

## جاده ابریشم دریایی؛ فرصتهای فرهنگی و تمدنی

دکتر محمد مهدی مظاهری<sup>۱</sup>

دکتر اعظم ملایی<sup>۲</sup>

### چکیده

با توجه به اهمیت ارتباطات در عصر حاضر، این پژوهش بدنبال مطالعه راهکارهای افزایش همکاری و همگرایی کشورهای خلیج فارس بوده و در صدد است، تأثیرات احیای راه ابریشم دریایی بر نزدیکی و همکاریهای فرهنگی-تمدنی کشورهای خلیج فارس را بررسی کند. یافته‌های پژوهش که بر اساس تئوریهای همگرایی منطقه‌یی و سازه‌انگاری صورت گرفته، حاکی از آن است که احیای راه ابریشم دریایی در ابتدا سبب افزایش و تحکیم زمینه‌های اقتصادی، ارتباطی و توریستی بین کشورهای منطقه میشود. این امر به تغییر تصاویر در ذهن ملتها و دولتهای منطقه از یکدیگر می‌انجامد و در نهایت سطح همکاری و مناسبات آنها را به مسائل سیاسی و فرهنگی ارتقا میدهد.

### کلیدواژگان

خلیج فارس؛ راه ابریشم دریایی؛ همگرایی؛ تسری؛ سازه‌انگاری؛ همکاریهای فرهنگی-تمدنی

### مقدمه

راه، نخستین و طبیعی‌ترین وسیله ارتباطی میان انسانهاست که بدون آن حرکت و چرخش اقتصادی و اجتماعی ممکن و میسر نیست. محققان راه را آغاز تمدن و مدنیت بشر میدانند. انسانهای اولیه با نشانه‌گذاری در کوهها، سنگها و درختان، مسیرهای باریک و پرپیچ و خم را ایجاد میکردند. با تحول در جوامع و گذار از مرحله پیش تاریخی، راهها نیز از حالت ابتدایی درآمدند و هماهنگ با پیشرفت و کارایی دیگر نهادهای اجتماعی، پیشرفت و تکامل یافتند. در این میان کسانی هم شرق و غرب عالم را در جستجوی راههای تازه‌یی برای زندگی بهتر کاویده و با روشهایی متفاوت به دستاوردهای مشترکی نائل آمدند که دستمایه قرنهای ارتباط مسالمت‌آمیز انسان با انسان و انسان با طبیعت و موجب پیدایش راههای طولانی و مهمی شد که جاده ابریشم نمونه‌یی از آنهاست.

جاده ابریشم یا راه ابریشم، راهی کاروان‌رو که از دوران باستان در دو قاره آسیا و اروپا از چین تا مدیترانه مورد بهره‌برداری تجاری، زیارتی و سیاحتی بوده است. نام جاده ابریشم را اولین بار فردیناند فون ریشتنهوفن<sup>۳</sup> (۱۸۳۳-۱۹۰۵ م)، جغرافیدان آلمانی، در میانه قرن نوزدهم میلادی بکار برد. در ظاهر سبب این نامگذاری، تجارت ابریشم، بعنوان معروفترین، سبکترین و گرانبهارترین کالایی بوده که طی دهها قرن از طریق

۱. دکتری در مدیریت استراتژیک و عضو هیئت علمی دانشگاه علوم و تحقیقات تهران؛ نویسنده مسئول؛ mmdmt39@gmail.com  
۲. دکتری در روابط بین الملل و مدرس دانشگاه آزاد اسلامی (واحد شهرضا)؛

azam.molae@gmail.com

3. Ferdinand von Richthofen

است. در این راستا پژوهش حاضر با توجه به اهمیت و فرصتهای فراوان جاده ابریشم دریایی برای کشورهای حاشیه این مسیر، بدنبال بررسی و تحلیل تأثیرات احیای این جاده بر تعاملات کشورهای حوزه خلیج فارس و پاسخگویی به این سؤال کلیدی است: «چگونه احیای راه ابریشم دریایی میتواند مناسبات فرهنگی- تمدنی بین کشورهای حوزه خلیج فارس را افزایش داده و از اختلافات و درگیریهای آنها بکاهد؟ در پاسخ به این سؤال کلیدی این فرضیه مورد آزمون قرار میگیرد: «احیای راه ابریشم دریایی از طریق افزایش مناسبات کشورهای خلیج فارس وابستگی متقابل آنها را به یکدیگر افزایش داده و موجب افزایش سطح همکاریهای فرهنگی بین آنها نیز میشود».

برای جمع‌آوری اطلاعات در این پژوهش از منابع کتابخانه‌یی، مقالات و در صورت لزوم از مصاحبه و ارتباطات الکترونیکی استفاده شده است. برای بررسی منابع و آزمون فرضیه نیز روشهای تحلیلی- تفسیری بکار برده شده‌اند.

#### چارچوب نظری پژوهش

در پژوهش پیش‌رو، بواسطه ماهیت تحقیق که از یک‌سو به بحث همگرایی بین کشورهای خلیج فارس میپردازد و از سوی دیگر بحث تبادلات فرهنگی و تمدنی بین این کشورها را مد نظر قرار میدهد، دو مجموعه نظریه، مورد استفاده قرار میگیرند؛ نظریه‌های همگرایی منطقه‌یی و نظریه سازه‌نگاری.

نظریه پردازان مختلف همگرایی منطقه‌یی، همگرایی را بمثابة یک وضعیت خاص سیاسی یا فرایندی برای ارتقای وفاداریها به سطحی بالاتر از سطح ملی تعریف میکنند. کانتوری و اشپیگل براساس مطالعات منطقه‌یی سعی میکنند با توصیف جامعه سیاسی جدیدی که در سطح منطقه‌یی تشکیل میشود و سپس با نظریه‌پردازی، عامل همبستگی را در ایجاد این فرایند مؤثر قلمداد کنند (وثوقی و کمائیزاده، ۱۳۸۹: ۶۸). علاوه بر کانتوری و اشپیگل که عمدتاً بر همگرایی بمنزله یک وضعیت تأکید میکنند، دو دسته از نظریه‌پردازان کارکردگرا و نوکارکردگرا، همگرایی را فرایند تشکلهایی جدید میدانند. کارکردگرایان، بویژه دیوید میترا، با یکسان فرض

این جاده از چین به غرب میرفته است (فرانک و براونستون، ۱۳۷۶: ۱۳؛ باستانی پاریزی، ۱۳۵۲: ۱/۱۹۹).

راههای فرعی دیگری نیز از هند و جنوب ایران بدان میپیوسته که بدلیل اهمیت نوع کالاهایی که در آنها حمل میشده، نامهای دیگری، مثل «راه ادویه»، به آنها داده شده است. بنابراین اصطلاح جاده ابریشم القاکننده این مفهوم نیست که ابریشم تنها کالای تجاری در این جاده بوده است؛ بلکه کالاهایی چون سنگهای قیمتی، ادویه، چای، کاغذ و چینی‌آلات نیز مورد نظر بوده و ابریشم نقش اساسی پول رایج را ایفا کرده و از اهمیت افزونتری برخوردار بوده است و به سبب ویژگی تجملی محض آن، نامش را به مجموعه این جاده‌ها و راهها داده است (حلبی، ۱۳۷۱: ۳۶۰-۳۶۱).

بر این اساس تجارت ابریشم و کالاهای دیگر سالیان دراز بین ایران، چین و روم جریان داشت و راه معروف ابریشم را بوجود آورده بود؛ اما بروز برخی مشکلات در مسیر خشکی راه ابریشم، عده‌یی از بازرگانان را برآن داشت که راه آبی را برای ادامه تجارت خویش برگزینند. اگرچه این مسیر طولانیتر بود و خطرات ناشناخته‌یی را به همراه داشت؛ اما در برخی مواقع بر مسیر خشکی برتری داشت. در عصر حاضر نیز اهمیت ارتباطات و تجارت بین‌المللی، برخی کشورها، بخصوص چین را به فکر احیای این جاده تاریخی انداخته است. ادعای چین آن است که در چهارچوب ساخت جاده ابریشم دریایی در قرن بیست‌ویکم میلادی، کشورهای «آسه آن»<sup>۱</sup> به همراه چین از رؤیای چین بهره‌مند میشوند و با همکاری یکدیگر، جامعه مشترک و سرنوشت آسیا را خواهند ساخت.

با وجود اینکه ایران همواره یکی از عناصر کلیدی جاده ابریشم در طول تاریخ بوده و هم‌اکنون نیز از موقعیت ژئواستراتژیک و ژئواکونومیک فوق‌العاده‌یی برای احیای مسیر خشکی و دریایی این جاده برخوردار است؛ اما تاکنون پژوهشها و مطالعات جدی علمی برای معرفی چالشها و فرصتهای احیای جاده ابریشم دریایی در آن صورت نگرفته

۱. اتحادیه ملل جنوب شرق آسیا، معروف به آسه آن (Association of Southeast Asian Nations: ASEAN)

در دوازده کشور پرداختند. آنها در جامعه سیاسی و منطقه آتلانتیک شمالی، چند قرن تجربیات غرب را مورد بررسی قرار داده تا شرایط ضروری برای ایجاد و حفظ همگرایی سیاسی را مشخص کنند (دویچ و همکاران، ۱۳۷۵: ۸۳۲-۸۳۴/۲).

در این پژوهش، همگرایی در قالب منطقه‌یی تعریف و دنبال میشود و با بحث منطقه‌گرایی در یک چهارچوب قرار میگیرد. منطقه‌گرایی به همراه چندجانبه‌گرایی و یک‌جانبه‌گرایی یکی از سه سیستم تجاری بین‌المللی را تشکیل میدهند که معادل کلمه لاتین Regionalism است که از لغت Region به معنای منطقه و پسوند ism که به معنای گرایش و اعتقاد است، ترکیب شده است. مراد از این اصطلاح در ادبیات روابط بین‌الملل تشکیلات و اجتماعاتی است که مرکب از حداقل سه واحد سیاسی باشد (کاظمی، ۱۳۷۰: ۱۰۳).

