

جاده ابریشم دریایی و نقش آن در گفت‌وگوی فرهنگی - تمدنی ساکنان خلیج فارس

(صفحات ۱۳۵ تا ۱۶۴)

محمد مهدی مظاهری^۱ * اعظم ملایی^۲

پذیرش: ۹۴/۳/۴

دریافت: ۹۴/۱/۱۶

چکیده

خلیج فارس به سبب وجود منابع سرشار نفت و گاز، در سطح بین‌المللی و منطقه‌ای مهم و راهبردی به شمار می‌آید و می‌تواند قدرت و موقعیت استراتژیکی کشورهای ساحلی را ارتقا ببخشد. با این حال، وجود برخی تفاوت‌ها در هویت و جهت‌گیری‌های سیاسی ایران با سایر کشورها، سبب رویکرد ستیزه‌جویانه و تقابلی آنها در عرصه منطقه‌ای گردیده است. بنابراین پژوهش حاضر به دنبال بررسی 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 و سازه‌انگاری صورت گرفته، حاکی از آن است که احیای راه ابریشم دریایی در ابتدا می‌تواند سبب افزایش مناسبات اقتصادی، ارتباطی و توریستی کشورهای منطقه شود و پس از آن با تغییر تصاویر بین‌الذهانی ملت‌ها و دولت‌های منطقه از یکدیگر، سطح همکاری و مناسبات آنها را به مسائل سیاسی و فرهنگی نیز ارتقا می‌دهد.

واژگان کلیدی: راه ابریشم دریایی، همگرایی، سازه‌انگاری، همکاری‌های فرهنگی - تمدنی، خلیج فارس

۱. استادیار مدیریت استراتژیک، دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم و تحقیقات تهران. (mmdmt39@gmail.com)
۲. دکتری روابط بین‌الملل و مدرس دانشگاه آزاد اسلامی؛ نویسنده مسئول. (azam.molaei@gmail.com)

۱. مقدمه

راه نخستین و طبیعی‌ترین وسیله ارتباطی میان انسان‌ها است 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 پرپیچ‌وخم را ایجاد می‌کردند. با تحول جوامع و گذار از مرحله پیش تاریخی، راه‌ها نیز از حالت ابتدایی در آمدند و هماهنگ با پیشرفت و کارآیی دیگر نهادهای اجتماعی، پیشرفت و تکامل یافتند. در این میان کسانی هم شرق و غرب عالم را در جست‌وجوی راه‌های تازه‌ای برای زندگی بهتر کاویدند و با روش‌هایی متفاوت به دستاوردهای مشترکی نایل شدند که دستمایه قرن‌ها ارتباط مسالمت‌آمیز انسان با انسان و انسان با طبیعت شد و موجب پیدایش راه‌های طولانی و مهمی گردید که جاده ابریشم نمونه‌ای از آنها است.

جاده ابریشم یا راه ابریشم، راهی کاروان‌رو که از دوران باستان در دو قاره آسیا و اروپا از چین تا مدیترانه مورد بهره‌برداری تجارتي، زیارتي و سیاحتی بوده است. نام جاده ابریشم را اولین بار فردیناند فون ریشتهوفن^۱ (۱۸۳۳-۱۹۰۵)، جغرافیدان آلمانی، در میانه قرن نوزدهم به کار برد. ظاهراً 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).

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

1. Ferdinand von Richthofen

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 واداشت راه آبی را برای ادامه تجارت خویش برگزینند. اگرچه این مسیر طولانی‌تر بود و خطرات ناشناخته‌ای به همراه داشت، اما در برخی مواقع بر مسیر خشکی برتری داشت. در عصر حاضر نیز اهمیت ارتباطات و تجارت بین‌المللی، برخی کشورها خصوصاً 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 کشورهای آسه آن به همراه چین از رویای چین بهره‌مند می‌شوند و با همکاری یکدیگر جامعه مشترک و سرنوشت آسیا را خواهند ساخت.

در ایران اما، با وجود اینکه کشورمان همواره یکی از عناصر کلیدی جاده ابریشم در طول تاریخ بوده و هم‌اکنون نیز از موقعیت ژئواستراتژیک و ژئواکونومیک فوق‌العاده‌ای برای احیای مسیر خشکی و دریایی این جاده برخوردار می‌باشد، تا کنون پژوهش‌ها و مطالعات جدی علمی برای معرفی چالش‌ها و فرصت‌های احیای جاده ابریشم دریایی صورت نگرفته است. در این راستا پژوهش حاضر با توجه به اهمیت و فرصت‌های فراوان جاده ابریشم دریایی برای کشورهای حاشیه این مسیر، به دنبال بررسی و تحلیل تأثیرات احیای این جاده بر تعاملات فرهنگی کشورهای حوزه خلیج فارس برآمده است. لذا سوال اصلی پژوهش این است:

که «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 که «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».

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

۲. چارچوب نظری

در این پژوهش به واسطه ماهیت تحقیق که از یک سو 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 منطقه‌ای و نظریه سازه‌نگاری.

