

راه ابریشم و اقتصاد ایران با تأکید بر اقتصاد دریایی

محمد رضا حافظ نیا^۱، رضا روشنی^۲

چکیده

با توجه به اهمیت رشد اقتصادی در عصر حاضر، این پژوهش به دنبال مطالعه راه کارهای افزایش رشد اقتصادی ج.ا.ایران از طریق دریا بوده و درصدد است، تأثیرات احیای راه ابریشم دریایی بر رشد اقتصادی ج.ا.ایران را بررسی کند. جاده ابریشم یا راه ابریشم، راهی کاروان رو که از دوران باستان در دو قاره آسیا و اروپا از چین تا مدیترانه مورد بهره‌برداری تجارته، زیارتی و سیاحتی بوده است. در این راستا، هدف پژوهش حاضر با توجه به اهمیت و فرصت‌های فراوان راه ابریشم دریایی برای ج.ا.ایران، به دنبال بررسی و تحلیل تأثیر این راه بر رشد اقتصادی ج.ا.ایران و پاسخ‌گویی به این سؤال کلیدی است: «چگونه راه ابریشم دریایی می‌تواند تراز تجاری ج.ا.ایران را مثبت نماید؟ در پاسخ به این سؤال کلیدی این فرضیه مورد آزمون قرار گرفته است که راه ابریشم دریایی از طریق افزایش مناسبات ج.ا.ایران با کشورهای آسیای جنوب غربی و اروپا، وابستگی آن‌ها را به ج.ا.ایران افزایش داده و موجب مثبت شدن تراز تجاری ج.ا.ایران می‌شود. روش پژوهش توصیفی - تحلیلی و برای تجزیه و تحلیل داده‌ها از آزمون آماری کای دو استفاده شده است.

یافته‌های پژوهش که بر اساس نظریه گسل‌های ژئواستراتژیک فعال در جهان (حافظ نیا) صورت گرفته، حاکی از آن است که احیای راه ابریشم دریایی سبب افزایش و تحکیم مناسبات ج.ا.ایران با کشورهای آسیای جنوب غربی و اروپا می‌شود و وابستگی آن‌ها را به ایران افزایش داده و همین امر باعث افزایش سطح همکاری‌های اقتصادی این کشورها با ایران شده و در مجموع مثبت شدن تراز تجاری ایران را در پی خواهد داشت.

واژگان کلیدی: راه ابریشم دریایی، اقتصاد دریایی ایران

۱- استاد و عضو هیئت‌علمی دانشگاه تربیت مدرس

۲- عضو هیئت‌علمی دافوس آجا، roshani.r@chmail.ir

مقدمه

«بسیاری از کشورهای صنعتی برای دستیابی به بازارهای بین‌المللی با استفاده از امتیازهای فراساحلی به دنبال ایجاد مزیت‌های رقابتی در بازارهای هدفشان هستند، اما ج.ا.ایران با وجود خطوط طولانی ساحلی خود در شمال و جنوب کشور در این صنعت موفقیت‌های خاصی برای خود به دست نیآورده است^۱». (دبیر کل اتحادیه مالکان کشتی ج.ا.ایران)

این اتفاق در حالی رخ داده که در سند چشم‌انداز توسعه اقتصادی ایران بر سرمایه‌گذاری و توسعه صنایع مرتبط با حمل‌ونقل دریایی تأکید شده و مسئولان بارها و بارها در جلسات، همایش‌ها و سخنرانی‌های خود اعلام کرده‌اند اقتصاد دریا یکی از مهم‌ترین برنامه‌هایشان است.

«جاده ابریشم یا راه ابریشم، راهی کاروان رو 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 فردیناندفون ریشتهوفن^۲ (۱۸۳۳-۱۹۰۵) جغرافیدان آلمانی، در میانه قرن نوزدهم میلادی بکار برد. در ظاهر سبب این نام‌گذاری، تجارت ابریشم، به‌عنوان معروف‌ترین، سبک‌ترین و گران‌بهارترین کالایی بوده که طی ده‌ها قرن از طریق این جاده از چین به غرب می‌رفته است». (فرانک و براونستون، ۱۳۷۶: ۱۳؛ باستانی پاریزی، ۱۳۵۲: ۱۹۹ / ۱).

«بر این اساس تجارت ابریشم و کالاهای دیگر سالیان دراز بین ایران، چین و روم جریان داشت و راه معروف ابریشم را به وجود آورده بود؛ اما بروز برخی مشکلات در مسیر خشکی راه ابریشم، عده‌ای از بازرگانان را بر آن داشت که راه آبی را برای ادامه تجارت خویش برگزینند. اگرچه این مسیر طولانی‌تر بود و خطرات ناشناخته‌ای 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 بیست و یکم میلادی، کشورهای «آسه آن^۳» به همراه چین از رؤیای چین بهره‌مند می‌شوند و با همکاری یکدیگر، جامعه مشترک و سرنوشت آسیا را خواهند ساخت». (مظاهری و همکاران، ۱۳۹۵: ۱۰)

1 - press.jamejamonline.ir

2 - Ferdinand von Richthofen

3 - Association of Southeast Asian Nations: ASEAN

باوجوداینکه ایران در رابطه با راه ابریشم از موقعیت ژئواستراتژیک و ژئواکونومیک فوق‌العاده‌ای برخوردار است و می‌تواند از این طریق به رشد اقتصادی خود اضافه نماید؛ اما تاکنون راه ابریشم دریایی و میزان تأثیر آن بر توسعه اقتصادی ج.ا.ایران به صورت علمی و نظام‌مند سنجیده نشده است و در واقع معلوم نیست که راه ابریشم دریایی به چه میزان توسعه اقتصادی ج.ا.ایران را از طریق دریا تبیین می‌کند.

در این راستا، هدف پژوهش حاضر با توجه به اهمیت و فرصت‌های فراوان راه ابریشم دریایی برای ج.ا.ایران، به دنبال بررسی و تحلیل تأثیر این راه بر رشد اقتصادی ج.ا.ایران و پاسخ‌گویی به این سؤال کلیدی است: «چگونه راه ابریشم دریایی می‌تواند تراز تجاری ج.ا.ایران را مثبت نماید؟»

در پاسخ به این سؤال کلیدی فرضیه‌های زیر مورد آزمون قرار می‌گیرند:

فرضیه یکم:

بین بهره‌برداری ایران از راه ابریشم دریایی و افزایش مناسبات آن با کشورهای آسیای جنوب غربی و اروپا رابطه معنی‌داری وجود دارد.

فرضیه دوم:

بین افزایش مناسبات کشورهای آسیای جنوب غربی و اروپا با ایران و وابستگی آن‌ها به این کشور، رابطه معنی‌داری وجود دارد.

فرضیه سوم:

بین وابستگی کشورهای آسیای جنوب غربی و اروپا به ایران و افزایش سطح همکاری‌های اقتصادی آن‌ها با این کشور رابطه معنی‌داری دارد.

فرضیه چهارم:

بین افزایش سطح همکاری‌های اقتصادی کشورهای آسیای جنوب غربی و اروپا با ایران و مثبت شدن تراز تجاری این کشور رابطه معنی‌داری وجود دارد.

مبانی نظری

پیشینه و سابقه پژوهش

در رابطه با موضوع تحقیق مقاله‌های متعددی مطالعه گردیده است در مجموع تعداد ۲ مقاله که با موضوع و مسئله این تحقیق قرابت بیشتری داشتند مطالعه و مورد بررسی قرار گرفتند و از جدیدترین و آخرین مطالعات انجام‌شده مرتبط با موضوع استفاده به عمل آمد و

این امر در دانش‌افزایی موضوع نقش فراوانی داشته است. در ضمن برای احصاء مؤلفه‌های موردنیاز موضوع تحقیق و تدوین چارچوب نظری از مطالب مطرح‌شده در پیشینه‌ها استفاده گردید. روش‌های تحقیق و ابزارهای گردآوری داده‌ها به‌ویژه در منابع داخلی، متنوع است و تلاش می‌گردد از مناسب‌ترین روش‌ها با توجه به نوع تحقیق استفاده شود. البته به روش‌های تحقیق استفاده‌شده در مطالعات نیز توجه خواهد شد تا در صورت لزوم از آن‌ها استفاده شود که به شرح زیر ارائه می‌گردند:

عنوان مقاله	جاده ابریشم دریایی؛ فرصت‌های فرهنگی و تمدنی
سؤال‌ها/ فرضیه‌ها	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 فرضیه زیر مورد آزمون قرار گرفته است: 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.
روش اجرای تحقیق	تحلیلی - تفسیری
نتایج	احیای راه ابریشم دریایی در ابتدا سبب افزایش و تحکیم زمینه‌های اقتصادی، ارتباطی و توریستی بین کشورهای منطقه خلیج فارس می‌شود، این 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 ارتقاء می‌دهد.
مشخصات محقق	دکتر محمد طاهر مظاهری و دکتر اعظم ملایی
مشخصات فصلنامه	فصلنامه تخصصی مطالعات خلیج فارس، سال دوم، شماره دوم (پیاپی ۶)، تابستان ۱۳۹۵

عنوان مقاله	بررسی وجوه مثبت و لزوم پویایی ایران در ابتکار کمربند اقتصادی از منظر مکتب کپنهاگ
سؤال‌ها/ فرضیه‌ها	کدام طرح جاده ابریشم جدید (گونه فرا منطقه‌ای مورد پیشنهاد آمریکا و یا گونه درون منطقه‌ای مورد پیشنهاد چین) در راستای منافع جمهوری اسلامی ایران خواهد بود؟ این مقاله همچنین به این سؤال فرعی پرداخته است که جایگاه ایران در کمربند اقتصادی جاده ابریشم چگونه تعریف شده است؟ فرضیه این نوشتار آن است که طرح کمربند اقتصادی جاده ابریشم چین در هر دو گونه خشکی - دریایی (به علت ملحوظ داشتن نقش اساسی و محوری ایران) می‌تواند تأمین‌کننده منافع ژئواستراتژیک، اقتصادی و امنیتی جمهوری اسلامی ایران در منطقه باشد.
روش اجرای تحقیق	برای نگارش این مقاله از روش‌های پژوهشی زیر مدد گرفته شده است: الف) جمع‌آوری مطالب ارائه شده در میزگردها و سمینارهای داخلی و بین‌المللی در خصوص جاده ابریشم جدید (گروه‌های فکر موجود در این زمینه) ب) استفاده از منابع کتابخانه‌ای و اینترنتی موجود. همچنین استدلال استنتاجی روش تحقیق مورد استفاده برای حصول نتیجه این مقاله است.
نتایج	میزان پویایی جمهوری اسلامی ایران در پیوستن به کمربند اقتصادی جاده ابریشم، جایگاه این کشور را در طرح مزبور تعریف خواهد نمود
مشخصات محقق	دکتر عنایت‌ا... یزدانی و پریسا شاه‌محمدی
مشخصات فصلنامه	فصلنامه آسیای مرکزی و قفقاز، شماره ۸۸، زمستان ۱۳۹۳