منطقه‌گرایی، به بیان یک احساس و هویت مشترک و به یک ترکیب اهداف، به همراه بکارگیری مؤسسات مربوط میشود. منطقه‌گرایی یک هویت خاص و یک شکل عمل جمعی را در داخل یک منطقه جغرافیایی بیان میکند. در واقع، همکاری متقابل چند دولت واقع در یک حوزه جغرافیایی که دارای اهداف مشترکی باشند، مبین منطقه‌گرایی است.

منطقه‌گرایی معمولاً بدین صورت تجلی مییابد:

(الف) سیستمهای اتحاد نظامی، مثل ناتو؛

(ب) اتحادیه‌های اقتصادی، مثل اتحادیه اروپا؛

(ج) گروه‌بندیهای سیاسی، مثل اتحادیه عرب (امیدی، ۱۳۸۸: ۲۱-۲۲). البته میتوان به این سه، دسته دیگری را که شامل تمام این گروه‌بندیهای سیاسی، نظامی، اقتصادی و غیره است نیز افزود، مانند سازمان همکاری شانگهای. اجماع در حال ظهور این است که ترکیبهای مادی، فیزیکی و خصوصیات فکری یا فرهنگی، موجودیت یک منطقه را تشکیل میدهد. دولتهای متعددی که یک منطقه را تشکیل میدهند، معمولاً در برخی صفات مانند نهادهای سیاسی، سطوح توسعه، فرهنگ، زبان یا مذهب مشترکند (Mansfield and Milner, 1999:591).

کردن حوزه‌های انسانی و فنی، عوامل فنی و تکنیکی را متغیر مستقل در ایجاد همگرایی معرفی میکنند. به نظر میترانی نیازهای فنی جوامع و امکاناتی که پاسخگوی آن نیازهاست، قدرت لازم را برای ایجاد همگرایی منطقه‌یی دارد. در تکمیل این دیدگاه، نوکارکردگرایان، بویژه هاس و اشمیتر، با قائل شدن به نقشی مهم برای عامل اراده انسانی، همگرایی را نتیجه اراده سیاسی برای فائق آمدن بر الزامات ناشی از نیازها و پیچیدگیهای فنی میدانند. هاس با بهره‌گیری از مفهوم تسری معتقد است که همکاری در یک بخش، کشورها را بتدریج به همکاری در سایر بخشها نیز سوق میدهد و این امر عامل مهمی در تقویت همگرایی منطقه‌یی بشمار میرود. در دیدگاه این دسته از متفکران، عامل اراده و عزم سیاسی یکی از متغیرهای مستقل مهم در پیدایش همگرایی منطقه‌یی است (سیف‌زاده، ۱۳۸۸: ۳۸۵-۳۸۹).

دیدگاه دیگری که بر اساس آن در مورد همگرایی نظریه‌پردازی شده است، برداشت ارتباطی است. بطور کلی برداشت ارتباطی، انواع ارتباطات اقتصادی، سیاسی و فرهنگی میان واحدهای سیاسی را مورد توجه قرار میدهد. علاوه‌برین تجزیه و تحلیل زمینه‌های نوع ارتباطات که در میان واحدهای سیاسی گوناگون منجر به وابستگی متقابل و در نهایت منجر به ایجاد همگرایی میشود، در این برداشت مورد توجه قرار میگیرد. عمدتاً نظریه ارتباطات، بیشتر با نام کارل دویچ همراه بوده و شناخته میشود. از نظر وی ارتباطات، یک گروه را قادر میسازد که با هم فکر کنند، با هم ببینند و با هم عمل کنند. از شاخصهای برجسته‌یی که دویچ در این باره مورد بررسی قرار میدهد، میتوان به ارتباطات پستی، مخابراتی و دانشجویی اشاره کرد. دویچ بر ماهیت پاداشها و تنبیهات مشترک در این مبادلات تأکید میکند. به بیانی دیگر، آیا آنچه برای یکی از واحدها سودمند است، برای طرف دیگر نیز دارای چنین وضعیتی است؟ از دیدگاه دویچ وجود این الگوی منافع عینی در سطوح بالای مبادلات، در میان گروه انسجام ایجاد میکند؛ اما اگر در پاداش ناشی از توسعه مبادلات، انحراف اندکی ایجاد شود؛ یعنی آنچه برای یک طرف خوب است برای دیگری بد باشد، فرآیند ارتباط ممکن است به بروز منازعه منجر شود. دویچ و همکارانش به تجزیه و تحلیل تجربیات همگرایی

رهبران سیاسی و نیز با طرح و ایجاد برنامه‌های بلندپروازانه و فاقد حمایت‌های عمومی بشمار می‌آید، منطقه‌گرایی نوین فرایندی خودجوش و حرکتی از پایین به بالاست؛ فرایندی که توسط شرکتهای چندملیتی، صنایع، مشتریان و بازار هدایت میشود. تغییراتی که اخیراً در اقتصاد سیاسی بین‌المللی بوجود آمد، موجب اهمیت منطقه‌گرایی نوین شده است. نظریه منطقه‌گرایی نوین، تعامل بین روند جهانی‌شدن و تلاش برای یکپارچه‌کردن نظام‌های اقتصادی منطقه‌یی را مورد بررسی قرار میدهد. منطقه‌گرایی نوین در آغاز هزاره سوم تمرکز قدرت سیاسی و اقتصادی در اقتصاد جهانی است که با جریانهای چندوجهی درون منطقه‌یی و فرامنطقه‌یی در رقابت است (Mittelman, 1994: 112). در منطقه‌گرایی نوین که وسیعتر از منطقه‌گرایی قدیم است، عناصری چون نظام تولید، عرضه نیروی کار، نهادهای فرهنگی - اجتماعی، ابداعات و شبکه قدرتی که این عناصر را به هم متصل مینماید، اهمیت دارند.

البته در منطقه‌گرایی جدید، یک عامل مهم که نباید فراموش شود این است که دولت نباید در مطالعه منطقه‌گرایی در این چارچوب جدید سیاسی مورد غفلت واقع شود. دولتها هنوز هم میتوانند تقریباً تأثیر چشمگیری بر پروژه‌های منطقه‌گرا داشته باشند؛ حتی گاهی گفته میشود که یکی از عوامل رویکرد دولتها به سمت منطقه‌گرایی، حفظ خود است. در واقع، ممکن است دولتها بدلیل ترس از فرسایش حاکمیت خود، بخشی از حاکمیت را در اختیار سازمان منطقه‌یی قرار دهند و از این راه حاکمیت خود را حفظ کنند. البته نباید فراموش شود که برغم اینکه دولتها نفوذ قابل توجهی بر امور منطقه‌یی دارند، آنها دیگر کنترل همه جریانهای همکاری را که در قلمروشان وجود دارد، در اختیار ندارند (Vayrynen, 2003:27). در شرایط کنونی، نظام وستفالیایی در حال کمرنگ شدن است؛ اما بنظر میرسد بدلالی که ذکر آنها از حوصله این بحث خارج است، دولتها و ملتها در ایجاد منطقه‌گرایی جدید نقش بارزی ایفا میکنند (Breslin and Higgott, 2002:347).

نظریه دیگری که لازم است، برای تحلیل و ارزیابی موضوع این پژوهش بدان پرداخته شود، نظریه سازه‌نگاری است.

منطقه‌گرایی پروژه‌یی است که به موجب آن دولتها اهداف مشترکی را پیگیری میکنند و استراتژی خود را در یک یا چند عرصه در درون منطقه هماهنگ میکنند. در حال حاضر این برداشت وجود دارد که منطقه‌یی‌شدن بر تنظیم دسترسی به یک منطق خاص به منظور حفاظت در برابر فرایند جهان‌شدن دلالت دارد.

در دهه‌های گذشته توجه و سطح تحلیل عمدتاً به سطح ملی یا بین‌المللی معطوف بود. اکنون در هزاره جدید، مطالعات منطقه‌یی در کانون توجه و اهمیت قرار گرفته است. نمونه این اتحادیه‌ها و نهادهای منطقه‌یی عبارتند از: «مرکوسور»، «افتا»، «آسه آن»، «آپک»، «سازمان همکاری شانگهای»<sup>۴</sup>.

منطقه‌گرایی عصر جدید بواسطه اضمحلال جهان دوقطبی، سقوط هژمونی آمریکا، فرسایش نظام وستفالیایی دولت ملت، رشد وابستگیهای اقتصادی، اجتماعی و سیاسی و فراملی‌گرایی، جهانی شدن تجارت، تولید و تکنولوژی و اهمیت فزاینده موانع غیرتعرفه‌یی درک شده است (Sabic and Bojinovic, 2006: 15-22).

هتن<sup>۵</sup> به نمایندگی از مکتب روابط بین‌الملل، منطقه‌گرایی نوین را فرایندی چندبعدی از همگرایی منطقه‌یی در عرصه‌های اقتصادی، سیاسی، اجتماعی و فرهنگی میدانند. هتن ابعاد غیراقتصادی، سیاسی و امنیتی را وجه تمایز منطقه‌گرایی نوین از قدیم میدانند. به نظر وی منطقه‌گرایی صرفاً اقتصادی یا سیاسی نیست؛ بلکه ابزاری سیاسی، اقتصادی، فرهنگی و امنیتی است. وی همچنین هویت منطقه‌یی، تجانس سیاسی، امنیت دسته‌جمعی و انسجام منطقه‌یی را از مؤلفه‌های منطقه‌گرایی میدانند (Hettne, 1994: 229).

