

## کمربندی به نام جاده ابریشم دریایی: بررسی امنیت، تبادل فرهنگ‌ها و کنترل جهانی و محلی بر جاده ابریشم دریایی

سامان ابراهیمی، مهرداد رحمانیان، امین موظف، محمدرضا ترکمانی<sup>۱</sup>

### چکیده

جاده ابریشم در طول تاریخ به عنوان یک راهکار حمل‌ونقل اقتصادی شناخته شده است، امروزه جاده ابریشم دریایی به عنوان یک طرح راهبردی در بهبود حمل‌ونقل شناخته شده است و محققان جوانب زیادی از این طرح اقتصادی را مورد بررسی قرار داده‌اند از قبیل امنیت و تبادل فرهنگ‌ها. برای اولین بار در ماه سپتامبر سال ۲۰۱۳ میلادی به صورت رسمی رئیس‌جمهوری چین، آقای جین پینگ اعلام فرمودند که چین و کشورهای آسیای مرکزی برنامه‌ای برای ایجاد یک کمربند یا مسیر اقتصادی در طول جاده ابریشم را در نظر گرفته‌اند. کمربندی به نام جاده ابریشم در واقع شامل جاده اقتصادی ابریشم و هم چنین جاده دریایی ابریشم می‌باشد که در قرن ۲۱ معرفی گردید. جاده ابریشم دریایی در واقع باعث استحکام ارتباطات مناطق مربوطه می‌گردد و همچنین پتانسیل بالایی در رابطه با همکاری اقتصادی و فرهنگی مابین چین و دیگر کشورهای آسیایی را در زمینه‌های گسترش اقتصاد دریایی، اکتشاف منابع دریایی، امنیت خطوط دریایی و غیره ایجاد می‌کند. جاده ابریشم دریایی در واقع اولاً باعث استحکام بخشیدن به سیاست‌های ارتباطات می‌گردد ثانیاً شبکه حمل‌ونقل دریایی را بهبود می‌بخشد هم چنین باعث ارتقاء امکانات و فرصت‌های تجاری در منطقه می‌گردد و در گردش مالی و اقتصادی تأثیری بسزا خواهد داشت و نهایتاً راهکاری برای تبادل فرهنگ‌ها به روش خاص خود می‌باشد. توسعه بخشیدن این خطوط دریایی مابین ایران و چین در نهایت باعث افزایش قدرت دریایی این دو کشور در منطقه می‌گردد. امروزه تعداد زیادی از ارگان‌های دریایی شناورهایشان در حال تردد مابین خلیج فارس و بندرهای کشور چین می‌باشند. در ادامه این مقاله امنیت، تبادل فرهنگ‌ها و کنترل جهانی و یا منطقه‌ای را در مورد جاده ابریشم دریایی مورد بررسی قرار می‌دهد.