نظریه پردازان مختلف همگرایی منطقه‌ای، همگرایی را به مثابه یک وضعیت خاص سیاسی یا فرایندی برای ارتقای وفاداری‌ها به سطحی بالاتر از سطح ملی تعریف می‌کنند. کانتوری و اشپیگل براساس مطالعات منطقه‌ای سعی می‌کنند با توصیف جامعه سیاسی جدیدی که در سطح منطقه‌ای تشکیل می‌شود و سپس با نظریه پردازی، عامل همبستگی را در ایجاد این فرایند مؤثر معرفی کنند (وثوقی، کمایزاده، زمستان ۱۳۸۹). علاوه بر کانتوری و اشپیگل که عمدتاً بر هم‌گرایی به منزله یک وضعیت تأکید می‌کنند، دو دسته از نظریه پردازان کارکردگرا و نوکارکردگرا همگرایی را فرایند تشکلی‌هایی جدید می‌دانند. کارکردگرایان به ویژه دیوید میترانی با یکسان فرض 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 منطقه‌ای دارد. در تکمیل این دیدگاه، نوکارکردگرایان به ویژه هاس و اشمیتز با قائل شدن به نقش مهمی 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 به تدریج به همکاری در سایر بخش‌ها نیز سوق می‌دهد و این امر عامل مهمی در تقویت همگرایی منطقه‌ای به شمار 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 نظریه پردازی شده است، برداشت ارتباطی است. به‌طور کلی برداشت ارتباطی انواع ارتباطات اقتصادی، سیاسی و فرهنگی میان واحدهای سیاسی را مورد توجه قرار می‌دهد و همچنین به تجزیه و

تحلیل زمینه‌های نوع ارتباطات که در میان واحدهای سیاسی گوناگون منجر به وابستگی متقابل و در نهایت منجر به ایجاد همگرایی می‌شود، می‌پردازد. 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 برجسته‌ای که دویچ در این رابطه 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 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 نمایند (دویچ و دیگران، ۱۳۷۵: ۸۳۴-۸۳۲).

در این پژوهش همگرایی در قالب منطقه‌ای تعریف و دنبال می‌شود و با بحث منطقه‌گرایی در یک چارچوب قرار می‌گیرد. منطقه‌گرایی به همراه چندجانبه‌گرایی و یکجانبه‌گرایی یکی از سه سیستم تجاری بین‌المللی را تشکیل می‌دهد 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 معمولاً به صورت زیر تجلی می‌یابد:

الف) سیستم‌های اتحاد نظامی مثل ناتو؛

ب) اتحادیه‌های اقتصادی مثل اتحادیه اروپا؛

ج) گروه بندی‌های سیاسی از قبیل اتحادیه عرب (امیدی، ۱۳۸۸: ۲۱-۲۲).

البته می‌توان به این سه، دسته دیگری را که شامل تمام این گروه بندی‌های سیاسی،

نظامی، اقتصادی و غیره است را 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 مشترک هستند؛ از قبیل نهادهای سیاسی، سطوح توسعه، فرهنگ، زبان یا مذهب (Mansfield and Milner, 1999: 591). منطقه‌گرایی پروژه‌ای 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 منطقه‌ای شدن بر تنظیم دسترسی به یک منطبق خاص به منظور حفاظت در برابر فرایند جهانی شدن دلالت دارد. در دهه‌های گذشته توجه و سطح تحلیل عمدتاً به سطح ملی یا بین‌المللی معطوف بود. اکنون در هزاره جدید، مطالعات منطقه‌ای در کانون توجه و اهمیت قرار گرفته است. نمونه این اتحادیه‌ها و نهادهای منطقه‌ای عبارتند از: مرکوسور^۱، نفتا^۲، آسه آن^۳، آپک^۴، سازمان همکاری شانگهای^۵.

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

هتن^۶ به نمایندگی از مکتب روابط بین‌الملل، منطقه‌گرایی نوین را فرایندی چندبعدی از همگرایی منطقه‌ای در عرصه‌های اقتصادی، سیاسی، اجتماعی و فرهنگی می‌داند. هتن ابعاد غیراقتصادی، سیاسی و امنیتی را وجه تمایز منطقه‌گرایی نوین از قدیم می‌داند. به نظر وی منطقه‌گرایی صرفاً اقتصادی یا سیاسی نیست بلکه ابزاری سیاسی، اقتصادی، فرهنگی و امنیتی است. وی همچنین هویت منطقه‌ای، تجانس سیاسی، امنیت

1. The Southern Cone Common Market (MERCOSUR)
2. NAFTA
3. ASEAN
4. The Asia Pacific Economic Cooperation Forum (APEK)
5. The Shanghi Cooperation Organization (SCO)
6. Hettne

دسته جمعی و انسجام منطقه‌ای را از مولفه‌های منطقه‌گرایی می‌داند (Hettne, 1994,p: 229).

