

نقش استراتژیک جاده ابریشم در توسعه فرهنگی و تثبیت اقتصاد مقاومتی

افشین متقی / استادیار گروه جغرافیای سیاسی دانشگاه خوارزمی Afshin_mottaghi@yahoo.com
 رحیم رحیمی / دکتری علوم سیاسی دانشگاه اصفهان rahimirauf.phd@gmail.com
 محمود عیوضلو / دانشجوی دکتری جغرافیای و برنامه‌ریزی شهری دانشگاه اصفهان m.eyvazlou@yahoo.com
 پذیرش: ۹۳/۵/۲۵ دریافت: ۹۳/۲/۲۹

چکیده

بی‌شک جاده ابریشم در گذشته یکی از برجسته‌ترین تحولات اقتصادی، سیاسی و ارتباطی و مهم‌ترین شاهراه ارتباطی و کانون تبادل فرهنگ، هنر، عقاید، مذهب و حتی مسایل نظامی و اقتصادی محسوب می‌شد. اهمیت موضوع ناشی از این است که احیای مجدد جاده ابریشم زمینه ارتقاء موقعیت استراتژیک ایران و بهره‌برداری بهینه از موقعیت ترانزیتی را در مسیر شرق و غرب فراهم می‌سازد. این مقاله، با روش توصیفی - تبیینی و با بهره‌گیری از روش اسنادی به نقش استراتژیک احیای جاده ابریشم در شکل سنتی و نوین آن، برای توسعه روابط سیاسی، اقتصادی و فرهنگی ایران و کشورهای آسیای مرکزی در جهت تحقق اهداف اقتصاد مقاومتی در چارچوب نظریه ارتباطات کارل دوئیچ می‌پردازد. یافته‌های پژوهش حاکی از این است که علی‌رغم چالش‌های متعدد، فرصت‌های مناسبی برای احیای جاده استراتژیک ابریشم به عنوان یک پروژه زیربنایی به تسهیل حمل و نقل بار و مسافر کمک می‌کند و از این طریق، زمینه توسعه فرهنگی و تحقق اهداف اقتصاد مقاومتی در ایران، که شامل موارد متعددی از جمله متنوع‌سازی درآمدهای ملی و خروج از وابستگی به درآمدهای نفتی است، تحقق پیدا می‌کند.

کلیدواژه‌ها: جاده ابریشم، توسعه اقتصادی، آسیای مرکزی، همگرایی، سازمان‌های منطقه‌ای.

مقدمه

شد به گونه‌ای که کنفرانسی در سال ۱۹۸۷ در پاریس تحت عنوان «راه ابریشم گفت‌وگوی شرق و غرب» مطرح گردید. از آن پس، سلسله کنفرانس‌هایی در تهران (۱۹۹۰، ۱۹۹۶ و ۲۰۰۱) و بخارا (۲۰۰۰) ادامه یافت که در این کنفرانس‌ها، بازسازی قسمت‌هایی از جاده ابریشم مورد توجه و تأکید قرار گرفت. برخورداری جاده ابریشم از جاذبه‌های بسیار جغرافیایی، تاریخی، باستان‌شناسی، علمی، فرهنگی و غیره، می‌تواند با جذب گردشگران، نقش بسیار مهمی در تقویت تعاملات کشورهای منطقه و همگرایی داشته باشد. امروزه نیز اگر موانع سیاسی، اقتصادی و مرزبندی‌های منطقه‌ای مانع اصلی طریق مسافران و حمل کالا نباشد، راه ابریشم نزدیک‌ترین فاصله زمینی میان شرق و غرب جهان است. اهمیت این مسئله ناشی از این است که کشور ایران با توجه به موقعیت استراتژیک و ژئوپلتیک خود، همواره و از زمان‌های بسیار دور، معبری مطمئن برای عبور و گذر کاروان‌های مختلف تجاری بوده است تا جایی که یکی از شاخه‌های مهم مسیر جاده ابریشم محسوب می‌شده است. این روند، علاوه بر اینکه موجب اخذ حق ترانزیت کالا و کسب درآمد برای دولت بود، سبب رشد و شکوفایی شهرهای مسیر حرکت این کاروان‌ها نیز بوده است. پس از فروپاشی شوروی سابق و پیدایش کشورهای جدید بر نقشه سیاسی جهان، نقش ایران در ترانزیت کالا اهمیت بسیاری پیدا کرده است؛ زیرا کشورهای محصور در خشکی آسیای میانه و حوزه قفقاز، می‌توانند از طریق ایران به آب‌های آزاد جهان از جمله خلیج فارس یا از طریق ترکیه به اروپا راه یابند. از این رو، توجه به امر ترانزیت و در اولویت قرار دادن آن در دستور کار همه سازمان‌های حمل و نقل کشور قرار گرفته است. سؤال اصلی این مقاله این است که احیای جاده

بیش از دو هزار سال گذشته، سرزمین پنج جمهوری آسیای مرکزی یعنی قزاقستان، قرقیزستان، تاجیکستان، ترکمنستان و ازبکستان زیر نفوذ روابط بازرگانی شرق و غرب (چین و روم)، از طریق جاده‌های ارتباطی ایران زمین قرار داشت که از حدود سال ۱۰۰ ق.م با افتتاح جاده ابریشم آغاز گردیده بود. برخی محققان، اقدامات ووتی، امپراتور سلسله هان (۱۴۰-۸۷ ق.م) برای هم‌پیمان شدن با مردم آسیای میانه، به منظور مهار دشمنان مشترکشان، نخستین نشانه‌های تشکیل جاده ابریشم دانسته‌اند (اشپولر و دیگران، ۱۳۷۶). در پی این اقدامات سلسله هان، تلاش خود را به تقویت و تثبیت راهی به آسیای مرکزی و ماوراء آن، برای وارد شدن به تعاملات سیاسی و تجاری در امتداد آن مسیر متمرکز ساخت. در نتیجه، این مسیر به تدریج به جاده فعال تبدیل شد که بیش از ۳۰۰ سال رونق داشت. این جاده، علاوه بر اینکه مسیری برای تجارت بود، راه تردد سفرای حکومتی نیز بود. پس از فتوحات اولیه مغولان و ایجاد دوره‌ای از صلح و امنیت در اواخر سده ۱۳ و اوایل سده ۱۴ میلادی، جاده ابریشم طی چند دهه رونق بسیار یافت (فرانک و برونستون، ۱۳۷۶، ص ۱۵). با سقوط امپراتور مغول و فتح قسطنطنیه توسط عثمانیان در میانه سده پانزدهم میلادی، فعالیت جاده ابریشم به دلیل بستن جاده توسط عثمانی‌ها کاملاً از رونق افتاد (همان، ص ۱۶). در دهه‌های آخر قرن بیستم میلادی، به دلیل دگرگونی‌ها و رخدادهای دوران‌ساز در جهان، ضرورت احیای جاده ابریشم در دستور کار سازمان‌های جهانی قرار گرفت. یونسکو اجرای طرح مطالعه جاده ابریشم را آغاز کرد. سازمان جهانی جهانگردی، طرحی برای ارتقای جایگاه جاده ابریشم در بازارهای اصلی جهانی بنیان گذاشت. بنابراین، راه ابریشم از نیمه دوم قرن بیستم به شدت مورد توجه محافل علمی و فرهنگی جهان واقع

در توسعه همکاری و رونق اقتصادی منطقه و چالش‌ها و فرصت‌های بازرگاری نقش این جاده تاریخی را مورد بررسی قرار می‌دهد.

در مورد موضوع این مقاله، پژوهش‌های گوناگونی با رویکردهای متفاوت صورت گرفته است.

شجاع‌دل در مقاله‌ای تحت عنوان «پژوهشی پیرامون جاده ابریشم و کاروانسراهای این مسیر در شمال غرب ایران با نگرش تاریخی و گردشگری»، به بررسی کاروانسراهای مسیر این جاده بر اساس اسناد موجود در سفرنامه‌ها و متون تاریخی پرداخته است (شجاع‌دل، ۱۳۸۵). سلیمانیان و زندمقدم (۱۳۸۹) با بررسی نقش جاده ابریشم در توسعه اقتصادی و فرهنگی شهرهای اسلامی، این مسیر را یکی از روش‌های رونق روابط تجاری بین کشورهای اسلامی معرفی می‌کنند.

در رابطه با جاده ابریشم در گذر تاریخی آن مظاهری (۱۳۷۲) و فرانک آیرین و براونستون (۱۳۷۶)، کتابی با عنوان «جاده ابریشم» تدوین نموده‌اند که به بررسی تاریخی و تحولاتی که در طول زمان‌ها و حکومت‌ها در مسیر جاده ابریشم رخ می‌داده، پرداخته‌اند.

انلدرودی (۱۳۷۶)، در پایان‌نامه خود با عنوان «باززنده‌سازی کاروانسراهای مسیر جاده ابریشم با رویکرد معماری» به چگونگی ساخت بناهای کاروانسراها و تخریب آن در طول زمان پرداخته است.

در زمینه بررسی فیزیکی بناهای مسیر جاده ابریشم و چگونگی معماری آنها کایانی (۱۳۷۶) نیز در اثر خود تحت عنوان «کاروانسراهای جاده ابریشم استان خراسان تا استان کرمانشاه» به پژوهش پرداخته است. مطالعات صورت گرفته در مسیر جاده ابریشم، بیشتر مبنای تاریخی دارد و به صورت کاربردی‌تر از معماری بناها بخصوص جاده ابریشم و رباط‌ها بحث شده است.