---

<sup>۱</sup> دانشجوی رشته ی مهندسی دریا-دریانوردی دانشگاه آزاد اسلامی واحد خارگ

## واژگان کلیدی: جاده ابریشم، امنیت، تبادل فرهنگ‌ها، کنترل

### ۱. مقدمه

در میان جاده‌ها و مسیرهای که تا به امروز توسعه داده شده‌اند جاده اقتصادی ابریشم را می‌توان قدیمی‌ترین و از نظر تاریخی مهم‌ترین مسیر تجارت جهانی در نظر گرفت که بر اساس منابع (Wikipedia, 2017) این مسیر به طول ۸۰۰۰ کیلومتر از اروپا به خاورمیانه و سپس به آسیای مرکزی و در نهایت به چین منتهی می‌شود. امروزه جاده ابریشم دریایی از نظر اهمیت اقتصادی ظرفیت بسیار بالاتری نسبت به همتای خود جاده ابریشم زمینی را داراست. جاده ابریشم دریایی ممکن است به اندازه جاده ابریشم زمینی ما بین افراد عمومی جامعه شناخته شده نباشد اما دلایلی از قبیل اینکه حمل‌ونقل زمینی مشکلات بسیار بیشتری نسبت به دریایی دارد و امنیت در حمل‌ونقل زمینی در مقابل حملات و کنترل توسط نیروهای بیگانه بیشتر از دریا می‌باشد و علاوه بر این حمل‌ونقل در مسیرهای زمینی شرایط متفاوتی به مانند کوهستان‌ها و بیابان‌ها روی آن تأثیر می‌گذارند و باعث دشواری در حمل‌ونقل و هم چنین امکانات متفاوتی برای اجرای حمل‌ونقل لازم می‌باشد و در ضمن جاده ابریشم زمینی از غرب چین به طرف اروپا کشیده شده است (Roell, 2016) اما جاده ابریشم دریایی به مانند یک کمر بند تمام خشکی‌ها را از طریق دریاهای هم‌دیگر متصل می‌کند، هم چنین حجم کالای حمل شده در مسیر دریایی بسیار بالاتر نسبت به حمل کالا در مسیر زمینی در مقایسه هزینه‌های محتمل می‌باشد باعث شده که جاده ابریشم دریایی روز به روز محبوب‌تر از همتای خود شود (Chaturvedy, 2014). جاده ابریشم دریایی در واقع پس از سخنرانی و معرفی توسط ریاست جمهوری چین در ماه سپتامبر سال ۲۰۱۳ شکل تازه‌ای به خود گرفت (Chin et al, 2015) و منافع و راه‌کارهای به روز و جدید برای دستیابی و اداره این مسیر دریایی معرفی گردید. ارتباطات مناطق مختلف در طول جاده ابریشم دریایی شکل تازه‌ای به خود گرفت و از پیش محکم‌تر دنبال گردید و می‌توان گفت کشورهای آسیایی و چین با در نظر گرفتن جاده ابریشم دریایی در قرن بیست و یکم پتانسیل بالایی برای ترویج اقتصاد و حمل‌ونقل دریایی یافتند و در این راستا همکاری کشورهای مربوطه برای بهبود و رونق اقتصاد بالا گرفت (Gao Lan, 2014) در این میان همکاری‌های کشورهای مربوطه برای اکتشاف و استفاده از منابع دریایی چه از نظر اقتصادی، فرهنگی و اجتماعی و چه از نظر بهبود بخشیدن

امنیت در مسیر جاده ابریشم دریایی و نحوه حمل و نقل دریایی تا حد چشمگیری بهبود پیدا کرد (Gao Lan, 2014). یکی دیگر از جنبه‌های جاده‌ها را می‌توان نقش برقراری ارتباط بین مناطق و اقوام مختلف دانست در حقیقت جاده ابریشم دریایی نه تنها یک مسیر اقتصادی بلکه راهکاری برای تبادل فرهنگ‌ها و گسترش ارتباطات اجتماعی نیز می‌باشد (Modiri and Abbasi, 2017). جوانب کلی جاده ابریشم دریایی را می‌توان از قبیل موارد ذیل برشمرد: (ghiasy and zhou, 2017)

- همکاری اقتصادی کشورهای مسیر جاده ابریشم دریایی
- استحکام ارتباطات سیاسی و فرهنگی ما بین قدرت‌های منطقه
- بهبود و گسترش مسیر حمل و نقل دریایی
- گردش مالی و اقتصادی
- تبادل فرهنگ‌ها و تمدن‌ها

جاده ابریشم دریایی می‌تواند در نهایت باعث افزایش قدرت دریایی کشورهای مسیر جاده گردد و با در نظر گرفتن مسیر دریایی مابین ایران و چین این مسیر دریایی توانایی افزایش قدرت و اقتصاد دریایی و همچنین گسترش روابط فرهنگی و سیاسی و اجتماعی ما بین این دو کشور را منجر گردد. محتویات این تحقیق در مورد امنیت مسیر جاده ابریشم دریایی و جنبه‌های تبادل فرهنگ‌ها مابین کشورها در مسیر و همچنین جوانب کنترل و اجرایی کردن قوانین حاکم بر مسیر از بعد جهانی و منطقه‌ای می‌باشد.

