

راه ابریشم و ایران فرهنگی؛

مؤلفه‌هایی برای همگرایی منطقه‌ای در غرب آسیا

محمد رضا مجیدی^۱

دانشیار گروه مطالعات منطقه‌ای دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران

محمد حسین دهقانیان فرانشاه

دانشجوی دکتری دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران

(تاریخ دریافت: ۹۴/۲/۲۷ - تاریخ تصویب: ۹۵/۴/۵)

چکیده

راه ابریشم در طول چند قرن پیونددهنده امپراتوری‌های بزرگ عصر خود بود و اگرچه اساساً بر مبنای دادوستد و سود اقتصادی شکل گرفته بود، به محلی برای تعاملات و ارتباطات فرهنگی و تمدنی تبدیل شد و میراث فرهنگی ماندگاری برای ایران، کشورهای آسیای مرکزی و به‌طور کل کشورهای غرب آسیا بر جای گذاشت. در این مقاله ضمن اشاره به پیشینه تاریخی راه ابریشم و پیامدهای اقتصادی و فرهنگی آن، به این موضوع می‌پردازیم که تلاش برای احیای راه ابریشم چگونه می‌تواند زمینه همگرایی در غرب آسیا را فراهم کند؛ مانع از شکل‌گیری بستر مناسب برای رشد افراطی‌گری در منطقه شود و به تقویت پایه‌های ایران فرهنگی و روح مدارای مندرج در آن کمک کند. به همین منظور از برخی از نظریه‌های مطرح در مطالعات منطقه‌ای به‌عنوان مبنای نظری کار استفاده شده است.

واژگان کلیدی

ارتباطات، ایران فرهنگی، آسیای غربی، آسیای مرکزی، جهانی شدن، راه ابریشم، سازه‌انگاری، منطقه‌گرایی.

Email: mmajidi@ut.ac.ir

فاکس: ۶۶۴۰۹۵۹۵

۱. نویسنده مسئول

1. Von Richthofen

مقدمه

«بیابید از این مایه دیبای روم که بیکر بریشم بود زرش بوم»
 فردوسی در حدود هزار سال پیش این‌گونه از پارچه زربفتی سخن می‌گوید که از روم آمده بود و ابریشم آن را چینی‌ها تولید کرده بودند و به این ترتیب ایران در میانه این دو نقطه ایستاده بود و حلقه وصل بود و نه فصل (باستانی پاریزی، ۱۳۶۳: ۳۰۴). حلقه پیوند این دو نقطه هم امپراتوری ایران در دوران اشکانیان و ساسانیان بود و سپس در دوران پس از اسلام تا دوره صفویه تداوم یافت تا آنکه، افول این شاهراه انتقال تمدن و فرهنگ و اقتصاد را به دلایل مختلفی از جمله درون‌گرا شدن چین و خودداری ایران از نقش تاریخی خود شاهد بودیم؛ تا آنکه فروپاشی اتحاد شوروی، خروج ساختار جهانی از وضعیت دوقطبی و پایان یکجانبه‌گرایی ابرقدرت‌ها و سر برآوردن غول اقتصادی چین دوباره بحث از احیای جاده ابریشم را مطرح ساخته است. فرهنگ و تمدن ایرانی نشان داده بود که با تعامل و ارتباط، بیش از آنکه از دیگران متأثر شود، آنها را تحت تأثیر خود قرار می‌دهد، البته در این میان بر غنای خود نیز می‌افزاید. پذیرش اسلام نیز نه تنها از غنای فرهنگی ایران‌زمین کم نکرد، برعکس، ایران بزرگ و به‌خصوص آسیای مرکزی را به مهد تمدن اسلامی تبدیل کرد.

اکنون دو قدرت اقتصادی برتر جهان، یکی در حال افول (آمریکا) و دیگری در حال صعود (چین)، از احیای جاده ابریشم سخن می‌گویند و حاضر به سرمایه‌گذاری برای آن، البته به مقاصد متفاوتی شده‌اند و به‌خصوص رهبران چین حاضر شده‌اند سرمایه‌گذاری بزرگی در راه احیای جاده ابریشم جدید صورت دهند. می‌دانیم که ایران، پیش و پس از اسلام همواره حلقه اتصال این شاهراه بوده و از همین راه هم به گسترش فرهنگ ماندگار ایرانی-اسلامی همت گماشته است. بنابراین، سؤال اصلی ما این است که آیا می‌توان جاده ابریشم و احیای آن را به‌عنوان یک الگوی همگرایی در غرب آسیا بر محور عناصر و مقومات ایران فرهنگی به‌کار گرفت؟ به‌علاوه در دورانی که افراطی‌گری تهدیدکننده کشورهای منطقه آسیای غربی شده است، آیا با احیای جاده ابریشم می‌توان روح مدارای مستقر در فرهنگ ایرانی را در منطقه تقویت کرد؟ مفهوم احیای جاده ابریشم را چگونه می‌توان تبیین کرد؟ ایران فرهنگی چیست و چه پیشینه‌ای دارد و نقش جاده ابریشم در گسترش فرهنگ ایرانی چه بوده است؟

چارچوب مفهومی

سه مفهوم جاده ابریشم، آسیای غربی و ایران فرهنگی همپوشانی‌های فراوانی با هم دارند، به‌طوری‌که می‌توان آنها را در اشاره به حوزه جغرافیایی واحدی (البته با اندکی اغماض) به‌کار برد که عناصر فرهنگی ایران بیش از سایر تمدن‌ها بر آن مسلط بوده است.

آنچه اکنون به‌عنوان جاده ابریشم شناخته می‌شود، از حدود ۱۵۰ سال قبل از میلاد آغاز شد و حداقل تا ۱۲۰۰ سال تداوم یافت (تکمیل همایون، ۱۳۸۹: ۶۶). جاده ابریشم مجموعه‌ای از مسیرهای تجاری بوده و در واقع، بیشتر شبکه‌ای از جاده‌ها بوده است و نه یک راه مشخص (Thubron, 2009: 3). اساساً عنوان راه ابریشم زمانی به آن اطلاق شد که یک جغرافیدان آلمانی به نام «فردیناند فن ریختوفن»^۱ در سال ۱۸۷۷ آن را ابداع کرد (ریچارد فرای، ۱۳۸۶: ۱۸۶). بخش عمده‌ای از مسیر جاده ابریشم از حوزه تاریخی و فرهنگی ایران می‌گذشته است. شهرهای اصلی واقع در مسیر جاده ابریشم شامل شهر سیان (یا شیان)، ختن، کاشغر، تورفان در چین، سمرقند و بخارا و مرو در آسیای مرکزی، طوس، دامغان، گرگان، ری و قزوین و تبریز در ایران امروز بود. از قزوین راه به شعباتی تقسیم می‌شد. برخی به آذربایجان و اران یا طرابوزان می‌پیوست و بعضی به همدان و از آنجا به بغداد یا موصل و انطاکیه یا به کاپادوکیه و سارد (حدود از میر امروزی) منتهی می‌شد^۲. این راه اصلی بود که شش شاخه فرعی نیز به آن می‌پیوست (باستانی پاریزی، ۱۳۶۳: ۲۰۲-۲۰۱ و ۳۱۳) که تقریباً تمام بازارهای منطقه و جهان را به یکدیگر پیوند می‌زد و همه آنها بدون استثنا از قلمرو ایران عبور می‌کردند؛ به‌جز مسیر شمالی از شمال دریای خزر که به دلیل سختی مسیر کمتر استفاده می‌شد. البته گفته می‌شود که در اواخر دوران ساسانیان، ترکان خزر با همکاری امپراتوری بیزانس توانسته بودند مسیر جاده ابریشم را از شرق ایران به شمال دریای خزر انتقال دهند و ضربه بزرگی به لحاظ سیاسی و اقتصادی به امپراتوری ساسانی وارد سازند (کلجان، ۱۳۸۴: ۱۰). بنابراین راه ابریشم بیشتر نمادی از ارتباطات اقتصادی و فرهنگی شرق و غرب طی بیش از یک هزار سال بوده است که غنای تمدنی را باید ماحصل نهایی آن برشمرد. نامگذاری جاده ابریشم به این دلیل بوده که ابریشم با ارزش‌ترین کالای تجاری این راه بوده است. جاده ابریشم در دل خود دربرگیرنده چندین مسیر تجاری دیگر از جمله جاده لاجورد از افغانستان به مصر و هند، جاده یشم سبز از ختن به چین یا جاده زمرد از کوهستان‌های پامیر به شرق و غرب یا جاده طلا و مس به خاورمیانه بوده است. در آسیای مرکزی هم تولید ابریشم کاملاً رونق داشت و تا قرن دهم شهر مرو تنها تولیدکننده و صادرکننده عمده ابریشم به غرب بود (آکایف، ۱۹۹۹: ۹).