رویکرد این مقاله به این مسیر جغرافیایی از زاویه

ابریشم چه نقشی در توسعه و تقویت اقتصاد مقاومتی در وضعیت کنونی ایران اسلامی دارد؟ همچنین گسترش ارتباطات و مسیرهای حمل و نقل در این زمینه چگونه می‌تواند منجر به توسعه روابط اقتصادی و در نهایت، همگرایی و توسعه فرهنگی منطقه‌ای شود؟ و آیا ایران اقداماتی در راستای توسعه شبکه‌های حمل و نقل برای بسط همکاری با کشورهای آسیای مرکزی به عمل آورده است؟ چه فوایدی در توسعه شبکه حمل و نقل عاید جمهوری اسلامی می‌شود؟ در پاسخ به این سؤالات، این فرضیه مطرح می‌شود که جاده ابریشم و سابقه دیرینه آن گویای این است که ایران در مسیر شرق و غرب و شمال - جنوب، نقش ارتباطی و ترانزیتی داشته و همواره در گذشته‌های دور از این نقش ارتباطی بهره‌مند شده است. امروزه احیای جاده ابریشم، به‌ویژه در عصر مقابله جدی غرب با ایران و تحریم‌های گسترده، از طریق گسترش شبکه‌های حمل و نقل ایران می‌تواند نقش ترانزیتی خود را در دو محور غرب و شرق و شمال جنوب بازسازی و موجب رونق اقتصادی ایران و تثبیت اقتصاد مقاومتی در ایران گردد. این امر سبب‌ساز شکل‌گیری پیمان، امنیت و صلح و ثبات منطقه‌ای و توسعه روابط سیاسی - اقتصادی با کشورهای مختلف از جمله کشورهای آسیای مرکزی می‌باشد و موجب احیای نقش سنتی ایران در منطقه از نظر ارتباطی است. بنابراین، استفاده از فرصت‌های ترانزیتی با توجه به جغرافیای طبیعی ایران با کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز می‌تواند نقش مهمی در رونق درآمدهای مبادلات تجاری و گردشگری ایران با منطقه داشته باشد. این امر میزان وابستگی کشور را به درآمدهای نفتی کاهش داده، از این طریق به تحقق بخشی از اهداف اقتصاد مقاومتی کمک می‌کند.

این مقاله ابتدا چارچوب تئوری و نقش سازمان‌ها در همگرایی را مطرح نموده و سپس، به نقش جاده ابریشم

تاریخی ما را در احیای آن و بهره‌برداری اقتصادی و فرهنگی و تبدیل این مسیر به عنوان مسیر ژئواستراتژیک یاری خواهد نمود. به نظر می‌رسد، امروزه و در تحریم‌های همه‌جانبه غرب علیه ایران اسلامی، تقویت و تأکید بر توان بومی و ملی و احیای جاده ابریشم راهی است برای برون‌رفت از وضعیت دشوار اقتصادی کنونی.

چارچوب تئوریک

چارچوب نظری مقاله نظریه ارتباطات کارل دویچ است. وی از منظر علمی و تجربی به همگرایی توجه دارد. از نظر دویچ، شاخصه همه اجتماعات بشری حجم وسیعی از مبادلات میان آنها می‌باشد. وی علاوه بر مبادلات، به ارتباطات میان ملت‌ها و نقش آن در همگرایی تأکید می‌کند. بر اساس استدلال دویچ، با افزایش حجم مبادلات میان ملت‌ها در یک دوره زمانی نسبتاً طولانی، اجتماعات جدید مبتنی بر هویت مشترک شکل می‌گیرد که در نهایت، می‌تواند به یک ابردولت بینجامد (دویچ، ۱۹۷۹، ص ۱۷۹-۱۸۱). از نظر دویچ، شرایطی برای همگرایی لازم است از جمله:

سازگاری ارزش‌های اصلی، وجود سبک زندگی متمایز و جذاب مانند سبک زندگی آسیایی؛ انتظار نیل به پیوندهای اقتصادی پرسودتر؛ افزایش ظرفیت سیاسی واحدهای عضو نهاد همگرا؛ رشد اقتصادی برتر حداقل برخی از واحدها؛ وجود ارتباطات اجتماعی میان واحدها؛ متقابل بودن پاداش‌ها در جریان ارتباطات و مبادلات میان واحدها؛ پیش‌بینی‌پذیری رفتار واحدها برای یکدیگر.

به نظر دویچ، فرایند همگرایی در جریان تاریخ شکل می‌گیرد. این فرایند از یک هسته مرکزی که شامل یک یا چند واحد سیاسی بزرگتر، پیشرفته‌تر و قوی‌تر است آغاز می‌شود و رهبران آنها به عنوان نخبگان تصمیم‌گیرنده در

نظام رو به همگرایی عمل می‌کنند. از این رو، توانایی این مرکز برای همگرایی تعیین‌کننده است. این مرکز باید پاسخگوی نیازها و ارزش‌های واحدهای کوچک‌تر و ضعیف‌تر باشد (دویچ، ۱۹۷۹، ص ۱۸۲-۱۸۳). از نظر دویچ، روند تحولات باید به سمت ارتباطات کامل باشد. البته اجتماع امنیتی ادغام شده مورد ادعای دویچ، به دلیل اختلافات کشورها، در حوزه آسیای مرکزی عملی نیست، اما اجتماع کثرت‌گرای مطرح توسط وی غیرممکن نمی‌باشد. بر اساس این چارچوب تحقیق، چگونگی تحقق همگرایی منطقه‌ای در شمال ایران و چالش‌های پیش‌روی آن واکاوی می‌شود.

نقش فرهنگ و سازمان‌های منطقه‌ای به عنوان هسته مرکزی همگرایی

رهایی کشورهای آسیای مرکزی از مدار حاکمیت کمونیستی اتحاد جماهیر شوروی، فرصتی پدید آورد تا تعاملات فرهنگی کشورهای دیگر با این کشورها گسترش می‌یابد. سیطره کامل روسیه تزاری بر آسیای مرکزی از نیمه دوم قرن نوزدهم، ارتباط این منطقه را با جهان اسلام به کانال‌های بسیار محدود منحصر کرد و حاکمیت نظام کمونیستی در آن، از دهه ۱۹۲۰ میلادی به بعد، ارتباط آن را با جهان اسلام به طور کامل قطع کرد. فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی در سال ۱۹۹۱ م موجب شد این منطقه به دامن دنیای اسلام بازگردد. هرگز تصور نمی‌شد کشوری که یک ششم خشکی‌های کره زمین را به خود اختصاص داده بود، به سرعت فروپاشیده شود و از درون آن، کشورهای مستقلی پدید آید که در اولین گام به دنبال بازیافت هویت فرهنگی خود باشند. جمهوری اسلامی ایران از امتیازاتی برخوردار است که دیگران از آن بی‌بهره‌اند. به همین دلیل، فعالیت‌های فرهنگی جمهوری اسلامی ایران به موازات توسعه و بسط روابط سیاسی بر

داشتن آنان مفتخرند، گونه دیگری از اشتراکات فرهنگی است. ابن سینا، شیخ نجم‌الدین کبری، رودکی، فارابی، ابوسعید ابوالخیر، زمخشری، انوری ابیوردی، خوارزمی، ماتریدی، نسایی، خواجه یوسف همدانی، میرسید علی همدانی، کسایی مروزی، از جمله مشاهیری هستند که ملل این منطقه هویت فرهنگی خود را مدیون ایشان می‌دانند. بسیاری از اقوام ساکن در این منطقه مسلمان هستند و اغلب بر مسلک حنفی‌اند و محبت اهل بیت علیهم‌السلام را بر خود فرض می‌دانند. وجود میراث مکتوب و ارزشمند مشترک ما در کتابخانه‌ها و موزه‌های کشورهای آسیای مرکزی که از اعتبار بسیار بالایی برخوردارند، خود گویای این اشتراک است. مردم کشور تاجیکستان عموماً فارس زبان‌اند و تکلم به زبان فارسی دری در میان ایشان رواج کامل دارد. شعرای بسیار بزرگی همچون صدرالدینی عینی، گلرخسار و... از میان مردم تاجیک برخاسته‌اند و اشعار آنان در میان مردم ادب‌دوست آن خطه با استقبال مواجه شده است. اقوام فراوان پارسی‌زبان کشور ترکمنستان، به‌ویژه در عشق‌آباد و مرو و همچنین در کشور ازبکستان، به‌ویژه در شهرهای سمرقند و بخارا و در کشورهای قزاقستان و قرقیزستان گویای این مشترکات فرهنگی است (ابراهیمی ترکمان، ۱۳۸۵، ص ۲). فرهنگ اصیل ایرانی همواره در منطقه آسیای مرکزی از غلبه برخوردار بوده است؛ بزرگداشت نوروز در همه پنج ۵ کشور آسیای مرکزی، نشان از میزان تأثیرپذیری آنان از فرهنگ ایرانی دارد.