در واقع، بر خلاف منطقه‌گرایی قدیم که روندی تحمیلی، از بالا به پایین با هدایت و مدیریت تکنوکرات‌ها، بوروکرات‌ها و رهبران سیاسی و با طرح و برنامه‌های بلندپروازانه و فاقد حمایت‌های عمومی به‌شمار می‌آید، منطقه‌گرایی نوین فرایندی خودجوش و حرکتی از پایین به بالاست، فرایندی که توسط شرکت‌های چندملیتی، صنایع، مشتریان و بازار هدایت می‌گردد. تغییراتی که اخیراً در اقتصاد سیاسی بین‌المللی به وجود آمد، موجب اهمیت منطقه‌گرایی نوین شده است. نظریه منطقه‌گرایی نوین تعامل بین روند جهانی شدن و تلاش برای یکپارچه کردن نظام‌های اقتصادی منطقه‌ای 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 منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای 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 به دلیل ترس از فرسایش حاکمیت خود، بخشی از حاکمیت را در اختیار سازمان منطقه‌ای قرار دهند و از این طریق حاکمیت خود را حفظ کنند. البته نباید فراموش شود که علی‌رغم اینکه دولت‌ها نفوذ قابل توجهی بر امور منطقه‌ای دارند، آنها دیگر کنترل همه جریان‌های همکاری را که در قلمروشان وجود دارد، در اختیار نداشته باشند (Vayrynen, 2003: 27). در شرایط کنونی، نظام وستفالیایی در حال کمرنگ شدن است، اما به نظر می‌رسد به دلایلی که ذکر آنها از حوصله این مبحث خارج است، دولت - ملت‌ها در ایجاد منطقه‌گرایی جدید نقش بارزی ایفا می‌کنند (Bresling and Higgott, 2002: 347).

نظریه دیگری که لازم است جهت تحلیل و ارزیابی موضوع این پژوهش به آن پرداخته شود، نظریه سازه‌انگاری است. سازه‌انگاران اساساً کانون بحث در حوزه روابط بین‌الملل را از معرفت‌شناسی به هستی‌شناسی منتقل کرده‌اند. توجه سازه‌انگاران از یک سو 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، به دلیل پذیرش اهمیت واقعیت مادی آنها را از پسا‌ساختارگرایان متمایز می‌سازد (مشیرزاده، 1385: ۳۲۳).

سازه‌انگاری به صورت یکی از رویکردهای مطالعه سیاست بین‌الملل که خود از ترکیب سایر رویکردها تشکیل می‌شود، در تلاش است به نحوی نارسایی‌ها و کاستی‌های نظریه‌های گوناگون را با بهره‌گیری از برخی گزاره‌های خود آنها برطرف کند و به اصطلاح تصویر واقعی‌تر از الگوهای رفتاری سیاست بین‌الملل به دست دهد. از لحاظ آرمان‌گرایی فلسفی این رویکرد صرفاً بر شرایط و نیروهای مادی تکیه نکرده، بلکه بر انگاره‌ها و اندیشه‌ها تأکید می‌ورزد. به عبارت دیگر بر اساس این تحلیل دولت‌ها و سیاست‌گذاران هستند که به عوامل فیزیکی نظیر سرزمین، تسلیحات و جز اینها معنی می‌بخشند (قوام، 1384: ۲۲۲).

به بیان دیگر سازه‌انگاران بر ابعاد مادی و غیر مادی حیات اجتماعی تأکید دارند. سازه‌انگاری سیاست بین‌الملل را بر اساس یک هستی‌شناسی «رابطه‌ای» می‌بیند و به عوامل فکری مانند فرهنگ، هنجارها و انگاره‌ها بها می‌دهد. کانون توجه سازه‌انگاری آگاهی بشری و نقشی است که این آگاهی در روابط بین‌الملل ایفا می‌کند (مشیرزاده، ۱۳۸۵: ۳۲۶).

به عبارت دیگر کل نظام بین‌الملل و همه ابعاد فیزیکی آن بر یک سری مبانی زبانی بنا شده‌اند که سازه‌نامیده می‌شوند و سازه‌ها زیربنای همه هنجارهای ژئوپولیتیکی هستند. به طور خلاصه می‌توان گفت که سازه‌انگاری مبتنی بر سه فرض هستی‌شناختی است: برساخته 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، 1384: ۴۱).

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 زمینه مند 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 به‌طور 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، 1386: ۲۲۰).

۳. مناسبات فرهنگی - تمدنی کشورهای حوزه خلیج فارس

منطقه خلیج فارس که از هشت واحد سیاسی ایران، عراق، عربستان سعودی، قطر، عمان، امارات متحده عربی، کویت و بحرین تشکیل شده است را می‌توان بر اساس خصلت‌های مشترک و متمایز که الگوی کنش متقابل منطقه‌ای را شکل می‌دهند یک منطقه ژئوپلیتیکی بارز در جهان دانست (ابراهیمی فر، 1381: 21). این منطقه از جمله مناطق نادر جهان، با اهمیت و موقعیت ویژه استراتژیک و ژئوپولیتیک است که از قدیمی‌ترین دوران‌های تاریخ بشری تاکنون پیوسته مورد توجه شدید اقوام و دولت‌های هم‌جوار و غیر هم‌جوار آن بوده است (اسدی، 1384: ۷). خلیج فارس فی‌نفسه 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 گروه بندی اقتصادی و سیاسی فراهم آورده است.