«غرب آسیا» مفهوم دیگری است که در این مقاله به‌کار می‌رود. منطقه غرب آسیا حوزه جغرافیایی ایران فرهنگی محسوب می‌شود که خود از پنج زیرمنطقه آسیای مرکزی، قفقاز، خلیج فارس، خاورمیانه و غرب شبه‌قاره هند تشکیل شده است، البته به لحاظ معیارهایی همچون نزدیکی جغرافیایی، قرابت‌های فرهنگی، سیاسی و اقتصادی، تعاملات میان اعضا،

1. Von Richthofen

۲. به‌عبارت دیگر نقطه شروع آن سیان، عبور از کناره بیابان تاکلاماکان، رسیدن به دره فرغانه و خوارزم، ورود به خراسان (توس)، سمنان، ری و قزوین و سپس به آذربایجان و آناطولی یا اکباتان، تیسفون و شامات.

خودآگاهی اعضا و وجود میزانی از خودمختاری از نظام جهانی می‌تواند به‌عنوان یک منطقه واحد تلقی شود؛ بدون آنکه بار منفی اصطلاح اروپامحور «خاورمیانه» را داشته باشد (مجیدی و دهشیری، ۱۳۸۷: ۵۴۸-۵۴۶). به‌علاوه، می‌توان غرب آسیا را مجموعه‌ای امنیتی هم تلقی کرد. وضع واژه خاورمیانه با اهداف سیاسی و ژئوپلیتیک غرب و با هدف دور نگاه داشتن رقبا از این منطقه راهبردی صورت گرفت و گرایش عمده در غرب این بوده است که این منطقه بخشی جدا از قاره آسیا معرفی شود (مجیدی، ۱۳۸۷: ۱۸-۱۷). به همین دلیل اغلب هنگام بحث از آسیا در محافل غربی فقط به حوزه شرق و جنوب شرق آسیا توجه می‌شود، گویی خاورمیانه جزو آسیا نیست. از سوی دیگر، منطقه غرب آسیا مهد ادیان بزرگ جهانی و پیشینه کهن فرهنگی و تمدن‌های بزرگ تاریخی بوده است و با این پشتوانه عظیم تاریخی و فرهنگی سخن‌های فراوان برای جهان دارد و سبب تقویت رویکرد ژئوکالچر به آن می‌شود (همان: ۲۲ و ۲۶-۲۷).

«ایران فرهنگی» را می‌توان به‌عنوان مرزهای ناپیدای ایران جغرافیایی تلقی کرد؛ به این معنا که هرچند کشوری با نام و مرزهای مشخص جغرافیایی به نام ایران وجود دارد، همین کشور دارای مرزهای ناپیدایی است که از مرزهای جغرافیایی آن بسیار فراتر است (خدایار، ۱۳۹۱: ۲۸). این حوزه فرهنگی پهنه وسیعی را در برمی‌گیرد که تقریباً می‌توان آن را با آسیای غربی برابر دانست. به‌عبارت ساده‌تر، ایران فرهنگی به حوزه‌ای اطلاق می‌شود که در آن فرهنگ و تمدن ایرانی هنوز جریان دارد (قاسمی، ۱۳۸۸: ۲۶). «فرهنگ ایرانی، در واقع، ایرانی فرهنگی پدید آورده است که در محدوده مرزهای سیاسی نمی‌گنجد» (مجلسی، ۱۳۸۸: ۲۷). آنچه در منطقه‌گرایی جدید اهمیت دارد، فرهنگ ذاتاً مشترکی است که در اغلب موارد حالتی فرامرزی دارد، به‌گونه‌ای که در مواردی، مرزهای کشورها چیزی جز تقسیم‌بندی مصنوعی یک حوزه فرهنگی بزرگ‌تر نیست (هنته و همکاران، ۱۳۹۲: ۲۵).

الگوی نظری برای راه ابریشم نوین

راه ابریشم را بیشتر نماد جهانی شدن در عصر خود تلقی می‌کنند که موجب ارتباط بزرگ‌ترین تمدن‌های آن روزگار شده بود (Steger, 2003: 24-26). در واقع همین ارتباط پیوسته طی چندین قرن سبب شد در کنار انتقال کالاها، عقاید، فرهنگ و مذاهب نیز منتقل شوند و در تعاملاتی که بین این فرهنگ‌ها و مذاهب رخ داد، روح مدارا حکمفرما شود. بنابراین ارتباط و تعامل محتوای اصلی راه ابریشم را تشکیل می‌داد. در زمینه نقش ارتباطات و تعاملات در همگرایی نظریه‌هایی مطرح شده است که به این بحث کمک می‌کند. از جمله این نظریه‌ها می‌توان به نظریه ارتباطات کارل دویچ و سازه‌نگاری اشاره کرد. از مفهوم قدرت نرم هم می‌توان در تبیین ایران فرهنگی و راه ابریشم بهره گرفت.

ابتدا لازم است که بین منطقه‌گرایی و منطقه‌ای شدن تمایز قائل شویم تا مقصود ما از طرح راه ابریشم برای همگرایی روشن‌تر شود. منطقه‌ای شدن به معنای فرایندهای تجربی تقریباً خودمختار و خودجوش است (فرایندهای بازار همچون جریان‌های خصوصی تجارت و سرمایه و راهبردهای شرکت‌ها) که درون یک حوزه مشخص جغرافیایی به افزایش وابستگی متقابل اقتصادی منطقه‌ای و الگوهای منطقه‌ای شده تعاملات اقتصادی منجر می‌شود (Spindler, 2002). این در حالی است که «منطقه‌گرایی معمولاً با یک برنامه سیاستی (اهداف تعیین شده) و راهبرد (وسایل و سازوکارهای رسیدن به آن اهداف) تداعی شده و معمولاً به نهادسازی منجر می‌شود» (Hveem 2000: 72). در این مقاله از مفهوم منطقه‌گرایی در همین معنا استفاده شده است. به عبارت دیگر، هدف ما ارائه راهبردی به منظور پیشبرد منافع ملی ایران در رویارویی با راهبردهای رقیب در غرب آسیاست.

منطقه‌گرایی را می‌توان تمایل و اشتیاق برای برقراری نظم و توسعه اقتصادی و سیاسی در یک پهنه جغرافیایی خاص تعریف کرد که براساس معیارهایی می‌توان آن را یک منطقه تلقی کرد. منطقه‌گرایی نو حکایت از گذار یک منطقه خاص از ناهمگونی نسبی به همگونی فزاینده در برخی ابعاد دارد که مهم‌ترینشان فرهنگ، امنیت، سیاست‌های اقتصادی و رژیم‌های سیاسی است (هتته، ۱۳۹۱: ۲۳). در واقع، در دهه ۱۹۹۰ با فروپاشی اتحاد شوروی و فراهم شدن امکان آزادسازی نیروهای منطقه‌ای، این سطح از سطوح سه‌گانه روابط بین‌الملل برجسته‌تر شد. به عبارت دیگر، موج سوم منطقه‌گرایی را شاهدیم که در آن بر ایجاد هویت و همبستگی اجتماعی تأکید می‌شود (مجیدی، ۱۳۸۷: ۴ و ۸-۷).

برای شناخت چگونگی تشکیل مناطق می‌توان به مشاهده رفتار قدرت‌های منطقه‌ای پرداخت. دو نوع قدرت منطقه‌ای را می‌توان از هم متمایز کرد: قدرت‌های دارای استیلا و چیرگی و قدرت‌های مسلط. دسته اول قدرت‌هایی هستند که کشورهای منطقه چاره‌ای جز پذیرش رهبری آنها را ندارند و دسته دوم، رهبریشان با مقاومت، بدبینی و ترس کشورهای کوچک‌تر همراه است. این کشورها می‌توانند پشتیبان روند منطقه‌گرایی باشند، راه خاص خودشان را برونند یا انزوای را پیشه کنند (هتته، ۱۳۹۱: ۲۷-۲۶). درحالی‌که یک قدرت فرامنطقه‌ای به نام چین احیای جاده ابریشم را در دستور کار خود قرار داده است، مشارکت فعالانه ایران به عنوان یک قدرت منطقه‌ای کمک بسیار زیادی به ارتقای منطقه‌گرایی در غرب آسیا خواهد کرد.