## جاده ابریشم دریایی و زمینی

### ۲. امنیت، تبادل فرهنگ و کنترل جهانی و محلی بر جاده ابریشم دریایی

جوانب زیادی در رابطه با جاده ابریشم دریایی تا به امروز مورد تحقیق و بررسی قرار گرفته است و فواید و معایب مورد ارزیابی قرار گرفته شده و نتایج به دست آمده، در راستای گسترش و بهبود و ارتقاء کیفیت این مسیر دریایی بنا به بازخورد مناسب در آینده برای کشورهای در مسیر جاده ابریشم دریایی شکل گرفته است. امنیت جاده ابریشم دریایی یکی از موارد بسیار بحث‌برانگیز در مورد این مسیر دریایی بوده است که راه‌کارها و روش‌هایی برای بالا بردن سطح

امنیت پیشنهاد شده است و هم چنین بازخورد ارتقاء امنیت در این مسیر می‌تواند کشورهای قرار گرفته در مسیر جاده ابریشم دریایی را تحت تأثیر قرار دهد. مناطق مختلف قرار گرفته در مسیر جاده ابریشم دریایی می‌توانند بنا به ارتباط اقتصادی که بنیان‌گذاری می‌کنند در راستای تبادل فرهنگ‌های اجتماعی هم گام بردارند و در راستای ارتقاء فرهنگ در جامعه به نتایج مطلوب دست پیدا کنند. کنترل و اجرای قانون در مسیر جاده ابریشم یک موضوع بسیار چالش‌برانگیز در بین کشورهای منطقه می‌باشد و راه‌کارهایی برای اجرایی کردن این موضوع که می‌تواند نقطه عطفی برای ارتباطات سیاسی و اقتصادی مابین کشورها باشد ارائه گردیده است. در نهایت تمامی جوانب بررسی جاده ابریشم دریایی را می‌توان در راستای بهبود و گسترش این مسیر دریایی در نظر گرفت.

## ۲.۱. امنیت

محتوای امنیت دریایی در واقع موضوعی گسترده است و چندین بعد را در بر می‌گیرد که شامل عوامل امنیت مرسوم<sup>۱</sup> که در واقع مسائل حکومتی منطقه موردنظر و مناقشه‌های میان حکومت‌ها می‌گردد خطراتی از قبیل حمله نیروهای سازمان‌دهی شده به صورت عمدی به کشتی‌های تجاری و عوامل امنیت غیرمرسوم<sup>۲</sup> که شامل حمله دزدان دریایی، تروریسم‌ها و قاچاق مواد، دارو انسان می‌باشد. خطرات دریایی در واقع جرائم محیطی و طبیعی از قبیل آلودگی محیطی و یا ماهی‌گیری غیرقانونی را نیز در بر می‌گیرد. (Saeed, 2016) به طور کلی برای پیاده‌سازی امنیت در فعالیتهای دریایی می‌توان دو بخش کلی پیاده‌سازی امنیت در منطقه تحت کنترل<sup>۳</sup> و در منطقه خارج از کنترل<sup>۴</sup> تقسیم کرد. منطقه تحت کنترل همان محدوده مرزی کشور مربوطه که شامل سواحل و مناطق تا حد مرزی می‌باشد و منطقه خارج از محدوده کنترل فراتر از مرزهای کشور مربوطه می‌باشد. برقراری امنیت در محدوده خارج از کنترل تحت تأثیر عوامل مختلفی قرار دارد و کیفیت آن به طور قطعی نیاز به همکاری نیروهای دریایی کشورهای مختلف و هم‌چنین عوامل سازمانی بندرگاه‌های مختلف دارد

---

<sup>1</sup> traditional security

<sup>2</sup> non-traditional security

<sup>3</sup> Home game

<sup>4</sup> Away game

(Saeed, 2016) بعد از سپتامبر ۲۰۰۱ و حملات تروریستی در ایالات متحده امریکا مناطق دریایی تحت تأثیر یک توجه بیش از پیش برای ارتقای سطح امنیت قرار گرفتند و این به دلیل ضعف سیستم حمل و نقل دریایی و مقابله این سیستم با مسئله تروریسم و دیگر نیروهای خودگردان و همچنین حمله دزدان دریایی و در کل استفاده گروه‌های تروریستی از دریاها برای به مقصد رساندن اهداف خود و ارتباط با عموم مردم برای ترغیب در همکاری با این گروه‌ها می‌باشد با توجه به دلایل فوق سازمان‌هایی به منظور کنترل و حفاظت از شرکت‌های حمل و نقل دریایی در مقابله با خطرات

احتمالی از قبیل تروریسم به وجود آمده است که وظایفی از قبیل جلوگیری از حمل و نقل غیرقانونی سلاح‌های جنگی و هم چنین حمل غیرقانونی مواد رادیواکتیو را بر عهده دارند. ارگان‌های زیادی در اجرایی کردن امنیت دریایی نقش ایفا می‌کنند که در ادامه چند ارگان را مورد بررسی قرار می‌دهیم.