جاده ابریشم دریایی

«تجارت ابریشم و کالاهای دیگر سالیان دراز بین ایران، چین و روم جریان داشت و راه معروف ابریشم را به وجود آورده بود؛ اما بروز برخی مشکلات در مسیر خشکی راه ابریشم، عده‌ای از بازرگانان را واداشت راه‌آبی را برای ادامه تجارت خویش برگزینند.» (لسترنج، ۱۳۷۳: ۹۳)

«این مسیر طولانی‌تر بود و خطرات ناشناخته‌ای به همراه داشت، اما در برخی مواقع بر به مسیر خشکی برتری داشت. «جاده ابریشم دریایی» به مسیر حمل‌ونقل دریایی‌ای اطلاق می‌شود که به گواه منابع تاریخی چینی، قدمتی هم‌زمان با اوایل دوره امپراتوری چین در حدود ۲۰۰ سال قبل از میلاد مسیح داشته و در دوره امپراتوری سونگ (در سال‌های ۹۶۰ میلادی تا ۱۲۷۹ میلادی) و دوران حاکمیت مغولان موسوم به عصر یوان از ۱۲۷۱ میلادی تا ۱۳۶۸ میلادی تقویت شده است. این جاده ابریشم به‌عنوان پلی بین چین و کشورهای آسیا، اروپا و آفریقا برای تبادلات مادی و تمدنی شرقی و غربی سهم مهمی ادا کرده است.» (مظاهری و همکاران، ۱۳۹۵: ۱۴۳)

«افزایش قدرت دریایی امپراتوری‌های چین و ایران، توسعه هرچه بیشتر مسیر آبی ابریشم را موجب شد و این توسعه در دوره اسلامی نیز متوقف نشد. ایرانیان سهم بسیاری در تجارت ابریشم و کالاهای دیگر در این مسیر داشتند و ناوگان آن‌ها بین بنادر ایران و چین رفت‌وآمد می‌کردند. بنادری چون ابله، سیراف، هرمز و کیش هر یک در دوره‌ای از پررونق‌ترین و پرفروش‌ترین بنادر جهان به‌شمار می‌آمدند.» (همان)

«راه‌های دریایی دامنه کشتی‌رانی را با کشورهای دوردست شرقی گسترش داده و موجب تقویت جاده‌های ابریشم در خشکی می‌شدند. خلیج فارس نیز به‌عنوان شعبه‌ای بزرگ از اقیانوس هند که بر سر راه همه خطوط دریایی در شرق عدن واقع شده است و به‌عنوان محل و معبر مبادله کالا و تجارت میان شرق و غرب، نه‌تنها از زمان‌های دور صحنه رقابت و کشمکش ملل و قدرت‌های دور و نزدیک بود، بلکه از دیرباز گذرگاه آمدوشد تجاری و محل انتقال فرهنگ و تمدن شرق و غرب و مهم‌ترین ورودی و خروجی راه ابریشم آبی محسوب می‌شد.» (همان)

«کشتی‌سازان کشتی‌هایی به سبک‌های نوین ساختند که می‌توانستند از ۶۰ تا ۸۰ مایل دریایی در روز حرکت کنند و بیش از ۲۰۰ تا ۳۰۰ تن 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 ویژه‌ای داشت، اما از این پس بر اثر تغییراتی که در شرایط جهانی دادوستد پیش آمد، وضع راه‌های تجاری تغییر کرد و مسیر آبی ابریشم نیز از رونق افتاد.» (علی زاده مقدم، ۱۳۸۳: ۳۲)



Source: <http://www.marinelink.com>, March 29, 2015

شکل ۱: جاده ابریشم دریایی

البته در سال‌های اخیر اقداماتی از طرف برخی کشورهای این حوزه به‌خصوص چین، برای احیای این مسیر دریایی صورت گرفته است. رئیس‌جمهور چین برای نخستین بار در یک سخنرانی در پارلمان اندونزی در سال ۲۰۱۳ بحث‌هایی را در رابطه با جاده ابریشم دریایی مطرح نمود. (Xi in call for building of...,2013,10,4)

در نوامبر ۲۰۱۴ رئیس‌جمهور چین اعلام کرد به دلیل اهمیتی که جاده ابریشم آبی و زمینی برای آن کشور دارد، ۴۰ میلیارد دلار برای احیای مجدد آن هزینه خواهند کرد و این کشور قصد دارد با ارائه کمک‌های مالی موردنیاز به کشورهای حاشیه جاده ابریشم زمینی و آبی نخستین گام را در این مسیر بردارد (Page, 8,2014)

«پروژه ساخت مناطق اقتصادی در مسیر جاده ابریشم و همچنین ایجاد جاده ابریشم دریایی قرن ۲۱ که از طرف مقامات چینی ارائه گردیده، مورد استقبال ۵۰ 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 منطقه‌ای شده و فرصت‌های اقتصادی بی‌شماری را به وجود می‌آورد. (تلاش چین برای...،۱۳۹۳)». (مظاهری و همکاران، ۱۳۹۵: ۱۴۶)

کارکردهای اقتصادی جاده ابریشم دریایی

«مهم‌ترین عامل برای شکل‌گیری همگرایی در یک منطقه، وجود توافق عمومی و اجماع واحدهاست. همگرایی محصول پویایی‌های منطقه‌ای و رابطه کشورها با یکدیگر است.» (دهقانی فیروزآبادی، ۱۳۸۹: ۲۹-۲۸)

«طبق نظر دیوید میترانی، سرمنشأ تعارضات میان دولت‌ها، وجود شکاف‌های سیاسی است و نمی‌توان بر این شکاف‌ها با توافق حقوقی نائل 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 هست.» (مشیرزاده، ۱۳۸۵: ۶۰)

«بر این اساس به نظر می‌رسد با توجه به نوع روابط کشورهای شورای همکاری خلیج‌فارس با ایران و اختلافات و تعابیر بیناذهنی منفی که در ابعاد مختلف بین آن‌ها وجود دارد، شروع همکاری با روابط اقتصادی برای آن‌ها بهتر جوابگو خواهد بود. از این منظر احیای جاده ابریشم از قابلیت تقویت مناسبات اقتصادی کشورهای حوزه خلیج فارس برخوردار می‌باشد. چنان‌که کشورهای منطقه بخواهند نقش فعالی در حوزه جاده ابریشم دریایی داشته باشند؛ لازم است همکاری‌های دریایی خود را افزایش داده و سیاست‌های اقتصادی‌شان را هماهنگ نمایند. ایجاد شبکه‌های زیر بنایی برای اتصال زیرساخت‌های انرژی، ارتباطی و حمل‌ونقل کشورهای منطقه، ساخت و تقویت جاده‌ها و بنادر، تخصیص کارآمد منابع، ادغام بازارها و تشکیل مناطق آزاد تجاری به‌صورت دوجانبه و چندجانبه از دیگر اقداماتی است که لازم است کشورهای حوزه خلیج‌فارس در راستای ایفای نقش مؤثر در احیای جاده ابریشم انجام دهند.» (مظاهری و همکاران، ۱۳۹۵: ۱۴۷-۱۴۶)

«نکته قابل‌تأمل اینکه کشورهای حوزه خلیج‌فارس جزو 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 راه‌آبی، جزو کشورهای مصرف‌کننده انرژی و با اقتصادهایی ضعیف هستند. بر این اساس جاده ابریشم امروزه شاهراه انرژی محسوب می‌شود. این مسئله نه‌تنها قدرت چانه‌زنی کشورهای حوزه خلیج‌فارس را بالا می‌برد؛ بلکه امکان دسترسی به ظرفیت بالقوه بازارهای دیگر کشورهای مسیر جاده ابریشم را نیز برای آن‌ها فراهم می‌سازد.» (همان، ۱۴۷)

«بااین حال کشورهای حوزه خلیج فارس به دلیل بی ثباتی شدید قیمت نفت و درآمد آن در مورد نحوه مدیریت اقتصادشان، با چالش‌های خاصی مواجه‌اند. بحران‌های مالی سال‌های ۲۰۰۱ و ۲۰۰۸ 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 می‌باشند را تأیید می‌کند. بر این اساس تنوع‌بخشی به ساختار اقتصادی یکی از ضرورت‌های سیاست‌گذاری‌های اقتصادی این کشورها به شمار می‌آید؛ زیرا با توجه به روند دستیابی کشورهای صنعتی به انرژی‌های جایگزین نفت، صادرات تک‌محصولی دیگر پاسخگوی نیازهای کشورهای منطقه نخواهد بود.» (همان)

«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 منطقه‌ای حاصل می‌شود و با احیای جاده ابریشم دریایی رونق می‌گیرد.» (همان)

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

«بازدید از تأسیسات و سازه‌های صنعتی دریایی، ورزش‌های آبی، کشتی‌رانی توریستی غیر مسافری و حتی استفاده از اقامت گاه‌ها 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 صورت گرفته گردشگری دریایی به ازای هر گردشگر ۱۶ شغل ایجاد می‌کند که اهمیت بالای این نوع توریسم را نشان می‌دهد.» (سمیعی، ۱۳۹۳: ۴۶) بی‌شک اهتمام به استفاده از چنین پتانسیل‌هایی موجب توسعه اقتصادی همه کشورهای منطقه شده و همکاری‌های منطقه‌ای گسترده‌تر را به دنبال خواهد داشت.