از سوی دیگر باید توجه داشت که کثرت‌گرایی و چندبعدی بودن دو ویژگی منطقه‌گرایی معاصر است. به عبارت دیگر، مشخصه این منطقه‌گرایی عبارت است از گسترش مجموعه کنشگران دولتی و غیردولتی فعال در عرصه منطقه‌ای و چندبعدی بودن آن شامل امنیت،

توسعه، تجارت، محیط زیست، هویت و غیره؛ که همان تکثر و چندبعدی بودن را می‌رساند. این مسئله سبب احیا و تا حدی خلق رهیافت‌ها و نظریه‌های بسیاری شده است که می‌توان آن را انفجار بررسی‌های نظری خواند (Söderbaum, 2012: 11-22). دقیقاً به همین دلیل در ادامه به مجموعه‌ای از رهیافت‌های نظری اشاره می‌شود.

کارل دویچ از پیشگامان زیر سؤال بردن مفروضات نظریه واقع‌گرایی و به‌خصوص نوواقع‌گرایی در جدا کردن محیط داخلی کشورها و محیط بین‌المللی است. در نوواقع‌گرایی ساختار روابط قدرت در محیط داخلی کشورها سلسله‌مراتبی و در محیط بین‌المللی آنارشیک (اقتدارگریزانه) به تصویر کشیده می‌شود. نتیجه چنین فرضی این می‌شود که امکان گریز از وضعیت آنارشیک وجود ندارد و اقتدارگریزی به‌عنوان یک امر مسلم و غیرتاریخی ترسیم می‌شود. از سوی دیگر، تنها راه‌حلی که برای خروج از این وضعیت به‌نظر می‌رسد، تشکیل یک حکومت جهانی براساس نظریه لیبرالیسم کانتی است که عملاً هدفی آرمانی و غیرواقع‌بینانه است. کارل دویچ بین ادغام^۱ و همگرایی^۲ تمایز قائل می‌شود. یک اجتماع ادغام‌شده، اجتماعی برخوردار از یک مرکز عالی تصمیم‌گیری است، اما نقطه مقابل آن صرفاً هرج و مرج (آنارشی) نیست. به عقیده دویچ این امکان وجود دارد که تعدادی از دولت‌های حاکم در روابط خود با هم یک اجتماع امنیتی کثرت‌گرایانه را ایجاد کنند و به این ترتیب احتمال کاربرد زور برای حل اختلاف‌های خود را به حداقل برسانند. به‌عبارت دیگر، این کشورها چنان به همگرایی می‌رسند که شبیه یک اجتماع امنیتی ادغام‌شده می‌شوند، با این تفاوت که حاکمیت خود را به سطح فراملی واگذار نمی‌کنند (Griffiths, 2009: 67-69).

دویچ قائل به دوگانگی اقتدارگریزی - سلسله‌مراتبی نیست، بلکه آن را یک طیف می‌داند. پس می‌توان شاهد ادغام بود، بدون همگرایی و نیز همگرایی داشت بدون ادغام. در حالت اول می‌توان به وقوع جنگ داخلی در یک کشور و در حالت دوم به صلح بین‌المللی اشاره کرد (Griffiths, 2009: 67-69). بنابراین همان‌طور که آرنت لیبهارت می‌گوید، دویچ آنارشی را نه یک متغیر مستقل، بلکه معلول نظام پیچیده‌ای می‌داند که خود مستلزم بررسی دقیق است. برای دویچ فرایندهای تعامل اهمیت بسیار زیادی دارند (Griffiths, 2009: 67-69). از جمله شرایطی که دویچ برای شکل‌گیری همگرایی ذکر می‌کند، سازگاری متقابل ارزش‌های اصلی مربوط به رفتار سیاسی، وجود یک راه زندگی متمایز و جذاب، انتظار دستیابی به پیوندهای اقتصادی قوی‌تر، رشد اقتصادی برتر حداقل برخی از واحدهای شرکت‌کننده، وجود نوعی پیوندهای

1. amalgamation
2. Integration

ناگسستی در ارتباطات اجتماعی در ورای مرزها و تعدد دامنه ارتباطات و مبادلات متقابل است (مشیرزاده، ۱۳۸۴: ۴۴-۴۳).

یکی از معضلات جمهوری‌های آسیای مرکزی پس از استقلال از اتحاد شوروی، بحران هویت بوده است. رهبران این کشورها برای هویت بخشیدن به کشورهایشان بسیار تلاش کردند که از القای کیش شخصیت تا بین‌المللی‌گرایی در نوسان بوده است. در دوره پسا شوروی، جمهوری‌های تازه استقلال یافته به دو دسته تقسیم شدند. جمهوری‌های غربی اتحاد شوروی (شامل کشورهای بالتیک) غرب‌گرایی را در دستور کار خود قرار دادند و بنابراین هویتی غربی گرفتند. با این حال، لایه جنوبی اتحاد شوروی به لحاظ هویتی بلا تکلیف ماندند و با ملغمه‌ای از امپراتوری‌های پیشین، رقابت‌های ژئوپلیتیک فعلی، گسترش نفوذ اسلام و نفوذ مستمر و مداخله روسیه روبه‌رو شده‌اند. این مسئله موجب شده است ثبات در این منطقه سخت و دشوار شود (Olcott, 1996: preface). همین بحران هویت زمینه شکل‌گیری گروه‌های افراطی و بنیادگرای اسلامی در منطقه را فراهم کرده است. راه ابریشم به‌عنوان یک راه هویت‌بخش، می‌تواند زمینه‌ای را فراهم کند تا به‌جای بنیادگرایی روح مدارا و رواداری در منطقه حاکم شود. پیشینه راه ابریشم حاکی از نقش بارز آن در گسترش مدارا در منطقه بوده است (Majidi, 2014: 36). برای ساخت هر هویتی نوعی عنصر مقیدکننده مورد نیاز است. این عنصر می‌تواند یک فرهنگ مشترک، یک پس‌زمینه قومی مشترک، شباهت‌های زبانی مشترک، تجارب مشترک، میراث مشترک، هنجارها و اصول و ارزش‌های مشترک باشد (Wunderlich, 2007: 38-39).

چرا احیای راه ابریشم؟

باید به این پرسش پاسخ داد که اساساً راه ابریشم به چه دلیل یا دلایلی باید احیا شود. پاسخ به این پرسش از دو منظر امکان‌پذیر است؛ از یک نظر، کشورهای غرب آسیا و به‌ویژه آسیای مرکزی در کانون راهبرد چین در حرکت به سوی غرب (آسیای غربی) قرار گرفته‌اند که اکنون «ابتکار کمربند و جاده» محسوب می‌شود، بنابراین مشارکت در طرح‌های زیرساختی و ترابری اهمیت بسیاری دارد و عدم مشارکت در طرح‌های احیای راه ابریشم تنها سبب انزوا و حاشیه‌نشینی خواهد شد. چین از اوایل دهه ۱۹۹۰ از راه ابریشم به‌عنوان یک استعاره و تنها به معنای نمادینش استفاده می‌کرد، اما در سپتامبر ۲۰۱۳ آن را به‌عنوان یک سیاست رسمی در دستور کار خود قرار داد و شی جین‌پینگ، رئیس‌جمهور چین، در سفر به قزاقستان از طرح خود با عنوان «کمربند اقتصادی راه ابریشم» رونمایی کرد. این کمربند براساس نقشه‌ای که خبرگزاری شینهوا ترسیم کرده است، با عبور از سین‌کیانگ به قزاقستان و از آنجا به سمت

غرب از ایران و ترکیه عبور می‌کند و به مدیترانه و اروپا می‌رسد (Laruelle, 2015: 12-21). به این ترتیب، احیای راه ابریشم جدید، بسیار محتمل است و بنابراین نباید انفعال پیشه کرد. از منظر دیگر، راه ابریشم جزو میراث فرهنگی مشترک ما و کشورهای منطقه است و با ثبت جهانی آن به‌عنوان میراث مشترک بشریت می‌توان از این نماد تاریخی برای توسعه گردشگری، احیای میراث فرهنگی و تمدنی، گفت‌وگوی ادیان و فرهنگ‌ها و تعاملات زبانی بهره گرفت. با توجه به پیشینه فرهنگی منطقه آسیای مرکزی به‌عنوان یکی از کانون‌های اصلی تمدن ایرانی-اسلامی و وجود مشترکات فرهنگی ماندگار بین ایران و این منطقه، می‌توان با احیای جاده ابریشم زمینه تقویت این پایه‌های فرهنگی را فراهم کرد و همان‌طور که راه ابریشم باستانی با انگیزه‌های اقتصادی شکل گرفت و سپس با آثار فرهنگی و تمدنی ناشی از مبادلات اقتصادی ماندگار شد (Majidi, 2014: 8)، می‌توان انگیزه اقتصادی پیوند با اقتصاد چین را به بهانه‌ای برای احیای این فرهنگ و تمدن تبدیل کرد.