- در ژانویه سال ۲۰۰۲ طرح<sup>۱</sup> CSI توسط آژانس حراست مرزهای ایالات متحده و دپارتمان امنیت داخلی بنیان‌گذاری گردید که این طرح امنیتی برای کنترل و بازرسی کالاهایی است که به صورت کانتینر به ایالات متحده آمریکا وارد و یا خارج می‌شود. این طرح کانتینرها را قبل از بارگیری توسط کشتی مربوطه برای حمل شدن به ایالات متحده امریکا و خروج از ایالات متحده مورد بازرسی قرار می‌دهد و درون‌مایه طرح جلوگیری از بارگیری کالاهای با خطرات بالای امنیتی و هم چنین برقراری امنیت در نقاط مورد حمایت طرح در مسیر حمل و نقل دریایی می‌باشد. این طرح ابتدا در مناطق محدود به ایالات متحده امریکا پیاده‌سازی شد اما امروزه بندرگاه‌های بیشتری در سراسر دنیا این طرح را اجرا می‌کنند که کشورهای آسیایی از قبیل چین و پاکستان نیز از جمله این کشورها می‌باشند. (Saeed, 2016)

- در سال ۲۰۰۳ طرح<sup>۲</sup> PSI توسط ایالات متحده بنیان‌گذاری گردید. هدف کلی طرح جلوگیری از انتشار سلاح‌های جنگی سنگین و هم چنین سیستمی برای جلوگیری از حمل و نقل مواد وسایل سازنده این سلاح‌ها می‌باشد. این طرح از جوانب چندگانه‌ای در ارتباط

---

<sup>1</sup> Container Security Initiatives

<sup>2</sup> Proliferation Security Initiative

است با USCR<sup>۱</sup> ۱۵۴۰ در واقع طرح PSI بر پایه همکاری داوطلبانه کشورها و سازمان‌هایی که در ارتباط با سیستم امنیتی ایالات متحده آمریکا می‌باشند امروزه ایالات متحده طرح PSI را به سیستم‌های حمل‌ونقل زمینی و هوایی نیز انتقال داده است. در حال حاضر PSI دارای ۱۵۰ عضو می‌باشد که متأسفانه ایران، چین، پاکستان و هند عضویت ندارند. (Saeed, 2016)

- طرح MPI<sup>۲</sup> در سال ۲۰۰۳ توسط دپارتمان انرژی ایالات متحده آمریکا در رابطه با افزایش قابلیت سیستم شناسایی مواد رادیواکتیو مواد هسته‌ای که احتمال حمل‌ونقل در کانتینر را دارند به وسیله خطوط دریایی بنیان‌گذاری گردید. درون‌مایه این طرح بازرسی کانتینرهای خطوط حمل‌ونقل دریایی هنگام ورود و خروج از ایالات متحده آمریکا بدون در نظر گرفتن فرستنده و یا مقصد ارسال محموله می‌باشد. در حال حاضر ۳۳ بندرگاه در این طرح شرکت کرده‌اند که چین و پاکستان هم در اجرای این طرح عضویت دارند. (Saeed, 2016)

- طرح ISPS<sup>۳</sup> در سال ۲۰۰۲ مورد بحث و بررسی قرار گرفت و در سال ۲۰۰۴ اجرای این طرح اجباری گردید و به صورت ضمیمه‌ای از قانون‌های SOLAS ۱۹۷۴ ۲ منتشر گردید که بیانگر حداقل پایه‌گذاری‌های امنیتی برای کشتی‌ها و بنادر می‌باشد و همچنین مسئولیت حکومت‌ها و کمپانی‌ها و پرسنل کشتی‌ها و امکانات موردنیاز بنادر را برای تشخیص خطرات احتمالی و همچنین روش مقابله با آن را مطرح کرده است. (Saeed, 2016)