کشورهای حوزه خلیج فارس دارای منافع مشترک بوده مانند احساس خطر مشترک در مقابل چالش‌های جهانی شدن، حفظ خلیج فارس از آلودگی‌های زیست محیطی (مخصوصاً آلودگی‌های نفتی)، امنیت و آرامش خلیج فارس به‌عنوان شاهراه تجاری، وجود میادین نفتی و گازی مشترک بین کشورهای حوزه و مهم‌تر از همه مشترکات دینی و میراث غنی فرهنگ اسلامی، که می‌تواند در همگرایی کشورهای حوزه خلیج فارس به‌عنوان عاملی بسیار قوی عمل نماید.

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 به‌عنوان کانون صدور پیام تمدن خود استفاده می‌نمودند» (الهی، ۱۳۸۴: ۱۸). به علاوه، این منطقه نه تنها جایگاه تمدن‌های بزرگ بوده، بلکه خاستگاه پیامبران بزرگ الهی نیز بوده است؛ به‌ویژه، زادگاه پیامبر اکرم صلی الله علیه و آله آخرین پیامبر الهی، در این منطقه قرار دارد. دین اسلام در قرن هفتم میلادی با ظهور پیامبر بزرگ آن، حضرت محمد بن عبدالله صلی الله علیه و آله، در شبه جزیره عربستان و در حقیقت در سرزمینی که تا آن زمان بستر حوادث و درگیری‌های بزرگی بود، به وجود آمد. این تفکر الهی به سرعت گسترش یافت و قلمرو عظیمی را از اقیانوس اطلس تا کرانه‌های غربی اقیانوس آرام 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، به گونه‌ای که این منطقه، امروز به‌عنوان قلب جهان اسلام، هدایت تمام جریان‌های اسلامی را بر عهده گرفته است و خط‌دهنده تمامی حرکت‌های سیاسی-مذهبی و اسلامی سراسر جهان به‌شمار می‌آید.

بنابراین یکی از مهم‌ترین عواملی که می‌تواند زمینه‌های وحدت در بین دولت‌ها و ملت‌های منطقه خلیج فارس را فراهم آورد و زمینه‌های همگرایی را تضمین نماید، 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 لذا مشروعیت خود را از

راه دین به دست می‌آورند. بنابراین یک ایدئولوژی مشترک در میان همه کشورها و جوامع خلیج فارس وجود دارد که اختلافات قومی، قبیله‌ای، 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 سایر کشورها، سبب رویکرد متفاوت آنها در عرصه سیاست خارجی و در نتیجه مانع از تحقق همگرایی و همکاری بین کشورهای این منطقه گردیده و متأسفانه همواره تنش، رقابت و روند تسلیحاتی شدن در خلیج فارس افزایش یافته است.

ایران به‌عنوان بزرگترین کشور شیعی مذهب در منطقه خلیج فارس با دولت‌ها و نظام‌هایی روبرو است که نخبگان حاکم بر آن از مذهب تسنن و بعضاً 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 اظهار نظر برخوردار نیستند، تقابل با هژمونی آمریکا در منطقه نیز از جمله سیاست‌های جمهوری اسلامی ایران در منطقه خلیج فارس می‌باشد که در تعارض آشکار با سیاست خارجی سایر کشورهای حوزه خلیج فارس می‌باشد.

مجموعه عوامل نامبرده که میانی هویتی جمهوری اسلامی را شکل می‌دهد به گونه‌ای بر شکل گرفتن ساختارهای بین‌الذهانی در منطقه خلیج فارس و در روابط با کشورهای این منطقه تأثیرگذار می‌باشند. می‌توان گفت تشکیل شورای همکاری خلیج فارس^۱ واکنشی به انقلاب در ایران بود (اسدی، ۱۳۸۹). 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 تجاوز عراق و در راستای استراتژی آمریکا در قبال جمهوری اسلامی ایران مبنی بر کنترل انقلاب اسلامی و جلوگیری از بالندگی آن، کمک‌های بسیار ذی‌قیمتی در اختیار عراق گذاردند)

1. The Persian Gulf Cooperation Council (PGCC)

نعیمی ارفع، 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.

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

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 به نحوی بسیار بارز در شکل دهی به سیاست خارجی اعضا در قبال ایران نقش داشته است. تأکید کشورهای عضو شورا بر استفاده از نام‌های معمول برای خلیج فارس (مجتهد زاده، ۱۳۹۱)، به میان آوردن کشورهای مخالف و دشمن ایران و سهم کردن آنها در ترتیبات امنیتی منطقه، ترس از ظهور ایران به عنوان قدرت منطقه‌ای دارای فناوری هسته‌ای 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، به صورت سازه و مفاهیم زبانی وارد ساختار بین‌الذهانی نظام منطقه‌ای خلیج فارس می‌کنند. این عوامل و مؤلفه‌ها منجر به شکل‌گیری نوعی سوءظن دایمی میان دو طرف شده است.