راه ابریشم و ایران فرهنگی

اگر ایران فرهنگی را حوزه‌ای در نظر بگیریم که مابین ایران جغرافیایی و تاریخی قرار می‌گیرد و هنوز عناصر فرهنگی ایران را می‌توان در آن مشاهده کرد، پس بخش عمده‌ای از جاده ابریشم به‌خصوص در آسیای مرکزی بی‌تردید در حوزه ایران فرهنگی جای می‌گیرد. اینکه راه ابریشم چه تأثیری بر آن گذاشته، نیازمند بررسی تاریخی است.

الف) ایران باستان

پیش از ایجاد راه ابریشم، ایرانیان در دوران هخامنشیان مجموعه راه‌هایی را در داخل امپراتوری احداث کرده بودند که بعدها بخش غربی جاده بزرگ ابریشم را تشکیل داد. در واقع زیرساخت لازم برای ارتباط اقتصادی شرق و غرب را امپراتوری بزرگ ایران قبلاً فراهم کرده بود. این زیرساخت به‌عنوان جاده شاهی شناخته می‌شود. جاده شاهی مجموعه‌ای از راه‌ها بود: از هگمتانه به میان‌رودان با عبور از بیستون؛ از شوش، اردبیل، شمال دجله، غرب ارمنستان، کاپادوکیه و سارد تا ناحیه افس؛ تخت جمشید به شوش؛ بابل به مصر؛ و بابل، بیستون - هگمتانه (رضا، ۱۳۷۶: ۲۳۵).

چینی‌ها، روم را تسین بزرگ و ایران را «آن سی» (یا آن سو که کلمه‌ای فارسی است به معنای آن طرف رود) می‌خواندند. رومیان مدت‌ها می‌خواستند که مستقیماً با چین ارتباط برقرار کنند، اما «آن سی‌ها» که پارچه‌های چینی و بیش از همه ابریشم را به ساکنان تسین بزرگ می‌فروختند، کوشا بودند که مانع روابط مستقیم بین روم و چین شوند (باستانی پاریزی، ۱۳۶۳: ۲۲۵-).

۲۲۲) و این سعی و کوشش قرن‌ها ادامه داشت. مسئولیت تأمین کاروان‌های راه ابریشم از جیحون به این سو بر عهده ایرانی‌ها بود و به همین دلیل در طول راه‌های اصلی، تقریباً هر شش یا چهار فرسنگ راه (۲۵ تا ۳۰ کیلومتر) یک کاروانسرا می‌بینیم. داریوش بزرگ برای نخستین بار با ساختن پاسگاه‌های بین‌راهی امنیت راه‌ها را تأمین کرد و این فقط برای امور نظامی نبود. «او در واقع زره جهانگشایی را از تن درآورد و شال تجارت را به دوش انداخت» (همان: ۲۳۳). هخامنشیان با انضمام آسیای مرکزی، این منطقه را به غرب ایران و تمامی خاورمیانه متصل کردند و همین مسئله موجب تغییراتی در راه و روش زندگی مردم این دو منطقه شد. با اتصال این مناطق به هم تماس‌های تجاری گسترده‌ای در پی آمد. در واقع هخامنشیان از حمل‌ونقل و ارتباطات با شرق غافل نبودند و دو قرن امپراتوری آنها، تأثیرات فراوان دیوانسالاری و فرهنگی از مرکز امپراتوری بر بخش‌های پیرامون از جمله آسیای مرکزی بر جای گذاشت.

در دوره ساسانیان، به‌خصوص زمان انوشیروان، اقدام‌های وسیعی به‌منظور برقراری امنیت راه ابریشم و آسایش مسافران از حوالی جیحون تا انطاکیه صورت گرفت و تسلط انوشیروان بر یمن، همه راه‌های دریایی را هم در اختیار او قرار داد. سود سرشار تجارت در جاده ابریشم سبب شده بود رقابت‌ها و کشمکش شدیدی طی چند سال بر سر کنترل آن در گیرد و در حقیقت، درگیری‌های امپراتوری ایران و روم و سپس در عصر صفویه درگیری‌های ایران با ازبک‌ها و عثمانی‌ها، تا حد بسیار زیادی به سبب رقابت برای تصاحب منافع اقتصادی این راه بود. بنابراین رقابت بر سر خطوط حمل‌ونقل و ترانزیت که به تعبیری بازی بزرگ لقب گرفته است، قدمتی چند هزارساله دارد و اکنون نیز شاهدیم هر کشوری که می‌خواهد جای پای در منطقه باز کند، بلافاصله سراغ جاده ابریشم می‌رود. در دوران امپراتوری ساسانیان چین در برابر ابریشم از ایران و سمنه، رنگ، قالی، سنگ‌های گرانبها، پارچه و اسب ایرانی وارد می‌کرد و دولت ایران همواره بهای ابریشم را افزایش می‌داد تا از روم شرقی طلا و پول بیشتری به چنگ آورد و امپراتوری بیزانس را از نظر اقتصادی و به‌ویژه نظامی تضعیف کند، زیرا روم شرقی خود این کالا را در اروپا به گردش درمی‌آورد و بر قدرت اقتصادی و در نتیجه نیروی نظامی خود می‌افزود (رضا، ۱۳۷۶: ۲۴۱). در واقع امپراتوری ایران از موقعیت راهبردی خود به بهترین وجه استفاده می‌کرد و می‌کوشید در مناسبات جهانی آن دوران مرکز ثقل باقی بماند و به حاشیه کشیده نشود.

ب) اسلام

با ورود اسلام، سراسر آسیای غربی به تدریج در کنترل مسلمانان قرار گرفت و آنها از همان

لحظه اول هم از اهمیت و ارزش ابریشم غافل نبودند. ابتدا شاهد تسلط اسلام بر شعبه نخستین راه ابریشم با فتح مکه و مدینه و مصالحه با مسیحیان نجران و سپس تسلط بر شعبه دوم یعنی کرانه دجله، بلافاصله پس از سقوط مدائن و اندکی بعد با سقوط حلوان و نهاوند و در مرحله نهایی تسلط بر راه ری، بیهق، طوس، مرو و سمرقند با فتوحات عبدالله عامر بودیم. در چند سده بعد، تسلط بر راه ابریشم هدف اصلی هر یک از فرمانروایان و حکام محلی بود و پیش از آنکه صفویه تمام نواحی فلات ایران را زیر پرچم واحدی گرد آورد، به ترتیب طاهریان، صفاریان، سامانیان، آل بویه، غزنویان، سلجوقیان، ایلخانیان، قراختائیان، آل مظفر، سرداران، تیمور و اوزون حسن بر بخش‌هایی از راه ابریشم سلطه یافتند (باستانی پاریزی، ۱۳۶۳: ۲۳۶-۲۳۵). راه ابریشم را می‌توان یکی از عوامل اصلی اسلامی شدن آسیای مرکزی تلقی کرد. در واقع، اسلامی شدن آسیای مرکزی فرایندی پیچیده و چندسطحی بود. در سطح اول که عیان‌ترین سطح نیز بود، گسترش اسلام با اعمال قدرت سیاسی-نظامی همراه شد، اما پرواضح است که حکمرانی سیاسی به‌مثابه گسترش یک مذهب نیست. دومین عامل اسلامی شدن آسیای مرکزی را می‌توان کنترل بیشتر دادوستد فرآسپایی توسط مسلمانان دانست. در واقع، هیچ دینی در تاریخ جهان به اندازه اسلام از تجارت و دادوستد حمایت نکرده است. سومین سطح نیز به تدریج و تحت تأثیر کلام پرنفوذ علما و شیوخ صوفی رخ داد (Foltz, 2010: 95-96). بنابراین اجبار مستقیم نقش چندانی در اسلامی شدن راه ابریشم نداشت و عامل اصلی در این میان، مشارکت فوری و پایدار مسلمانان در تجارت در مسیرهای طولانی بود.