توسعه روابط سیاسی و فرهنگی ایران با کشورهای آسیای مرکزی، از آغازین روزهای استقلال این کشورها برقرار و ایران جزو سه کشور اولی بود که استقلال این کشورها را به رسمیت شناخت و روابط دیپلماتیک خود را با آنان پایه‌گذاری و اقدام به تأسیس نمایندگی فرهنگی در چهار جمهوری از پنج جمهوری آسیای مرکزی کرد.

اساس استفاده از فرصت‌های پدیدآمده از همان روزهای آغازین استقلال این کشورها آغاز شد. اکثریت جمعیت کشورهای آسیای مرکزی مسلمان هستند و حتی تاتارها، که عمدتاً از مسلمانان بخش اروپایی اتحاد شوروی و سبیری هستند، در آسیای مرکزی سکنا دارند. همچنین عمده‌ترین اقوام مسلمان این منطقه ازبک‌ها، قزاق‌ها، تاجیک‌ها، ترکمن‌ها، قرقیزها، قزاق‌لپات‌ها و نیز دونگن‌ها هستند. با آنکه سالیان متمادی حاکمیت کمونیستی، مسلمانان این منطقه را به تحت حکومت و سیطره خود کشانده بود و مساجد آنان را به موزه و اصطبل تبدیل کرده بود، ولی هرگز نتوانست اسلام را از باورهای مردم این مناطق بزدايد. تعیین اسامی اسلامی برای فرزندان، رعایت آداب و رسوم مذهبی، پایبندی به عباداتی مثل روزه، نمونه‌هایی از این پایداری است (ابراهیمی ترکمان، ۱۳۸۵، ص ۱).

ایران بیش از ۱۵۰۰ کیلومتر مرز مشترک با ترکمنستان دارد که یکی از جمهوری‌های آسیای مرکزی و راه اصلی و آسان ورود ایران به این منطقه محسوب می‌شود. قرابت فرهنگی، امتیاز بی‌بدیلی برای ایران است که درک این امتیاز در میان رقبای فرهنگی ایران به روشنی مشهود است. ترکیه بی‌آنکه از این امتیاز بهره‌مند باشد، صرفاً بر پایه زبان مشترک توانسته است خود را در عرصه‌های فرهنگی این کشورها فعال سازد. اشتراکات فرهنگی و تاریخی ایران با کشورهای منطقه آسیای مرکزی به گذشته‌ای بازمی‌گردد که کشورهای آن منطقه با ایران دارای سرنوشت مشترکی بوده‌اند. قلمرو جغرافیایی واحد در گذشته سبب رویکرد اقتباسی این کشورها به فرهنگ، آداب و رسوم ایرانی شده بود. به گونه‌ای که امروزه بسیاری از آداب، رسوم و سنی مشترک که برخی از آنها با ایران برقرار می‌باشد. علی‌رغم اینکه ایران پدیدآورنده آن سنت‌ها بوده فراموش شده است. مشاهیر مشترکی که هم ایرانیان و هم تاجیک‌ها، ترکمن‌ها، قزاق‌ها و ازبک‌ها به

همگرایی بیشتر کشورهای مسلمان و غیرعرب منطقه شده و برای ایجاد یک بلوک قدرتمند منطقه‌ای مؤثر واقع شود؛ چراکه این جمهوری‌ها دارای امکانات و منابع بالقوه اقتصادی هستند که با گسترش همکاری‌های اقتصادی، زمینه بهره‌برداری مطلوب از آنها فراهم می‌شود. کشورهای عضو سازمان اکو، از طریق تلاش برای همگرایی بیشتر در چارچوب این سازمان، با توجه به میراث تاریخی و فرهنگی کم‌وبیش مشترک خود، استعداد تبدیل به یکی از قطب‌های اقتصادی جهان را دارند (سازمان اکو). نگاهی به جغرافیای جهان نشان می‌دهد تجارت درون منطقه در اتحادیه‌های جهانی رشد بسیاری داشته است. در حال حاضر، بلوک‌های اقتصادی منطقه‌ای از جمله اتحادیه اروپا، آسه آن در آسیای جنوب شرقی و مرکسور در امریکای جنوبی وجود دارند که دارای توان اقتصادی و قدرت تأثیرگذاری در سرنوشت اقتصاد جهانی هستند که امکان استفاده از تجارب آنها توسط اکو وجود دارد. اگر فرایند همکاری و همگرایی منطقه‌ای با استفاده از توسعه مناطق آزاد صنعتی شکل گرفته و توسعه یابد، در این جهت تجارت چندجانبه، انتقال آزاد کالاها، خدمات، سرمایه و سایر عوامل تولید به عنوان بستر حصول به این فرایند عمل کنند، همکاری‌های منطقه‌ای کشورهای اکو می‌تواند نقش وسیعی در معادلات اقتصادی بین‌الملل برای منطقه فراهم آورد، به‌ویژه که ایران اسلامی در تنگنای تحریم‌های کشورهای غرب واقع شده، این امر می‌تواند راه خروج از این مشکلات باشد. اما چالش‌هایی از قبیل تفاوت ساختارهای اقتصادی کشورهای عضو، نامکمل بودن اقتصاد کشورهای عضو، فقدان سرمایه لازم در برخی کشورهای عضو برای توسعه، نگرانی کشورها از یکدیگر به دلیل نظام سیاسی متفاوت، اعمال نفوذ کشورهای فرامنطقه‌ای، عدم وجود دیدگاه‌های سازنده منطقه‌ای، تعرضات سیاسی و عقیدتی،

تأکید بر مشترکات فرهنگی می‌تواند در توسعه همگرایی فرهنگی جمهوری اسلامی ایران با کشورهای منطقه آسیای مرکزی تأثیر بسزایی داشته باشد، به‌ویژه اینکه بازیابی هویت مشترک گذشته جزء برنامه‌های بلندمدت هریک از این کشورها قرار دارد. تلاش برای شناساندن گذشته‌ای روشن و مبتنی بر پایه‌های هویتی مشترک، راه نزدیکی برای رسیدن به همگرایی فرهنگی است. همگرایی فرهنگی با کشورهای آسیای مرکزی، می‌تواند موازنه‌های مثبتی را به سود ایران در مجامع بین‌المللی رقم زند. این خصیصه‌های فرهنگی مشترک قابلیت پایدار شدن هستند و به سهولت می‌توان با بهره‌گیری از شیوه‌هایی همچون اعطای فرصت‌های مطالعاتی، اعطای بورسیه‌های تحصیلی متقابل، ترجمه و چاپ کتب سودمند به رسوب‌گذاری و پایدارسازی سیاست‌های فرهنگی کمک کرد.

مردم و دولت در کشورهای آسیای مرکزی نسبت به آشنایی با فرهنگ، آداب و رسوم و زبان ایرانی هیچ‌گونه حساسیتی از خود نشان نمی‌دهند و همواره کوشیده‌اند با سفر به ایران، آشنایی خود از واقعیت‌های موجود در ایران را گسترش دهند. با وجود اهمیت فرهنگ و توسعه روابط فرهنگی، طی سال‌های اخیر، تمرکز دغدغه‌های مسئولان ایرانی بر مسائل و موضوعات سیاسی بوده است. این دغدغه، که در جای خود از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است، سبب کم‌رنگ شدن تأکید بر مشترکات فرهنگی با کشورهای آسیای مرکزی شده است. درحالی که همواره همه سیاستمداران بر این نکته تأکید کرده‌اند که گسترش و بهسازی روابط فرهنگی، زمینه‌ساز مؤثری در بهبود روابط سیاسی کشورهاست (ابراهیمی ترکمان، ۱۳۸۵، ص ۳-۴).

سازمان اکو

پیوستن جمهوری‌های تازه استقلال‌یافته آسیای مرکزی به سازمان اکو، می‌تواند از نظر سیاسی و فرهنگی موجب

ابریشم) نامید (فرانک و برانستون، ۱۳۷۶، ص ۱۲). جاده ابریشم با همه اهمیتی که داشت، یک مسیر سهل‌العبور نبود. «به لحاظ جغرافیایی در طول مسیر جاده ابریشم، پوسته زمین جای‌جای چین‌خوردگی‌هایی به‌صورت فلات و کوهستان به خود گرفته است. درست است که برخی از نقاط این منطقه از نقاط دیگر خشک‌تر است، اما در مجموع، سراسر این سرزمین بایر است و از سرزمینی خشک و سوخته می‌گذرد تا از واحه‌ای به واحه دیگر برسد» (همان، ص ۱۴). مسافران جاده ابریشم از چین می‌بایست از شهر بزرگ و دیواربندی‌شده چانگان (Chang-an) که قرن‌ها شهر نخست یا دوم و غالباً پایتخت بود، سفرشان را آغاز می‌کردند (همان، ص ۲۱) و پس از رسیدن به شهر تونهوآنگ (Tanhuang)، از سه طریق ادامه مسیر می‌دادند:

الف. راه شمالی از هامی کنونی شروع شده و پس از مملکت خاقان ترک و سیردریا به روم شرقی ختم می‌شد؛
ب. راه میانی از تورفان، قراشهر و کاشغر گذشته، پس از پامیر وارد سغد، مرو و سپس ایران می‌شد و به غرب منتهی می‌گردید؛

ج. راه جنوبی از لپ‌نور (Lop Nor) شروع شده، پس از تاش‌گورکان و سرزمین هیاطله و زابلستان به دریای مغرب می‌رسید (چین جو چه، ۱۳۶۵، ص ۸۲۲).