در نتیجه در حال حاضر بیش از آنکه شاهد تبادلات فرهنگی-تمدنی مثبت کشورهای حوزه خلیج فارس با ایران باشیم، نظاره‌گر رقابت و حتی ستیز فرهنگی-تمدنی هستیم. تغییر این ذهنیت نیازمند بازساخته شدن مبانی و انگاره‌های هویتی جدیدی برای دو طرف است که منابع تنش زادر آن به حداقل ممکن برسد. دو طرف

برای همگرایی نیازمند بازتعریف مفاهیمی هستند که در چارچوب منافع و هویت ملی هر دو طرف باشد.

۴. راه ابریشم دریایی

همان‌گونه که در بخش‌های پیشین ذکر آن رفت، 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 راه آبی را برای ادامه تجارت خویش برگزینند (لسترنج، ۱۳۷۳: ۹۳). اگرچه این مسیر طولانی‌تر بود و خطرات ناشناخته‌ای به همراه داشت، اما در برخی مواقع بر 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 (تلاش چین برای...، ۱۳۹۳).

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 رفت و آمد می‌کردند. بنادری چون ابله، سیراف، هرمز و کیش هر یک در دوره‌ای از پررونق‌ترین و پرفروش‌ترین بنادر جهان به‌شمار می‌آمدند. 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، نه تنها از زمان‌های دور صحنه رقابت و کشمکش ملل و قدرت‌های دور

جاده ابریشم دریایی و نقش آن در گفت‌وگوی فرهنگی - تمدنی ساکنان خلیج فارس

و نزدیک بود، بلکه از دیرباز گذرگاه آمد و 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 داشته‌اند. 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 کنندن 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 تابعه هخامنشی. از زمانی که هند نیز به حیطه 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 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: ۳۹).

تصویر ۱. راه ابریشم دریایی



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

البته در سال‌های اخیر اقداماتی از طرف برخی کشورهای این حوزه به خصوص 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 نیز 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 مورد نیاز 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 منطقه‌یی شده و فرصت‌های اقتصادی بی‌شماری را به وجود می‌آورد (تلاش چین برای...، ۱۳۹۳).

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 این وجود به نظر می‌رسد اقدامات فوق بیشتر حالت نمایشی و شعارگونه داشته و کمتر از سوی مقامات دولتی به صورت 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 از سوی مسئولان سیاست خارجی را ضروری می‌سازد.

۵. پتانسیل‌های همکاری‌جویانه راه ابریشم دریایی

راه ابریشم دریایی چند کارکرد مهم را انجام می‌دهد که برای توسعه روابط کشورهای این راه در مسیر آن قرار دارند، با اهمیت قلمداد می‌شود.

۵-۱. 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: ۲۸-۲۹). طبق نظر دیوید میترا، سرمنشا 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 هست (مشیرزاده، ۱۳۸۵: ۶۰).

بر این اساس به نظر می‌رسد با توجه به نوع روابط کشورهای شورای همکاری خلیج فارس با ایران و اختلافات و تعابیر بین‌ذهنی 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 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 شان 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 به صورت دو جانبه و چند جانبه از دیگر اقداماتی است که لازم است کشورهای حوزه خلیج فارس در راستای ایفای نقش مؤثر در احیای جاده ابریشم انجام دهند.

نکته قابل تأمل اینکه کشورهای حوزه خلیج فارس 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 راه آبی، جزو کشورهای مصرف‌کننده انرژی و با اقتصادهایی ضعیف هستند. بر این اساس جاده ابریشم امروزه شاهراه انرژی محسوب می‌شود. این مسأله نه تنها قدرت چانه زنی 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.

با این حال کشورهای حوزه خلیج فارس به دلیل بی‌ثباتی 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 تنوع بخشی به ساختار اقتصادی یکی از ضرورت‌های سیاست‌گذاری‌های اقتصادی این کشورها به‌شمار می‌آید؛ زیرا با توجه به روند دستیابی کشورهای صنعتی به انرژی‌های جایگزین نفت، صادرات تک محصولی دیگر پاسخگوی نیازهای کشورهای منطقه نخواهد بود. افزایش سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی، تقویت صنعت جهانگردی، بانکداری، بیمه و صادرات غیر نفتی 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.

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.

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 صورت گرفته گردشگری دریایی به ازای هر گردشگر ۱۶ شغل ایجاد می‌کند که اهمیت بالای این نوع توریسم را نشان می‌دهد (سمعی، ۱۳۹۳). 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 به‌عنوان منبع درآمدی شناخته شده و کشورهایی 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 ۳۰۰۰ 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 باززنده‌سازی 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 می‌کند. پایه‌ریزی بستر مناسب جهت تشریک مساعی و همکاری‌های بین‌المللی و چند جانبه در زمینه گردشگری، راه‌اندازی اتحادیه جهت 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 ارزان قیمت، ایجاد مقاصد بین‌المللی گردشگری از طریق ایجاد مقاصد تفریحی، گردشگری فرهنگی و گردشگری سلامت، مبادله تفاهم‌نامه چند جانبه میان کشورهای مسیر جاده ابریشم دریایی به منظور کاوش و باستان‌شناسی زیر بستر دریا، ثبت مشترک «تردد در جاده ابریشم دریایی» به عنوان 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 (سلطانی‌فر، ۱۳۹۳).