ماجرای راه ابریشم در دوران صفویه خود حکایت مفصلی است؛ چه ایران دیگر برخلاف دوران پارت و ساسانیان کنترل‌کننده تمام راه‌های ابریشم نبود و ازبک‌ها در شرق و عثمانی‌ها در غرب ایران کنترل بخش‌های مهمی از آن را به دست گرفته بودند. به این ترتیب ایران عصر صفویه در دو جبهه درگیر جنگ بود و به‌خصوص یکی از دلایل روی آوردن ایران به استفاده از راه‌های دریایی در دوران شاه‌عباس و بیرون راندن پرتغالی‌ها از جزیره هرمز ناخرسندی استفاده از مسیر عثمانی برای صدور ابریشم بود. تفاوت بارز دیگر ایران در آن زمان تبدیل شدن ایران به تولیدکننده بزرگ ابریشم بود. گرگان، مازندران و گیلان و نیز شهرهایی همچون یزد، کرمان و اصفهان مراکز عمده تولید پارچه‌های ابریشمی بودند (اشراقی، ۱۳۷۶: ۱۹۶). رقابت‌های ژئوپلیتیک ایران در عصر صفویه به‌خصوص دوران حکومت شاه‌عباس اول بر سر کنترل راه ابریشم، خود موضوع مورد بررسی و تحقیق در برخی کتاب‌ها بوده است (Matthee, 1999). ایران عصر صفویه به‌دلیل تعارض بارز دینی با ازبک‌ها در شرق و عثمانی‌ها در غرب دیگر نتوانست به نقش تاریخی خود به‌عنوان حلقه پیوند شرق و غرب عمل کند و به این

ترتیب مسیر زمینی راه ابریشم عملاً قطع شد. پیامد این امر هم برای ایران و هم برای منطقه آسیای مرکزی بسیار سنگین بود و به‌ویژه در آسیای مرکزی کانون‌های تاریخی-تمدنی مهمی چون سمرقند، بخارا و مرو رو به افول گذاشتند. در نبود روابط رسمی میان ایران و حکام ترکستان هر دو طرف زیان دیدند (زرین‌کوب، ۱۳۷۱: ۳۱).

افول جاده ابریشم

«گرت هواست که معشوق نگسلد پیوند نگاه دار سر رشته تا نگه دارد»
 جاده ابریشم از سده یکم پیش از میلاد تا بیش از ۱۲۰۰ سال و به روایتی تا آغاز سده نوزدهم به حیات خود ادامه داد (البته با افت‌وخیزهایی فراوان) و تمدن‌های چین، ایران، یونان و هند را به یکدیگر پیوند زد (مظاهری، ۱۳۸۸: ۷۹). در واقع همان‌طور که شکل‌گیری آن به یکباره صورت نگرفت، افول آن نیز تدریجی بود. با افول چین و سر برآوردن قدرت‌های دیگر، افول جاده ابریشم نیز رخ داد. یکی از عوامل اصلی نابودی جاده باستانی ابریشم، پیدایش و تکامل صنایع جدید و مدرن بود که سبب شد کالاهای سنتی وارده از چین منسوج و بی‌استفاده شوند. در واقع جای بسیاری از فراورده‌های چینی را کالای ساخته‌شده غربی گرفت (مظاهری، ۱۳۸۸: ۲۷). با این حال، در مورد اینکه افول چین موجب افول جاده ابریشم شد یا برعکس، اختلاف نظر وجود دارد. در واقع، می‌توان بر پایه شواهد تاریخی نشان داد که قطع دادوستد چین در جاده ابریشم زمینی و دریایی از حدود سده پانزدهم میلادی بستری برای سقوط امپراتوری چین شد و امروز چینی‌ها به‌خوبی از این تجربه درس گرفته‌اند.

میراث فرهنگی ایران در آسیای مرکزی

قرار گرفتن در مسیر تاریخ به لحاظ موقعیت جغرافیایی، موضوعی نیست که نصیب هر کشور یا سرزمینی شود، البته همواره فرصت‌ها و تهدیدهایی را متوجه آن سرزمین می‌کند، چنانکه تاریخ چندهزارساله ایران این امر را به‌خوبی گواهی می‌دهد. از تاریخ جهان نمی‌توان سخن گفت و نامی از ایران به میان نیاورد. ایران با توجه به اهمیت و رونقی که در مرزهایش برقرار کرده بود و روح مدارای حاکم بر فرهنگ و تمدن ایران، بی‌تردید نقش بی‌بدیلی در ایجاد و شکوفایی راه ابریشم داشته است.

جاده ابریشم جاده ارتباط فرهنگ و اقتصاد است. این ابتکار که در نگاه اول پروژه‌ای اقتصادی به‌نظر می‌رسید و کارکرد اقتصادی و تجاری داشت، زمینه‌ساز تبادل فرهنگی شد. دانش، فرهنگ، زبان، گویش‌ها، سنت‌ها، هنرها و مذاهب و موارد دیگر، از جمله عناصر فرهنگی‌اند که از طریق این جاده منتقل شدند و به غنا و تنوع جوامع و تمدن‌های واقع در

مسیر این راه انجامید. در واقع جاده ابریشم که به دلایل اقتصادی ایجاد شده و تداوم یافته بود، به دلایل اقتصادی نیز از رونق افتاد، اما غنای فرهنگی به‌جامانده از آن سبب ماندگاری آن در طول تاریخ شد و اکنون نیز می‌توان به‌سوی تکرار آن تجربه سودمند حرکت کرد (Majidi, 2014:7-8). تقریباً کل راه ابریشم به‌جز مسیرهایی از آن که از داخل و عمق خاک چین از شهر شیان (چانگ‌آن کهن) آغاز می‌شود و نیز به‌جز مسیرهای واقع در اروپا را می‌توان به‌جرات حوزه ایران فرهنگی خواند.

در دورانی آسیای مرکزی یا قسمت غربی آن کاملاً ایرانی بود و بعضی پژوهشگران آن را ایران شرقی یا ایران خارجی می‌خواندند، زیرا این ناحیه از نظر فرهنگ و زبان ایرانی بود و سه تمدن درخشانی که در آن پدیدار شد (تمدن بلخی (باکتریایی)، سغدی و خوارزمی)، هر سه بنیاد ایرانی داشتند (قریب، ۱۳۷۶: ۱۲۲). سغدیان به‌خصوص از این نظر که تجارت‌پیشگان زبردستی بودند، نقش بارزی در رونق جاده ابریشم و گسترش فرهنگ ایرانی در منطقه آسیای مرکزی و فراتر از آن در غرب چین ایفا کردند. سغد در سال ۶۵۸ م به زیر سلطه اعراب درآمد، اما زبان آنها به یکی از معیارهای اصلی حفظ تمامیت و هویت ایران در آنجا تبدیل شد و دست‌نوشته‌های مشهوری از این قوم که در منطقه کشف شده، سبب شهرت آنها شده است (Thubron, 2009: 35). مرکز و خاستگاه قوم سغد دره زرفشان و واحه‌های پنجیکند و سمرقند بود که از آنجا به شرق و غرب آسیای مرکزی پراکنده شدند و حتی در شهرهای بزرگ چین نیز مستقر شدند. مرکز فرهنگی و سیاسی سغد، سمرقند بود که از مراکز بزرگ تجاری جاده ابریشم به‌شمار می‌رفت (قریب، ۱۳۷۶: ۱۲۶-۱۲۵). دیوارنگاره‌های پنجیکند، حماسه رستم را به تصویر می‌کشد و مشاهده آثار به‌جامانده از داستان‌های حماسی شاهنامه در بقایای کاخ‌های کشف‌شده سغدیان از یک سو و کاخ‌های شیوخ بندر سیراف و طاهری از سوی دیگر، پیوندهای فرهنگی این راه طولانی و شعبات آن را به نمایش می‌گذارد (همان: ۱۴۲). آثار باستانی شهر شیان نیز حاکی از آن است که در این نقطه آغازین راه ابریشم بازی چوگان رواج یافته بود که از ایران به آنجا سرایت کرده بود و این امر باز هم بر مبادلات فرهنگی و حوزه وسیع فرهنگ ایرانی گواهی می‌دهد (Thubron, 2009: 19).

گسترش زبان فارسی به‌عنوان حامل فرهنگ ایرانی از دیگر برکات راه ابریشم تلقی می‌شود. در دوران ساسانیان رونق دادوستد در جاده ابریشم و گسترش زبان فارسی با هم تقارن پیدا کرد و زبان فارسی به زبان میانجی (زبان بین‌الملل) بازرگانان در آسیای مرکزی (در سغد و خوارزم) تبدیل شد (<http://www.richardfrye.org>). به‌عبارت دیگر، زبان ویژه جاده ابریشم از پکن تا جمهوری ونیز فارسی دری بود. نخستین رهبانان اروپایی که از راه خشکی خود را به چین می‌رساندند، مجبور بودند فارسی دری بیاموزند و مارکوپولو هم چنین کرد. در

قرون وسطی تا آغاز قرن نوزدهم، این زبان فارسی دری است که در امپراتوری عثمانی و در بقیه آسیا همان نقشی را بازی کرد که در دنیای کنونی ما زبان انگلیسی بر عهده دارد (مظاهری، ۱۳۸۸: ۲۳). گسترش زبان فارسی از طریق جاده ابریشم را می‌توان به بهترین وجه از روایتی در سفرنامه ابن بطوطه دریافت؛ آنجا که از آوازخوانی شعر سعدی شیرازی توسط نوازندگان چینی در سفرش به چین می‌گوید، این در حالی است که هنوز سعدی در قید حیات بوده است و شعر او ظرف مدت کوتاهی از طریق جاده ابریشم تا چین رفته بود.