در واقع، بر خلاف منطقه‌گرایی قدیم که روندی تحمیلی از بالا به پایین با هدایت و مدیریت تکنوکراتها، بوروکراتها و

1. The Southern Cone Common Market (MERCOSUR)
2. The North American Free Trade Agreement (NAFTA)
3. The Asia Pacific Economic Cooperation Forum (APEK)
4. The Shanghai Cooperation Organization (SCO)
5. Hettne

سازهانگاری عنوان میکند که بازیگران بر حسب معانی ذهنی، زبان و تلقیهای خود (که برآمده از هویت آنهاست) دست به کنش متقابل میزنند و در این تعامل واقعیت را میسازند و آنگاه در تعامل با واقعیت، ساخته میشوند. نتیجه طبیعی این تلقی در تبیین رفتار سیاست خارجی یک کشور آن است که دولتها، بر اساس هویت زمینه‌مند خود، جهان را برای خود مجسم میکنند و بر اساس آن دست به کنش میزنند و در این کنش واقعیت نظام بین‌الملل را میسازند و بطور متقابل نیز در رابطه با آن ساخته میشوند و هویت آنها دچار دگرگونی میشود. در اینجا کشورها در مقام بازیگران صحنه بین‌المللی «تفسیر میکنند، تصمیم میگیرند، اعلام میکنند و در نهایت اجرا میکنند»؛ ولی همه این کارها را بر اساس چارچوب درک خود از جهان انجام میدهند (متقی و کاظمی، ۱۳۸۶: ۲۲۰).

**مناسبات فرهنگی- تمدنی کشورهای حوزه خلیج فارس**  
منطقه خلیج فارس را که از هشت واحد سیاسی ایران، عراق، عربستان سعودی، قطر، عمان، امارات متحده عربی، کویت و بحرین تشکیل شده است، میتوان بر اساس خصلتهای مشترک و متمایز که الگوی کنش متقابل منطقه‌یی را شکل میدهند یک منطقه ژئوپلیتیکی بارز در جهان دانست. این منطقه از جمله مناطق نادر جهان، با اهمیت و موقعیت ویژه استراتژیک و ژئوپلیتیک است که از قدیمترین دوران تاریخ بشری تاکنون پیوسته مورد توجه شدید اقوام و دولتهای همجوار و غیرهمجوار آن بوده است (اسدی، ۱۳۸۹: ۷).  
خلیج فارس بخودی خود، یک محیط متجانس است که شامل ملت‌هایی است که از لحاظ برخی جنبه‌های فرهنگی از یکدیگر متفاوتند؛ ولی در عین حال دل‌مشغولیهای سیاسی، استراتژیک و اقتصادی مشابهی دارند. این منطقه متمایز، با محیط مشترکش بهترین فرصت را برای همکاری ملل ساحلی با یکدیگر به منظور ایجاد یک گروه‌بندی اقتصادی و سیاسی فراهم آورده است.

کشورهای حوزه خلیج فارس دارای منافع مشترکی، مانند احساس خطر مشترک در مقابل چالشهای جهانی شدن، حفظ خلیج فارس از آلودگیهای زیست‌محیطی (مخصوصاً آلودگیهای

سازهانگاران اساساً کانون بحث در حوزه روابط بین‌الملل را از معرفت‌شناسی به هستی‌شناسی منتقل کرده‌اند. توجه سازهانگاران به انگاره‌ها، معانی، قواعد، هنجارها و رویه‌هاست. تأکید آنها بر «نقش تکوینی عوامل فکری است» که آنها را در برابر «مادی‌گرایی» حاکم بر جریان اصلی روابط بین‌الملل قرار میدهد و در عین حال، بدلیل پذیرش اهمیت واقعیت مادی، آنها را از پس‌اساختارگرایان متمایز میسازد (مشیرزاده، ۱۳۸۵: ۳۲۳).

سازهانگاری بصورت یکی از رویکردهای مطالعه سیاست بین‌الملل که خود از ترکیب سایر رویکردها تشکیل میشود، در تلاش است بنحوی نارساییها و کاستیهای نظریه‌های گوناگون را با بهره‌گیری از برخی گزاره‌های خود آنها برطرف کند و به اصطلاح تصویری واقعی‌تر از الگوهای رفتاری سیاست بین‌الملل ارائه دهد. از لحاظ آرمان‌گرایی فلسفی این رویکرد صرفاً بر شرایط و نیروهای مادی تکیه نکرده است؛ بلکه بر انگاره‌ها و اندیشه‌ها تأکید می‌ورزد. بر اساس آنچه گفته شد، این دولتها و سیاستگذاران هستند که به عوامل فیزیکی نظیر سرزمین، تسلیحات و جز اینها معنی میبخشند (قوام، ۱۳۸۴: ۲۲۲)؛ به بیان دیگر سازهانگاران بر ابعاد مادی و غیر مادی حیات اجتماعی تأکید دارند. سازهانگاری سیاست بین‌الملل را بر اساس یک هستی‌شناسی «رابطه‌یی»<sup>۱</sup> میبیند و به عوامل فکری مانند فرهنگ، هنجارها و انگاره‌ها بها میدهد. کانون توجه سازهانگاری یک آگاهی بشری و نقشی است که این آگاهی در روابط بین‌الملل ایفا میکند (مشیرزاده، ۱۳۸۵: ۳۲۶).

در سازهانگاری کل نظام بین‌الملل و همه ابعاد فیزیکی آن بر یک‌سری مبانی زبانی بنا شده‌اند که «سازه» نامیده میشوند و سازه‌ها زیربنای همه هنجارهای ژئوپلیتیکی هستند. بطور خلاصه میتوان گفت که سازهانگاری مبتنی بر سه فرض هستی‌شناختی است: بر ساخته بودن هویت و اهمیت ساختارهای معنایی و فکری در آن، رابطه متقابل میان کارگزار و ساختار و نقش هویت در شکل دادن به منافع و سیاستها (سازمند، ۱۳۸۴: ۴۱).

اختلافات قومی، قبیله‌یی، نژادی و حتی جغرافیایی را به رسمیت نمی‌شناسد و می‌تواند اساسی‌ترین و پایدارترین عامل وحدت و همگرایی باشد که این مهم نیازمند توجه بیشتر دولت‌های ساحلی است.

با این حال وجود برخی تفاوتها در هویت و جهت‌گیریهای سیاسی ایران با بقیه کشورهای، سبب رویکرد متفاوت آنها در عرصه سیاست خارجی و در نتیجه مانع از تحقق همگرایی و همکاری بین کشورهای این منطقه شده است. متأسفانه این رویکرد همواره تنش، رقابت و روند تسلیحاتی شدن در خلیج فارس را افزایش داده است.

ایران بعنوان بزرگترین کشور شیعی مذهب در منطقه خلیج فارس با دولتها و نظامهایی روبروست که نخبگان حاکم بر آن از مذهب تسنن و در بعضی موارد از فرقه وهابی هستند. زبان، نژاد و تاریخ ایران با تمام نیمه جنوبی خلیج فارس متفاوت است؛ آرمان فلسطین هنوز نزد سیاستمداران جمهوری اسلامی ایران، آرمانی مقدس قلمداد میشود؛ گفتمان عدالت‌طلبی ایران و نظام مردم‌سالاری آن در منطقه خلیج فارس، مغایر با نظامهای کشورهای جنوبی آن است که در برخی از آنها، زنان حتی از حق رأی و اظهارنظر برخوردار نیستند؛ تقابل با هژمونی آمریکا در منطقه نیز از جمله سیاستهای جمهوری اسلامی ایران در منطقه خلیج فارس است و این موضوع در تعارض آشکار با سیاست خارجی سایر کشورهای حوزه خلیج فارس است.

مجموعه عوامل نامبرده که مبانی هویتی جمهوری اسلامی را شکل میدهد، بگونه‌یی بر شکل‌گرفتن ساختارهای بین‌الذهانی در منطقه خلیج فارس و در روابط با کشورهای این منطقه تأثیرگذار است. میتوان گفت که تشکیل «شورای همکاری خلیج فارس»<sup>۱</sup> واکنشی به وقوع انقلاب در ایران بود (اسدی، ۱۳۸۹: ۲۱). در واقع از همان بدو تشکیل، این شورا نگرشی بدبینانه و توأم با سوءظن نسبت به ایران داشته است. کشورهای عضو شورای همکاری خلیج فارس از همان آغاز

نفتی)، امنیت و آرامش خلیج فارس، بعنوان شاهراه تجاری، وجود میادین نفتی و گازی مشترک بین کشورهای حوزه و مهمتر از همه مشترکات دینی و میراث غنی فرهنگ اسلامی بوده‌اند که میتواند در همگرایی کشورهای حوزه خلیج فارس، بعنوان عاملی بسیار قوی عمل کند.

به گواه تاریخ، منطقه خلیج فارس، همواره گهواره تمدنهای درخشان بشری بوده است و اقوام بسیاری چون ایلامیها، سومریها، کلدانیها، آشوریها، بابلیها، مصریها، کنتانیها و فنیقیها، فرهنگ خویش را از راه خلیج فارس به دیگر نقاط جهان صادر میکردند. گویی آنان «از خلیج فارس، بعنوان کانون صدور پیام تمدن خود استفاده مینمودند» (الهی، ۱۳۸۴: ۱۸). علاوه برین، این منطقه نه تنها جایگاه تمدنهای بزرگ بوده؛ بلکه خاستگاه پیامبران بزرگ الهی نیز بوده است، بویژه زادگاه پیامبر اکرم، حضرت محمد (ص)، آخرین پیامبر الهی، در این منطقه قرار دارد. دین اسلام در قرن هفتم میلادی با ظهور پیامبر بزرگ آن، حضرت محمد بن عبدالله (ص) در شبه جزیره عربستان و در حقیقت در سرزمینی که تا آن زمان بستر حوادث و درگیریهای بزرگی بود، بوجود آمد. این تفکر الهی بسرعت گسترش یافت و قلمرو عظیمی از اقیانوس اطلس تا کرانه‌های غربی اقیانوس آرام را در بر گرفت. در حال حاضر، مجموعه عظیم جغرافیای جهان اسلام، سرزمینهای وسیعی را با ترکیبی بسیار متنوع از نظر انسانی و طبیعی شامل میشود (عزتی، ۱۳۷۸: ۳۱) که همه این مجموعه عظیم، تحت رهبری ایدئولوژیکی مرکز آن؛ یعنی خلیج فارس قرار دارد، بگونه‌یی که این منطقه، امروز بعنوان قلب جهان اسلام، هدایت تمام جریانهای اسلامی را برعهده گرفته است و خط‌دهنده تمامی حرکت‌های سیاسی- مذهبی و اسلامی سراسر جهان بشمار می‌آید. یکی از مهمترین عواملی که میتواند زمینه‌های وحدت در بین دولتها و ملت‌های منطقه خلیج فارس را فراهم آورد و زمینه‌های همگرایی را تضمین کند، دین اسلام است. همه کشورهای ساحلی خلیج فارس دارای دین مشترک هستند و همه حکومت‌های این حوزه، پایبندی خود را به اسلام اعلام داشته و مشروعیت خود را از راه دین بدست می‌آورند. از اینرو یک ایدئولوژی مشترک در میان همه کشورهای و جوامع خلیج فارس وجود دارد که