- طرح آتلانتا<sup>۴</sup> توسط اتحادیه اروپا در سال ۲۰۰۸ بنیان‌گذاری گردید. این طرح در واقع یک عملیات مقابله با دزدان دریایی توسط نیروهای دریایی تحت حمایت اتحادیه اروپا می‌باشد. با هدف حمایت از کشتی‌های در حال گذشتن از مسیر سومالی و خلیج عدن و هم چنین حمایت از کشتی‌های حمل مواد غذایی و کنترل فعالیت‌های ماهیگیران مناطق مورد دسترسی را نیز عهده‌دار است (Saeed, 2016)

---

<sup>1</sup> United Security Council Resolution

<sup>2</sup> Mega Port Initiative

<sup>3</sup> International ship and port facility security

<sup>4</sup> ATLANTA

- در سال ۲۰۰۹ برای پشتیبانی تلاش‌های گذشته در مقابله با حملات دزدان دریایی در مسیر آفریقا و بخصوص خلیج عدن، ناتو یک عملیات مقابله با دزدان دریایی را به نام لایه محافظتی اقیانوس<sup>۱</sup> بنیان‌گذاری کرد. (Saeed, 2016)

## ۲.۲. تبادل فرهنگ‌ها

جاده‌ها یکی از اولین امکانات برای برقراری ارتباطات میان اقوام مختلف در نظر گرفته می‌شوند. محققان جاده را به عنوان عاملی برای ایجاد تمدن‌ها و شهرنشین شدن قوم‌های مختلف بیان کرده‌اند. جاده ابریشم به هم‌چنین تنها یک راهکار اقتصادی برای حمل‌ونقل کالا و سرمایه نبود بلکه این جاده به عنوان یک عامل اصلی برای شکل گرفتن تمدن‌ها و ارتباطات اقوام و هم‌چنین تبادل فرهنگ‌ها ما بین کشورهای مختلف در مسیر جاده ابریشم قلمداد می‌شود. از آن جایی که جاده ابریشم مختص به حمل‌ونقل تنها ابریشم نبود و در این مسیر کالاهای دیگری هم دادوستد می‌شد از قبیل اجناس تولید شده توسط قبایل مختلف می‌توان نتیجه گرفت که دادوستد خود راهی برای تبادل سنت‌ها و فرهنگ‌ها در مسیر جاده ابریشم بوده است علاوه بر این در مسیر جاده ابریشم همواره ارتباط نزدیکی از نظر فرهنگی و اقتصادی مابین کشورهای ایران، هند، چین و رومی‌ها همواره برقرار بوده است. امروزه جاده ابریشم دریایی به مانند جاده اقتصادی ابریشم زمینی در تبادل فرهنگ‌ها ما بین کشورها نقش ایفا می‌کند. بر اساس مستندات مختلف اسلامی، ایرانی، چینی و اروپایی جاده ابریشم دریایی همانند یک پل ارتباطی برای تبادل فرهنگ بین کشورهای مختلف و ارتقاء سطح و کیفیت رسوم اجتماعی عمل کرده است و نقشی اساسی در هدایت فرهنگ‌ها و تمدن‌ها را در طول تاریخ داشته است. (Modiri and Abbasi, 2017) سنت‌ها، رسوم و فرهنگ‌های آسیایی و اروپایی به صورت نامحسوس در طول مسیر جاده ابریشم دریایی حمل شده‌اند و به مقصد مربوطه انتقال یافته‌اند در حالی که هدف اصلی از این حمل‌ونقل مواضع اقتصادی بوده است. به عنوان مثال تجارت غرب با چین که در قرن ۱۶ میلادی بنیان‌گذاری شده بود باعث تبادل فرهنگ مابین اروپا و چین گردید. چین به اروپا ظروف چینی صادر می‌کرد و چون این ظروف حاوی نقش و نگارهای سنتی این منطقه می‌باشد به طور غیر محسوس باعث تبادل فرهنگ

---

<sup>1</sup> ocean shield

چین با اروپا گردید و در مقابل اروپا با صادرات ظروف و تولیدات فلزی (استیل) به چین باعث انتقال فرهنگ صنعتی به مناطق مختلف چین گردید (Li, 2017) نتیجه این تعامل اقتصادی و فرهنگی بعدها به صورت سازمانی و صنعتی پیگیری گردید و موجب شناسایی تولیدات صنعتی و سنتی هر منطقه به طرف مقابل گردید. امروزه افزایش تعداد بنادر و گسترده شدن جاده ابریشم دریایی و در تعامل بودن کشورهای مختلف با این مسیر دریایی، فرهنگ‌های بیشتری می‌تواند در این رابطه تأثیرگذار باشد در نتیجه با گسترش جاده ابریشم دریایی می‌توان در کاهش تضادها و تردیدها میان اقوام مختلف قدم برداشت و همچنین در ایجاد ارتباطات جهانی با در نظر گرفتن احترام متقابل مابین اقوام مختلف فعالیت‌های مؤثری را انجام داد.