«قرن بیست و یکم قرن معجزه اقتصادی ترانزیت است و در واقع ترانزیت به عنوان منبع درآمدی شناخته شده و کشورهایایی که در حوزه ترانزیت کالا یا مسافر سرمایه‌گذاری می‌کنند

درآمد قابل توجهی از این بخش به دست می‌آورند. هم‌اکنون تجارت در جهان بالغ بر ۱۰۰۰۰ میلیارد دلار می‌باشد که از این میزان حجم تجارت آسیا و اروپا بالغ بر ۳۰۰ میلیارد دلار است؛ لذا توسعه شبکه ترانزیت و حمل‌ونقل برای انتقال کالا متناسب با رشد تجارت جهانی ضروری شده است». (احیای جاده ابریشم در مسیر چینی - عربی، ۱۳۹۳)

احیاء و باز زنده سازی 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 راه‌آبی را امکان‌پذیر می‌کند. پایه‌ریزی بستر مناسب جهت تشریک مساعی و همکاری‌های بین‌المللی و چندجانبه در زمینه گردشگری، راه‌اندازی اتحادیه جهت ایجاد امنیت در گردشگری کشورهای کمر بند اقتصادی جاده ابریشم، راه‌اندازی پروازهای مستقیم بین‌المللی بین شهرهای مسیر و نیز تشویق شرکت‌های هواپیمایی در ایجاد رقابت و ارائه پروازهای ارزان قیمت، 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 کوشش و باستان‌شناسی زیر بستر دریا، ثبت مشترک تردد در جاده ابریشم دریایی، به‌عنوان میراث ناملموس در یونسکو و احیای تجارت دریایی در مسیر راه ابریشم دریایی، می‌تواند منجر به احیاء جاده ابریشم و توسعه گردشگری در این مسیر شود. (سلطانی فر، ۱۳۹۳: ۶۷)

«امروزه چین با همکاری کشورهای عضو آسه‌آن^۱ به دنبال به دست گرفتن ابتکار عمل و دستیابی به نقش هژمونیک و برتر در احیای جاده‌های ابریشم هستند. مقامات چینی به دنبال 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 جهانی کردن اصول سیاست خارجی خود استفاده کنند و در این راستا سرمایه‌گذاری‌های گسترده‌ای نیز انجام داده‌اند». (Tiezzi, 2015) «این مسئله می‌تواند انگیزه کشورهای حوزه خلیج فارس برای حضور فعالانه در این رقابت را بالا برده و به تقویت همکاری‌های آن‌ها در حوزه‌های مختلف بینجامد». (مظاهری و همکاران، ۱۳۹۵: ۱۴۹)

^۱ - اتحادیه ملل جنوب شرق آسیا معروف به آسه آن (ASEAN)

«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 نماید و فشارهای فزاینده‌ای بر رهبران در جهت توسعه و گسترش همکاری‌ها وارد گردد. به عبارتی در این مرحله همکاری‌های منطقه‌ای عنصر سیاسی شدن را تجربه می‌کند. با گسترش همکاری‌ها در یک گستره، فشار بر واحدها جهت تحکیم اتحادهای ظاهر شده، افزایش می‌یابد.» (قاسمی، ۱۳۸۴: ۱۷۰)

«نظریه‌پردازانی همچون دوویچ معتقدند ارتباطات یکی از شرایط لازم برای همکاری است. کارل دوویچ معتقد است جوهره «مردم» وجود ارتباطات است؛ یعنی توانایی انتقال پیام، فهم آن و پیش‌بینی پذیری رفتاری به شکلی متقابل. جریان شدید ارتباطات میان ملت‌ها و دولت‌ها می‌تواند به تدریج به پیدایش یک جامعه سیاسی جهانی بینجامد. بدین ترتیب که ارتباطات بین‌المللی به مذاکرات بین‌المللی، مذاکرات بین‌المللی به همکاری بین‌المللی و همکاری بین‌المللی به همگرایی بین‌المللی می‌انجامد. از آنجاکه همگرایی مرحله نهایی فرایند همکاری است، فرآیند ارتباطی باید ذاتاً متضمن رابطه: متقابل یا باز خوران بین واحدهای تشکیل‌دهنده یک نظام بین‌المللی باشد.» (دوویچ، ۱۳۷۵: ۸۳۴)

«سازه‌انگاران نیز معتقدند هرچه 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. بعدازآن کشورها «دیگری» را به‌عنوان دشمن خود تلقی نکرده و درصدد بهبود روابط برمی‌آیند. درواقع هویت‌های اجتماعی برداشت‌های خاصی از 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 می‌باشد که همچون گذشته تاریخی خود مسائل فرهنگی و ارزشی را در بین کشورهای

حوزه خلیج فارس زنده ساخته و بر نوع تعاملات آن‌ها اثر بگذارد». (مظاهری و همکاران، ۱۳۹۵: ۱۵۰)

کارکردهای فرهنگی تمدنی جاده ابریشم دریایی

«جاده ابریشم برای تسهیل تجارت و بازرگانی شکل گرفت اما به تجارت و بازرگانی محدود نماند. بلکه از طریق ایجاد ارتباط بین ملت‌های مختلف زمینه‌ای برای مبادلات فرهنگی فراهم ساخت و باعث تأثیرپذیری فرهنگ‌های 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، موجب نزدیکی و قرابت ملت‌ها گردید و الگوی موفق و مستحکمی از همکاری برای رفع نیازهای متقابل را بر جای گذاشت. آداب و سنن از کشورهای شرق و غرب به‌وسیله جاده ابریشم به یکدیگر منتقل می‌شدند 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 در هم می‌آمیختند و از همین راه در جهان منتشر می‌شدند». (نصیری، ۱۳۹۰: ۳۱)

«هرچند امروزه دنیای مجازی قادر است اطلاعات و شناخت بسیار وسیع و کاملی از دیگر کشورها در اختیار افراد و ملت‌ها قرار دهد، در عمل، فاقد حس حضور در مکان و تجربه زیسته است. به همین سبب، اولاً، نوع شناختی که به دست می‌دهد، دستکاری‌شده و غیرواقعی است. ثانیاً، این نوع شناخت، صرفاً، نقش مکمل برای مشاهده واقعی را 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، حاجی محمدی، ۱۳۸۹: ۸۳)

«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 گردیده است، تأکید بر مبانی وحدت برانگیز تمدن اسلامی یکی از ضرورت‌های جدی جهان اسلام است». (مظاهری و همکاران، ۱۳۹۵: ۱۵۱)

«جاده ابریشم دریایی از طریق افزایش ارتباط کشورهای منطقه سبب افزایش تعاملات فرهنگی بین آنها خواهد شد. از یکسو افزایش تبادلات اقتصادی منجر به گسترش تبادلات اجتماعی نیز می‌شود و اوج‌گیری سفرهای سیاحتی و زیارتی در حوزه کشورهای خلیج‌فارس، تبادلات فرهنگی این کشورها را نیز تقویت می‌کند.» (همان)

«صنعت گردشگری به‌عنوان یک صنعت چندوجهی، متشکل از اجزا و انواع گوناگون است. یکی از انواع گردشگری که امروزه نیز 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 خلیج‌فارس و به‌ویژه ایران باشد. افزایش سفرها و ارتباطات تجار، سفراء، دانشمندان و روحانیون کشورهای منطقه سبب تبادل کالاهای معنوی شامل الگوهای فرهنگی، معماری، هنر و سنت‌های پسندیده اخلاقی و رفتاری بین کشورهای آنها می‌گردد.» (همان، ۱۵۲)

الگوهای فرهنگی به سنت‌ها و شیوه‌هایی از زندگی گفته می‌شود که برای گردشگران جالب‌اند. این الگوهای فرهنگی شامل آداب‌ورسوم، لباس، جشن‌ها، شیوه‌های زندگی و اعتقادات مذهبی است. افزایش و رونق تبادلات درون منطقه‌ای و نیز برون منطقه‌ای که از ثمرات جاده ابریشم دریایی است، می‌تواند حاوی آثار فرهنگی و تمدنی زیادی باشد. مهم‌ترین این اثرات عبارت‌اند از:

۱- حفظ شدن و پایدار ماندن میراث فرهنگی، هنرها، سنت‌ها و آداب‌ورسوم ملت‌های منطقه خلیج‌فارس؛ چراکه منطقه میزبان مجبور است به‌منظور ارائه این منابع، آنها را مدیریت کرده و استانداردهایی را برای حفظ کیفیت آنها اعمال کند. در فرایند توسعه گردشگری فرهنگی، ما شاهد خواهیم بود که منابع فرهنگی منطقه به‌طور خودکار سازمان‌دهی، نمونه‌برداری و ثبت می‌شوند.

۲- بروز 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 گفت‌وگوهای فرهنگی - تمدنی هموار می‌کند. (انصاری، ۱۳۸۹: ۶۳)

۳- کاهش اختلافات مذهبی و قومی؛ گردشگری دینی نیز یکی دیگر از شاخه‌های صنعت جهانگردی در حوزه گردشگری فرهنگی است که به‌واسطه وجود اماکن زیارتی متعدد در کشورهای حوزه خلیج‌فارس، از قابلیت‌های ارتباطی زیادی برخوردار است. این صنعت به

لحاظ موقعیت مذهبی و زیارتی که به‌ویژه با وجود خانه کعبه و قبر پیامبر اسلام 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: ۱۲۳)

«درواقع توسعه توریسم دینی و زیارتی علاوه بر اینکه موجب شناخت فرهنگ معنوی، تحول اقتصادی و بازرگانی، کسب درآمد سرشار و اشتغال‌زایی می‌شود، می‌تواند با ارائه تمهیدات و برنامه‌ریزی‌های فرهنگی و اجتماعی ویژه در زدودن تصویر نامناسب و غیرواقعی که بر خی از کشورهای منطقه از یکدیگر دارند، گام مؤثری بردارد.» (کاظمی، ۱۳۸۷: ۲۱)

۴- فراهم کردن زمینه برای مبارزه با اسلام هراسی 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 فرا منطقه‌ای اطلاعات و تفاوت‌های درونی کشورهای اسلامی حوزه خلیج‌فارس 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 قابل‌انکار نیست که هر توریست بر اساس تصویر ذهنی که از کشورهای مقصد خود به دست آورده به‌عنوان 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 خلیج‌فارس قرار می‌گیرد تا با پررنگ نمودن آثار و جلوه‌های تمدن اسلامی هم در کشورهايشان و هم در سطح منطقه‌ای، تصویری مناسب و مطلوب از اسلام و کشورهای اسلامی در ذهن گردشگران ایجاد نمایند. (مظاهری و همکاران، ۱۳۹۵: ۱۵۳)

چارچوب نظری پژوهش

در پژوهش پیش‌رو، بواسطه ماهیت تحقیق که از یک سو به بحث همگرایی بین کشورهای خلیج فارس می‌پردازد و از سوی دیگر بحث رقابت‌های اقتصادی بین این کشورها را مدنظر قرار می‌دهد، دو مجموعه نظریه، مورد استفاده قرار می‌گیرند که عبارت‌اند از «نظریه گسل‌های ژئواستراتژیک فعال در جهان» و «نظریه‌های همگرایی منطقه‌ای».