1. The Persian Gulf Cooperation Council (PGCC)

باشیم، نظاره‌گر رقابت و حتی ستیز فرهنگی-تمدنی هستیم. تغییر این ذهنیت نیازمند بازسازی مبانی و انگاره‌های هویتی جدیدی برای دو طرف است که منابع تنش‌زا در آن به حداقل ممکن برسد. دو طرف برای همگرایی، نیازمند بازتعریف مفاهیمی هستند که در چارچوب منافع و هویت ملی هر دو طرف باشد.

### راه ابریشم دریایی

همانگونه که در بخش‌های پیشین گفته شد، تجارت ابریشم و کالاهای دیگر سالیان دراز بین ایران، چین و روم جریان داشته و راه معروف ابریشم را بوجود آورده بود؛ اما بروز برخی مشکلات در مسیر خشکی راه ابریشم، عده‌بی از بازرگانان را واداشت که راه آبی را برای ادامه تجارت خویش برگزینند (لسترنج، ۱۳۷۳: ۹۳). اگرچه این مسیر طولانی‌تر بود و خطرات ناشناخته‌یی را به همراه داشت؛ اما در برخی مواقع بر مسیر خشکی برتری داشت. «جاده ابریشم دریایی» یک مسیر حمل‌ونقل دریایی بود که به گواه منابع تاریخی چینی، قدمتی همزمان با اوایل دوره امپراتوری چین در حدود دویست سال قبل از میلاد مسیح داشته و در دوره امپراتوری سونگ (در سالهای ۹۶۰-۱۲۷۹ م) و دوران حاکمیت مغولان موسوم به «عصر یوان» (از ۱۲۷۱ - ۱۳۶۸ م) تقویت شده است. جاده ابریشم دریایی، در تبدالات مادی و تمدنی شرقی و غربی، بعنوان پلی بین چین و کشورهای آسیا، اروپا و آفریقا از سهم و جایگاهی مهم برخوردار بوده است (پایگاه خبری ایران جیب، ۹۴/۱/۱۷).

افزایش قدرت دریایی امپراتوریهای چین و ایران، توسعه هرچه بیشتر مسیر آبی ابریشم را موجب شد و این توسعه در دوره اسلامی نیز توقف نیافت. ایرانیان سهم بسیاری در تجارت ابریشم و کالاهای دیگر در این مسیر داشته و ناوگان آنها بین بنادر ایران و چین رفت و آمد میکردند. بنادری چون ابله، سیراف، هرمز و کیش هر یک در دوره‌یی از پررونق‌ترین و پرفروش‌ترین بنادر جهان بشمار می‌آمدند. راه‌های دریایی دامنه کشتیرانی را با کشورهای دوردست شرقی گسترش داده و موجب تقویت جاده‌های ابریشم در خشکی میشدند.

تجاوز عراق و در راستای استراتژی آمریکا در قبال جمهوری اسلامی ایران، مبنی بر کنترل انقلاب اسلامی و جلوگیری از بالندگی آن، کمک‌های مالی و نظامی زیادی در اختیار عراق گذاردند (نعیمی‌ارفع، ۱۳۷۰: ۷۷). در طول هشت سال جنگ، عمده‌ترین کمک‌ها از سوی کشورهای عضو شورا به عراق صورت گرفت. میتوان گفت که این تنشها و تعارضات، همه و همه متأثر از درک هویت‌های کاذب از انقلاب اسلامی ایران بوده است.

هر یک از کشورهای عضو شورای همکاری خلیج فارس با توجه به ساختار ذهنی و مبانی زبانی که از جمهوری اسلامی ایران دریافت میدارند، مبادرت به اتخاذ سیاست خارجی میکنند. نگرش ایران و اعراب نسبت به امنیت منطقه اساساً متناقض است. شورای همکاری خلیج فارس، دارای یک سری مبانی هویتی است که اهم آن به این شرح است:

۱. ادعای رهبری جهان اسلام و عرب به زعامت عربستان؛
۲. ادعای هژمونی عربی در خلیج فارس؛
۳. تلاش برای هویت عربی بخشیدن به خلیج فارس؛
۴. تقابل ایرانی-عربی؛
۵. نظام‌های پادشاهی.

این مبانی هویتی بنحوی بسیار بارز در شکل‌دهی به سیاست خارجی اعضا در قبال ایران نقش داشته است. تأکید کشورهای عضو شورا بر استفاده از نام‌های مجعول برای خلیج فارس (مجتهدزاده، ۹۴/۱/۸)، به میان آوردن کشورهای مخالف و دشمن ایران و سهم کردن آنها در ترتیبات امنیتی منطقه، ترس از ظهور ایران، بعنوان قدرت منطقه‌یی دارای فناوری هسته‌یی و در خفا تلاش برای جلوگیری از وقوع این امر، مجموعه مبانی زبانی و سازه‌هایی هستند که کشورهای عضو شورای همکاری خلیج فارس از طریق سیاست خارجی خود و سخنرانیهای خویش، بصورت سازه و مفاهیم زبانی، وارد ساختار بین‌الادهانی نظام منطقه‌یی خلیج فارس میکنند. این عوامل و مؤلفه‌ها منجر بشکل‌گیری نوعی سوءظن دائمی میان دو طرف شده است.

در نتیجه در حال حاضر بیش از آنکه شاهد تبدالات فرهنگی-تمدنی مثبت کشورهای حوزه خلیج فارس با ایران

تابعه هخامنشی. از زمانی هم که هند نیز به حیطة قلمرو بزرگ هخامنشی پیوست، جریان دائمی تجارت و کشتیرانی، بین دهانه رود سند و خلیج فارس آسانتر شد. کشتی‌سازان کشتیهایی به سبکهای نوین ساختند که میتوانستند از شصت تا هشتاد مایل دریایی در روز حرکت کنند و بیش از دویست تا سیصدتن ظرفیت باربری داشتند. همچنین علائم دریایی نیز مورد مطالعه قرار گرفت و اسناد و مدارکی برای کشتیرانی فراهم شد (گیرشمن، ۱۳۶۸: ۲۰۸).

مسیر آبی ابریشم تا اواسط دوره صفوی اهمیت و تحرک ویژه‌یی داشت؛ اما از این پس بر اثر تغییراتی که در شرایط جهانی دادوستد پیش آمد، وضع راههای تجاری تغییر پیدا کرد و مسیر آبی ابریشم نیز از رونق افتاد (علیزاده‌مقدم، ۱۳۸۳: ۳۹).

البته در سالهای اخیر اقداماتی از طرف برخی کشورهای این حوزه، بخصوص چین، برای احیای این مسیر دریایی صورت گرفته است. رئیس‌جمهور چین برای نخستین‌بار در یک سخنرانی در پارلمان اندونزی در سال ۲۰۱۳ م.

خلیج فارس نیز بعنوان شعبه‌یی بزرگ از اقیانوس هند که بر سر راه همه خطوط دریایی در شرق عدن واقع شده است و بعنوان محل و معبر مبادله کالا و تجارت میان شرق و غرب، نه تنها از زمانهای دور صحنه رقابت و کشمکش ملل و قدرتهای دور و نزدیک بود؛ بلکه از دیرباز گذرگاه آمدو شد تجاری و محل انتقال فرهنگ و تمدن شرق و غرب و مهمترین ورودی و خروجی راه ابریشم آبی محسوب میشد. از دیرباز اقوام ساکن در خلیج فارس از جمله فنیقیها و بابلیها، نقش مهمی در تجارت و دریانوردی این ناحیه داشتند. در دوره هخامنشی چون پادشاهان پارس خود را با نیروی دریایی یونان و مصر رویارو میدیدند، به ایجاد یک قدرت دریایی وسیع پرداختند. بعدها داریوش کبیر با توجه به اهمیت راههای دریایی، دستور کندن کانال سوئز را صادر کرد. حفر این کانال از دو جهت دارای اهمیت استراتژیک بود: یکی از نظر توسعه امکان دریانوردی که به نیروی دریایی ایران کمک میکرد تا از کرانه‌های خلیج فارس، عمان و اقیانوس هند به کرانه‌های دریای مدیترانه، دریای سیاه، آسیای صغیر و دریای الجزایر برسد، دیگر از نظر اقتصادی برای حمل کالاهای فراوان بازرگانان مصر و کشورهای دیگر





(دهقانی فیروزآبادی، ۱۳۸۹: ۲۸-۲۹). طبق نظر دیوید میترا، سرمنشأ تعارضات میان دولتها وجود شکافهای سیاسی است و نمیتوان بر این شکافها با توافق حقوقی نایل آمد. فرض او بر این است که اقتصاد و سیاست را میتوان از هم جدا کرد. آنچه به اقتصاد و حیات اجتماعی مربوط میشود در عرصه سیاست پایین یا ملایم قرار میگیرد و امکان همکاری در آن وجود دارد (مشیرزاده، ۱۳۸۵: ۶۰).