### ۲.۳. کنترل جهانی و منطقه‌ای بر جاده ابریشم دریایی

در سخنرانی سال ۲۰۱۳ ریاست جمهوری چین چهار موضوع مهم در توسعه طرح پیشنهادی کشور چین در مورد جاده ابریشم دریایی بیان گردید که عبارت‌اند از:  
(www.fmprc.gov.cn)

- بهبود سطح اعتماد متقابل، سودمندی دوطرفه، برابری، مذاکرات و احترام به فرهنگ‌های مختلف
- احداث یک گارد ساحلی مشترک برای ارتقا امنیت و پایداری
- تمرکز بر روی یک همکاری واقع‌گرایانه
- استحکام بخشیدن ارتباطات مردمی و منطقه‌ای به دور از دخالت حکومت‌ها

طرح پیشنهادی رئیس‌جمهوری چین فرصت‌های زیادی را برای کشورهای مختلف در مسیر جاده ابریشم دریایی برای گسترش ارتباطات با این کشور و همکاری در اجرایی کردن جاده ابریشم دریایی به وجود آورد. در واقع کشورهای در مسیر جاده ابریشم دریایی از نظر اقتصادی، سیاسی و استراتژیکی می‌توانند ارتباطات مناسبی را پایه‌ریزی کنند؛ و همچنین با ارتقاء سطح امکانات بنادر این مسیر یک سودمندی دوطرفه مابین چین و دیگر کشورهای در مسیر جاده ابریشم دریایی به وجود می‌آید که منجر به بهبود سطح کیفی تعاملات دریایی و همکاری بندرگاه‌های مختلف با همدیگر در ارتقاء سطح کیفی اقتصاد دریایی می‌شود. این



همکاری از طرفی می‌تواند منجر به توازن مابین بنادر مختلف مسیر جاده ابریشم دریایی از نظر سطح امکانات موجود در بندرگاه‌ها و از بین بردن اختلاف در سطح تجهیزات بنادر گردد. این طرح در واقع برنامه‌ریزی طولانی‌مدتی از طرف چین می‌باشد برای بهبود و ارتقاء سطح کیفی اقتصاد دریایی در محدوده عملیاتی این کشور می‌باشد. (Hong, 2014) در ماه ژوئن سال ۲۰۱۷ کمیسیون توسعه ملی و تجدیدنظر چین و مدیریت محدوده اقیانوسی چین طرحی را با عنوان دیدگاهی برای همکاری در بالفعل کردن جاده ابریشم دریایی عنوان کردند. (news.xinhuanet.com). این طرح از آنجا اهمیت دارد که این برای نخستین بار است که حکومت چین یک طرح برای عملیات همکاری دریایی بعد از معرفی جاده ابریشم دریایی در سال ۲۰۱۳ را عنوان کرده است. می‌توان گفت هدف از اجرای این طرح همگام‌سازی توسعه طرح جاده ابریشم و ارتقاء عملیات همکاری در بین کشورهای در طول مسیر جاده ابریشم دریایی برای پیاده‌سازی تمام و کمال طرح همکاری با دیدی وسیع و ارتباطی محکم و هم‌چنین حمایت مشترک برای به‌کارگیری منابع دریایی به صورت توافق شده برای دستیابی به یک نظم و هماهنگی خاص در توسعه عمومی و افزایش خدمات دریایی در مسیر جاده ابریشم می‌باشد (news.xinhuanet.com). از ویژگی‌های طرح عنوان شده از طرف چین را می‌توان برقراری امنیت دریایی، رشد و نوآوری در ارتباطات سیاسی و اقتصادی و از همه مهم‌تر همکاری نظارتی بر روی جاده ابریشم دریایی نام برد. طرح پیشنهادی از طرفی دیگر کشورهای در طول مسیر جاده ابریشم دریایی را فرا می‌خواند به همکاری حفاظت زیستی و محیطی و نظارت عموم کشورهای مسیر بر این امر مهم و حیاتی به منظور حفاظت از محیط زیست دریایی در طول مسیر جاده ابریشم دریایی که در این میان یکی از نکات کلیدی بهبود امکانات بندرگاه‌ها و سازمان‌های دریایی و ارتقاء سطح کیفی سازمان‌های نظارتی مسیر در کشورهای مختلف می‌باشد. (experixon.com) لازم به ذکر است با توسعه صنعت جهانگردی و گسترش آن، همکاری کشورهای مربوطه در مسیر در ارتقاء سطح کیفی حمل‌ونقل و امنیت می‌تواند در بهبود صنعت جهانگردی در مسیر جاده ابریشم دریایی نقشی اساسی را ایفا کند.

