/648288.html>, Accessed on: 19/01/2017.
- <http://www.carecprogram.org/index.php?page=carec-corridors>, Accessed on: 19/01/2017.
- <http://www.spsnavalforces.com/story.asp?mid=38andid=1>, Accessed on: 19/1/2017.
- Kembayev, Zhenis (2015), "The Silk Road Economic Belt and the Shanghai Cooperation Organization", in: *The Eurasian Era (Blue Book of Silk Road Economic Study 2014 – 2015)*, Chongyang Institute for Financial Studies: Renmin University of China (RDCY).
- Len, Christopher (2015), "China's 21st Century Maritime Silk Road Initiative, Energy Security and SLOC Access", in: *Maritime Affairs: Journal of the National Maritime Foundation of India*, vol. 11, Issue 1. Available at: <http://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/09733159.2015.1025535>, Accessed on: 05/02/2016.
- Lin, Christina (2011), "China's New Silk Road to the Mediterranean: The Eurasian Land Bridge and Return of Admiral Zheng He", *ISPSW Strategy Series* 165, Berlin: ISPSW, October.
- Mackinder, Halford J. (1904), "The Geographical Pivot of History", in: *The Geographical Journal*, Vol. 170, No. 4, December 2004, Available at: [file:///C:/Users/sh/Downloads/20131016\\_MackinderTheGeographicalJournal%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/sh/Downloads/20131016_MackinderTheGeographicalJournal%20(1).pdf), Accessed on: 03/11/2016.



- Mackinder, Halford J. (1942), “Democratic Ideals and Reality (A Study in the Politics of Reconstruction)”, Washington D. C.: National Defense University Press, Available at:  
[https://www.files.ethz.ch/isn/139619/1942\\_Democratic\\_Ideals\\_Reality.pdf](https://www.files.ethz.ch/isn/139619/1942_Democratic_Ideals_Reality.pdf),  
Accessed on: 09/01/2017.
- Mackinder, Halford J. (1943), “The Round World and the Winning of the peace”, *Foreign Affairs*, Vol. 21, No. 4, Available at:  
<https://ic.ucsc.edu/~rlipsch/Pol177/Round%20World.pdf>, Accessed on: 2017/1/4.
- Medeiros, Evan S. (2009), “China’s International Behavior: Activism, Opportunism and Diversification”, Project prepared for the United States Air Force, RAND Corporation, Available at:  
[http://www.rand.org/content/dam/rand/pubs/monographs/2009/RAND\\_MG850.pdf](http://www.rand.org/content/dam/rand/pubs/monographs/2009/RAND_MG850.pdf), Accessed on: 08/01/2017.
- Parker, William H. (1982), “Mackinder: Geography as an Aid to Statecraft”, Clarendon Press, Oxford, Quoted in: Seiple, Chris (2006), “Revisiting the Geopolitical thinking of Sir Halford John Mackinder: United States – Uzbekistan Relations: 1991 – 2005”, Thesis Presented to the Faculty of the Fletcher School of Law and Diplomacy, Available at:  
[https://globalengage.org/attachments/771\\_seiple\\_dissertation.pdf](https://globalengage.org/attachments/771_seiple_dissertation.pdf), Accessed on: 01/01/2017.
- Seiple, Chris (2006), “Revisiting the Geopolitical thinking of Sir Halford John Mackinder: United States – Uzbekistan Relations: 1991 – 2005”, Thesis presented to the Faculty of the Fletcher School of Law and Diplomacy, Available at: [https://globalengage.org/attachments/771\\_seiple\\_dissertation.pdf](https://globalengage.org/attachments/771_seiple_dissertation.pdf), Accessed on: 08/11/2016.
- Theofanis, Sotiris and Maria Boile (2015), “The Maritime Silk Road Initiative and the Mediterranean: Strategies, Tactics and Challenges”, in: *Shipping*, May, Available at:  
<http://ekechamber.org/sites/default/files/SHIPPING%20MAY%202015-MARITIME%20SILK%20ROAD.pdf>, Accessed on: 19/1/2017.
- Tiulegenov, Medet (2015), “From East Asia to Central Asia: Institutional Dynamics of the Network of Relations along the Silk Road”, in: *The Eurasian Era (Blue Book of Silk Road Economic Study 2014 – 2015)*, Chongyang Institute for Financial Studies: Renmin University of China (RDCY).
- Turner, Ralph (1943), “Technology and Geopolitics”, *Military Affairs* 7, No.1, spring, quoted in: Seiple, Chris (2006), “Revisiting the Geopolitical thinking of Sir Halford John Mackinder: United States – Uzbekistan Relations: 1991 – 2005”, Thesis Presented to the Faculty of the Fletcher School of Law and Diplomacy, Available at:  
[https://globalengage.org/attachments/771\\_seiple\\_dissertation.pdf](https://globalengage.org/attachments/771_seiple_dissertation.pdf), Accessed on: 06/01/2017.

- Venier, Pascal (2004), "The Geographical Pivot of History and Early Twentieth Century Geopolitical Culture", in: *The Geographical Journal*, Vol. 170, No. 4, December, Available at: <http://www.pascalvenier.com/venier2004c.pdf>, Accessed on: 08/1/2017.
- Weigert, H. W. et al, (1957), "Principals of Political Geography", New York: Appleton-Century-Crofts, quoted in: Seiple, Chris (2006), "Revisiting the Geopolitical thinking of Sir Halford John Mackinder: United States – Uzbekistan Relations: 1991 – 2005", Thesis presented to the Faculty of the Fletcher School of Law and Diplomacy, Available at: [https://globalengage.org/attachments/771\\_seiple\\_dissertation.pdf](https://globalengage.org/attachments/771_seiple_dissertation.pdf), Accessed on: 05/10/2016.
- Wolff, Peter (2016), "China's Belt and Road Initiative Challenges and Opportunities", Report prepared for the 2016 Annual meeting of the Asian Development Bank, German Development Institute, Available at: [https://www.diegdi.de/uploads/media/Belt\\_and\\_Road\\_V1.pdf](https://www.diegdi.de/uploads/media/Belt_and_Road_V1.pdf), Accessed on: 2/1/2017.
- Xing Li and Wan Wang (2015), "The Silk Road Economic Belt and the China Dream relationship: A strategy or tactic", in: *Sociology Study*, Vol. 5, No. 3, March, Available at: <http://www.davidpublisher.org/Public/uploads/Contribute/55b050699a9b9.pdf>, Accessed on: 03/10/2016.
- Zhongping, Feng (2016), "Britain's De-Europe and its influence on China", Available at: [http://www.cicir.ac.cn/chinese/News\\_7466.html](http://www.cicir.ac.cn/chinese/News_7466.html), Accessed on: 05/10/2016.
- Zimmerman, Thomas (2015), "The New Silk Roads: China, the U.S., and the Future of Central Asia", Center on International Cooperation: New York University, October, Available at: [http://cic.nyu.edu/sites/default/files/zimmerman\\_new\\_silk\\_road\\_final\\_2.pdf](http://cic.nyu.edu/sites/default/files/zimmerman_new_silk_road_final_2.pdf), Accessed on: 02/11/2016.