بنظر میرسد با توجه به نوع روابط کشورهای شورای همکاری خلیج فارس با ایران و اختلافات و تعابیر ذهنی منفی که در ابعاد مختلف بین آنها وجود دارد، شروع همکاری با روابط اقتصادی برای آنها نتیجه بهتری بدنبال خواهد داشت. از این منظر احیای جاده ابریشم از قابلیت تقویت مناسبات اقتصادی کشورهای حوزه خلیج فارس برخوردار خواهد بود. چنانکه کشورهای منطقه بخواهند نقش فعالی در حوزه جاده ابریشم دریایی داشته باشند، لازم است همکاریهای دریایی خود را افزایش داده و سیاستهای اقتصادی خود را هماهنگ کنند. ایجاد شبکههای زیربنایی برای اتصال زیرساختهای انرژی، ارتباطی و حمل و نقل کشورهای منطقه، ساخت و تقویت جادهها و بنادر، تخصیص کارآمد منابع، ادغام بازارها و تشکیل مناطق آزاد تجاری بصورت دوجانبه و چندجانبه از دیگر اقداماتی است که لازم است کشورهای حوزه خلیج فارس در راستای ایفای نقش مؤثر در احیای جاده ابریشم دریایی انجام دهند.

نکته قابل تأمل اینکه کشورهای حوزه خلیج فارس جزء معدود دولتهای مسیر راه دریایی ابریشم هستند که از منابع انرژی و مخازن غنی نفت و گاز برخوردارند. این در حالی است که بیشتر دیگر کشورهای حاشیه این راه آبی، جزء کشورهای مصرفکننده انرژی و با اقتصادهایی ضعیف هستند. بر این اساس جاده ابریشم، امروزه شاهراه انرژی محسوب میشود. این مسئله نه تنها قدرت چانهزنی کشورهای حوزه خلیج فارس را بالا میبرد؛ بلکه امکان دسترسی به ظرفیت بالقوه بازارهای دیگر کشورهای مسیر جاده ابریشم را نیز برای آنها فراهم میسازد.

بعضیها را در مورد جاده ابریشم دریایی مطرح کرد (Xi in call for building of...2013:10,4). در نوامبر ۲۰۱۴ م نیز رئیس جمهور چین اعلام کرد، بدلیل اهمیت جاده ابریشم آبی و زمینی برای آن کشور، برای احیای مجدد آن چهل میلیارد دلار هزینه خواهند کرد و این کشور قصد دارد با ارائه کمکهای مالی مورد نیاز به کشورهای حاشیه جاده ابریشم زمینی و آبی، نخستین گام را در این مسیر بردارد (November, 2014:8). پروژه ساخت مناطق اقتصادی در مسیر جاده ابریشم و همچنین ایجاد جاده ابریشم دریایی قرن بیست و یکم میلادی که از طرف مقامات چینی ارائه شده، مورد استقبال پنجاه کشور قرار گرفته است. در واقع دولت چین، اجرای طرح جاده ابریشم را یکی از آخرین تلاشهای خود برای توسعه همکاریهای صنعتی و زیرساختهای بازرگانی در اقتصاد قاره آسیا میداند و معتقد است احیای جاده ابریشم موجب همگرایی منطقه‌یی شده و فرصتهای اقتصادی بیشماری را بوجود می‌آورد (پایگاه خبری ایران جیب، ۱۳۹۴/۱/۱۷).

در جمهوری اسلامی ایران نیز برخی نخبگان و اندیشمندان ضمن اذعان به اهمیت احیای مسیر دریایی جاده ابریشم به انجام کارهای مقدماتی برای عملی ساختن این پروژه پرداخته‌اند. برگزاری همایشهای بین‌المللی خلیج فارس و جاده ابریشم دریایی، انجمنهای دوستی ایران و چین و نیز برپایی نمایشگاهها و سمینارهای متعدد در این زمینه، برخی از اقدامات مقامات ایرانی در راستای احیای جاده ابریشم دریایی است. با وجود این بنظر میرسد اقدامات فوق، بیشتر حالت نمایشی و شعارگونه داشته و کمتر از سوی مقامات دولتی بصورت جدی پیگیری شده است. این در حالی است که احیای جاده ابریشم دریایی، حاوی فرصتهایی برای دستگاه دیپلماسی و سیاست خارجی کشور است که پیگیری آن را از سوی مسئولان سیاست خارجی ضروری میسازد.

#### پتانسیلهای همکاری جوپانه راه ابریشم دریایی

##### الف) کارکردهای اقتصادی

مهمترین عامل برای شکل‌گیری همگرایی در یک منطقه، وجود توافق عمومی و اجماع واحدهاست. همگرایی محصول پویاییهای منطقه‌یی و رابطه کشورهای با یکدیگر است

قرن بیست و یکم، قرن معجزه اقتصادی ترانزیت است. در واقع ترانزیت، بعنوان یک منبع درآمد شناخته شده است و کشورهای که در حوزه ترانزیت کالا یا مسافر سرمایه‌گذاری میکنند، درآمد قابل توجهی از این بخش بدست می‌آورند. هم‌اکنون تجارت در جهان بالغ بر ده‌هزار میلیارد دلار است که از این میزان، حجم تجارت آسیا و اروپا بالغ بر سه‌هزار میلیارد دلار است؛ بنابراین توسعه شبکه ترانزیت و حمل و نقل برای انتقال کالا متناسب با رشد تجارت جهانی ضروری شده است (خبرگزاری میراث فرهنگی، ۲۲/۴/۱۳۹۳).

احیا و باز زنده‌سازی جاده ابریشم و یادمانهای باستانی بازمانده در پیرامون این جاده، میتواند باعث توسعه گردشگری و اقتصادی جوامع محلی شود. اشتراکات و بنیانهای فرهنگی، اقتصادی و سیاسی مطلوب کشورهای واقع در این مسیر، راه‌اندازی این راه آبی را امکان‌پذیر می‌سازد. پایه‌ریزی بستر مناسب برای همکاریهای مشترک و بین‌المللی و چندجانبه در زمینه گردشگری، راه‌اندازی اتحادیه برای ایجاد امنیت در گردشگری کشورهای کمربند اقتصادی جاده ابریشم، راه‌اندازی پروازهای مستقیم بین‌المللی بین شهرهای مسیر و نیز تشویق شرکتهای هواپیمایی در ایجاد رقابت و ارائه پروازهای ارزان‌قیمت، ایجاد مقاصد بین‌المللی گردشگری از طریق ایجاد مقاصد تفریحی، گردشگری فرهنگی و گردشگری سلامت، مبادله تفاهمنامه چندجانبه میان کشورهای مسیر جاده ابریشم دریایی (به منظور کاوش و باستان‌شناسی زیر بستر دریا)، ثبت مشترک «تردد در جاده ابریشم دریایی»، بعنوان میراث ناملموس در یونسکو و احیای تجارت دریایی در مسیر راه ابریشم دریایی از جمله مواردی هستند که میتوانند منجر به احیای جاده ابریشم و توسعه گردشگری در این مسیر شوند (سلطانی‌فر، ۲۰/۱/۱۳۹۴).

امروزه چین با همکاری کشورهای عضو «آسه آن»، بدنبال بدست‌گرفتن ابتکار عمل و دستیابی به نقش هژمونیک و برتر در احیای جاده‌های ابریشم است. مقامات چینی بدنبال طرح‌ریزی برنامه‌هایی هستند تا از احیای جاده‌های ابریشم (هم در خشکی و هم در دریا)، برای تثبیت قدرت خود در شرق آسیا و عمومیت بخشیدن و جهانی‌کردن اصول سیاست

با این حال کشورهای حوزه خلیج فارس بدلیل بی‌ثباتی شدید قیمت نفت و درآمد حاصل از آن در مورد نحوه مدیریت اقتصاد خود، با چالشهای خاصی مواجهند. بحرانهای مالی سالهای ۲۰۰۱ و ۲۰۰۸م در کشورهای حوزه خلیج فارس، اهمیت اصلاحات اقتصادی را برای تمامی آنها روشن کرده و رهیافت کسانی را که طرفدار اتخاذ یک استراتژی منسجم اقتصادی هستند، تأیید میکند. از اینرو تنوع‌بخشی به ساختار اقتصادی، یکی از ضرورت‌های سیاست‌گذاریهای اقتصادی این کشورها بشمار می‌آید؛ زیرا با توجه به روند دستیابی کشورهای صنعتی به انرژیهای جایگزین نفت، صادرات تک‌محصولی دیگر پاسخگوی نیازهای کشورهای منطقه نخواهد بود. افزایش سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی، تقویت صنعت جهانگردی، بانکداری، بیمه و صادرات غیرنفتی از جمله مهمترین راهکارها برای تغییر ساختار اقتصادهای تک‌محصولی خلیج فارس هستند که تنها در سایه همکاریهای منطقه‌یی حاصل میشود و با احیای جاده ابریشم دریایی رونق میگیرد.

بدیهی است که تجهیز و نوسازی بنادر تجاری منطقه و اصلاح مدیریت و بهره‌برداری از آنها، برای ارتقای ظرفیت تخلیه و بارگیری آنها در حد استانداردهای بین‌المللی از ضرورت‌های این امر است. در این راستا گردشگری دریایی یکی از انواع گردشگری است که میتواند در توسعه اقتصادی کشورهای ساحلی و مردم بومی منطقه، نقش بسزایی داشته باشد.

بازدید از تأسیسات و سازه‌های صنعتی دریایی، ورزشهای آبی، کشتیرانی توریستی غیرمسافری و حتی استفاده از اقامتگاهها یا رستورانهای ساحلی یا «کشتی رستوران» و دهها نوع استفاده دیگر از دریا و ساحل جزء توریسم دریایی محسوب میشود و میتواند گردشگران بسیاری را به خلیج فارس جذب کند. بر اساس مطالعات صورت‌گرفته، گردشگری دریایی به ازای هر گردشگر، شانزده شغل ایجاد میکند که اهمیت بالای این نوع توریسم را نشان میدهد (سمیعی، ۹۳/۷/۷). بی‌شک اهتمام به استفاده از چنین پتانسیلهایی موجب توسعه اقتصادی همه کشورهای منطقه شده و همکاریهای منطقه‌یی گسترده‌تر را بدنبال خواهد داشت.