بر اساس بخشی از گسل‌های ژئواستراتژیک فعال در جهان (حافظ نیا، ۱۳۹۵: ۱۲-۱)، ... در چارچوب پارادایم رقابت استراتژی‌های بحری و بری در جهان، امروزه دو گسل بزرگ ژئواستراتژیک در مقیاس کروی و در غرب و شرق اوراسیا شکل‌گرفته است که به نظر می‌رسد سرچشمه سیاست‌های کنونی در جهان می‌باشند.

در گسل شرق اوراسیا، آمریکا با چین و روسیه و در گسل غرب اوراسیا روسیه با آمریکا و ناتو در حالت تقابل و رقابت ژئواستراتژیک قرار دارند. گسل‌های مزبور نیز دارای فلسفه و ماهیت ژئوپلیتیکی هستند؛ زیرا بازیگران مزبور در تقلا و کشمکش برای قلمرو سازی جغرافیایی و ژئوپلیتیکی در فضای کروی و نیز دور کردن رقیب از قلمروهای مفروض و متصور خود می‌باشند. فرایند قلمرو سازی (انبساط فضایی) آن‌ها دارای دو بعد است.

۱- جغرافیایی: گسترش فضا از طریق سلطه، الحاق و تصرف سرزمین بیشتر؛

۲- ژئوپلیتیکی: گسترش قدرت کنترل و حوزه نفوذ در فضاهای جغرافیایی دیگران.

در جهان کنونی پنج بازیگر استراتژیک و قدرتمند در مقیاس کروی وجود دارد که به همراه متحدین خود، در دو جبهه ژئواستراتژیک جهانی متشکل شده‌اند و جملگی از اعضای دائم شورای امنیت سازمان ملل نیز می‌باشند. آن‌ها عبارت‌اند از: ایالات متحده آمریکا، انگلیس و فرانسه در جبهه ژئواستراتژی بحری و روسیه و چین در جبهه ژئواستراتژی بری.

طبق این نظریه گسل‌های ژئواستراتژیک فعال در جهان کنونی شامل دو گسل شرقی و گسل غربی هستند که به شرح زیر تشریح می‌گردند:

الف) گسل شرقی

این گسل در سطح اتصال خشکی اوراسیا با اقیانوس کبیر قرار دارد. این گسل از مرز مشترک آمریکا و روسیه در اقیانوس منجمد شمالی و تنگه برینگ آغاز می‌شود و به سمت جنوب تا جنوب شرق آسیا و شرق اقیانوس هند امتداد می‌یابد. فضای جغرافیایی این گسل مجموعه‌ای از عوارض شامل جزایر، شبه جزایر، سواحل قاره‌ای، پهنه‌های آبی و دریایی،

خلیج‌ها و تنگه‌ها را در برمی‌گیرد که شامل: تنگه برینگ، دریای برینگ، شبه‌جزیره کامچاتکا، دریای اختسک، جزایر کوریل، کشور ژاپن، دریای ژاپن، شبه‌جزیره کره، دریای زرد، دریای چین شرقی، دریای چین جنوبی، دریای فیلیپین، کشور فیلیپین، جزیره و کشور تایوان، تنگه تایوان، منطقه آسه آن، شبه‌جزیره مالایا، تنگه مالاکا و جزایر اندونزی، کشورهای ویتنام، کامبوج، تایلند، مالزی و شرق خلیج بنگال می‌باشد. این فضای جغرافیایی به لحاظ ژئوپلیتیکی و ژئواستراتژیکی برای دو کشور چین و روسیه حیاتی بوده و از اهمیت فوق‌استراتژیک برخوردار است و در حکم پاشنه آشیل چین و روسیه می‌باشد؛ بنابراین می‌تواند توسط ایالات‌متحده آمریکا به‌عنوان رهبر استراتژی بحری، به‌عنوان یک چالش جغرافیایی و ژئوپلیتیکی علیه چین و روسیه به کار گرفته شود.

بازیگران اصلی طرفین این گسل دولت‌های چین، روسیه و ایالات‌متحده آمریکا می‌باشند. در این گسل، تقابل ژئواستراتژیک در درجه اول بین چین و آمریکا و سپس بین روسیه و آمریکا می‌باشد که در حال گسترش است؛ زیرا این فضا برای آزادی عمل ناوگان دریایی روسیه به‌ویژه ناوگان نظامی - استراتژیک آن در منطقه اقیانوس‌های آرام و هند اهمیت ژئواستراتژیک دارد. فضای موصوف برای حیات چین و اقتصاد پرتوان و جهانگرای آن اهمیت ژئواکونومیک و ژئواستراتژیک دارد.

چین برای دینامیسم اقتصادی خود در جهان شدیداً به فضای آبی و دریایی پیرامونی خود در اقیانوس کبیر نیاز دارد تا بتواند با استفاده از سیستم کشتیرانی بین‌المللی مواد اولیه و انرژی موردنیاز فعالیت‌های اقتصادی و صنعتی خود را از مناطق مختلف جهان به‌ویژه خاورمیانه و خلیج‌فارس وارد کند و متقابلاً تولیدات صنعتی و فرآورده‌های اقتصادی خود را از طریق فضای اقیانوسی پیرامون خود در سطح کره زمین توزیع نموده و به بازارهای مصرف جهان صادر نماید؛ بنابراین دسترسی، کنترل و امنیت فضای جغرافیایی فوق‌الذکر در اقیانوس کبیر و حتی اقیانوس هند شامل سواحل، جزایر، پهنه‌های آبی، آبراهه‌ها، بنادر صادراتی و وارداتی، مسیرها و خطوط کشتیرانی و غیره برای چین اهمیت فوق‌العاده ژئواکونومیک (همان بعد اقتصادی ژئوپلیتیک) دارد. از دید دولت چین سلب این فضا، ناامنی و یا کنترل رقبا بر این فضا و عناصر آن، به معنای تهدید جدی امنیت ملی و تضعیف قدرت مانور آن در اقتصاد جهانی تلقی می‌شود. لذا با واکنش شدید و بدون تعارف چین روبرو

می‌گردد. به عبارتی محروم‌سازی چین از فضای جغرافیایی آب‌های پیرامونی در اقیانوس کبیر بی‌معنی خفه شدن و سقوط اقتصادی چین در جهان می‌باشد.

از سویی دیگر ایالات‌متحده آمریکا کشور چین را از جنبه‌های مختلف، رقیب سرسخت خود در ساختار ژئوپلیتیکی جهان آینده می‌داند؛ بنابراین درصدد اجرای استراتژی محصورسازی و نیز ایجاد انقباض فضایی برای چین در قلمروهای آبی پیرامونی آن یعنی در اقیانوس کبیر و حتی اقیانوس هند می‌باشد تا در ساختار قدرت آینده جهان، چین را همواره در موقعیت ژئوپلیتیکی فرودستی نگه دارد.

استراتژی و راهبرد آمریکا در فضای جغرافیایی مزبور، ایجاد انقباض فضایی برای کشور چین از طریق حضور مستقیم نیروی دریایی، پشتیبانی از کشورهای همسایه چین که مدعیان منطقه‌ای قلمرو سازی دریایی در مقابل چین هستند و نیز چالش سازی گوناگون برای دولت چین است.

در نقطه مقابل چین نیز تلاش می‌کند اقتدار دریایی خود را تقویت نموده و مانور نظامی خود را به غرب اقیانوس کبیر و نزدیک مرزهای کشور آمریکا بکشاند، با ادعاهای مرزی و دریایی همسایگان خود در شرق اقیانوس کبیر و دریاهای چین شرقی و جنوبی و غیره مخالفت نموده و با آنها برخورد جدی کند، قلمروهای تاریخی نظیر ماکائو، هنگ‌کنگ و تایوان را به سرزمین خود ملحق نماید و برای حکومت آمریکا در سطح جهان و نیز در آمریکای لاتین چالش سازی کند.

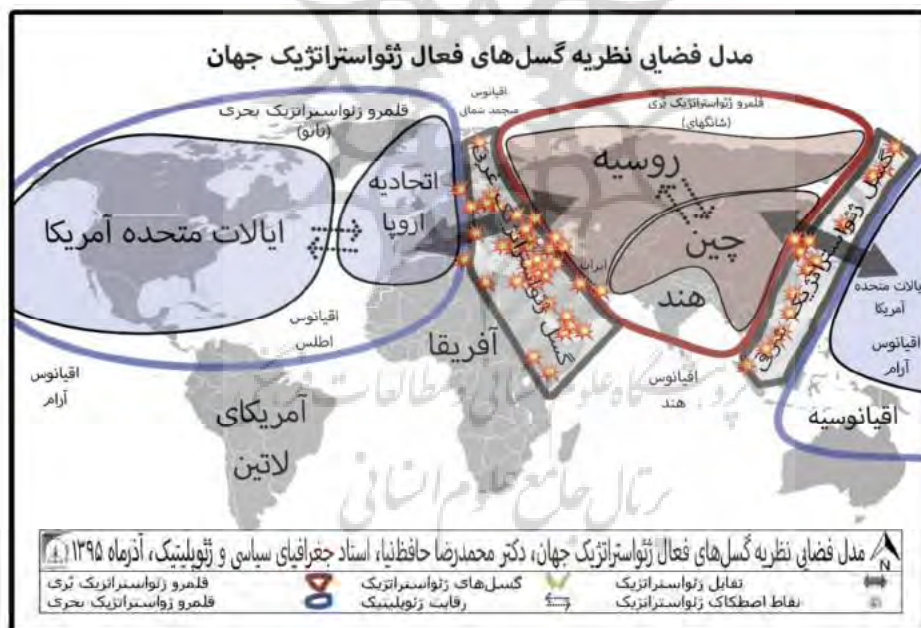
همان‌طور که بیان شد در فضای جغرافیایی و قلمرو گسل ژئواستراتژیک شرق اوراسیا و اقیانوس آرام، کشمکش اصلی بین آمریکا با روسیه و چین وجود دارد که دارای نقاط و سطوح اصطکاک مشخصی می‌باشد. سطوح و نقاط اصطکاک بین روسیه با آمریکا و متحدانش، عمدتاً در منطقه قطب شمال، تنگه و دریای برینگ، شبه‌جزیره کامچاتکا و جزایر کوریل در شمال ژاپن قرار دارند.