همان‌طور که نویسندگان مختلف اذعان کرده‌اند، غالب اقوام حاکم بر آسیای مرکزی در دوران رونق جاده ابریشم شامل سغدی‌ها، خوارزمی‌ها، بلخیان (باکتریایی‌ها) و سکایی‌ها اقوامی ایرانی بوده‌اند، بنابراین نقش آنها در اشاعه فرهنگ و زبان‌های ایرانی را نمی‌توان از خود ایران جدا دانست و همین فرهنگ مدارای حاکم بر روح فرهنگ ایرانی بود که زمینه همزیستی ادیان مختلف در منطقه را فراهم کرد؛ ادیانی همچون بودایی، یهودی، مسیحی، زرتشتی، مانوی و سرانجام اسلام. درست به همین دلیل با رونق گرفتن جاده ابریشم مدارا و رواداری نیز به تدریج جای تعصبات خشک گذشته را گرفت. پارچه‌های ابریشمی و ظروف سرامیک به‌جامانده از قدیم منقش به اسب‌های بالدار و طاووس (برگرفته از هنرهای تزئینی ایرانی) و در کنارشان اژدهای چینی است (Thubron, 2009: 21).

گسترش راه ابریشم از طریق آسیای مرکزی موجب سه تحول بزرگ در آسیای مرکزی شد که خود به فرهنگ منطقه شکل داد: اول، پیدایش شهرهای بزرگی که نقش قطب‌های ترانزیت را در منطقه عمل می‌کردند؛ دوم، تشکیل طبقه ماهر از تجار حرفه‌ای همراه با گسترش شبکه‌ها به سرزمین‌های دوردست؛ و سوم، توسعه اقتصادهای صادرات‌محور براساس صنایع و تولیدات باکیفیت. تبدیل شدن به قطب ترانزیت به معنای حضور بازرگانانی از هند گرفته تا سوریه بود که سبب تبادل دانش و فرهنگ می‌شد. به‌علاوه به لحاظ مالی شهرهای عمده آسیای مرکزی به مراکز عمده بانکی و مالی برای دادوستد بین چین، هند و خاورمیانه تبدیل شدند. برای مثال شهر تراز در قزاقستان براساس همین نکته نامگذاری شده است (آنگتاد، ۱۳۷۵: ۱۹). در سفرنامه‌های کلاویخو، سفیر هانری سوم، پادشاه اسپانیا در آغاز قرن نهم و ابن بطوطه در ۷۲۵ق، شهرهایی همچون تبریز، سلطانیه، سمرقند، باورد، جاجرم، بسطام، دامغان، سمنان، قزوین، زنجان و خوارزم به‌عنوان شهرهایی برخوردار از رونق و شکوفایی به تصویر کشیده شده‌اند (Starr, 2013: 43).

چین و اهمیت راه ابریشم

ناپلئون بناپارت زمانی که چشمش به نقشه چین افتاد گفت: «مواظب باشید آنجا یک اژدهای هفت سر خوابیده است که اگر روزی بیدار شود جهان را تکان خواهد داد» (باستانی پاریزی، ۱۳۶۳: ۲۰۱-۲۰۰). به عقیده یک نویسنده انگلیسی اهمیت جاده ابریشم به حدی است که می توان گفت سرآغاز قرون وسطی با لشکرکشی های سواره نظام، به برکت اختراع زین و برگ اسب به دست چینی ها و رسیدن آن به اروپا از راه ابریشم و پایان قرون وسطی، مدیون باروتی بود که باز هم از چین فرا رسید (Thubron, 2009: 15). در واقع اروپامحوری در تاریخ نگاری که مسیر حرکت تمدن را تنها از غرب به شرق توصیف می کند، با بررسی تاریخ جاده ابریشم زیر سؤال می رود و اثبات می شود که جریان معکوس آن هم وجود داشته است. جریان های فرهنگی از شرق به غرب موجبات تکوین رنسانس در غرب را فراهم کرد. در واقع، تا آن دوران هر آنچه فناوری نامیده می شد، از شرق به غرب در حرکت بود که البته بعدها معکوس شد (مظاهری، ۱۳۸۸: چهارده). فرانسیس بیکن، فیلسوف قرن هفدهم، می گوید سه اختراع سبب تغییر و تحول جهان معاصر شد: فن چاپ، باروت و قطب نما. هر سه مورد در چین اختراع شدند که البته استفاده های صلح آمیز داشتند و از طریق مبادلات راه ابریشم به غرب رسیدند (Thubron, 2009: 78). سؤالی که در مورد نقش چین در همگرایی در غرب آسیا مطرح می شود این است که آیا موتور همگرایی در منطقه درونزاست یا قدرت های خارجی مانند چین این نقش را ایفا خواهند کرد؟ (مجیدی، ۱۳۸۷: ۳۶).

جاده ابریشم و بستر مناسب برای احیای آن

جاده ابریشم هنوز در اذهان کشورهای منطقه به عنوان خاطره ای خوش باقی مانده است و به همین دلیل رهبران کشورهای فرامنطقه ای گاهی در گفت و گوها و سفرهای خود در منطقه از آن یاد می کنند، تا سبب خرسندی خاطر رهبران کشورهای منطقه شوند. هیلاری کلینتون در سفر نوامبر ۱۹۹۷ خود به آسیای مرکزی به قرقیزستان سفر کرده بود و برای آنکه تردید داشته آیا در سخنرانی خود شهر بیشکک، پایتخت قرقیزستان، را جزو راه ابریشم ذکر کند یا خیر، با کارشناس مسائل منطقه رایزنی می کند. این کارشناس نیز می گوید جواب این سؤال هم مثبت است و هم منفی؛ مثبت از این نظر که راه ابریشم شبکه ای از راه ها بوده و نه یک راه مشخص؛ و منفی به این دلیل که خود شهر بیشکک بعدها به وجود آمد، بنابراین جزو راه ابریشم نبود (Millward, 2013: 3).

برای چینی ها جاده ابریشم همواره خاطره ای خوش باقی مانده است، به طوری که هرگز آن را از یاد نبرده اند و در واقع در پی تحقق دوباره این رؤیای دیرین هستند. چنانکه اکنون می بینیم «شی جینپینگ» رئیس جمهور چین، بارها از «ابتکار کمربند و جاده» سخن به میان

آورده و به‌تازگی نیز صندوق راه ابریشم را با ۴۰ میلیارد دلار تأسیس کرده است (Laruelle, 2015: 12-21). به‌علاوه، بانک توسعه زیرساخت آسیایی (AIIB) نیز تأسیس شد.

اصغر آقایی، اولین رئیس‌جمهور قرقیزستان، راه بزرگ ابریشم را پلی ارتباطی میان کشورها و تمدن‌ها دانسته است که سبب تکامل و توسعه صنایع و حرف و تعالی دانش شده بود. او حمایت گسترده بین‌المللی از احیای جاده ابریشم را به سه جریان به‌هم‌وابسته منتسب می‌کند که از ویژگی‌های جهان مدرن هستند: نخست، شدت گرفتن روندهای وابستگی متقابل و جهانی شدن و پیامدهای ارتباطی و اطلاعاتی ناشی از آن؛ دوم، انسجام و یکپارچگی در سطوح منطقه‌ای و زیرمنطقه‌ای؛ و سوم، لزوم احیای جاده ابریشم برای رفع معضلاتی همچون مسابقه تسلیحاتی، منازعات محلی، افراطی‌گری، تروریسم و تولید و توزیع و مصرف مواد مخدر. آقایی تأکید می‌کند که هیچ کشوری نمی‌تواند به‌تنهایی با چالش‌های جهانی شدن مواجه شود. او ضمن برشمردن آثار راه ابریشم در کمک به توسعه صنایع و حرف، تکامل و تعالی دانش و غنی شدن فرهنگ‌ها و گسترش مذاهب مختلف، احیای آن را در رفع تضاد ظاهری و مصنوعی شرق و غرب و اشاعه مدارا، ارزش‌های انسانی و معنویت مؤثر می‌دانست (آقایی، ۱۹۹۹: ۴-۲).