واقع هویت‌های اجتماعی، برداشتهای خاص خود را در رابطه با سایر کنشگران نشان میدهند و از این طریق منافع خاصی تولید میکنند و به تصمیمات سیاستگذاری شکل میدهند. اینکه خود، خود را دوست، رقیب یا دشمن دیگری بداند، تفاوت زیادی در تعامل میان آنها ایجاد خواهد کرد. برای سازه‌انگاران سازه‌های تمدنی، عوامل فرهنگی، هویت‌های دولتی و غیره همراه با اینکه چگونه به منافع دولتها و الگوهای رفتاری شکل میدهند، مهم است. اینها نوعی جهان‌بینی ایجاد میکنند و بر الگوهای تعامل بین‌المللی اثر میگذارند (مشیرزاده، ۱۳۸۵: ۳۳۱). بر این اساس میتوان گفت احیای جاده ابریشم دریایی از این قابلیت برخوردار است که مانند گذشته تاریخی خود، مسائل فرهنگی و ارزشی را در بین کشورهای حوزه خلیج فارس زنده ساخته و بر نوع تعاملات آنها اثر بگذارد.

#### ب) کارکردهای فرهنگی-تمدنی

جاده ابریشم برای تسهیل تجارت و بازرگانی شکل گرفت؛ اما به تجارت و بازرگانی محدود نماند؛ بلکه از طریق ایجاد ارتباط بین ملتهای مختلف زمینه‌ی را برای مبادلات فرهنگی فراهم ساخت و باعث تأثیرپذیری فرهنگی ملتهای مختلف از یکدیگر شد. تأثیرات تجاری و اقتصادی جاده ابریشم از یک‌سو و تأثیرات فرهنگی آن از سوی دیگر، در عصری که این جاده فعال بود، موجبات نزدیکی و قرابت ملتها را فراهم آورد و الگوی موفق و مستحکمی از همکاری برای رفع نیازهای متقابل را برجای گذاشت. آداب و سنن ملتها از کشورهای شرق و غرب بوسیله جاده ابریشم به یکدیگر منتقل شده و توسعه مییافتند. در سراسر این راهها از چین و خوارزم تا غرب، راهها، کاروانسراهای آباد و برجهای خبررسانی و چاپارخانه‌ها دایر بودند. در طول تاریخ، علاوه بر رفت‌وآمدهای نظامی و بازرگانی از این راه، ادیان، فرهنگهای شرق و غرب و زبانها، تمدنهای گوناگون را درهم می‌آمیختند و از همین راه در جهان منتشر میشدند (نصیری، ۱۳۹۰: ۴۴).

هرچند امروزه دنیای مجازی قادر است اطلاعات و شناخت بسیار وسیع و کاملی از دیگر کشورها در اختیار افراد و ملتها قرار دهد؛ ولی درعمل، فاقد حس حضور در مکان و تجربه

خارجی خود استفاده کنند و در این راستا سرمایه‌گذاریهایی گسترده‌ی نیز انجام داده‌اند (Tiezzi, 2015: 30). این مسئله میتواند انگیزه کشورهای حوزه خلیج فارس را برای حضور فعالانه در این رقابت بالا برده و به تقویت همکاریهای آنها در حوزه‌های مختلف بینجامد.

با شروع مرحله همکاری در زمینه‌های اقتصادی، فنی و گردشگری (در صورت مثبت بودن تجربه در این حوزه)، همکاریها میتواند به سایر حوزه‌ها نیز سرایت کرده و فشارهای فزاینده‌ی بر رهبران در جهت توسعه و گسترش همکاریها وارد شود؛ بعبارت دیگر در این مرحله، همکاریهای منطقه‌ی عنصر سیاسی‌شدن را تجربه میکنند. با گسترش همکاریها در یک گستره، فشار بر واحدها جهت تحکیم اتحادهای ظاهرشده افزایش مییابد (قاسمی، ۱۳۸۴: ۱۷۰).

اینجاست که برخی نظریه‌های همگرایی با نظریه سازه‌انگاری پیوند میخورند. همگرایی، مانند دویچ معتقدند ارتباطات یکی از شرایط لازم برای همکاری است. کارل دویچ معتقد است جوهره «مردم» وجود ارتباطات است؛ یعنی توانایی انتقال پیام، فهم آن و پیش‌بینی‌پذیری رفتاری بشکلی متقابل. جریان شدید ارتباطات میان ملتها و دولتها میتواند بتدریج به پیدایش یک جامعه سیاسی جهانی بینجامد.

بدین‌ترتیب که ارتباطات بین‌المللی به مذاکرات بین‌المللی، مذاکرات بین‌المللی به همکاری بین‌المللی و همکاری بین‌المللی به همگرایی بین‌المللی می‌انجامد. از آنجا که همگرایی، مرحله نهایی فرآیند همکاری است، فرآیند ارتباطی باید در ذات، متضمن رابطه متقابل یا بازخوران بین واحدهای تشکیل‌دهنده یک نظام بین‌المللی باشد (دویچ و همکاران، ۱۳۷۵: ۸۳۴).

سازه‌انگاران نیز معتقدند هر چه ارتباط و تعامل بین کشورها افزایش پیدا کند، شناخت آنها از یکدیگر بیشتر شده و ادراکات ذهنی منفی جای خود را به حسن ظن، درک و تفاهم متقابل میدهد. بعد از آن کشورها «دیگری» را به عنوان دشمن خود تلقی نکرده و در صدد بهبود روابط برمی‌آیند. در

دریایی است، میتواند حاوی نتایج فرهنگی و تمدنی زیادی باشد. مهمترین این نتایج عبارتند از :

**الف) حفظ و پایداری میراث فرهنگی، هنرها، سنتها و آداب و رسوم ملتهای منطقه خلیج فارس**

حفظ و پایداری میراث فرهنگی یکی از آثار و نتایج احیای جاده ابریشم دریایی است؛ زیرا منطقه میزبان مجبور است به منظور ارائه این منابع، آنها را مدیریت کرده و استانداردهایی را برای حفظ کیفیت آنها اعمال کند. در فرایند توسعه گردشگری فرهنگی، شاهد خواهیم بود که منابع فرهنگی منطقه بطور خودکار سازماندهی، نمونه برداری و ثبت میشوند.

### ب) بروز تبادلات میان فرهنگی

تبادلات میان فرهنگی نیز یکی دیگر از اثرات مثبت توسعه گردشگری فرهنگی است. این امر موجب آشنایی مردم میزبان و گردشگران با فرهنگ یکدیگر شده و راه را برای گفتگوهای فرهنگی - تمدنی هموار میکند (انصاری، ۱۳۸۷).

### ج) کاهش اختلافات مذهبی و قومی

گردشگری دینی یکی دیگر از شاخه‌های صنعت جهانگردی در حوزه گردشگری- فرهنگی است که بواسطه وجود اماکن زیارتی متعدد در کشورهای حوزه خلیج فارس از قابلیت‌های ارتباطی زیادی برخوردار است. این صنعت به لحاظ موقعیت مذهبی و زیارتی که بویژه با وجود خانه کعبه و مرقد مطهر پیامبر اسلام (ص) در عربستان و نیز قبور امامان شیعه در عربستان، عراق و همچنین ایران، وجود دارد، موجب توسعه فرهنگی پایدار منطقه خواهد شد. گردشگری دینی سبب میشود که افراد با مذاهب و فرهنگهای متفاوت و حتی شیوه‌های زندگی متفاوت آن منطقه زیارتی آشنایی پیدا کنند و با یکدیگر پیوند بخورند و فارغ از هرگونه تنشهای سیاسی و اجتماعی بتوانند فرهنگها و شیوه زندگی رایج میان قومیت‌های مذهبی یک ملت یا قوم میزبان را بهتر درک کنند و بنابراین میتواند نقش بسیار بارزی در کاهش دشمنیها و همگرایی فرهنگی بین ملتها داشته باشد (شربتیان، ۱۳۹۰/۶/۱۴).

در واقع توسعه توریسم دینی و زیارتی علاوه بر اینکه موجب شناخت فرهنگ معنوی، تحول اقتصادی و بازرگانی،

زیستن در آنهاست. به همین سبب، نخست، نوع شناختی که ارائه میدهد، دستکاری شده و غیرواقعی است. دیگر اینکه، این نوع شناخت فقط نقش مکمل را برای مشاهده واقعی دارد. بنابراین راهها و مسیرهای ارتباطی واقعی هنوز از ارزش و اهمیت بسیاری برخوردار بوده و میتوانند به تبادلات فرهنگی- تمدنی و پیدایش درک عمیقتر و واقعیتر ملتها از یکدیگر کمک کنند (راودراد و حاجی محمدی، ۱۳۸۹: ۶۱).

بر این اساس در شرایط فعلی منطقه خاورمیانه و خلیج فارس که افراط‌گرایی و تعصبات مذهبی گروه‌هایی همچون داعش، آرامش و ثبات منطقه و جهان را به خطر انداخته و سبب افزایش موج اسلام‌هراسی در سراسر دنیا شده است، تأکید بر مبانی وحدت‌برانگیز تمدن اسلامی یکی از ضرورت‌های جدی جهان اسلام است.