ب: گسل غربی

این گسل در سطح اتصال قاره‌های اوراسیا، اروپا و آفریقا قرار دارد. این گسل در غرب خشکی بزرگ اوراسیا واقع شده و از دریای بارنتز در اقیانوس منجمد شمالی و شبه‌جزیره اسکاندیناوی شروع و به سمت جنوب تا شاخ آفریقا و شرق اقیانوس هند امتداد می‌یابد. فضای جغرافیایی این گسل از عوارض مختلف شامل دریا، دریاچه، کشور، خلیج، شبه‌جزیره،

دماغه، تنگه، آبراهه، جزیره، رودخانه، کانال، ارتفاع و غیره برخوردار است که از نظر بازیگران قدرت جهانی و منطقه‌ای واجد ارزش‌های ژئواستراتژیک می‌باشند.

مصادیق عوارض جغرافیایی مزبور عبارت‌اند: مسیرهای هوایی، دریایی و زیردریایی قطب شمال؛ کشورهای فنلاند، سوئد و نروژ در شبه‌جزیره اسکاندیناوی؛ دریای بالتیک و تمام اجزای فضایی آن؛ کشورهای لتونی، استونی، لیتوانی و منطقه کالینگراد روسیه؛ کشورهای آلمان، لهستان، روسیه سفید و اوکراین؛ منطقه دریای سیاه با متعلقات جغرافیایی آن نظیر دریای آزوف، شبه‌جزیره کریمه و کشورهای رومانی و بلغارستان؛ منطقه قفقاز و کشورهای گرجستان، آذربایجان و ارمنستان؛ کشور ترکیه به‌عنوان مرکز ثقل جغرافیایی محور این گسل؛ منطقه شرق مدیترانه شامل کشورهای یونان، قبرس، سوریه، فلسطین، لبنان، اسرائیل، اردن و مصر؛ دریای سرخ و خلیج عدن؛ تنگه‌های اسکاژراک، بسفر، داردانل، سوئز، جبل‌الطارق، باب‌المندب و هرمز؛ کشورهای ایران و عراق؛ منطقه خلیج فارس و شورای همکاری، شبه‌جزیره عربستان و یمن؛ منطقه شاخ آفریقا شامل کشورهای سودان، اریتره، جیبوتی، سومالی، اتیوپی و تا حدی کنیا؛ آبراهه‌ها و مسیرهای کشتیرانی شرق اقیانوس هند در دریای عمان و عرب و خلیج عدن و ساحل شرقی سومالی و آفریقا.



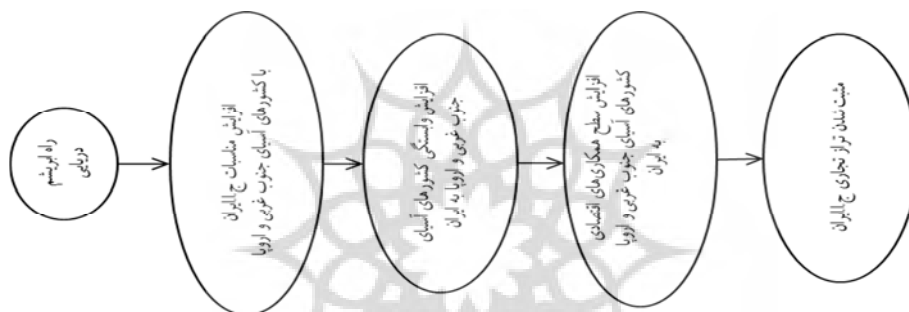
شکل ۲: گسل‌های ژئواستراتژیک فعال در جهان (منبع: حافظ نیا ۱۳۹۵)

نظریه‌پردازان مختلف همگرایی منطقه‌ای، همگرایی را به‌مثابه یک وضعیت خاص سیاسی یا فرایندی برای ارتقای وفاداری‌ها به سطحی بالاتر از سطح ملی تعریف می‌کنند. کانتوری و اشپیگل بر اساس مطالعات منطقه‌ای سعی می‌کنند با توصیف جامعه سیاسی جدیدی که در سطح منطقه‌ای تشکیل می‌شود و سپس با نظریه‌پردازی، عامل همبستگی را در ایجاد این فرایند مؤثر قلمداد کنند (وئوقی و کمائیزاده، ۱۳۸۹: ۶۸). علاوه بر کانتوری و اشپیگل که عمدتاً بر همگرایی به‌منزله یک وضعیت تأکید می‌کنند، دو دسته از نظریه‌پردازان کارکردگرا و نوکارکردگرا، همگرایی را فرایند تشکلهایی جدید می‌دانند. کارکردگرایان، به‌ویژه دیوید میترا، با یکسان فرض کردن حوزه‌های انسانی و فنی، عوامل فنی و تکنیکی را متغیر مستقل در ایجاد همگرایی معرفی می‌کنند. به نظر میترا، نیازهای فنی جوامع و امکاناتی که پاسخگوی آن نیازهاست، قدرت لازم را برای ایجاد همگرایی منطقه‌ای دارد. در تکمیل این دیدگاه، نوکارکردگرایان، به‌ویژه هاس و اشمیتز، 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 به‌تدریج به همکاری در سایر بخش‌ها نیز سوق می‌دهد و این امر عامل مهمی در تقویت همگرایی منطقه‌ای بشمار می‌رود. در دیدگاه این دسته از متفکران، عامل اراده و عزم سیاسی یکی از متغیرهای مستقل مهم در پیدایش همگرایی منطقه‌ای است (سیف زاده، ۱۳۸۸: ۳۸۵ - ۳۸۹).

دیدگاه دیگری که بر اساس آن در مورد همگرایی نظریه‌پردازی شده است، برداشت ارتباطی است. به‌طور کلی برداشت ارتباطی، انواع ارتباطات اقتصادی، سیاسی و فرهنگی میان واحدهای سیاسی را مورد توجه قرار می‌دهد. علاوه بر این 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 برجسته که دویچ در این‌باره مورد بررسی قرار می‌دهد، می‌توان به ارتباطات پستی، مخابراتی و دانشجویی اشاره کرد. دویچ بر ماهیت پاداش‌ها و نبیئات 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 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 منطقه‌ای تعریف و دنبال می‌شود و با بحث منطقه-گرایی در یک چارچوب قرار می‌گیرد. منطقه‌گرایی به همراه چندجانبه‌گرایی و همه‌جانبه‌گرایی 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).



شکل ۳: مدل مفهومی تحقیق

مدل مفهومی تحقیق

بر اساس فرضیه‌های این تحقیق، الگوی مفهومی به شرح زیر ارائه می‌گردد. در این الگو، راه ابریشم، متغیر مکنون برون‌زا (مستقل) است و «افزایش مناسب ج.ا.ایران با کشورهای آسیای جنوب غربی و اروپا»، «افزایش وابستگی کشورهای آسیای جنوب غربی و اروپا به ایران» افزایش سطح همکاری‌های اقتصادی کشورهای آسیای جنوب غربی و اروپا به ایران متغیرهای مکنون میانجی و مثبت شدن تراز تجاری ج.ا.ایران متغیر مکنون درون‌زا (وابسته) محسوب می‌شوند.

روش‌شناسی

نوع تحقیق کاربردی و روش تحقیق توصیفی-تحلیلی است. جامعه آماری این پژوهش

خبرگان و صاحب‌نظران جغرافیایی سیاسی و روابط بین‌الملل و افرادی هستند که در سطوح راهبردی کشور در وزارتخانه‌های اقتصاد و دارایی و امور خارجه مشغول کار هستند که تعداد آن‌ها محدود و کمتر از ۱۰۰ نفر هستند؛ بنابراین حجم نمونه بر جامعه منطبق بوده و نمونه‌گیری هدفمند و تمام شمول صورت گرفته است. برای تعیین روایی پرسشنامه از روش روایی محتوا و برای تعیین پایایی پرسشنامه از فرمول آلفای کرونباخ استفاده شده است. برای جمع‌آوری داده‌ها از منابع کتابخانه‌ای و مقالات استفاده گردیده و برای تجزیه و تحلیل داده‌ها و آزمون فرضیه از آزمون کای دو بهره گرفته شده است.

در این پژوهش چهار متغیر وجود دارد که شامل: راه ابریشم (متغیر مستقل)؛ مناسبات ج.ا.ایران با کشورهای آسیای جنوب غربی و اروپا (متغیر میانجی)؛ سطح همکاری‌های اقتصادی کشورهای آسیای جنوب غربی و اروپا به ایران (متغیر میانجی)؛ رشد اقتصادی ج.ا.ایران (متغیر وابسته). تعریف عملیاتی متغیرهای مزبور به شرح زیر است:

الف- راه ابریشم؛ یعنی مسیر دریایی این راه؛

ب- افزایش مناسبات یعنی گسترش روابط بین‌الملل ج.ا.ایران با کشورهای آسیایی و اروپایی؛ ج- همکاری اقتصادی نیز یعنی گسترش روابط اقتصادی ج.ا.ایران با کشورهای آسیایی و اروپایی و رشد اقتصادی ج.ا.ایران نیز یعنی مثبت شدن تراز تجاری ایران که در رابطه با آن‌ها گویه‌های مرتبط در پرسشنامه‌ها آورده شده است.