قسمتی از جاده ابریشم، که از فلات ایران عبور می‌کرد، همواره در نوشته‌های چینی و رومی ثابت است؛ زیرا شرایط طبیعی اطراف فلات ایران آن را تنها معبر کاروان‌های تجاری قرار داده بود (رائین، ۱۳۵۰، ص ۲۴۱). فلات ایران تقریباً یک سه‌گوشه بلند است که یک گوشه آن از سمت جنوب‌غربی به عربستان می‌رسد و رشته‌کوه‌های بلند از سه سو آن را دربرگرفته‌اند و بیابان بی‌آب و علفی در میان آن جای دارد که بقایای نمکی دریای پهناوری است که زمانی در این منطقه موج می‌زد.

دل‌بستگی اعضا به غیر از منطقه، حل‌نشدن رژیم حقوقی دریای خزر و... وجود دارد که روابط و همگرایی کشورهای منطقه را تحت‌الشعاع خود قرار داده است.

نگاهی به کارنامه اکو نشان می‌دهد که عوامل سیاسی در این پیمان بر جنبه‌های اقتصادی آن غلبه داشته است. اگرچه اقتصاد و سیاست همواره تأثیر متقابلی داشته‌اند، اما به دلیل دولتی بودن اقتصاد در اکثر کشورهای عضو اکو، تأثیر سیاست بر تصمیمات اقتصادی این سازمان دوچندان می‌شود. این واقعیت‌ها نشان می‌دهد که نمی‌توان به همگرایی منطقه‌ای بدبین بود، بلکه باید با رویکرد ایجابی و فعال وارد عرصه عمل شد تا با تلاش و برنامه‌ریزی بلندمدت در صدد رفع چالش‌ها برآمده، زمینه همگرایی را به تدریج فراهم کرده است. با توجه به رقابت کشورهای چین و روسیه در منطقه آسیای مرکزی و بهره‌برداری غرب از آن، اعضای اصلی اکو از جمله ایران و کشورهای آسیای مرکزی می‌توانند از راه گسترش همکاری متقابل، در ایجاد موازنه در منطقه مؤثر واقع شوند. طرح گسترش همکاری‌های چندجانبه و احیای مجدد جاده ابریشم، برای گسترش همکاری‌های اقتصادی با کشورهای شرق و جنوب شرقی آسیا، با توجه به امکانات موجود قابل‌پیش‌بینی می‌باشد (سازمان اکو).

موقعیت جغرافیایی جاده ابریشم

پژوهش و مطالعه درباره مسیر جاده ابریشم، در واقع نگاهی طولانی و عمیق به گذشته تاریخ بشر است. این شاهراه ۸۰۰۰ کیلومتری که از چین آغاز و به قسطنطنیه دروازه غرب ختم می‌شد، از میان ملت‌های زیادی می‌گذشت و دست‌کم برای ۴۰۰۰ سال راه ارتباطی میان مدیترانه و چین بود. جغرافی‌دان آلمانی فردیناند فون ریشتوفن (Baron Ferdinand Richthofen Von)، در قرن نوزدهم این مسیر را «die seidenstrasse» (جاده

دینی یا محتوای هنری، توسعه و رشد تکنولوژی و مسائلی از این دست بوده است. همزمان با تحول سیاسی و صنعتی در چین باستان دو کشور دیگر یعنی ایران پارتی در آسیای میانه و کوچک و روم در اروپا به توسعه قلمرو خویش مشغول بودند و به تجارت با یکدیگر این دو دولت علاقه نشان می‌دادند. در آستانه ورود به قرن اول ق.م، جهان بین سه قدرت ایران، چین، روم تقسیم شد (پارت، هان و روم) و میان این سه قدرت روابط تجاری برقرار شد (هنری، ۱۳۶۶، ص ۵۱). لزوم برقراری این روابط نیازمند جاده‌ای در برقراری این روابط بود. نقش این جاده می‌بایست پیوندهای مدنیت و ارتباطات فرهنگی مردم شهرهای ناشناخته و دوردست را هماهنگ ساخته و دریچه تازه‌ای از روابط را برای جهانیان بگشاید. «چین تا قرن ششم میلادی تنها فراهم‌آورنده ابریشم و منسوجات لطیف تجملی برای غرب به شمار می‌آمد. از کالاهای دنیای غرب نیز پشم مقدس سبز و سفید، لاجورد، شیشه‌های رنگی، و اسب‌های نیرومند آسیای مرکزی مورد توجه چینیان بود. محل تلاقی کاروان‌های تجارتي که از چین می‌آمدند، با آنهایی که از طرف مغرب آمده بودند، در محلی بوده که آن را برج سنگی نامیده‌اند و محققان جای آن را شهر تاش‌کورگان (Tashkhurgan) کنونی در ساحل علیای رود یار قندی می‌دانند» (پیرنیا و افسر، ۱۳۷۰).

از ۲۰۰ سال قبل از میلاد، تا اواسط قرن نوزدهم میلادی جاده ابریشم دایر و آباد بود و کاروان‌ها، تجار، جهانگردان و محققانی از آن رفت‌وآمد می‌کردند. گذشته از ادوار سلطه هخامنشیان، اشکانیان و ساسانیان بر سرزمین‌های واقع در مسیر جاده ابریشم و آثار فرهنگی آن سلسله‌ها در مسیر یادشده، در عصر تمدن درخشان اسلامی نیز به استثنای برهه صد ساله از اواسط قرن اول تا اواسط قرن دوم هجری، که رهبران دین و تمدن جدید مشغول زدودن موانع و تحکیم پایه‌های حکومت خود

کاروان‌های جاده ابریشم در فلات ایران می‌باید رشته کوه‌ها را دنبال می‌کردند؛ زیرا تنها در کوهستان‌ها می‌توانستند آب موردنیازشان را فراهم کنند. جاده ابریشم از یک رشته کوهستان شرقی - غربی به نام البرز می‌گذشت که به موازات کرانه جنوبی دریای خزر کشیده می‌شود، در واقع، پایه مثلث بالا به پایین فلات ایران را تشکیل می‌دهد (شجاع‌دل، ۱۳۸۵، ص ۵۸).

این جاده در غرب ایران نیز از دروازه خراسان در خاور بغداد شروع و از صحرا گذشته از پل‌های مستحکمی که بر روی رودخانه‌ها ساخته بودند عبور می‌کرد تا به حلوان می‌رسید. در اینجا به ایالت جبال وارد می‌شد و پس از عبور از یک سربالایی تند، به کرمانشاه مرکز کردستان (قدیم) می‌رسید و ایالت جبال را با خطی مورب درنوردیده به سمت شمال خاوری می‌رفت و از همدان نیز می‌گذشت تا به ری می‌رسید. پس از عبور از ری به سمت خاور متوجه می‌شد و از قومس عبور نموده کوه‌های طبرستان را در سمت چپ و کویر لوت را در جنوب خود می‌گذشت تا نزدیک بسطام به ایالت خراسان وارد می‌گردید (لسترنج، ۱۳۸۷، ص ۱۱).

جاده ابریشم در گذشته

اصطلاح «جاده ابریشم» تنها بر این مفهوم اطلاق نمی‌شود که «ابریشم» تنها کالای تجاری در این مسیر بوده، بلکه کالاهایی مانند فیروزه، ادویه، شمشیر، چای، کاغذ و چینی‌آلات را نیز شامل بوده و ابریشم نقش اساسی پول رایج را ایفا می‌کرد و از اهمیت بسیاری برخوردار بود و به دلیل ویژگی تجملی محض آن، نامش را به مجموعه این جاده‌ها و راه‌ها داد. جاده ابریشم، از شبکه کاملی از جاده‌ها تشکیل شده بود که طی قرن‌ها راه خود را در طول اوراسیا هموار کرده است و عملکرد آن بیشتر بر پایه موقعیت سیاسی و شرایط اقتصادی، فرهنگی و اعتقادات

بوده است» (شاردن، ۱۳۶۲، ص ۱۷۲). تجار در دوران حکومت صفویه به علت توسعه روابط تجاری بین اروپا وضع بسیار خوبی داشتند و منافع سرشاری از راه تجارت به دست آوردند و سلاطین صفویه تسهیلاتی برای تجار قائل بودند و از علل بهبود وضع تجارت و ثروت تجار مسئله امنیت راه‌ها و وجود جاده‌های متعدد بود (تاجبخش، ۱۳۷۳، ص ۳۷۹-۳۸۰). بنابراین، ذوق و علاقه ایرانیان به امور بازرگانی همواره موجب به وجود آمدن تسهیلات و ایجاد تأسیسات و امنیت برای راه‌ها بود.

با توجه به اینکه راه یکی از اصلی‌ترین محورهای همگرایی تجاری و فرهنگی میان کشورهاست، احیای جاده ابریشم تا حد زیادی می‌تواند این همگرایی و اشتراک را بین جوامع ایجاد کند. علاوه بر این، وجود راه‌های ارتباطی مانند جاده ابریشم در درجه اول، می‌تواند ثبات سیاسی و اقتصادی مناطق مختلف را فراهم آورده و زمینه را برای رشد و توسعه فرهنگ ایجاد کند. از این رو، احیای جاده ابریشم می‌تواند زمینه ارتباط هنری و فرهنگی گسترده میان شرق و غرب و شمال جنوب را فراهم سازد.