جاده ابریشم دریایی از طریق افزایش ارتباط کشورهای منطقه، سبب افزایش تعاملات فرهنگی بین آنها خواهد شد. از یک سو افزایش تبادلات اقتصادی منجر به گسترش تبادلات اجتماعی نیز میشود و اوج‌گیری سفرهای سیاحتی و زیارتی در حوزه کشورهای خلیج فارس، تبادلات فرهنگی این کشورها را نیز تقویت میکند. صنعت گردشگری، بعنوان یک صنعت چندوجهی، متشکل از اجزاء و انواع گوناگون است. یک نوع گردشگری که امروزه بسیار رونق یافته، گردشگری فرهنگی است. بدون شک فرهنگ و تمدن اسلامی، پتانسیل بالایی را در توسعه گردشگری فرهنگی دارد و میتواند یک استراتژی مناسب در توسعه صنعت گردشگری برای کشورهای حوزه خلیج فارس و بویژه ایران باشد. افزایش سفرها و ارتباطات تجار، سفرا، دانشمندان و روحانیون کشورهای منطقه سبب تبادل کالاهای معنوی، شامل الگوهای فرهنگی، معماری، هنر و سنت‌های پسندیده اخلاقی و رفتاری بین کشورهای آنها میشود.

الگوهای فرهنگی به سنتها و شیوه‌هایی از زندگی گفته میشود که برای گردشگران جالبند. این الگوهای فرهنگی، شامل آداب و رسوم، لباس، جشنها، شیوه‌های زندگی و اعتقادات مذهبی است. افزایش و رونق تبادلات درون منطقه‌یی و نیز برون منطقه‌یی که از ثمرات جاده ابریشم

تبدیل شده و تاکنون ادامه حیات داده است. بنابراین، باید بدان بعنوان پدیده‌ی پیچیده و چندوجهی که در آن اقتصاد، تجارت، تاریخ، فرهنگ، سیاست و مسائل اجتماعی به هم درآمیخته‌اند، نگریست. اگر فرایندی که در نتیجه شکل‌گیری جاده ابریشم آغاز شده بود، تداوم مییافت، بی‌شک این شاهراه ارتباطی، در عصر اطلاعات و ارتباطات با استفاده از ابزارهای ارتباطی جدید میتواند نقش بسیار مؤثرتری نسبت به گذشته و در جهت ساختن جامعه بشری ایفا کند. از اینروست که احیای جاده ابریشم مورد تأکید قرار گرفته و تلاشها برای فعال کردن آن بعنوان جاده پیونددهنده، بین ملت‌ها و گفتگوی بین فرهنگها آغاز شده است.

امروزه وقتی از احیای جاده ابریشم سخن به میان می‌آید، منظور آن است که با استفاده از امکانات مختلف ارتباطی امروزی، جوامعی را که از راه جاده ابریشم با یکدیگر ارتباط و مبادله داشتند، با یکدیگر مرتبط ساخته و امکان مبادلات مختلف بین این جوامع را فراهم کنیم. بدین ترتیب میتوان جاده ابریشم را بعنوان یک شاهراه ارتباطی چندمسیره و چندمنظوره نوسازی کرد و در جهت کمک به پیشرفت و توسعه ملت‌ها و جوامع مختلف مورد استفاده قرار داد.

کشورهای منطقه خلیج فارس از جمله کشورهای مسیر آبی این راه باستانی هستند که بواسطه دارا بودن منابع غنی انرژی و همچنین امکانات گردشگری بی‌نظیر، میتوانند از احیای این جاده تا حد زیادی نفع ببرند. افزایش همکاریهای اقتصادی و صنعت توریسم در زمینه‌های مختلف تجاری، سیاحتی، زیارتی و ... میتواند به افزایش شناخت ملت‌های منطقه از یکدیگر و در نتیجه رفع سوء تفاهمات و بدبینی بین آنها منجر شود. با وجود این، ارتباطات فرهنگی ملی- مردمی، تنها بعنوان پیش‌زمینه‌ی برای مناسبات کشورها بحساب می‌آید. در شرایط فعلی خلیج فارس که دولتهای آن بر سر منافع ملی، خودمحرانه با یکدیگر در نزاع بوده و اوضاع امنیتی عراق و یمن در وضعیت بحرانی قرار دارد، تلاشهایی بیش از سطح ملی- مردمی لازم است تا روابط کشورهای منطقه بهبود یابد و زمینه برای همکاریهای بیشتر فراهم شود. در تأیید نظریات نوکارکردگرایانه باید گفت نوعی اراده سیاسی لازم است تا از

کسب درآمد سرشار و اشتغال زایی میشود، میتواند با ارائه تمهیدات و برنامه‌ریزیهای فرهنگی و اجتماعی ویژه در زدودن تصویر نامناسب و غیرواقعی که برخی از کشورهای منطقه از یکدیگر دارند، گام مؤثری بردارد (کاظمی، ۱۳۸۷: ۲۷).

#### د) فراهم کردن زمینه مناسب برای مبارزه با اسلام‌هراسی و معرفی تمدن اسلامی به دنیا

بی‌شک افزایش توریسم تجاری، سیاحتی و زیارتی، مختص و محدود به کشورهای منطقه نخواهد بود. حدود ۶۵ کشور در مسیر راههای ابریشم دریایی و زمینی قرار دارند که با احیای این راهها، مسافران، تجار و گردشگرانی با مقاصد مختلف راهی کشورهای مسیر این راهها خواهند شد. گردشگران فرمانطقه‌بی اطلاعی از اختلافات و تفاوت‌های درونی کشورهای اسلامی حوزه خلیج فارس نداشته و آنها را در قالب مجموعه کلی کشورهای اسلامی مینگرند و در سفرهای خود به این کشورها نیز، در جستجوی شناخت و آشنایی با فرهنگ، آداب، سنتها و میراث فرهنگی و باستانی تمدن اسلامی هستند. این مسئله قابل انکار نیست که هر توریست بر اساس تصویر ذهنی که از کشورهای مقصد خود بدست آورده است، بعنوان منادی فرهنگی و تبلیغی عمل نموده و این تصویر را برای هموطنان خود بازنمایی خواهد کرد. در این راستا فرصتی بی‌نظیر در اختیار مقامات و مسئولان فرهنگی کشورهای حوزه خلیج فارس قرار میگیرد تا با پررنگ کردن آثار و جلوه‌های تمدن اسلامی هم در کشورهايشان و هم در سطح منطقه‌یی، تصویری مناسب و مطلوب از اسلام و کشورهای اسلامی در ذهن گردشگران ایجاد کند.

#### نتیجه‌گیری

جاده ابریشم نمادی از خردگرایی جمعی مردم مشرق‌زمین و نشانه فرهنگ و تمدن پویا، قدرتمند و همواره در حال تکامل مردمان این منطقه از جهان است. این جاده را نمیتوان تنها یک اثر تاریخی مربوط به گذشته و تنها راهی برای ترانزیت و تجارت کالا دانست؛ بلکه باید بدان بعنوان پدیده‌ی نگریست که گرچه در گذشته‌های دور شکل گرفته و فعال بوده است؛ اما با تبدیل شدن به پاره‌یی از فرهنگ و تمدن مردم این منطقه، به بخشی از زندگی و هویت آنان

۲. ضروری است که سازمان فرهنگ و ارتباطات اسلامی جمهوری اسلامی ایران، بعنوان متولی اصلی فعالیتهای فرهنگی خارج از کشور که در ۵۹ کشور و منطقه جهان دارای رایزنی فرهنگی، وابستگی فرهنگی و خانههای فرهنگ است، برای گسترش بیش از پیش همکاریهای فرهنگی و هنری بین ایران و کشورهای حوزه خلیج فارس تلاش کند.

۳. لازم است مقامات فرهنگی و سیاسی کشورهای حوزه خلیج فارس با برگزاری نشستهای کاری متعدد، به هم‌اندیشی و رایزنی پیرامون نحوه معرفی فرهنگ و تمدن اسلامی به بقیه کشورهای آسیایی و اروپایی بپردازند و با کنار گذاشتن مسائل اختلاف‌برانگیز قومی و مذهبی، به فکر همکاری برای تقویت جاذبه‌های گردشگری منطقه باشند؛ زیرا اساساً یکی از شاخصه‌های اصلی یک حرکت تمدن‌ساز، حفظ وحدت و یکپارچگی و عدم جدایی طلبی و تفرقه‌جویی است که به یک تمدن اجازه میدهد وجوه و ابعاد گوناگون یافته، بتواند به بالندگی لازم دست یابد.

۴. پیشنهاد میشود که کشورهای منطقه خلیج فارس، بویژه جمهوری اسلامی ایران، در پی تشکیل «اتحادیه کشورهای حوزه راه ابریشم» باشند تا بتواند منطقه خلیج فارس را به قطب بزرگ ترانزیتی جهان تبدیل کنند.

پتانسیلهای راه ابریشم دریایی برای بهبود مناسبات فرهنگی بین کشورهای حوزه خلیج فارس استفاده شود.

رفع سوءظنها و تنشها، پرهیز از فرقه‌گرایی، احترام به اقلیتهای شیعه و سنی، احترام به حاکمیت و تمامیت ارضی دیگر کشورها و در یک کلام پذیرفتن تساوی بین یکدیگر از جمله گامهای بلندی است که رهبران سیاسی این کشورها میتوانند برای دستیابی به همگرایی منطقه‌یی بردارند. برای رسیدن به این دستوالعملها نقش ایران و عربستان، بعنوان دو کشور برجسته و مهم در خلیج فارس ضروری بنظر میرسد؛ زیرا که تفاهم و نزدیکی این دو کشور در حل اختلافات و سوءتفاهمات، کمک‌کننده و راهبردی است و میتواند همراهی دیگر کشورهای ساحلی را نیز در پی داشته باشد. براین اساس فرضیه تحقیق حاضر مبنی بر اینکه «احیای راه ابریشم دریایی از طریق افزایش مناسبات کشورهای خلیج فارس، وابستگی متقابل آنها را به یکدیگر افزایش داده و موجب افزایش سطح همکاریهای فرهنگی بین آنها نیز میشود» اثبات شد. احیای جاده ابریشم دریایی از طریق مطرح کردن لزوم همکاریهای اقتصادی بین کشورهای منطقه در زمینه‌های مختلفی، همچون توریسم، هتلداری، تجهیز و بازسازی بنادر و زیرساختها و ... مناسبات بین آنها را افزایش خواهد داد. افزایش مناسبات در برخی از حوزه‌های اقتصادی که کمتر چالش‌برانگیز و محل اختلاف است، به زمینه‌های دیگر نیز تسری پیدا خواهد کرد و در مجموع سبب بهبود روابط و مناسبات اقتصادی، فرهنگی و تمدنی بین کشورهای حوزه خلیج فارس خواهد شد. در این راستا برخی راهکارها برای حل اختلافات منطقه‌یی و فراهم کردن زمینه برای احیا و بهره‌برداری از پتانسیلهای راه ابریشم دریایی وجود دارد که در اینجا به برخی از آنها اشاره میشود:

۱. در گام اول ضروری است که دستگاه دیپلماسی جمهوری اسلامی ایران با توجه به فرصتهای بسیاری که در شرایط کنونی در زمینه‌های سیاسی، حل مسائل منطقه و مبارزه با تروریسم برای همکاری وجود دارد، تمرکز خود را بر تنش‌زدایی و حل اختلافات بین کشورهای اسلامی منطقه گذاشته و راه را برای همکاری وسیعتر فراهم سازد.