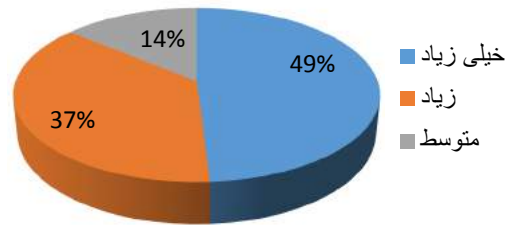
تجزیه و تحلیل داده‌ها و یافته‌های تحقیق

آمار توصیفی اطلاعات جمعیت شناختی

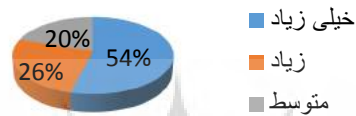
الف- توزیع حجم نمونه بر اساس جنسیت



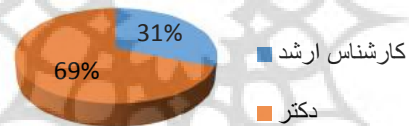
ب- توزیع حجم نمونه بر اساس میزان آشنایی با جغرافیای سیاسی



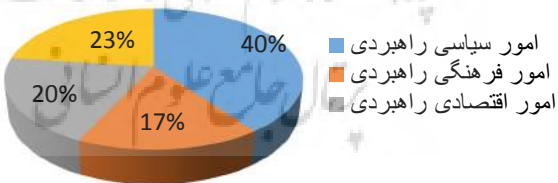
پ- توزیع حجم نمونه بر اساس میزان آشنایی با اقتصاد



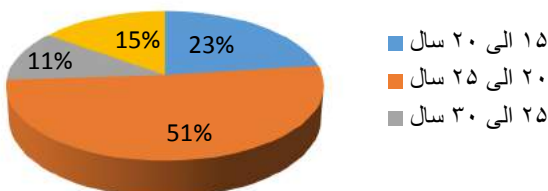
ت- توزیع حجم نمونه بر اساس سطح تحصیلات



ث- توزیع حجم نمونه بر اساس تخصص



ج- توزیع حجم نمونه بر اساس سنوات خدمت



تجزیه و تحلیل سایر داده‌ها و ارائه یافته‌های تحقیق

آزمون فرضیه یکم تحقیق

بین بهره‌برداری ایران از راه ابریشم دریایی و افزایش مناسبات آن با کشورهای آسیای جنوب غربی و اروپا رابطه معنی‌داری وجود دارد. H_1

بین بهره‌برداری ایران از راه ابریشم دریایی و افزایش مناسبات آن با کشورهای آسیای جنوب غربی و اروپا رابطه معنی‌داری وجود ندارد. H_0

در آزمون استقلال فرض H_0 همیشه نشان‌دهنده استقلال دو متغیر و فرض H_1 نقیض آن است. برای آزمون فرضیه H_0 شاخص‌ها یا معرف‌هایی که بیانگر رابطه بین بهره‌برداری ایران از راه ابریشم دریایی و افزایش مناسبات آن با کشورهای آسیای جنوب غربی و اروپا هستند به صورت سؤال در پرسشنامه تحقیق طرح و به ۳۵ نفر از خبرگان ارائه گردید.

پاسخ حجم نمونه به پرسش‌های آزمون مربوط به فرضیه یکم

در این پرسشنامه فراوانی‌های مشاهده شده (F_o) بیانگر تعداد خبرگانی است که پرسشنامه به آن‌ها ارائه شده است و داده‌ها برحسب مقیاس اسمی می‌باشند، بنابراین می‌توانیم از آزمون کای (X^2) یک متغیری استفاده کنیم. برای انجام این آزمون فراوانی‌های مورد انتظار (F_e) را از تقسیم کل افراد بر تعداد گزینه‌ها به دست آمده است.

جدول ۱: محاسبه آزمون خی دو پاسخ‌های مطرح‌شده‌ی فرضیه اول تحقیق

گزینه‌ها	F_o	F_e	$F_o - F_e$	$(F_o - F_e)^2$	$\frac{(F_o - F_e)^2}{F_e}$
خیلی زیاد	۲۶	۷	۱۹	۳۶۱	۵۱/۶
زیاد	۷	۷	۰	۰	۰
تا حدودی	۱	۷	-۶	۳۶	۵/۱
کم	۱	۷	-۶	۳۶	۵/۱
خیلی کم	۰	۷	-۷	۴۹	۷
جمع	۳۵	۳۵	-	-	۶۸/۸

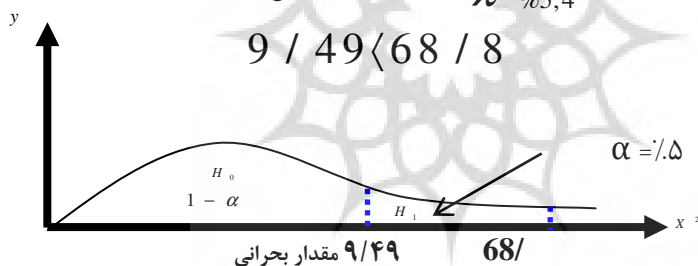
$$\chi^2 = \sum_i^k \frac{(F_{o_i} - F_{e_i})^2}{F_i}$$

اکنون عدد کای دو را (۶۸/۸) با عدد مندرج در جدول استاندارد مقایسه می‌کنیم:

$$df = k - 1 = 5 - 1 = 4$$

$$\alpha = 5\% \text{ و } df = 4 \Rightarrow \chi^2_{5,4} = 9.488$$

$$9.488 < 68.8$$



در این فرمول df درجه آزادی و k تعداد گزینه‌ها می‌باشد؛ بنابراین درجه آزادی ۴ می‌باشد. با درجه آزادی ۴ و ۵٪ خطا (۹۵٪ اطمینان)، عدد جدول استاندارد ۹/۴۹ می‌باشد و چون عدد کای دو محاسبه‌شده (۶۸/۸)، از عدد جدول استاندارد بیشتر است می‌توان نتیجه گرفت که بین گزینه‌ها (خیلی زیاد، زیاد تا حدودی، کم، خیلی کم) تفاوت معنی‌داری وجود دارد؛ بنابراین فرضیه تحقیق (H_1) تأیید می‌شود.

تصمیم‌گیری

از آنجا که آماره آزمون در ناحیه H_1 قرار می‌گیرد، پس می‌توان گفت که در سطح اطمینان ۹۵٪ راه ابریشم دریایی باعث افزایش مناسبات ج.ا.ایران با کشورهای آسیای جنوب غربی و اروپا می‌شود.

درجه (میزان رابطه) راه ابریشم دریایی با افزایش مناسبات ج.ا.ایران با کشورهای آسیای جنوب غربی و اروپا بر اساس شاخص کرامر به شرح زیر است:

$$\Phi = \sqrt{\frac{\chi^2}{n \times (k - 1)}} = \sqrt{\frac{68/8}{35 \times (5 - 1)}} = 0/228 = 0/23 = \%23$$

در این فرمول n معادل حجم نمونه و k حداقل تعداد سطرها و یا ستون‌ها است (هرکدام کمتر باشد، منظور می‌گردد) و مقدار χ^2 می‌باشد. عدد شاخص کرامر طبق فرمول مزبور ۲۳٪ است؛ یعنی میزان تأثیر راه ابریشم دریایی با افزایش مناسبات ج.ا.ایران با کشورهای آسیای جنوب غربی و اروپا ۲۳٪ است.

آزمون فرضیه دوم تحقیق

بین افزایش مناسبات کشورهای آسیای جنوب غربی و اروپا با ایران و وابستگی آن‌ها به این کشور، رابطه معنی‌داری وجود دارد. H_1

بین افزایش مناسبات کشورهای آسیای جنوب غربی و اروپا با ایران و وابستگی آن‌ها به این کشور، رابطه معنی‌داری وجود ندارد. H_0

در آزمون استقلال فرض H_0 همیشه نشان‌دهنده استقلال دو متغیر و فرض H_1 نقیض آن است. برای آزمون فرضیه H_0 شاخص‌ها یا معرف‌هایی که بیانگر تأثیر افزایش مناسبات ج.ا.ایران با کشورهای آسیای جنوب غربی و اروپا و افزایش میزان وابستگی آن‌ها به ایران هستند را به صورت سؤال در پرسشنامه تحقیق طرح و به ۳۵ نفر از خبرگان ارائه گردید.

پاسخ حجم نمونه به پرسش‌های آزمون مربوط به فرضیه دوم

در این پرسشنامه فراوانی‌های مشاهده شده (F_0) بیانگر تعداد خبرگانی است که پرسشنامه به آن‌ها ارائه شده است و داده‌ها برحسب مقیاس اسمی می‌باشند، بنابراین می‌توانیم از آزمون کای (X^2) یک متغیری استفاده کنیم. برای انجام این آزمون فراوانی‌های مورد انتظار (F_e) را از تقسیم کل افراد بر تعداد گزینه‌ها به دست آمده است.

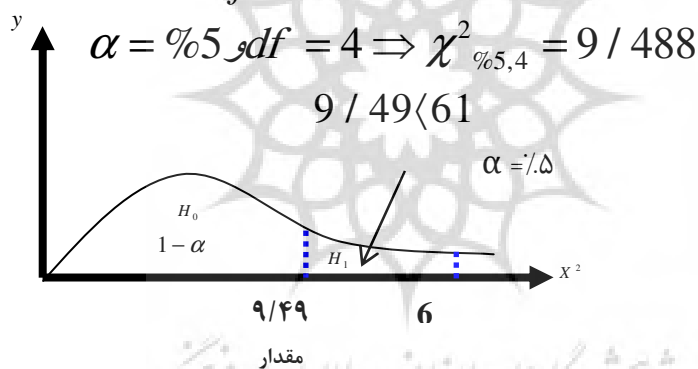
جدول ۲: محاسبه آزمون خی دو پاسخ‌های مطرح‌شده‌ی فرضیه دوم تحقیق

گزینه‌ها	F_o	F_e	$F_o - F_e$	$(F_o - F_e)^2$	$\frac{(F_o - F_e)^2}{F_e}$
خیلی زیاد	۲۳	۷	۱۶	۲۵۶	۳۶/۶
زیاد	۸	۷	۱	۱	۰/۱
تا حدودی	۳	۷	-۴	۱۶	۲/۳
کم	۱	۷	-۶	۳۶	۵/۱
خیلی کم	۰	۷	-۷	۴۹	۷
جمع	۳۵	۳۵	-	-	۶۱

$$\chi^2 = \sum_i^k \frac{(F_{o_i} - F_{e_i})^2}{F_i}$$

اکنون عدد کای دو را (۶۱) با عدد مندرج در جدول استاندارد مقایسه می‌کنیم:

$$df = k - 1 = 5 - 1 = 4$$



در این فرمول df درجه آزادی و k تعداد گزینه‌ها می‌باشد؛ بنابراین درجه آزادی ۴ می‌باشد؛ یعنی به‌ردیف چهارم جدول نگاه می‌کنیم. حال با درجه آزادی ۴ و ۵٪ خطا (۹۵٪ اطمینان)، عدد جدول استاندارد ۹/۴۹ می‌باشد و چون عدد کای دو محاسبه‌شده (۶۱)، از عدد جدول استاندارد بیشتر است می‌توان نتیجه گرفت که بین گزینه‌ها (خیلی زیاد، زیاد تا حدودی، کم، خیلی کم) تفاوت معنی‌داری وجود دارد؛ بنابراین فرضیه تحقیق تأیید می‌شود.