بنابراین در حال حاضر به‌ویژه در محاصره اقتصادی و تحریم‌های همه‌جانبه غرب علیه ایران و نیز هجمه گسترده فرهنگی غرب علیه هویت جوامع اسلامی، به‌ویژه ایران اسلامی، اتصال راه آهن ایران به آسیای مرکزی و چین و اتصال آن به آب‌های خلیج فارس، زمینه‌های توسعه همکاری‌های اقتصادی و فرهنگی منطقه را تقویت می‌کند. با اجرای این طرح‌ها، روابط دو جانبه چین با اتحادیه آسیای جنوب شرقی، روسیه، اروپا و آسیای مرکزی، منطقه خاورمیانه و آسیای جنوبی تقویت شده، سازوکارهای همکاری چندجانبه راه‌اندازی می‌شود و همچنین شبکه راه و ترابری سه‌بعدی بین کشورها شکل می‌یابد و بسیاری از مراکز لجستیکی و شهرک‌های صنعتی و مناطق تجارت آزاد ایجاد شده و به شکوفایی

بودند و بخصوص هنوز متوجه اهمیت بهره‌گیری از خرد و نیروی عنصر ایرانی نشده بودند، راه در پهنه روبه گسترش استقرار اسلام اهمیت فراوان داشت و کلیه جاده‌ها مجهز، آباد و امن بود. ایران به دلیل موقعیت ویژه خود، مهم‌ترین عامل حفظ جاده ابریشم و جریان مبادلات میان خاور دور و اروپا بود و انحصار تجارت کالاهای گران‌بهای ابریشم را در دست داشت. اما در قرن هفتم و هشتم هجری، یعنی از فتنه چنگیز و نواده وی هلاکو تا پایان یورش‌های تیمور لنگ، که عبور و مرور مختل شد، در دوران‌های دیگر، بخصوص در دوره‌هایی که ایران قدرت و فرمانروای مطلق فاصله بین قفقاز تا ترکستان به مرکزیت کاشغر محسوب می‌شد، مانند اعصار ساسانیان، آل‌بویه، غزنویان، سلجوقیان، خوارزمشاهیان و صفویه، مسیر طولانی و چندشاخه جاده ابریشم از همه راه‌های آن روزگاران دیگر نقاط گیتی امن‌تر و آسوده‌تر بود. بازرگانان برای عرضه محصولات خود، همواره نیاز به راه‌های قابل اطمینان داشته‌اند، بزرگ‌ترین و مهم‌ترین این راه‌ها در طول تاریخ جاده ابریشم بوده است. رونق این مسیر، همواره بستگی به اقتدار حکومت مرکزی و حفظ امنیت آن داشت. حاکمان ایران در دوره اشکانی نیز از این موقعیت منطقه‌ای بهترین استفاده را کرده و از تماس تجاری مستقیم بازرگانان روم شرقی و چین جلوگیری می‌کردند و از این طریق، موجب رونق اقتصادی ایران می‌شدند (کریستین، ۲۰۰۰، ص ۷-۲).

از جمله کارهای دولت صفویه برای تقویت موقعیت اقتصادی نواحی مرکزی ایران و افزایش درآمد خزانه دولت، رونق دادن به راه ابریشم بود. شاردن در این‌باره می‌گوید: «در قرن هفدهم ابریشم تولیدی ایران به بیست و دو هزار عدل رسید که فقط در حدود یک هزار عدل آن مصرف داخلی بود و بقیه صادر می‌شده است. اقتصاد صفوی وابسته به همین راه‌ها در گرو رسیدگی به جاده‌ها

اقتصادی، پیشرفت اجتماعی و امنیت منطقه کمک خواهد کرد. این امر، هم می‌تواند راه‌حلی برای همگرایی بیشتر فرهنگی و تقویت هویت فرهنگی جوامع اسلامی و هم با تقویت بنیان‌های اقتصادی و بومی و تأکید بر اقتصاد مقاومتی سبب‌ساز حل مشکلات تحریم‌ها شود.

ضرورت احیای جاده ابریشم

منافع اقتصادی ایران در منطقه آسیای مرکزی و قفقاز بیشتر ناشی از دو عنصر موقعیت حمل و نقل ایران و همکاری اقتصادی در قالب سازمان اکو و تجارت منطقه‌ای است. احیای جاده ابریشم از طریق راه‌آهن و... موجب تسهیل گردشگری و افزایش حجم مبادلات تجاری با کشورهای منطقه می‌شود. این امر خود می‌تواند در تحقق اقتصاد مقاومتی و افزایش درآمدهای غیرنفتی ایران مؤثر باشد. اما محدودیت‌های اقتصادی ایران مانع سرمایه‌گذاری و اجرای طرح‌های مشترک در منطقه شده است. روسیه، منطقه را حوزه انحصاری نفوذ سیاسی، اقتصادی و نظامی خود می‌دید. در حوزه اقتصادی، امنیتی و انرژی منافع مشترک توأم با رقابت در منطقه بین ایران و روسیه وجود دارد. آنچه موجب موفقیت بیشتر روسیه در منطقه نسبت به ایران شده است، علاوه بر عمل‌گرایی بیشتر روسیه، ساختار اقتصادی روسیه در منطقه راحت‌تر از ایران عمل می‌کند و این مهم ناشی از باقی ماندن پیوندهای به‌جامانده از دوران شوروی (سابق) است که بین اقتصاد روسیه و منطقه پیوند تنگاتنگی وجود دارد. هرچند اختلافات موجود میان روسیه و اوکراین و تحریم روسیه از جانب غرب، این موضوع تا حد زیادی حل شده است. این فرصت استثنایی است که ایران اسلامی باید برای همگرایی بیشتر و برون‌رفت از وضعیت موجود جهانی بیشترین استفاده را ببرد. این امر در زمینه انرژی و انتقال آن نیز صادق است.

بنابراین، تولید قدرت و سیاست الگوی امنیت‌ساز بایستی توسط ایران پیگیری شود. هم‌اکنون احیای جاده ابریشم با اهداف گردشگری، گسترش همکاری فرهنگی، و حفظ میراث فرهنگی، رونق تجارت اقتصادی، به‌ویژه از طریق مبادلات کالا و... مورد توجه سازمان‌ها، کشورهای منطقه و ایران اسلامی است. ایجاد کریدور شمال - جنوب و بسط شبکه‌های حمل و نقل برای متصل کردن بندرگاه‌های ایران به کشورهای آسیای مرکزی و کشورهای شرق ایران، از جمله هند در این چارچوب قابل ارزیابی است.

جایگاه ایران در کریدورهای بین‌المللی (شمال - جنوب)
موقعیت جغرافیایی ایران، اهمیت ویژه‌ای به این کشور به لحاظ ترانزیت کالا و عبور خطوط لوله‌های نفت و گاز در اقتصاد جهانی و نیز تثبیت اقتصاد مقاومتی بخشیده است. ایران با بهره‌گیری از این مزیت، می‌تواند منافع بسیاری را به دست آورد و جایگاه اقتصادی خود را در سطح منطقه و جهانی ارتقا بخشد. این مهم مستلزم درک واقعیات، بهره‌گیری از فرصت‌ها و کسب آمادگی‌های لازم برای رقابت با رقبای منطقه‌ای و بین‌المللی است. طرح کریدور شمال - جنوب، یک فرصت استثنایی و بی‌نظیر اقتصادی و تجاری برای ایران است.

در قرن گذشته، ایران محور «جاده» ای بود که از جنوب شرق دریای خزر، آسیای مرکزی را به پشت دیوارهای چین می‌رساند و «ری» را به «پکن» وصل می‌کرد؛ جاده‌ای که «ابریشم» نامیدند (فرانسویس، ۲۰۰۲، ص ۲). هم‌اکنون ایران در قالب یک دالان، شمال دنیا را به جنوب آن متصل می‌کند. کریدور حمل و نقل بین‌المللی شمال - جنوب از بندر مومبای (بمبئی) در هند به بندرعباس، تهران، امیرآباد و انزلی کشیده می‌شود و از آنجا آسیا را از طریق دریای خزر به آستاراخان، مسکو

عنوان یک رقم درآمدی جدید برای ایران مورد توجه قرار گیرد. از این رو، اگر به دنبال درآمدهای جدیدی به جز نفت هستیم، باید ترانزیت را جدی بگیریم. برای نمونه درآمد شش میلیارد دلاری دبی از سرویس «فری شاپ» فرودگاه آن کشور شاهدی بر این مدعاست. کریدور شمال - جنوب، با توجه با ابعاد فعالیت در آن، می تواند تأثیر عمیقی بر اقتصاد مقاومتی به عنوان طرح ملی داشته باشد.