## منابع فارسی

### کتاب

- الهی، همایون؛ *خلیج فارس و مسائل آن*، تهران: قومس، ۱۳۸۴.
- امیدی، علی؛ *منطقه‌گرایی در آسیا: نگاهی به سازمان‌های آ.سه.آن، ساوک و اکو*، تهران: دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی، ۱۳۸۸.
- باستانی پاریزی، محمد ابراهیم؛ *اژدهای هفت‌سر*، تهران: انتشارات بنگاه مطبوعاتی صفی‌علیشاه، جلد اول، ۱۳۵۲.
- حلبی، علی اصغر؛ *تاریخ تمدن اسلامی (بررسی‌هایی چند در فرهنگ و علوم عقلی اسلامی)*، تهران: انتشارات اساطیر، ۱۳۷۱.
- دویچ، کارل و همکاران؛ *نظریه‌های روابط بین‌الملل*، ترجمه وحید بزرگی، تهران: انتشارات جهاد دانشگاهی، جلد دوم، ۱۳۷۵.
- دهقانی فیروزآبادی، سیدجلال؛ *نظریه‌های مختلف در روابط بین‌الملل (جزوه درسی)*، تهران: دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه علامه طباطبایی، ۱۳۸۹.
- سیف‌زاده، حسین؛ *نظریه‌ها و تئوریه‌ها در روابط بین‌الملل فردی، جهانی شده: مناسبت و کارآمدی*، تهران: دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی، ۱۳۸۸.
- عزتی، عزت‌الله؛ *جغرافیای سیاسی جهان اسلام*، تهران: سازمان حوزه‌ها و مدارس علمیه خارج از کشور، ۱۳۷۸.
- فرانک، آیری؛ *براونستون دیوید؛ جاده ابریشم*، ترجمه محسن ثلاثی، تهران: سروش، ۱۳۷۶.
- قوام، عبدالعلی؛ *روابط بین‌الملل: نظریه‌ها و رویکردها*، تهران: انتشارات سمت، ۱۳۸۴.
- کاظمی، علی اصغر؛ *نظریه همگرایی در روابط بین‌الملل*، تهران: نشر قومس، ۱۳۷۰.
- کاظمی، مهدی؛ *مدیریت گردشگری*، تهران: انتشارات سمت، چاپ سوم، ۱۳۸۷.
- گیرشمن، رومن؛ *ایران از آغاز تا اسلام*، ترجمه محمد معین، تهران: انتشارات علمی و فرهنگی، ۱۳۶۸.
- لسترینج، گای؛ *سرزمین‌های خلافت شرقی*، ترجمه محمود عرفان، تهران: شرکت انتشارات علمی و فرهنگی، چاپ چهارم، ۱۳۷۳.
- مشیرزاده، حمیرا؛ *تحول در نظریه‌های روابط بین‌الملل*، تهران: انتشارات سمت، ۱۳۸۵.
- نعیمی‌ارفع، بهمن؛ *مبانی رفتاری شورای همکاری خلیج فارس*

در قبال جمهوری اسلامی ایران، تهران: دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی، ۱۳۷۰.

### مقاله

- اسدی، علی اکبر؛ «شورای همکاری خلیج فارس: سیاست خارجی و روندهای داخلی»، *معاونت پژوهش‌های سیاست خارجی / گروه مطالعات خاورمیانه و خلیج فارس*، شماره ۲۸، ۱۳۸۹.
- انصاری، حسن توسعه گردشگری فرهنگی، *احیاء غرور ملی*، خبرگزاری میراث فرهنگی شماره ۱۸۳۲، ۱۳۸۷.
- راورداد، اعظم؛ *حاجی محمدی، علی؛ «تفاوت شناخت حاصل از گردشگری واقعی و گردشگری مجازی بر پایه نظریه روایت»*، *فصلنامه تحقیقات فرهنگی ایران*، دوره سوم، شماره دوم، پیاپی ده، تابستان ۱۳۸۹.
- سازمند، بهاره؛ «تحلیلی سازه‌انگارانه از هویت ملی در دوران جنگ تحمیلی»، *فصلنامه مطالعات ملی*، سال ششم، شماره دوم، ۱۳۸۴.
- علیزاده مقدم، بدرالسادات؛ «راه آبی ابریشم»، *فصلنامه تاریخ روابط خارجی*، شماره ۲۱، زمستان ۱۳۸۳.
- قاسمی، فرهاد؛ «طرح مفهومی و نظری مطالعات منطقه‌یی در سیاست بین‌الملل»، *مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی*، شماره هفتم، ۱۳۸۴.
- متقی، ابراهیم؛ *کاظمی، حجت؛ «سازه‌انگاری، هویت، زبان و سیاست خارجی جمهوری اسلامی»*، *فصلنامه سیاست، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی*، دوره ۳۷، شماره چهارم، ۱۳۸۶.
- نصیری، بهروز؛ «جاده ابریشم، بزرگ راه تبادل فرهنگها»، *ماهنامه معرفت*، شماره ۸۵، فروردین ۱۳۹۰.
- وثوقی، سعید؛ *کمائیزاده، یونس؛ «همگرایی نوین منطقه‌یی در دوران جهانی شدن»*، *رهیافته‌های سیاسی و بین‌المللی*، شماره ۲۴، زمستان ۱۳۸۹.

### منابع انگلیسی

- Breslin, Shaun. Higgott, Richard. "Studying Regions: Learning From the Old, Constructing the New", *New Political Economy*, vol. 5, No.3, 2002.
- Hettne, B. "The New Regionalism: Implication For Development and Peace". Helsinki: Unu/Wider, 1994.

- مجتهدزاده، پیروز؛ دلیل تلاش اعراب برای تغییر نام خلیج فارس، سایت بوشهر نیوز، تاریخ بازدید: ۱۳۹۴/۱/۸، قابل دسترسی در:  
<http://www.bushehrnews.com/fa/news/45759>
- خبرگزاری میراث فرهنگی؛ احیای جاده ابریشم در مسیر چینی-عربی، تاریخ بازدید: ۱۳۹۳/۴/۲۲، قابل دسترسی در:  
<http://chn.ir/NSite/FullStory/News/?Id=111248&Serv=2&SGr=2423/1/1393>
- پایگاه خبری ایران جیب؛ تلاش چین برای احیای جاده ابریشم به بار مینشیند، تاریخ بازدید: ۱۳۹۴/۱/۱۷، قابل دسترسی در:  
<http://www.iranjib.ir/shownews/9639>
- Mansfield, E.D . H.V. Milner. «The New Wave of Regionalism», International Organization. 53, 3, 1999.
- Mittelman. J. «The Globalization Syndrome». Princeton:Princeton University Press, 1994.
- Page, Jeremy. «China to Contribute \$40 Billion to Silk Road Fund». From: <http://www.wsj.com/articles/china-to-contribute-40-billion-to-silk-road-fund.1415454995>. Retrieved: 2015/4/8, (8 November, 2014).
- Sabic, Zlatko . Bojinovic, Ana (2006). “State and Non-State Actors in Regional Institutional Webs: the Case of the Mediterranean”, University Tartu, Estonia, 25.27 june 2006.
- Vayrynen, Raimo . Regionalism old and New, International, 2003.
- Tiezzi, Shannon. “Where Is China’s Silk Road Actually Going?”. From: <http://thediplomat.com>. Retrieved: 2015, 8, 4, (30 March, 2015).
- “Xi in call for building of new ‘maritime silk road’”. (4,10,2013). From: [http://usa.chinadaily.com.cn/china/2013\\_10/04/content\\_17008940.htm](http://usa.chinadaily.com.cn/china/2013_10/04/content_17008940.htm)
- <http://www.marinelink.com>, March 29, 2015

#### گزارشهای اینترنتی

- سلطانی فر، مسعود؛ احیای جاده ابریشم موجب توسعه گردشگری و اقتصادی جوامع محلی میشود، گزارش سومین مجمع جهانی اقتصاد گردشگری در ماکائو چین، خبرگزاری فارس نیوز، تاریخ بازدید: ۱۳۹۴/۱/۲۰، قابل دسترسی در:  
<http://www.farsnews.com>
- سمیعی، محمد؛ هرگردشگر دریایی شانزده نفر را شاغل میکند، پایگاه خبری وزارت راه و شهرسازی، تاریخ بازدید: ۱۳۹۳/۷/۷، قابل دسترسی در:  
<http://news.mrud.ir/news1548>
- شربتیان، محمدحسن؛ تأملی کارکردی بر نقش توسعه پایدار گردشگری دینی در جامعه ایران، سایت انسان شناسی و فرهنگ، تاریخ بازدید: ۱۳۹۰/۶/۱۴، قابل دسترسی در:  
<http://anthropology.ir/node10725>