### ۳. نتیجه‌گیری

با توجه به جوانب بررسی شده در مورد جاده ابریشم دریایی به خوبی قابل درک است که برای بالا بردن سطح امنیت از نظر کمی و کیفی با در نظر گرفتن جوانب امنیت مرسوم و

غیرمرسوم، همکاری کشورهای در طول مسیر جاده ابریشم دریایی نقش بسزایی ایفا می‌کند و البته در این میان کشورهای با قدرت بالای نیروی دریایی از قبیل چین، ایران، هند و پاکستان می‌توانند در اجرای این امر نقش بسزایی داشته باشند. به کارگیری طرح‌های امنیتی معرفی شده و همچنین ایجاد طرح‌های امنیتی جدید می‌تواند بیش‌ازپیش در ارتقاء سطح کیفی این مسیر حمل‌ونقل اقتصادی و همچنین در بهبود کیفیت بازخورد طرح جاده ابریشم دریایی تأثیرگذار باشد. هر کشور می‌تواند در محدوده تحت کنترل خود قوانین امنیتی را اجرا کند و همگام با قوانین مشترک امنیتی مابین کشورها در یک مسیر همکاری برای برقراری امنیت کلی جاده ابریشم دریایی گام بردارد و در رابطه با حفظ محیط زیست اقدامات مناسب را پایه‌گذاری و اجرا کنند. جاده ابریشم دریایی می‌تواند راهکاری برای تبادل فرهنگ‌ها ما بین کشورهای مختلف و اقوام مختلف با در نظر گرفتن احترام متقابل به رسوم و فرهنگ‌های خاص هر منطقه می‌باشد. اقتصاد در طول تاریخ به طور نامحسوس به تبادل فرهنگ پرداخته است و امروزه با گسترش صنعت جهانگردی تبادل فرهنگ‌ها به شیوه‌ای بسیار محسوس‌تر و نوین‌تر دنبال می‌شود. با توجه به ظرفیت‌های جاده ابریشم دریایی گسترش صنعت جهانگردی در این مسیر چه از نظر اقتصادی و چه از نظر فرهنگی می‌تواند برای کشورهای مربوطه نتایج مطلوبی را به ارمغان بیاورد. شایان ذکر است که نظارت بر جاده ابریشم دریایی و اجرایی کردن طرح‌های امنیتی و حفاظتی و نظارتی در راستای بهبود حمل‌ونقل و اقتصاد مستلزم همکاری کشورهای مسیر با همدیگر و پاسخ‌گویی و حمایت هر یک از کشورها از طرح مطلوب پیشنهادی کشور چین در راستای اعتماد متقابل و همکاری همه‌جانبه حکومت‌های در طول مسیر جاده ابریشم دریایی به خصوص حکومت‌های قدرتمند مسیر از جمله چین، ایران، هند، پاکستان و غیره می‌باشد.

### سپاس‌گزاری پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی

با تشکر و سپاس فراوان از دکتر مجید موسوی که با رهنمودهای مدیرانه و دلسوزانه در تحقق این امر کمکی بسزا و شایان تقدیر را به دانشجویان خود هدیه فرمودند، باشد که خداوند چراغی روشن را رهسپار راه و روشنایی بخش زندگی‌شان گرداند.