چالش‌ها و فرصت‌های احیای بافت فرهنگی و

اقتصاد بومی جاده ابریشم

الف. چالش‌های فرهنگی

فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی و تأسیس جمهوری‌های تازه استقلال یافته در آسیای مرکزی، یکی از مهم ترین تحولات تاریخ معاصر به شمار می رود. این تحولات، نه تنها واقعیت‌های مربوط به مرزهای سیاسی را تغییر داد، بلکه چهره مناسبات جدیدی را در عرصه مسائل اقتصادی و فرهنگی میان این کشورها و سایر کشورهای گشود. ایران به عنوان یکی از کشورهای مهم منطقه و همسایه جنوبی آسیای مرکزی، در برخورد با این کشورها، با چالش‌ها و فرصت‌های ویژه‌ای روبه‌رو شده است. جمهوری اسلامی ایران به دلیل قرابت، علایق و مشترکات فرهنگی، تاریخی و دینی با کشورهای آسیای مرکزی پس از فروپاشی شوروی، در صدد نفوذ و حضور در هریک از کشورها برآمد. اما طی سال‌های گذشته، روابط فرهنگی ایران با عوامل متعدد همگرایی و واگرایی مواجه بوده است که درک صحیح آن می تواند به اتخاذ یک دیپلماسی واقع بینانه، پویا، همه جانبه و سازگار با واقعیت‌های منطقه آسیای مرکزی منجر شود. در قبال این دیپلماسی، ایران می تواند در میان انبوهی از قدرت‌های منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای، سهم مناسبی از ظرفیت‌های سیاسی - اقتصادی و فرهنگی منطقه آسیای مرکزی را در

بندر سن پترزبورگ و هلسینکی در فنلاند وصل می کند. به این ترتیب، مسیر دستیابی دو قاره را پنج هزار کیلومتر کوتاه تر کند. مسیر سنتی کانال سوئز که تاکنون مهم ترین راه دستیابی شرق به غرب دنیا بوده، ۱۲ هزار کیلومتر است. راه اندازی کریدور شمال - جنوب این مسیر را تا ۴۰ درصد کوتاه تر و ۳۰ درصد ارزان تر می کند. موافقتنامه این کریدور در سال ۱۳۷۹ بین سه کشور ایران، روسیه و هند امضا شد. اما تا زمانی که کشور امین (ایران) دبیرخانه کریدور را تشکیل دهد و تجهیز زیربناها به برنامه‌های توسعه‌ای سه کشور راه پیدا کند، دو سال طول کشید. اکنون ده کشور به طور رسمی عضو کریدور شمال - جنوب هستند. این کریدور، از چهار نظر برای ما اهمیت دارد که مهم ترین آنها درآمدزایی و به حداقل رساندن تحریم‌های غرب، تأکید بر مشترکات فرهنگی و هویت ملی است. با تکمیل و توسعه زیربناها، ساده سازی قوانین و کاهش هزینه‌ها، به راحتی می توان سهم ایران را افزایش داد، اما نباید تنها به توسعه زیربناها اهمیت داد و از سایر امور غافل ماند. از جمله مهم ترین موضوعات، روابط سیاسی - اجتماعی کشور ما با دنیا است. به بیان دقیق تر، باید مناسبات خود را با کشورهای هدف مانند اتحادیه اروپا، کشورهای جنوب شرقی آسیا، آسیای مرکزی و قفقاز و کشورهای حوزه خلیج فارس گسترش داد. ایران در منطقه از ثبات و امنیت زیادی برخوردار است و مسیر مطمئنی برای ترانزیت کالا است. به جرئت می توان گفت: ایران چهارراه ترانزیت جهانی کالا است. کریدور شرق - غرب، شاخه جنوبی کریدور تراسه کا، کریدور جاده ابریشم و کریدور آلتید، همگی از ایران می گذرند. بنابراین، کشور ما در تقاطع مهم ترین راه‌های حمل و نقل آسیا و اروپا قرار دارد. این موقعیت ممتاز و کم نظیر، به ما امکان تعامل با کشورهای دیگر را می دهد. بازار بالقوه ۲۰ میلیون تنی در مسیر کریدور شمال و جنوب می تواند به

ذهنیت آینده مدیران و تصمیم‌گیرندگان کشورهای آسیای مرکزی در قبال ایران داشته باشد (شعیب، ۱۳۸۹، ص ۲-۳).
راه‌حل‌های توسعه روابط فرهنگی و رفع چالش‌های فرهنگی:
 به منظور بهره‌گیری از ظرفیت‌های موجود و کاستن از عوامل چالش‌زا در حوزه فرهنگی، جمهوری اسلامی ایران، نیازمند برنامه‌ریزی واقع‌بینانه و انتخاب استراتژی تساهل و تعقل، با تکیه بر تقویت فرهنگ ایرانی - اسلامی در تنظیم روابط بین‌حکومتی در روابط فرهنگی است. از این رو، تعیین نقش میراث فرهنگی ایرانی - اسلامی و تقابل آن با ناسیونالیسم ملی - ترکی و چالش‌های ناشی از رقابت فرهنگ غربی با فرهنگ ایرانی - اسلامی باید مورد توجه قرار گیرد. بنابراین، تعمیق مناسبات ایران با کشورهای این منطقه در حوزه فرهنگی، که زمینه‌ساز تعامل جدی در سایر حوزه‌هاست، منوط به شناسایی مؤلفه‌های مشترک فرهنگی میان جمهوری اسلامی ایران و کشورهای منطقه از قبیل مشترکات زبانی، دینی، تاریخی و میراث فرهنگی و شناسایی مؤلفه‌های تهدیدکننده این اشتراکات فرهنگی، همچون اسلام‌گرایی افراطی و قوم‌گرایی خواهد بود. در حوزه فرهنگی، ایران با توجه به اشتراکات فرهنگی گسترده، در عین توجه به تفاوت‌های فرهنگی می‌تواند از دیپلماسی عمومی در چارچوب قدرت نرم در این منطقه بهره‌گیرد. از این رو، سه حوزه سیاسی، امنیتی و اقتصادی باید بیشتر جانب احتیاط را رعایت نمود و در ترسیم هرگونه چشم‌اندازی، باید به مؤلفه‌های فرهنگی و تمدنی ایران به عنوان مهم‌ترین عامل در پیشبرد سیاست خارجی ایران در منطقه آسیای مرکزی توجه کرد؛ چراکه تحولات سیاسی در ایران و تأکید بر دین اسلام، و نه مسائل فرقه‌ای شیعی یا سنی، بستر مناسبی برای همکاری تمدنی، فرهنگی و اقتصادی به وجود می‌آورد.
 تأکید بر فرهنگ بومی، ملی و دینی می‌تواند زمینه سالمی برای روابط متقابل در زمینه تمدنی ایجاد کند

اختیار بگیرد و در راستای تأمین هرچه بیشتر منافع ملی، گسترش و تعمیق روابط میان طرفین و رسیدن به جایگاه اول کشور تأثیرگذار فرهنگی، علمی و فناوری براساس سند چشم‌انداز نظام جمهوری اسلامی گام بردارد (شعیب، ۱۳۸۹، ص ۱).
 عوامل همگرایی در حوزه فرهنگی، ایران را در مناسبات خود با آسیای مرکزی با چالش‌هایی مواجه ساخته است. در این زمینه، ایران نیازمند درک درست و برنامه‌ریزی مناسب برای به حداقل رساندن این چالش‌هاست. تقابل اسلام شیعی با اسلام سنی ارائه شده در چارچوب نظام‌های سکولار آسیای مرکزی، نفوذ فرهنگی و زبانی قدرت‌هایی چون روسیه و ترکیه، تبلیغات وسیع ضدایرانی از سوی قدرت‌های فرامنطقه‌ای چون ترکیه و آمریکا، از مهم‌ترین عوامل واگرایی ایران و آسیای مرکزی در حوزه فرهنگی به‌شمار می‌رود. نکته قابل توجه اینکه کشورهای آسیای مرکزی پس از استقلال، دچار نوعی بحران هویت و مشروعیت گردیده و در مرحله گذار از «ملت‌سازی» و «دولت‌سازی» می‌باشند. از این رو، برای جبران خلأهای موجود، دست به تاریخ‌سازی و در مواردی جعل تاریخ می‌زنند تا هویتی جدید و مستقل از خود، به کشورهای منطقه و جهان ارائه دهند. از این رو، به موازات تحریک و حمایت کشورهای هم‌چون آذربایجان، ترکیه و آمریکا، اقداماتی مانند پاکسازی کتابخانه‌های سمرقند و بخارا از کتاب‌های فارسی، مصادره ملیت شاعرانی همچون رودکی و ناصر خسرو از سوی تاجیکستان و فیلسوفی همچون فارابی از سوی قزاقستان و خوارزمی از سوی ازبکستان صورت می‌گیرد و با تحریف تاریخ در کتاب‌های درسی آسیای مرکزی، تصویری مخدوش و تجاوزطلب از ایران در ذهن دانش‌آموزان و دانشجویان آسیای مرکزی در حال شکل‌گیری است که می‌تواند تأثیر بسیار منفی و مخربی در