منطقه آسیای مرکزی به‌عنوان منطقه‌ای محصور در خشکی برای توسعه اقتصادی چاره‌ای ندارد جز آنکه تجربه تاریخی خود در دوران شکوفایی راه ابریشم را تکرار کند و به قطب ترانزیتی بین تمدن‌های اوراسیایی تبدیل شود. برای این کشورها دسترسی به آب‌های آزاد اهمیتی اساسی دارد و به همین دلیل، از راه‌های ارتباطی که اتصال به دریا را فراهم می‌کنند، استقبال می‌کنند. به‌علاوه، شبکه‌های حمل‌ونقل و ارتباطات عامل مهمی در توفیق همگرایی است (مجیدی، ۱۳۸۷: ۱۶).

در زمینه مزایای اقتصادی متصل شدن و پیوند خوردن به قدرت‌های اقتصادی و بازارهای پررونق جهانی، کشورهای آسیای مرکزی علاوه بر نگاه مجدد به پیشینه تاریخی خود در راه ابریشم، می‌توانند به نمونه‌های دیگری که مشابه وضعیت خود آنها بوده‌اند، در جهان نگاهی بیندازند. نمونه‌های دیگری وجود دارد که کشورهایی در وضعیت مشابهی قرار داشته‌اند، اما از چالش بزرگ محصور بودن در خشکی برای خود فرصت‌سازی کرده‌اند. سوئیس و اتریش به‌عنوان کشورهای محصور در خشکی، با تبدیل شدن به میزبانانی موفق برای مسیرهای کوتاه از طریق آلپ توانسته‌اند با متصل کردن شمال و غرب اروپا به جنوب و شرق این قاره منافع اقتصادی چشمگیری را نصیب خود کنند و جزو موفق‌ترین و ثروتمندترین کشورهای جهان به‌شمار آیند (آنکتاد، ۱۳۷۵: ۱۹).

کشورهای آسیای مرکزی در دوران شوروی به‌عنوان اجزای یک سیستم برنامه‌ریزی متمرکز عمل می‌کردند. همه تصمیمات اصلی مربوط به اقتصاد این جمهوری‌ها در مرکز گرفته می‌شد و درجه بالایی از تخصصی شدن تولید براساس موقعیت جغرافیایی و منابع و مواد خام صورت گرفته بود. بنابراین اقتصادهای این منطقه به‌شدت به هم وابسته شده بود و درصد زیادی از تولید ناخالص داخلی این کشورها را صادرات به سایر بخش‌های شوروی تشکیل می‌داد (بیش از ۳۰ درصد). با فروپاشی شوروی این وضعیت به‌کلی دگرگون شد و تنها چیزی که باقی ماند، صدور مواد خام و مهاجرت نیروی کار به روسیه بود. این مسئله سبب افت شدید تولید ناخالص داخلی این جمهوری‌ها در چند سال اول پس از استقلال شد. به این ترتیب یک نوع رابطه مرکز - پیرامون بین منطقه و روسیه شکل گرفت که مانع بزرگی بر سر راه توسعه اقتصادی این کشورها به حساب می‌آید.

راه ابریشم و گردشگری

حوزه ایران فرهنگی از مرزهای غربی چین تا دیواره‌های استانبول و از جمهوری‌های آسیای مرکزی تا جنوب آسیا، ظرفیتی مناسب برای تعریف گردشگری فرهنگی در منطقه بزرگ غرب آسیا فراهم می‌کند. در واقع غرب آسیا با محوریت ایران عرصه‌ای عظیم برای تعاملات فرهنگی و گردشگری است و ایران به لحاظ جاذبه‌های گردشگری و اکوتوریسم رتبه پنجم و جاذبه‌های تاریخی و باستانی رتبه دهم دنیا را دارد (مجیدی، ۱۳۸۹). راه ابریشم به‌عنوان میراث فرهنگی منطقه و ایران می‌تواند زمینه رونق گردشگری و به‌ویژه گردشگری فرهنگی و بهره‌گیری از ظرفیت عظیم منطقه و چین به‌عنوان یک قدرت فرامنطقه‌ای را فراهم کند. باید این مسئله را باید در نظر داشته باشیم که چینی‌ها اکنون به بزرگ‌ترین جهان‌گردان تبدیل شده‌اند.

گردشگری را می‌توان از عوامل همگرایی منطقه‌ای نیز تلقی کرد و بین گردشگری و همگرایی منطقه‌ای نوعی هم‌افزایی وجود دارد، به‌عبارت دیگر ضمن آنکه گردشگری می‌تواند به تعمیق طرح‌های همگرایی منطقه‌ای یاری رساند، همکاری و همگرایی منطقه‌ای فرصتی پیش روی توسعه گردشگری است (همان). احیای راه ابریشم و به‌تبع آن توسعه گردشگری در منطقه و به‌خصوص گردشگری فرهنگی می‌تواند زمینه‌ساز تعامل فرهنگی و همزیستی و صلح، رشد اقتصادی و حفظ و تقویت میراث فرهنگی شود. رشد گردشگری می‌تواند فرصتی را برای تعامل مردمان و فرهنگ‌های گوناگون فراهم کند و به این وسیله، به بستری برای درک متقابل و گفت‌وگوی فرهنگ‌ها تبدیل شود (همان).

رشد گردشگری در دهه‌های اخیر موجب شده است بین توسعه و گردشگری ارتباط تنگاتنگی برقرار شود و گردشگری به محرک کلیدی رشد اقتصادی و اجتماعی تبدیل شود. امروز صنعت گردشگری وزنه مهمی در تجارت بین‌المللی است و منبع درآمد مهمی برای کشورهای توسعه‌یافته و در حال توسعه محسوب می‌شود و به آن صادرات نامرئی می‌گویند (همان)، پس لازم است نگاه خود را از مقوله گردشگری به‌عنوان یک کالای لوکس عوض کرده و به آن به‌عنوان منبع درآمد مهم نگاه کنیم و از ظرفیتی که راه ابریشم به‌عنوان میراث فرهنگی ما فراهم کرده است، بهره مطلوب ببریم. آشنایی گردشگران خارجی با عرصه‌های اقتصادی گوناگون میزبان ضمن کمک به توسعه صادرات و توسعه صنایع دستی، به جذب سرمایه‌گذاری خارجی هم کمک خواهد کرد (همان).

نتیجه

پیش‌بینی‌ها حاکی از این است که چین در آینده نزدیک جای ایالات متحده به‌عنوان قدرت اول اقتصادی جهان را خواهد گرفت و به‌ویژه، در مقابل درون‌گرا و ضدجهانی شدن دولت ترامپ در آمریکا، قصد دارد جاده ابریشم را یک بار دیگر به نماد جهانی شدن تبدیل کند. راهبرد چین در حرکت به سوی غرب به معنای توسعه زیرساخت‌های ترانزیتی از طریق آسیای مرکزی به سوی اروپا، آسیای غربی و جنوبی است که از آن به‌عنوان «ابتکار کمربند و جاده» یاد می‌شود.

امروزه در چین موضوع احیای جاده ابریشم و «ابتکار کمربند و جاده»، تقریباً ترجیح‌بندی است که در هر سمینار و کنفرانسی طرح می‌شود. اگرچه این موضوع را دکترین رئیس‌جمهور فعلی چین اعلام می‌کنند و تلاش می‌شود تا جلوه‌ای اقتصادی به آن داده شود، بی‌شک یکی از اصلی‌ترین راهبردهای پکن برای حفظ تمامیت ارضی خویش، بسط نفوذ منطقه‌ای و جهانی، دستیابی به امنیت انرژی و مقابله با آمریکا است. چین می‌کوشد با گستراندن بال‌های خویش به غرب، بر فضای حیاتی پیرامون خود بیفزاید. بنابراین باید توجه داشت که راهبرد چین کاملاً در راستای منافع ملی این کشور است، اما به عقیده نگارنده می‌توان با راهبردی مناسب از آن برای تأمین منافع خود نیز استفاده کرد.

افتتاح خط آهن شمال-جنوب بین ایران، ترکمنستان و قزاقستان به‌عنوان بخشی از دالان شمال-جنوب، گامی مثبت در حرکت به سوی احیای جاده ابریشم محسوب می‌شود. با این حال، آنچه می‌تواند در نهایت زمینه‌ساز بهره‌گیری از جاده ابریشم جدید برای تقویت پایه‌های

1. Belt & Road Initiative

۲. این نکته را وام‌دار جناب دکتر ابوالفضل علمایی هستم.