## منابع

- Silk Road. Available from [https://en.wikipedia.org/wiki/Silk\\_Road](https://en.wikipedia.org/wiki/Silk_Road). Accessed in November ۱۲, ۲۰۱۷
- Dr Peter Roell (۲۰۱۶). China's Maritime Silk Road – An Ambitious Undertaking: A View from Europe. ISPSW Strategy Series: Focus on Defense and International Security, Issue No. ۴۱۱, pp ۲
- Rajeev Ranjan Chaturvedy (۲۰۱۴), New Maritime Silk Road: Converging Interests and Regional Responses. Institute of South Asian Studies National University of Singapore, No ۱۹۷, pp ۲&۳
- Helen Chin and others (۲۰۱۵), The Silk Road Economic Belt and the ۲۱st Century Maritime Silk Road. Fung Business Intelligence Centre. No ۱۰/F. pp ۶
- Gao Lan (۲۰۱۴). Reconstructing Maritime Silk Road & China's Marine Diplomacy with Neighboring Countries. History Research. Vol. ۲, No. ۳, pp. -۱۱  
۱۴
- Dr. Mehdi Modiri and Dr. Alireza Abbasi Semnani (۲۰۱۷). Maritime Silk Road or Spice Road
- )Cultural and Civilizational opportunities). Eleventh United Nations Conference on the Standardization of Geographical Names, ONF.۱۴۱/۱۰۵/CRP.۱۴۱
- Richard ghiasy and Jiayi zhou (۲۰۱۷). THE SILK ROAD ECONOMIC BELT Considering security implications and EU-China cooperation prospects. Stockholm international Peace research institute. SE-۷۲ ۱۶۹, pp ۲&۳
- Anwar Saeed (۲۰۱۶). The Evolving Pakistan-China Maritime Economic Relationship in the Indian Ocean. Sea Power Centre – Australia. Issue No ۱۳. Pp ۷ to ۱۰
- Li, S. J. (۲۰۱۷). Maritime Silk Road and Cultural Exchange and Dissemination of Chinese and Western Artifacts: From the Perspective of Porcelain Trade. Cross-Cultural Communication, ۱۳(۳), .۲۰-۱۶

فصلنامه علمی - تخصصی شاخص کارآفرینی/۱۱۹

-Xi Jinping Delivers Speech at SCO Summit, and Raises Four-Point Proposal, ۱۳September ۲۰۱۳, available at [http://www.fmprc.gov.cn/mfa\\_eng/topics\\_۶۶۵۶۷۸/xjpfwzysiesgjtfhshzzfh\\_۶۶۵۶۸۶/t۱۰۷۷۷۶۲.shtml](http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/topics_۶۶۵۶۷۸/xjpfwzysiesgjtfhshzzfh_۶۶۵۶۸۶/t۱۰۷۷۷۶۲.shtml).

-Yu Hong (۲۰۱۴), China's Maritime Silk Road of the ۲۱st Century Initiative, EAI Background Brief, No. ۹۴۱, available at <http://www.eai.nus.edu.sg/BB۹۴۱.pdf>

-Xinhuanet, Vision for Maritime Cooperation under the Belt and Road Initiative", ۲۰۱۷, available at [http://news.xinhuanet.com/english/-۲۰۱۷۲۰/۰۶/c\\_۱۳۶۳۸۰۴۱۴.htm](http://news.xinhuanet.com/english/-۲۰۱۷۲۰/۰۶/c_۱۳۶۳۸۰۴۱۴.htm) Accessed on November ۱۷, ۲۰۱۷

-Xinhuanet, China Focus: Maritime silk road fosters blue partnerships, ۲۰۱۷, available at [http://news.xinhuanet.com/english/۲۱/۰۶-۲۰۱۷/c\\_۱۳۶۳۸۴۳۰۴.htm](http://news.xinhuanet.com/english/۲۱/۰۶-۲۰۱۷/c_۱۳۶۳۸۴۳۰۴.htm) Accessed on November ۱۷, ۲۰۱۷

-Experixion News, China to build partnerships with Countries along Maritime Silk Road, ۲۰۱۷, available at <http://experixion.com/en/china-build-partnerships-countries-along-maritime-silk-road/> Accessed on November ۱۷, ۲۰۱۷