ژئوپولیتیک بر پایه اندیشه ژئوپولیتیک، مبتنی بر پیوند وثیق بین منابع و عناصر جغرافیایی شکل می‌گیرد. دو گفتمان دیگر به صورت پادگفتمان‌های گفتمان ژئوپولیتیک، در میدان گفتمانی حضور فعال داشته‌اند. تأثیرگذاری گفتمان‌های ایدئولوژیک و فرهنگی - تمدنی بر روابط فرهنگی ایران، حاشیه‌ای و ثانویه است. بنابراین، برخلاف اعتقاد فائلان به دو گفتمان یادشده، روابط فرهنگی جمهوری اسلامی ایران بر پایه الزامات و دلالت‌های سیاست ژئوپولیتیک تنظیم و اجرا شده است. در این میان ایران از دیرباز رابطه‌ای عمیق با منطقه آسیای مرکزی داشته است، به نحوی که حتی در برهه‌های زمانی، مدت طولانی منطقه آسیای مرکزی تحت تسلط حکومت مرکزی ایران بوده است. از این رو، پیوندهای تاریخی، فرهنگی، تمدنی، ادبی، زبانی، قومی و... ایران، با کشورهای آسیای مرکزی از چنان قوت و اهمیتی برخوردار است که تقریباً هیچ کشور دیگری از چنین پیوندها و اشتراکاتی برخوردار نیست. بر این اساس، از جمله اشتراکات ایران با کشورهای منطقه آسیای مرکزی، می‌توان به تجربه یک زندگی تاریخی به‌عنوان اعضای ساختارهای سیاسی ایران از دوران هخامنشی تا امپراتوری صفوی و دوران قاجاریه در قرن ۱۹ و همچنین نقش محوری اسلام در ایجاد پیوند در بین این کشورها، اشتراک زبان فارسی بین ایران با تاجیکستان و بخش بزرگی از ازبکستان و افغانستان و وجود شهرهایی مثل بخارا، سمرقند، بلخ، مرو، خیوه و خوارزم به‌عنوان مهد علوم ایرانی اشاره کرد (موسویان، ۱۳۸۵، ص ۳-۴).

ب. اقتصاد مقاومتی در پرتو همگرایی منطقه‌ای

به‌طور کلی، اقتصاد مقاومتی، افقی روشن از رشد و توسعه با محور عدالت، مردم‌سالاری و پرهیز از فساد را نشان می‌دهد. از این رو، تفاوت بارزی با اقتصاد ریاضتی دارد.

(موسویان، ۱۳۸۵، ص ۱-۲).

در مجموع، به نظر می‌رسد راهکارهای زیر می‌تواند به تعمیق گسترش روابط فرهنگی ایران و آسیای مرکزی کمک شایانی نماید: توسعه همگرایی فرهنگی؛ پایدارسازی خصیصه‌های فرهنگی؛ پیشگیری از شکل‌گیری تنش‌های خزننده؛ تأکید بر مشترکات فرهنگی و فرهنگ اسلامی - ایرانی؛ تلاش در جهت اعتمادسازی؛ افزایش همکاری علمی از قبیل تبادل استاد و دانشجو و برقراری کنفرانس‌های علمی مشترک؛ تأسیس و گسترش کرسی‌های زبان فارسی در دانشگاه‌های کشورهای آسیای مرکزی؛ تأسیس موزه‌های ایران‌شناسی در کشورهای منطقه؛ تأکید بر مناسبت‌های خاص مثل نوروز و اعیاد مذهبی و معرفی آن به جوانان این کشورها از طریق ارائه برنامه‌های فرهنگی؛ ارائه چهره واقع‌بینانه از ایران و اسلام از طریق مطبوعات، فیلم‌های سینمایی و...

درک مناسب و برنامه‌ریزی صحیح در حوزه فرهنگی، می‌تواند منجر به تبدیل تهدیدات به فرصت‌های هویتی ایران در منطقه آسیای مرکزی شود. بنابراین، وجود اشتراکات فرهنگی قومی و دینی بین ملت‌های منطقه موجب می‌شود که زمینه توسعه ارتباطات تجاری، اقتصادی تقویت شود. در ارزیابی کلی از روند روابط فرهنگی جمهوری اسلامی ایران در قبال منطقه آسیای مرکزی و قفقاز می‌توان به وجود سه گفتمان ایدئولوژیک، فرهنگی تمدنی و ژئوپولیتیک در روابط فرهنگی ایران در آسیای مرکزی و قفقاز از ابتدای شکل‌گیری این منطقه اشاره کرد. هر یک از این گفتمان‌ها دارای مرکز ثقل، و سوبیه‌های متفاوت است. گفتمان ایدئولوژیک، در چارچوب مذهب تشیع و بر پایه ارزش‌ها و آرمان‌های اسلام شیعی قوام می‌یابد. کانون مرکزی گفتمان فرهنگی - تمدنی، دال متعالی «ایرانی بودن» است که به مفهوم غالب جهان ایرانی، در روابط فرهنگی معنا می‌بخشد و گفتمان

اقتصاد مقاومتی، واژه‌ای است که اخیراً وارد مفاهیم اقتصادی ما شده است. مقام معظم رهبری در دیدار با مسئولان و کارگزاران نظام، راه مقابله با فشارهای اقتصادی را اجرای اقتصاد مقاومتی دانستند و در تبیین الزام‌های اقتصاد مقاومتی بیان داشتند:

مردمی کردن اقتصاد با اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴ و توانمندی‌سازی بخش خصوصی، کاهش وابستگی به نفت، مدیریت مصرف، بیشترین استفاده از زمان، منابع و امکانات و حرکت بر اساس برنامه و پرهیز از تغییر ناگهانی قوانین و سیاست‌ها از ارکان اصلی اقتصاد مقاومتی هستند (مستوری، ۱۳۹۱، ص ۱).

این سخنان نقشه راه ایران برای مقابله با تحریم‌ها و تداوم برنامه‌های چشم‌انداز بیست ساله است. منظور از «اقتصاد مقاومتی»، یک اقتصاد مقاومتی فعال و پویاست، نه یک اقتصاد منفعل و بسته. چشم‌انداز اقتصاد مقاومتی، رشد و توسعه اقتصادی است. توسعه اقتصادی عبارت است از: رشد اقتصادی همراه با تغییرهای بنیادین در اقتصاد و افزایش ظرفیت‌های تولیدی اعم از ظرفیت‌های فیزیکی، انسانی و اجتماعی. در توسعه اقتصادی، رشد کمی تولید به دست می‌آید، اما در کنار آن، نهادهای اجتماعی نیز متحول خواهند شد. مسئله مهم اینکه قابلیت‌ها و توانمندی دولت برای پیشبرد موفقیت‌آمیز پروژه‌های توسعه اقتصادی و صنعتی، تحت تأثیر زمینه‌های ساختاری و در یک فرایند زمان‌مند شکل می‌گیرد. به عبارت دیگر، کشورهای درحال توسعه به ناچار برای سرعت بخشیدن به فرایند توسعه‌یافتگی، با استفاده از سیاست‌گذاری‌ها و برنامه‌های گوناگون، باید منابع لازم را در سطح ملی و بین‌المللی بسیج کنند و زمینه برخی زیرساخت‌ها را فراهم سازند. از جمله ساختار اداری کارآمد، مستقل و حرفه‌ای و ایجاد سازوکارهایی برای

دریافت اطلاعات و بازخورد سیاست‌گذاری‌ها از جامعه، تا شناخت کافی از خط‌مشی‌گذاری مناسب و انطباقی فراهم شود. زیرساخت‌ها ارتباطی نیز از جمله احیای جاده ابریشم می‌تواند با تسهیل حمل و نقل، زمینه را برای مبادله کشورهایی که در این مسیر قرار دارند، فراهم کند و موجب رشد و توسعه اقتصادی شود. فرهنگ توسعه، به عنوان یکی از مهم‌ترین شاخص‌های پیشرفت کشور، با مؤلفه‌هایی نظیر مسئولیت‌پذیری، آگاهی‌بخشی، اعتماد به توانایی، نوآوری و خلاقیت، مشارکت، وجدان کاری، شفافیت، پرهیز از فساد اداری و... جمله‌ای باید در تنظیم سیاست‌های اقتصادی کشور برای مواجهه با واردات بی‌رویه کالاهای خارجی و کنترل آثار تحریم‌های غرب و ارتقای توان تولید داخلی مورد بهره‌برداری مؤثر قرار گیرند و این امر مرهون عمل مشترک و متعامل تمام نهادهای دولتی و بنگاه‌های اقتصادی با یکدیگر و با شهروندان است (مستوری، ۱۳۹۱، ص ۲).

نتیجه‌گیری

مهم‌ترین اهداف سیاست خارجی ایران در منطقه آسیای مرکزی و قفقاز، دور نگه داشتن دشمنان از مرزهای کشور، برقراری رابطه مناسب سیاسی، فرهنگی و اقتصادی با این کشورها و به دست آوردن سهمی مناسب از بازار منابع انرژی و اقتصاد منطقه است. ایران در این زمینه، راه‌آهن تاجن - سرخس - مشهد را راه‌اندازی کرد تا بتواند به بسط رابطه ایران با آسیای مرکزی کمک کند. ایران به دلیل شرایط ویژه جغرافیایی و قابلیت منحصربه‌فرد آن در کنترل مناطق تولید انرژی، و به دلیل عدم دسترسی کشورهای آسیای مرکزی به آب‌های آزاد، راه‌های انتقال انرژی و بازارهای مصنف انرژی، فرصت‌های جدیدی برای سرمایه‌گذاری خارجی در اختیار دارد و به دلیل همین مرکزیت جغرافیایی منطقه،

افزایش حجم مبادلات تجارت و جهانگردی، ارتقای همکاری منطقه‌ای، بین‌المللی و ایجاد فضای مناسب برای سرمایه‌گذاری از مزایای اقتصادی احیای جاده ابریشم است. تجدیدحیات دو کریدور حمل و نقل جاده‌ای تحت عنوان جاده سنتی ابریشم و کریدور شمال - جنوب، تسهیلات لازم را برای توسعه بخش حمل و نقل جاده‌ای کالا و مسافر فراهم می‌کند. جاده ابریشم، برای ملل در این محور، نه تنها از نظر اقتصادی و معیشتی که از نظر تبادل فرهنگ‌ها، ایده‌ها، آداب و رسوم کشورها به یکدیگر و سایر جهان حائز اهمیت است. بنابراین احیای جاده ابریشم از طریق ریلی، دریایی، هوایی باید مورد توجه قرار گیرد.