امروزه چین با همکاری کشورهای عضو آسه آن^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 مسأله می‌تواند انگیزه کشورهای حوزه خلیج فارس برای حضور فعالانه در این رقابت را با 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 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).

اینجاست که برخی نظریه‌های همگرایی با نظریه سازه‌انگاری پیوند می‌خورند. نظریه پردازانی 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 پیش‌بینی‌پذیری رفتاری به شکلی متقابل. جریان شدید ارتباطات میان

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

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 آن جا که همگرایی مرحله‌نهایی فرایند همکاری است، فرآیند ارتباطی باید ذاتاً متضمن رابطه متقابل یا بازخوران بین واحدهای تشکیل‌دهنده یک نظام بین‌المللی باشد (دویچ، 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. بعد از آن کشورها «دیگری» را به‌عنوان دشمن خود تلقی نکرده و در صدد بهبود روابط بر می‌آیند. در واقع هویت‌های اجتماعی بر داشت‌های 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 را دوست، رقیب یا دشمن دیگری بدانند، 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 والگوهای رفتاری شکل می‌دهند، مهم است. اینها نوعی جهان‌بینی ایجاد می‌کنند و برالگوهای 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.

۵-۲. 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 یک سو 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 به وسیله 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 رفت و آمدهای 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).

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، دستکاری شده 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 (راوودراد، حاجی‌محمدی، 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 گردیده است، تأکید بر مبانی وحدت برانگیز 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 یکسو 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 به‌عنوان یک صنعت چند وجهی، 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 خلیج فارس و به‌ویژه ایران باشد. افزایش سفرها و ارتباطات تجاری،

سفرا، دانشمندان و روحانیون کشورهای منطقه سبب تبادل کالاهای معنوی شامل الگوهای فرهنگی، معماری، هنر و سنت‌های پسندیده اخلاقی و رفتاری بین کشورهای آنها می‌گردد.

الگوهای فرهنگی به سنت‌ها و شیوه‌هایی از زندگی گفته می‌شود که برای گردشگران جالب‌اند. این الگوهای فرهنگی شامل آداب و رسوم، 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 عبارتند از:

۱. حفظ شدن و پایدار ماندن میراث فرهنگی، هنرها، سنت‌ها و آداب و رسوم ملت‌های منطقه خلیج فارس؛ چراکه 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، ما شاهد خواهیم بود که منابع فرهنگی منطقه به‌طور خودکار سازماندهی، نمونه برداری 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).

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 خلیج فارس، 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 بایکدیگر 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).

در واقع 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 برنامه ریزی‌های فرهنگی و اجتماعی ویژه در زدودن تصویر نامناسب و غیر واقعی که برخی از کشورهای منطقه از یکدیگر دارند، گام مؤثری بردارد (کاظمی، ۱۳۸۷: ۲۷).

۴. فراهم کردن زمینه 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 فرا منطقه‌ای اطلاعاتی 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 مسأله قابل انکار 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 خلیج فارس 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.

۶. نتیجه‌گیری و پیشنهادات

جاده ابریشم نمادی از خردگرایی جمعی مردم مشرق زمین 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 به آن به‌عنوان پدیده‌ای نگرینست که گرچه در گذشته‌های دور

شکل گرفته و فعال بوده، اما با تبدیل شدن به پاره‌ای از فرهنگ و تمدن مردم این منطقه، به بخشی از زندگی و هویت آنان تبدیل شده و تاکنون ادامه حیات داده است. بنابراین، باید به آن به‌عنوان پدیده‌ای 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 می‌توانست نقش بسیار مؤثرتری نسبت به گذشته و در جهت ساختن جامعه بشری ایفا کند. از این روست که احیاء جاده ابریشم مورد تأکید قرار گرفته و تلاش‌ها برای فعال کردن آن به‌عنوان جاده پیوند 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 طریق جاده ابریشم با یکدیگر ارتباط و مبادله داشتند با یکدیگر مرتبط ساخته امکان مبادلات مختلف بین این جوامع را فراهم نماییم. بدین ترتیب می‌توان جاده ابریشم را به‌عنوان یک شاهراه ارتباطی چند مسیره 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 به‌واسطه 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 بدبین‌های بین آنها بینجامد. با این وجود ارتباطات فرهنگی ملی - مردمی، تنها به‌عنوان پیش زمینه‌ای برای مناسبات کشورها به حساب می‌آید. در شرایط فعلی خلیج فارس که دولت‌های آن بر سر منافع ملی خود محورانه با یکدیگر درگیر 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 جهت همکاری‌های بیشتر فراهم گردد. در تأیید نظریات نوکار کرد گرایانه باید گفت نوعی اراده سیاسی لازم است تا از 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 برای دستیابی به هم‌گرایی منطقه‌ای می‌توانند بردارند. برای رسیدن به این دستورالعمل‌ها نقش ایران و عربستان به‌عنوان دو کشور برجسته و مهم در خلیج فارس ضروری به نظر می‌رسد، چراکه تفاهم و نزدیکی این دو کشور در حل اختلافات و سوءتفاهمات کمک‌کننده و راهبردی به نظر می‌رسد و می‌تواند همراهی دیگر کشورهای ساحلی را در پی داشته باشد.