تصمیم‌گیری:

از آنجاکه آماره آزمون در ناحیه H_1 قرار می‌گیرد، پس می‌توان گفت که در سطح اطمینان ۹۵٪ بین افزایش مناسبات ج.ا.ایران با کشورهای آسیای جنوب غربی و اروپا وابستگی آن‌ها را به ج.ا.ایران افزایش می‌دهد.

$$\Phi = \sqrt{\frac{\chi^2}{n \times (k - 1)}} = \sqrt{\frac{61}{35 \times (5 - 1)}} = 0.42 = 42\%$$

عدد شاخص کرامر طبق فرمول مزبور ۴۲٪ است؛ یعنی میزان تأثیر افزایش مناسبات ج.ا.ایران با کشورهای آسیای جنوب غربی و اروپا بر وابستگی آن‌ها به ایران ۴۲٪ است.

آزمون فرضیه سوم تحقیق

بین وابستگی کشورهای آسیای جنوب غربی و اروپا به ایران و افزایش سطح همکاری-های اقتصادی آن‌ها با این کشور رابطه معنی‌داری دارد. H_1
بین وابستگی کشورهای آسیای جنوب غربی و اروپا به ایران و افزایش سطح همکاری-های اقتصادی آن‌ها با این کشور رابطه معنی‌داری ندارد. H_0

در آزمون استقلال فرض H_0 همیشه نشان‌دهنده استقلال دو متغیر و فرض H_1 نقیض آن است. برای آزمون فرضیه H_0 شاخص‌ها یا معرف‌هایی که بیانگر تأثیر سطح همکاری‌های اقتصادی ایران با کشورهای آسیای جنوب غربی و اروپا و وابستگی آن‌ها به ج.ا.ایران هستند را به صورت سؤال در پرسشنامه تحقیق طرح و به ۳۵ نفر از خبرگان ارائه گردید.

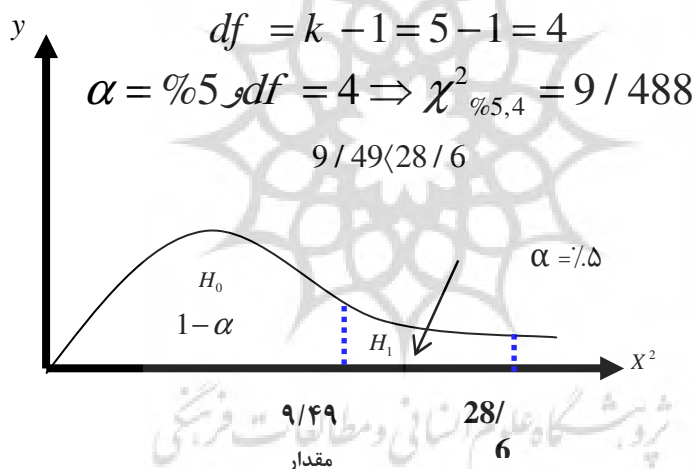
پاسخ حجم نمونه به پرسش‌های آزمون مربوط به فرضیه سوم در این پرسشنامه فراوانی‌های مشاهده‌شده (F_o) بیانگر تعداد خبرگانی است که پرسشنامه به آن‌ها ارائه‌شده است و داده‌ها برحسب مقیاس اسمی می‌باشند، بنابراین می‌توانیم از آزمون کای (X^2) یک متغیری استفاده کنیم. برای انجام این آزمون فراوانی‌های مورد انتظار (F_e) را از تقسیم کل افراد بر تعداد گزینه‌ها به دست آمده است.

جدول ۳: محاسبه آزمون خی دو پاسخ‌های مطرح‌شده‌ی فرضیه سوم تحقیق

گزینه‌ها	F_o	F_e	$F_o - F_e$	$(F_o - F_e)^2$	$\frac{(F_e - F_o)^2}{F_e}$
خیلی زیاد	۱۸	۷	۱۱	۱۲۱	۱۷/۳
زیاد	۱۰	۷	۳	۹	۱/۳
تا حدودی	۴	۷	-۳	۹	۱/۳
کم	۲	۷	-۵	۲۵	۳/۶
خیلی کم	۱	۷	-۶	۳۶	۵/۱
جمع	۳۵	۳۵	-	-	۲۸/۶

$$\chi^2 = \sum_i^k \frac{(F_{o_i} - F_{e_i})^2}{F_i}$$

اکنون عدد کای دو را (۶۸/۸) با عدد مندرج در جدول استاندارد مقایسه می‌کنیم:



در این فرمول df درجه آزادی و k تعداد گزینه‌ها می‌باشد؛ بنابراین درجه آزادی ۴ می‌باشد؛ یعنی به ردیف چهارم جدول نگاه می‌کنیم. حال با درجه آزادی ۴ و ۵٪ خطا (۹۵٪ اطمینان)، عدد جدول استاندارد ۹/۴۹ می‌باشد و چون عدد کای دو محاسبه‌شده (۲۸/۶)، از عدد جدول استاندارد بیشتر است می‌توان نتیجه گرفت که بین گزینه‌ها (خیلی زیاد، زیاد تا حدودی، کم، خیلی کم) تفاوت معنی‌داری وجود دارد؛ بنابراین فرضیه تحقیق تأیید می‌شود.

تصمیم‌گیری

از آنجاکه آماره آزمون در ناحیه H_1 قرار می‌گیرد، پس می‌توان گفت که در سطح اطمینان ۹۵٪ بین وابستگی کشورهای آسیای جنوب غربی و اروپا به ایران سطح همکاری-های اقتصادی آن‌ها را با این کشور افزایش می‌دهد.

$$\Phi = \sqrt{\frac{\chi^2}{n \times (k - 1)}} = \sqrt{\frac{28 / 6}{35 \times (5 - 1)}} = 0 / 44 = \%44$$

عدد شاخص کرامر طبق فرمول مزبور ۴۴٪ است؛ یعنی وابستگی کشورهای آسیای جنوب غربی و اروپا به ایران سطح همکاری‌های اقتصادی آن‌ها را با این کشور ۴۴٪ افزایش می‌دهد.

آزمون فرضیه چهارم تحقیق

بین افزایش سطح همکاری‌های اقتصادی کشورهای آسیای جنوب غربی و اروپا با ایران و مثبت شدن تراز تجاری این کشور رابطه معنی‌داری وجود دارد. H_1
بین افزایش سطح همکاری‌های اقتصادی کشورهای آسیای جنوب غربی و اروپا با ایران و مثبت شدن تراز تجاری این کشور رابطه معنی‌داری وجود ندارد. H_0
در آزمون استقلال فرض H_0 همیشه نشان‌دهنده استقلال دو متغیر و فرض H_1 نقیض آن است. برای آزمون فرضیه H_0 شاخص‌ها یا معرف‌هایی که بیانگر تأثیر همکاری‌های اقتصادی با کشورهای آسیای جنوب غربی و اروپا و مثبت شدن تراز تجاری ج.ا.ایران هستند را به صورت سؤال در پرسشنامه تحقیق طرح و به ۳۵ نفر از خبرگان ارائه گردید.

پاسخ حجم نمونه به پرسش‌های آزمون مربوط به فرضیه چهارم

در این پرسشنامه فراوانی‌های مشاهده‌شده (F_o) بیانگر تعداد خبرگانی است که پرسشنامه به آن‌ها ارائه‌شده است و داده‌ها برحسب مقیاس اسمی می‌باشند، بنابراین می‌توانیم از آزمون کای (X^2) یک متغیری استفاده کنیم. برای انجام این آزمون فراوانی‌های مورد انتظار (F_e) را از تقسیم کل افراد بر تعداد گزینه‌ها به دست آمده است.

جدول ۴: محاسبه آزمون خی دو پاسخ‌های مطرح‌شده‌ی فرضیه چهارم تحقیق

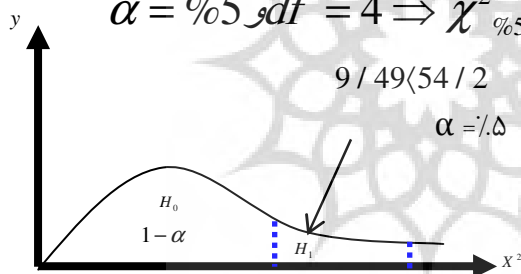
گزینه‌ها	F_o	F_e	$F_o - F_e$	$(F_o - F_e)^2$	$\frac{(F_e - F_o)^2}{F_e}$
خیلی زیاد	۲۵	۷	۱۸	۳۲۴	۴۶
زیاد	۷	۷	۰	۰	۰
تا حدودی	۲	۷	-۵	۲۵	۳/۶
کم	۰	۷	-۷	۴۹	۷
خیلی کم	۰	۷	-۷	۴۹	۷
جمع	۳۵	۳۵	-	-	۵۳/۶

$$\chi^2 = \sum_i^k \frac{(F_{o_i} - F_{e_i})^2}{F_i}$$

اکنون عدد کای دو را (۵۳/۶) با عدد مندرج در جدول استاندارد مقایسه می‌کنیم:

$$df = k - 1 = 5 - 1 = 4$$

$$\alpha = 5\% \text{ و } df = 4 \Rightarrow \chi^2_{5\%,4} = 9.488$$



۹/۴۹
مقدار

۵۴/۲۶

در این فرمول df درجه آزادی و k تعداد گزینه‌ها می‌باشد؛ بنابراین درجه آزادی ۴ می‌باشد؛ یعنی به ردیف چهارم جدول نگاه می‌کنیم. حال با درجه آزادی ۴ و ۵٪ خطا (۹۵٪ اطمینان)، عدد جدول استاندارد ۹/۴۹ می‌باشد و چون عدد کای دو محاسبه‌شده (۵۳/۶)، از عدد جدول استاندارد بیشتر است می‌توان نتیجه گرفت که بین گزینه‌ها (خیلی زیاد، زیاد تا حدودی، کم، خیلی کم) تفاوت معنی‌داری وجود دارد؛ بنابراین فرضیه تحقیق تأیید می‌شود.