احیای جاده ابریشم، موجب افزایش حجم تجارت و جهانگردی و ارتقای همکاری‌های منطقه‌ای در عرصه‌های مختلف از جمله سیاسی - اقتصادی می‌گردد و فضای مناسبی برای سرمایه‌گذاری مشترک کشورهای منطقه فراهم می‌سازد. در مجموع، بسیاری از اقتصاددانان و برنامه‌ریزان یکی از عوامل موثر رشد و توسعه اقتصادی را در توسعه حمل و نقل و تسهیلات ارتباطی و خدمات وابسته به آن می‌دانند. افزایش صنعت گردشگری، حفظ میراث فرهنگی و تاریخی، رونق اقتصادی و ایجاد اشتغال در مناطق مسیر جاده ابریشم، بهره‌مندی از موقعیت جغرافیای ترانزیتی، احیای نقش سنتی ایران در اتصال شرق و غرب و شمال - جنوب، از جمله عواملی است که موجب شده است بازنگری در نقش جاده ابریشم مورد توجه دولت ایران قرار گیرد.

اگر فرایند همکاری و همگرایی منطقه‌ای، با استفاده از توسعه مناطق آزاد صنعتی شکل گرفته و توسعه یابد، در این جهت تجارت چندجانبه، انتقال آزاد کالاها، خدمات، سرمایه و سایر عوامل تولید می‌تواند به عنوان بستر حصول به این فرایند عمل کند، اما چالش‌هایی از قبیل تفاوت ساختارهای اقتصادی کشورهای منطقه، نامکمل

ایران می‌تواند به عنوان مرکز جذب سرمایه‌گذاری‌های بین‌المللی ترانزیت کالا و انرژی مورد توجه قرار گیرد. بنابراین، در احیای جاده تاریخی ابریشم، فرصت‌هایی برای کشور ایجاد می‌شود که می‌تواند در ارتقای موقعیت و وجهه سیاسی ایران در نظام ژئوپولیتیک جهانی مؤثر واقع گردد. البته ساخت پل مرزی سرخس بین ایران و ترکمنستان در نقطه ورودی جاده ابریشم به قلمرو جمهوری اسلامی ایران، ساماندهی و بهسازی جاده سرخس - بازرگان، به عنوان جاده جنوبی کریدور تراسیکا و تجهیز پایانه مرزی بازرگان از جمله اقداماتی است که توسط ایران در جهت احیای جاده ابریشم و کریدور تراسیکا انجام شده است.

احیای جاده ابریشم، که از مسیر تمدن‌ها و کشورهای تمدن‌ساز عبور می‌کرده، خود به توسعه مرادفات فرهنگی و اقتصادی کمک شایانی کرده و به دلیل مزایای آن در کاهش هزینه‌ها و صرفه‌جویی در زمان، همچنان باید مورد توجه قرار گیرد. این امر، به تحقق اهداف اقتصاد مقاومتی ایران کمک زیادی می‌کند. ایران با قرار گرفتن در مقطع مهمی از مسیر جاده ابریشم و داشتن تجربه و امکانات وسیع در حمل و نقل، ارتباطات، ترانزیت، تولید و تجارت با برنامه‌هایی همچون توسعه جاده‌ها و تکمیل راه‌های ریلی مصمم به همکاری با کشورهای این مسیر است. سازمان آکو ابتکاراتی برای احیای جاده ابریشم داشته است. قطار مسافرتی میان ایران و ترکیه و تجارت کانتینری که از اسلام‌آباد به تهران و استامبول ادامه می‌یابد. طرح اتصال بندرعباس به آلماتی و مسیرهای جدید موردنظر کاروان تجاری جاده ابریشم که درون آکو و تمامی کشورهای منطقه شروع شده، یکی از ابتکارات آکو برای احیای مسیر جاده ابریشم است تا بتواند همکاری حمل و نقل میان اروپا و آسیا به وجود آورد.

بودن اقتصاد کشورهای آسیای مرکزی با اقتصاد ایران، فقدان سرمایه لازم در برخی کشورهای منطقه برای توسعه، نگرانی کشورها از یکدیگر به دلیل نظام سیاسی متفاوت، اعمال نفوذ کشورهای فرامنطقه‌ای، عدم وجود دیدگاه‌های سازنده منطقه‌ای، تعرضات سیاسی و عقیدتی، دلبستگی اعضا به غیر از منطقه، حل نشدن رژیم حقوقی دریای خزر و... وجود دارد که روابط و همگرایی کشورهای منطقه را تحت الشعاع خود قرار داده است.

ایران اسلامی در شرایط حساس کنونی که در تحریم شدید کشورهای غربی قرار دارد، باید با تکیه بر توان داخلی و افزایش حجم سرمایه‌گذاری، رویکرد همگرایی با کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز را در پیش گرفته، با احیای جاده ابریشم و تأکید بر اقتصاد مقاومتی، به همگرایی بیش از پیش فرهنگی روی آورده، از طریق این جاده مبادله اقتصادی و فرهنگی خود را برای کاستن از آثار تحریم‌ها افزایش دهد.

منابع

- ابراهیمی ترکمان، ابوزر، ۱۳۸۵، «نقش فرهنگ در روابط ایران و آسیای مرکزی»، *ایراس*، ش ۱۴، ص ۱۱-۹.
- اشپولر، برتولد و دیگران، ۱۳۷۶، *آسیای میانه*، ترجمه کاوه ثلاثی، تهران، سروش.
- اندروودی، الهام، ۱۳۷۶، *باززنده‌سازی کاروانسراهای مسیر جاده ابریشم*، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، تهران، دانشکده هنرهای زیبای دانشگاه تهران.
- پیرنیا، محمدکریم و کرامت‌الله افسر، ۱۳۷۰، *راه و ریاط*، تهران، سازمان میراث فرهنگی کشور.
- تاجبخش، احمد، ۱۳۷۳، *تاریخ صفویه*، شیراز، نوید.
- چین جو چه، ۱۳۶۵، *روابط تاریخی میان چین و ایران*، ترجمه

ایرج افشار، تهران، بنیاد موفوفات دکتر افشار. راثین، اسماعیل، ۱۳۵۰، *دریانوردی ایرانیان*، بی‌جا، بی‌نا. سلمانیان، مریم، محمدرضا زندمقدم، ۱۳۸۹، *احیای جاده ابریشم و نقش آن در توسعه تجارت بازارهای اسلامی*، مجموعه مقالات همایش بین‌المللی جغرافی دانان جهان اسلام، زاهدان. شاردن، ژان، ۱۳۶۲، *سفرنامه شاردن*، تهران، آگاه. شجاع‌دل، نادره، ۱۳۸۵، «جاده ابریشم و کاروانسراهای این مسیر در شمال غرب ایران»، *مطالعات تاریخی*، ش ۱۲، ص ۷۲-۵۵. شعیب، بهمن، ۱۳۸۹، «احیای جاده ابریشم»، *روزنامه همشهری*، ۱۲ دی.

فرانک، آیرین و دیوید براونستون، ۱۳۷۶، *جاده ابریشم*، ترجمه محسن ثلاثی، تهران، سروش. کیانی، محمدیوسف، ۱۳۷۶، *کاروانسراهای جاده ابریشم استان خراسان تا استان کرمانشاه*، مجموعه مقالات کنگره معماری و شهرسازی، ارگ بم، سازمان میراث فرهنگی کشور. لسترنیچ‌گای، ۱۳۸۷، *جغرافیای تاریخی سرزمین‌های خلافت شرقی*، ترجمه محمود عرفان، تهران، علمی و فرهنگی. مستوری، حمید، ۱۳۹۱، «اقتصاد مقاومتی و توسعه اقتصادی»، *اندیشه گستر*، ش ۳، ص ۴-۱.

مظاهری، علی، ۱۳۷۲، *جاده ابریشم*، ترجمه ملک ناصرنوبان، تهران، پژوهشگاه مطالعات و تحقیقات فرهنگی. موسویان، سیدحسین، ۱۳۸۵، «سیاست خارجی ایران در اوراسیا: مسائل منطقه‌ای و جهانی، خزر، انرژی و عدم اشاعه سلاح‌های هسته‌ای»، همایش آسیای مرکزی و سیاست خارجی جمهوری اسلامی ایران، هفتم و هشتم آذر.

Christian, David, 2000, "Silk Road or Steppe Roads? The Silk Roads in world history", *Journal of world history*, n. 1, p. 1-3.

Deutsch, K.W, 1979, *Tides among nations*, New York, free press.

Frances, Wood, 2002, *The Silk Road: Two Thousands Year in The Heart of Asia*, Berkeley, University of Clifornia Press.