فرهنگی ایران در منطقه شود، تبدیل شدن به یک قطب مهم ترانزیت و اقتصادی است. به علاوه میراث برجای مانده از جاده ابریشم باستانی، به خودی خود می‌تواند ایران را در کنار آسیای مرکزی به یکی از قطب‌های صنعت گردشگری تبدیل کند. جلوه‌های طبیعی متنوع به همراه آثار تاریخی برجای مانده از راه ابریشم در صورت اجرای سیاست‌های مناسب می‌تواند منافع اقتصادی چشمگیری را نصیب ایران و کل منطقه کند.

منابع و مأخذ

الف) فارسی

۱. آکایف، اصغر (۱۹۹۹)، دیپلماسی راه ابریشم نظریه‌ای در سیاست خارجی گذشته و حال راه ابریشم، تهران: شرکت زمان الکترونیک-ایران.
۲. آنکتاد (برنامه توسعه سازمان ملل متحد) (۱۳۷۵)، جاده ابریشم و سایر مسیرهای حمل و نقل تجاری آسیای مرکزی با جهان (گذشته، حال، آینده)، ترجمه رضا پاکدامن، تهران: مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی.
۳. اشراقی، احسان (۱۳۷۶)، «اهمیت تجارت ابریشم در زمان صفویه»، مجموعه مقالات دومین اجلاس بین‌المللی جاده ابریشم، ویراسته علی اصغر شعردوست، تهران: وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی.
۴. باستانی پاریزی، محمدابراهیم (۱۳۶۳)، ازدهای هفت‌سر (مجموعه مقالات)، تهران: دنیای کتاب.
۵. تکمیل همایون، ناصر (۱۳۷۶)، «جاده تاریخی ابریشم یا راه‌های گفت و شنود فرهنگ‌ها»، مجموعه مقالات دومین اجلاس بین‌المللی جاده ابریشم، ویراسته علی اصغر شعردوست، تهران: وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی.
۶. خدایار، ابراهیم (۱۳۹۱)، «حوزه فرهنگی-تمدنی ایرانی در آسیای مرکزی»، فصلنامه مطالعات ملی، سال چهاردهم، ش ۲، ص ۴۸-۲۷.
۷. رضا، عنایت‌اله (۱۳۷۶)، «نقش ایران در جاده ابریشم تا پایان عهد سامانی»، مجموعه مقالات دومین اجلاس بین‌المللی جاده ابریشم، ویراسته علی اصغر شعردوست، تهران: وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی.
۸. زرین‌کوب، عبدالحسین (۱۳۷۱)، «درباره همکاری ایران و آسیای مرکزی»، ترجمه سیروس سعیدی، ادبستان فرهنگ و هنر، آذر ۱۳۷۱، ش ۳۶، ص ۳۱-۳۰.
۹. فرای، ریچارد (۱۳۸۶)، میراث آسیای مرکزی، ترجمه اوانس اوانسیان، تهران: بنیاد وقوفات دکتر محمود افشار یزدی.
۱۰. قاسمی، حاکم (۱۳۸۸)، «تأثیر نظام بین‌المللی بر واگرایی ملت‌ها در حوزه ایران فرهنگی»، فصلنامه مطالعات ملی، سال دهم، ش ۳۰، ص ۵۳-۲۵.
۱۱. قریب، بدرالزمان (۱۳۸۴)، «سغدی‌ها و جاده ابریشم»، مجموعه مقالات دومین اجلاس بین‌المللی جاده ابریشم، ویراسته علی اصغر شعردوست، تهران: وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی.
۱۲. گلجان، مهدی (۱۳۹۰)، میراث مشترک (نظری اجمالی بر حوزه فرهنگ و تمدن شرق ایران و ماوراءالنهر)، تهران: امیرکبیر.
۱۳. مجلسی، فریدون (۱۳۸۸)، «فرهنگ ایرانی و ایران فرهنگی»، آیین، بهمن و اسفند ۱۳۸۸، ش ۲۶ و ۲۷، ص ۶۴-۶۳.
۱۴. مجیدی، محمدرضا (زمستان ۱۳۸۹)، «سیاست گردشگری خارجی در ایران: جستجوی الگوی مطلوب»، فصلنامه سیاست، دوره ۴۰، ش ۴.
۱۵. مجیدی، محمدرضا؛ عزتی، عزت‌الله؛ سعیدآبادی، محمدرضا (۱۳۸۷)، غرب آسیا، نظام بین‌الملل و همگرایی منطقه‌ای، پژوهشکده مطالعات فرهنگی و اجتماعی.

۱۶. مجیدی، محمدرضا؛ دهشیری، محمدرضا (۱۳۸۸)، «رهاورد غرب آسیا برای مفهوم امنیت انسانی»، ترجمه پریسا کریمی‌نیا، مجموعه مقالات همایش بین‌المللی امنیت انسانی در غرب آسیا: دیدگاه‌ها و نقدها، ویراسته محمدرضا مجیدی و احمد خامسان، تهران: پژوهشکده مطالعات فرهنگی و اجتماعی.
۱۷. مشیرزاده، حمیرا (۱۳۸۴)، تحول در نظریه‌های روابط بین‌الملل، تهران: سازمان مطالعه و تدوین کتب علوم انسانی (سمت).
۱۸. مظاهری، علی (۱۳۸۸)، جاده ابریشم، ترجمه ملک ناصر نوبان، ج ۱، تهران: پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی.
۱۹. هتته، بیوردن؛ اینونای، آندراش؛ سوتکل، اوزوالدو (ویراستاران)، (۱۳۹۱)، جهان‌گرایی و منطقه‌گرایی نو، ترجمه علیرضا طیت، تهران: اداره نشر وزارت امور خارجه.
۲۰. هتته، بیوردن؛ اینونای، آندراش؛ سوتکل، اوزوالدو (ویراستاران)، (۱۳۹۲)، دیدگاه‌های کشورهای جنوب درباره منطقه‌گرایی نو، ترجمه علیرضا طیت، تهران: اداره نشر وزارت امور خارجه.

ب) خارجی

21. Foltz, Richard (2010), *Religions of the Silk Road, Premodern Patterns of Globalization*, Palgrave Macmillan.
22. Frye, Richard N., (2003), "History of the Persian Language in the East," <http://www.richardfrye.org/files/History_of_the_Persian_Language_in_the_East.pdf>
23. Griffiths, Martin, Steven C. Roach and M. Scott Solomon (eds), (2009), *Fifty Key Thinkers in International Relations*, Routledge.
24. Hveem, Helge (2000), "Explaining the Regional Phenomenon in an Era of Globalization", in Richard Stubbs and Geoffrey R.D. Underhill (eds) *Political Economy and the Changing Global Order*,. Oxford: Oxford University Press, P 70-81.
25. Laruelle, Marlene (2015), "The Chinese Silk Road and their Reception in Central Asia", *LOOKING WEST: CHINA AND CENTRAL ASIA*, <<http://origin.www.uscc.gov/sites/default/files/transcripts/March%2018,%202015%20Hearing%20Transcript.pdf>>
26. Majidi, Mohammad Reza (2014), *The Role of the Silk Road in the Rapprochement of Cultures*, Tehran: Elmi-Farhangi Publishing Company.
27. Matthee, Rudolph P. (1999), *The Politics of Trade in Safavid Iran: Silk for Silver, 1600-1730*, Cambridge University Press.
28. Millward, James A. (April 12, 2013), *The Silk Road: A Very Short Introduction*, Oxford University Press.
29. Olcott, Martha Brill (1996), *Central Asia's New States: Independence, Foreign Policy, and Regional Security*, United States Institute of Peace.
30. Spindler, Manuela (2002), "New Regionalism and the Construction of Global Order", In <<http://core.ac.uk/download/pdf/106047.pdf>>
31. Starr, S. Frederick (2013), *Lost Enlightenment, Central Asia's Golden Age*, Princeton University Press.
32. Steger, Manfred B. (2003), *Globalization, A Very Short Introduction*, Oxford University Press.
33. Söderbaum, Fredrik (2012), "Theories of Regionalism", *Routledge Handbook of Asian Regionalism*, Mark Beeson and Richard Stubbs (eds), Routledge.
34. Thubron, Colin (2009), *Shadow of the Silk Road*, Harper Collins.
35. Wanderlich, Jens-Uwe (2007), *Regionalism, Globalisation and International Order*, Ashgate Publishing Company.