بر این 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 گردید. احیا جاده ابریشم دریایی از طریق مطرح نمودن لزوم همکاری‌های اقتصادی بین کشورهای منطقه در زمینه‌های مختلفی همچون توریسم، هتل داری، تجهیز و بازسازی بنادر و زیر ساخت‌ها و...، جرعه افزایش مناسبات بین آنها را خواهد زد. افزایش مناسبات در حوزه‌های اقتصادی که کمتر چالش برانگیز و محل اختلاف است، به زمینه‌های دیگر نیز تسری خواهد نمود 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 منطقه‌ای و فراهم کردن زمینه جهت احیاء و بهره‌برداری از پتانسیل‌های راه ابریشم دریایی وجود دارد که در ذیل 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 تنش زدایی و حل اختلافات بین کشورهای اسلامی منطقه گذاشته و راه را برای همکاری وسیع‌تر فراهم سازد.

۲. ضروری است که سازمان فرهنگ و ارتباطات اسلامی ایران به‌عنوان متولی اصلی فعالیت‌های فرهنگی خارج از کشور که در ۵۹ کشور و منطقه جهان دارای رایزنی

جاده ابریشم دریایی و نقش آن در گفت‌وگوی فرهنگی - تمدنی ساکنان خلیج فارس.....

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 هم اندیشی و رایزنی پیرامون نحوه معرفی فرهنگ و تمدن اسلامی به بقیه کشورهای آسیایی و اروپایی پردازند و با کنار گذاشتن مسائل اختلاف برانگیز قومی و مذهبی، به فکر همکاری برای تقویت جاذبه‌های گردشگری منطقه باشند؛ چراکه اساساً یکی از شاخصه‌های اصلی یک حرکت تمدن‌ساز، حفظ وحدت و یکپارچگی و عدم انفکاک و تجزیه‌طلبی است که به یک تمدن اجازه می‌دهد و جوه و ابعاد گوناگون یافته، بتواند به بالندگی لازم دست یابد.

۴. پیشنهاد می‌شود که کشورهای منطقه خلیج فارس به‌ویژه 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.

فهرست منابع

الف) منابع فارسی

- «احیای جاده ابریشم در مسیر چینی - عربی». (۱۳۹۳/۴/۲۲). خبرگزاری میراث فرهنگی: <http://chn.ir/NSite/FullStory/News/?Id=111248&Serv=2&SGI=24> ۱۳۹۳/۱/۲۳
- اسدی، علی اکبر (۱۳۸۹). «شورای همکاری خلیج فارس: سیاست خارجی و روندهای داخلی»، معاونت پژوهش‌های سیاست خارجی / گروه مطالعات خاورمیانه و خلیج فارس، شماره ۲۸.
- الهی، همایون (۱۳۸۴). «خلیج فارس و مسائل آن»، تهران: قومس.
- امیدی، علی (۱۳۸۸). «منطقه‌گرایی در آسیا: نگاهی به سازمان‌های آ. سه. آن، ساوک و اکو»، تهران: دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی.
- انصاری، سیدحسین (۱۳۸۹/۱۰/۲۱). «اثرات مثبت و منفی گردشگری فرهنگی»، <http://forum.mihandownload.com> تاریخ مراجعه: ۱۳۹۴/۱/۲۲
- باستانی پاریزی، محمد ابراهیم (۱۳۵۲). «ازدهای هفت سر»، ج ۱. تهران: انتشارات بنگاه مطبوعاتی صفی‌علیشاه.
- پژوهش، حمیدرضا «چند و چون تشکیل اتحادیه کشورهای حوزه راه ابریشم / تلاش برای احیای یک جاده قدیمی». نامه اتاق بازرگانی، سال هشتاد و سوم، آبان ماه، شماره ۵۸.
- «تلاش چین برای احیای جاده ابریشم به بار می‌نشیند»، (۷ بهمن ۱۳۹۳). برگرفته از سایت ایران جیب: <http://www.iranjib.ir/shownews/9639>. تاریخ مراجعه: ۱۳۹۴/۱/۱۷.
- حلبی، علی اصغر (۱۳۷۲). «تاریخ تمدن اسلامی (بررسی‌هایی چند در فرهنگ و علوم عقلی اسلامی)»، تهران، انتشارات اساطیر.
- دهقانی فیروزآبادی، سیدجلال (۱۳۸۹). «نظریه‌های مختلف در روابط بین‌الملل» (جزوه درسی)، تهران: دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه علامه طباطبایی.
- دویچ، کارل و دیگران (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، تابستان، شماره ۲، پیاپی ۱۰.
- عزتی، عزت‌الله (۱۳۷۸، ص: ۳۱) «جغرافیای سیاسی جهان اسلام»، تهران: سازمان حوزه‌ها و مدارس علمیه خارج از کشور.
- علی‌زاده مقدم، بدرالسادات (۱۳۸۳). «راه آبی ابریشم». فصلنامه تاریخ روابط خارجی، زمستان، شماره ۲۱.
- فرانک، آیری و براونستون دیوید (۱۳۷۶). «جاده ابریشم»، ترجمه محسن ثلاثی، تهران.