تصمیم‌گیری

از آنجا که آماره آزمون در ناحیه H_1 قرار می‌گیرد، پس می‌توان گفت که در سطح اطمینان ۹۵٪ افزایش سطح همکاری‌های اقتصادی کشورهای آسیای جنوب غربی و اروپا با ایران تراز تجاری این کشور را مثبت می‌نماید.

$$\Phi = \sqrt{\frac{\chi^2}{n \times (k - 1)}} = \sqrt{\frac{54 / 2}{35 \times (5 - 1)}} = 0 / 61 = \%61$$

عدد شاخص کرامر طبق فرمول مزبور ۶۱٪ است؛ یعنی میزان تأثیر افزایش سطح همکاری‌های اقتصادی کشورهای آسیای جنوب غربی و اروپا با ایران بر مثبت نمودن تراز تجاری این کشور ۶۱٪ است. در واقع تراز تجاری ایران را به میزان ۶۱٪ تبیین می‌نماید.

نتیجه‌گیری و پیشنهاد

نتیجه

نتایج حاصل از آزمون فرضیه یکم تحقیق گویای این واقعیت است که میزان تأثیر راه ابریشم دریایی با افزایش مناسبات ج.ا.ایران با کشورهای آسیای جنوب غربی و اروپا ۲۳٪ است و این به بدان معنی است که راه ابریشم دریایی افزایش مناسبات ج.ا.ایران با کشورهای آسیای جنوب غربی و اروپا را به میزان ۲۳٪ تبیین می‌نماید.

نتایج حاصل از آزمون فرضیه دوم تحقیق گویای این واقعیت است که میزان تأثیر افزایش مناسبات ج.ا.ایران با کشورهای آسیای جنوب غربی و اروپا بر وابستگی آن‌ها به ایران ۴۲٪ است و این به بدان معنی است که افزایش مناسبات ج.ا.ایران با کشورهای آسیای جنوب غربی و اروپا وابستگی آن‌ها را به ج.ا.ایران میزان ۴۲٪ تبیین می‌نماید.

نتایج حاصل از آزمون فرضیه سوم تحقیق گویای این واقعیت است که وابستگی کشورهای آسیای جنوب غربی و اروپا به ایران سطح همکاری‌های اقتصادی آن‌ها را با این کشور ۴۴٪ افزایش می‌دهد و این به بدان معنی است که وابستگی کشورهای آسیای جنوب غربی و اروپا به ایران سطح همکاری‌های آن‌ها را با ج.ا.ایران میزان ۴۴٪ تبیین می‌نماید.

نتایج حاصل از آزمون فرضیه چهارم تحقیق گویای این واقعیت است که میزان تأثیر افزایش سطح همکاری‌های اقتصادی کشورهای آسیای جنوب غربی و اروپا بر مثبت نمودن تراز تجاری این کشور ۶۱٪ است؛ و این به بدان معنی است که افزایش سطح

همکاری‌های اقتصادی کشورهای آسیای جنوب غربی و اروپا با ایران ۶۱٪ مثبت نمودن تراز تجاری ج.ا.ایران را تبیین می‌نماید.

راه ابریشم دریایی به‌عنوان یک عامل مهم در قرن بیست و یک نقش بازی خواهد نمود؛ بنابراین بهره‌برداری مناسب و به موقع ج.ا.ایران از این راه امنیت ملی ج.ا.ایران را به شدت متأثر از خود خواهد نمود و امنیت و توسعه اقتصادی که نیاز اساسی این کشور محسوب می‌شود و خواهد شد را تا حدود زیادی تأمین می‌نماید.

پیشنهاد

ج.ا.ایران برای دستیابی به بازارهای بین‌المللی با استفاده از امتیازهای فراساحلی باید به دنبال ایجاد مزیت‌های رقابتی در بازارهای هدف باشد و راه ابریشم دریایی در این رابطه نقش اساسی بازی می‌کند؛ بنابراین نباید فرصت را از دست بدهد و باید سریع‌تر از رقبا حرکت نموده و در این مسیر جایگاه خود را تعریف نماید تا بتواند از مزایای آن بهره‌برداری لازم را برای پیشرفت اقتصادی ایران بنماید. ایران در مقایسه با سایر کشورهای عضو جاده ابریشم، از توان اقتصادی و پتانسیل‌های بالایی برخوردار است. باید به لحاظ حمل‌ونقل جاده‌ای و ترانزیتی خود را تقویت کند ایران باید طوری عمل کند که در پازل انتقال کالا به لحاظ ریلی و جاده‌ای، زمینه انتقال را سهولت بخشد. توریسم جاده ابریشم نیز در حال شکل‌گیری است. تورهای گردشگری چند کشوری متعددی اعلام شده است که از همه این فرصت‌ها ایران باید استفاده کند. از بحث تبادل دانشجو و سایر تبادلهای فرهنگی نیز غافل نماند. ایران برای دستیابی به بازارهای بین‌المللی با استفاده از امتیازهای فراساحلی باید به دنبال ایجاد مزیت‌های رقابتی در بازارهای هدف باشد و راه ابریشم دریایی در این رابطه نقش اساسی بازی می‌کند؛ بنابراین نباید فرصت را از دست بدهد و باید سریع‌تر از رقبا حرکت نموده و در این مسیر جایگاه خود را تعریف نماید تا بتواند از مزایای آن بهره‌برداری لازم را برای پیشرفت اقتصادی ایران بنماید. علاوه بر این‌ها ایران باید در بسیاری حوزه‌ها خود را به استانداردهای جهانی نزدیک کند. طراحی و کیفیت بالای کالاها نیز می‌تواند به مرغوبیت برند ایران کمک کند.

منابع

- احیای جاده ابریشم در مسیر چینی - عربی، (۱۳۹۳/۴/۲۲)، خبرگزاری میراث فرهنگی.
- حافظ نیا، محمدرضا (۱۳۹۵)؛ فصلنامه ژئوپلیتیک، نظریه گسل‌های ژئواستراتژیک فعال در جهان، سال دوازدهم، شماره ۴.
- دهقانی فیروزآبادی، سیدجلال؛ (۱۳۸۹)؛ نظریه‌های مختلف در روابط بین‌الملل؛ (جزوه درسی) تهران: دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه علامه طباطبایی.
- دویچ، کارل، (۱۳۷۵)؛ نظریه‌های روابط بین‌الملل؛ ترجمه وحید بزرگی، تهران؛ انتشارات جهاد دانشگاهی، جلد دوم.
- راودراد، اعظم & حاجی محمدی، علی؛ (۱۳۸۹)، تفاوت شناخت حاصل از گردشگری واقعی و گردشگری مجازی بر پایه نظریه روایت، فصلنامه تحقیقات فرهنگی ایران، دوره ۳، شماره ۲، پیاپی ۱۰.
- سلطانی فر، مسعود؛ (۱۳۹۳/۸/۶)؛ احیای جاده ابریشم موجب توسعه گردشگری و اقتصادی، گزارش سومین مجمع جهانی اقتصاد گردشگری در ماکائوی چین
- سمیعی، محمد؛ (۱۳۹۳/۷/۷)؛ هر گردشگر دریایی ۱۶ نفر را شاغل می‌کند، پایگاه خبری وزارت راه و شهرسازی
- سیف زاده، حسین؛ (۱۳۸۸)؛ نظریه‌ها و تئوری‌ها در روابط بین‌الملل فردی، جهانی شده: مناسبت و کارآمدی، تهران، دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی.
- شربتیان. محمدحسن؛ (۱۳۹۰/۶/۱۴)؛ تأملی کارکردی بر نقش توسعه پایدار گردشگری دینی در جامعه ایران، <http://anthropology.ir/node/10725>
- علی زاده مقدم، بدرالسادات؛ (۱۳۸۳)؛ راه آبی ابریشم؛ فصلنامه تاریخ روابط خارجی؛ شماره ۲۱.
- فرانک، آیری؛ براونستون دیوید؛ (۱۳۷۶)، جاده ابریشم، ترجمه محسن ثلاثی، تهران، سروش.
- قاسمی، فرهاد؛ (۱۳۸۴)؛ طرح مفهومی و نظری مطالعات منطقه‌ای در سیاست بین‌الملل، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، شماره ۷.
- کاظمی، مهدی؛ (۱۳۸۷)؛ مدیریت گردشگری، چاپ سوم، تهران، سمت.
- کاظمی، علی اصغر؛ (۱۳۷۰)؛ نظریه همگرایی در روابط بین‌الملل، تهران؛ قومس.

- گیرشمن، رومان؛ (۱۳۶۸)؛ ایران از آغاز تا اسلام؛ ترجمه محمد معین. تهران؛ انتشارات علمی.
- لسترنج، گای؛ (1373)؛ سرزمین‌های خلافت شرقی، ترجمه محمود عرفان؛ تهران؛ انتشارات علمی و فرهنگی؛ چاپ چهارم.
- مشیرزاده، حمیرا؛ (۱۳۸۵)؛ تحول در نظریه‌های روابط بین‌الملل؛ تهران؛ سمت.
- مظاهری، محمد طاهر & ملایی، اعظم؛ (۱۳۹۵)، بررسی وجوه مثبت و لزوم پویایی ایران در ابتکار کمربند اقتصادی از منظر مکتب کپنهاگ؛ فصلنامه تخصصی مطالعات خلیج فارس، سال دوم، شماره ۲.
- مظاهری، محمدمهدی & ملایی، اعظم؛ (۱۳۹۵)، جاده ابریشم دریایی؛ فرصت‌های فرهنگی و تمدنی، فصلنامه تخصصی مطالعات خلیج فارس، سال دوم شماره ۲.
- نصیری، بهروز؛ (۱۳۹۰/۱/۱۰)؛ جاده ابریشم؛ بزرگراه تبادل فرهنگ‌ها؛ ماهنامه معرفت؛ شماره ۸۵.
- وثوقی، سعید & کمائیزاده، یونس (۱۳۸۹)؛ همگرایی نوین منطقه‌ای، در دوران جهانی شدن، فصلنامه رهیافت‌های سیاسی و بین‌المللی، شماره ۲۴.
- Xi in call for building of new 'maritime silk road'. (2013,10,4). From: <http://usa.chinadaily.com>.
- Tiezzi, Shannon. (March 30, 2015). "Where Is China's Silk Road Actually Going? From: <http://thediplomat.com>. Retrieved: 2015, 8, 4.