- لسترنج، گای (۱۳۷۳). «سرزمین‌های خلافت شرقی». ترجمه محمود عرفان، تهران: شرکت انتشارات علمی و فرهنگی، چاپ چهارم.
- سازمند، بهاره (۱۳۸۴). «تحلیلی سازه‌انگارانه از هویت ملی در دوران جنگ تحمیلی»، فصلنامه مطالعات ملی، سال ششم، شماره ۲.
- سلطانی‌فر، مسعود (۱۳۹۳/۸/۶). «احیای جاده ابریشم موجب توسعه گردشگری و اقتصادی جوامع محلی می‌شود»، گزارش سومین مجمع جهانی اقتصاد گردشگری در ماکائو چین: <http://www.farsnews.com/newstext.php?nn=13930806000586>. تاریخ مراجعه: ۱۳۹۴/۱/۲۰.
- سمیعی، محمد (۱۳۹۳/۷/۷). «هر گردشگر دریایی ۱۶ نفر را شاغل می‌کند»، پایگاه خبری وزارت راه و شهرسازی: <http://news.mrud.ir/news/1548>
- سیف‌زاده، حسین (۱۳۸۸). «نظریه‌ها و تئوری‌ها در روابط بین‌الملل فردی، جهانی شده: مناسبت و کارآمدی»، تهران: دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی.
- شربتیان، محمد حسن (۱۳۹۰/۶/۱۴). «تأملی کارکردی بر نقش توسعه پایدار گردشگری دینی در جامعه ایران»، <http://anthropology.ir/node/10725>
- قاسمی، فرهاد (بهار ۱۳۸۴). «طرح مفهومی و نظری مطالعات منطقه‌ای در سیاست بین‌الملل»، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، شماره ۷.
- قوام، عبدالعلی (۱۳۸۴). «روابط بین‌الملل: نظریه‌ها و رویکردها»، تهران: انتشارات سمت.
- کاظمی، علی اصغر (۱۳۷۰). «نظریه همگرایی در روابط بین‌الملل»، تهران: نشر قومس.
- کاظمی، مهدی (۱۳۸۷). «مدیریت گردشگری»، چاپ سوم، انتشارات سمت، تهران.
- کامران، حسن. کرمی، افشین (تابستان ۱۳۹۳). «بررسی روابط ایران و شورای همکاری خلیج فارس از منظر تئوری سازه‌انگاری»، نشریه تحقیقات کاربردی علوم جغرافیایی، سال چهاردهم، شماره ۳۳.
- گیرشمن، رومان (۱۳۶۸). «ایران از آغاز تا اسلام». ترجمه محمد معین. تهران: انتشارات علمی و فرهنگی.
- مجتهد زاده، پیروز (۱۰ اردیبهشت ۱۳۹۱). «دلیل تلاش اعراب برای تغییر نام خلیج فارس»، برگرفته از سایت بوشهر نیوز: <http://www.bushehrnews.com/fa/news/45759>. تاریخ مراجعه: ۱۳۹۴/۱/۸
- متقی، ابراهیم و کاظمی، حجت (۱۳۸۶). «سازه‌انگاری، هویت، زبان و سیاست خارجی جمهوری اسلامی»، فصلنامه سیاست، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دوره ۳۷، شماره ۴.
- مشیرزاده، حمیرا (۱۳۸۵). «تحول در نظریه‌های روابط بین‌الملل»، تهران: انتشارات سمت.
- وثوقی، سعید. کمایزاده، یونس. (زمستان ۱۳۸۹). «همگرایی نوین منطقه‌ای در دوران جهانی شدن». رهیافت‌های سیاسی و بین‌المللی، شماره ۲۴.
- نصیری، بهروز (۱۳۹۰/۱/۱۰). «جاده ابریشم؛ بزرگ راه تبادل فرهنگها»، ماهنامه معرفت،

شماره ۸۵

نعیمی ارفع، بهمن (۱۳۷۰). «مبانی رفتاری شورای همکاری خلیج فارس در قبال جمهوری اسلامی ایران»، تهران: دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی.

ب) منابع لاتین

- Breslin, Shaun .Higgott, Richard. (2002). "Studying Regions: Learning From the Old, Constructing the New", *New Political Economy*, vol. 5, No. 3 .
- Hettne, B. (1994). "The New Regionalism: Implication For Development and Peace". Helsinki: UNU/Wider .
- Mansfield, E. D. H. V .Milner. (1999" .(The New Wave of Regionalism", *International Organization*. 53, 3 .
- Mittelman. J. (1994" .(The Globalization Syndrome ."Princeton: Princeton University Press .
- Page, Jeremy. (8 November 2014). "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 .
- 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 (2003). "Regionalism old and New", *International Studies Review*, Volume 5, Issue 1 .
- Tiezzi, Shannon. (March 30, 2015). "Where Is China's Silk Road Actually Going?" From: <http://thediplomat.com>. Retrieved: 2015, 8, 4 .
- "Xi in call for building of new 'maritime silk road". (2013,10,4). From: http://usa.chinadaily.com.cn/china/2013-10/04/content_17008940.htm
<http://www.marinelink.com>, March 29, 2015