



# جاده ادویه؛ میان بری راهبردی در توسعه منطقه‌ای



♦ دکتر محمد جهانشاهی  
عضو انجمن متخصصان گردشگری ایران

امروزه تفکرات حاکم بر فضای سیاست‌گذاری بسیاری کشورها، راهبرد اضافه شدن به زنجیره‌ها را در پیش گرفته‌اند. زنجیره‌هایی که با اهداف مشخص و با توجه به الگوریتم‌ها و داده‌ها و سنجنده‌ها شکل گرفته و رویه جدیدی از رفتارهای جمع نگر را شکل داده و «کشورهای مشترک‌الذغغه» را به جای «مشترک‌المنافع» گرد هم آورده‌اند. در ۵۰ سال آینده هرم تازه‌ای از اقتصادهای بزرگ ۱۵ گانه در جهان رقم خواهد خورد و کشورهایی از اقتصادهای درحال توسعه جای اقتصادهای بزرگ امروزی را خواهند گرفت. تحولات بیست سال گذشته سند خوبی بر این مدعاست. جایی که هند از رتبه ۸، خود را به جایگاه پنجمین اقتصاد قدرتمند جهان رساند و پیش از آن نیز شاهد جهش چشمگیر چین و رسیدن به رتبه دوم اقتصاد جهانی بوده‌ایم. در این میان نقش راهبردهای خلاقانه در ایجاد مسیرهای تعامل‌زا و شکل‌گیری زنجیره بر اساس ذغغه‌های مشترک اهمیت ویژه‌ای دارد. طرح یا ابتکار «یک کمر بند یک جاده» کشور چین بر پایه جاده تاریخی ابریشم و یا «کریدور تراسیقا» در آسیای میانه و قفقاز بر مبنای مسیرها و توسعه حمل‌ونقل شکل گرفته‌اند که این بستر، گسترش فعالیت‌های چندجانبه را در پی دارد. افزایش سطح تعاملات، کاهش تعارضات و تنش‌ها، توسعه و بهبود گردشگری، گسترش برنامه‌های زیرساختی و حفاظتی و همچنین

تقویت بخش‌های اقتصادی و تولیدی در سطح خرد و کلان نمونه‌هایی از تأثیرات این مدل ابتکارات است. کشور ایران به لحاظ موقعیت و شرایط ژئوپلیتیکی در حال حاضر در نقطه مهمی واقع شده که قرار گرفتن در مسیر ارتباطی سه قاره آسیا، آفریقا و اروپا و همسایگی با ۱۵ کشور و نزدیکی به کانون‌های جمعیتی جهان از جمله هند بر این اهمیت افزوده است؛ موقعیتی استراتژیک که حاصل تجربه قرن‌هایتمادی و حتی پیش‌ازتاریخ است. با نگاهی به شرایط فعلی و تحولات و روندهای قدرتمندی که در دنیا بویژه در منطقه شکل گرفته، ایده شکل‌گیری و بازتعریف مسیر تجاری و تعاملی «جاده ادویه» که از پیشینه تاریخی قابل‌تأملی برخوردار است، می‌تواند مبنای تقویت برنامه‌های راهبردی برای کشورمان باشد. شواهد تاریخی نشان می‌دهد بین تمدن‌های پیرامون رود سند و



● جاده تاریخی ادویه در جهرم

به‌عنوان یکی از نقاط مهم شکل‌گیری آن در ادوار مختلف بسته به سیاست حکمرانان متفاوت بوده است؛ به‌عنوان مثال توجه جدی به دریانوردی و بنادر جنوب در زمان هخامنشیان کاملاً مشهود است. در زمان سلجوقیان بویژه در دوره حکمرانی ملک قاوُرد شاهد توسعه زیرساخت‌های جاده ادویه هستیم. وجود صدها میل (مناره یا تک بنا) تاریخی در خط سیر جاده ادویه بویژه از تیس تا کرمان یا مسیر زمینی میرجاوه - نصرت‌آباد تا نرماشیر و بم که از میان بیابان لوت به سمت خراسان و یا از مسیر کرمان تا یزد و سایر مناطق ایران و حتی به سمت مرزهای شمال غرب ادامه پیدا می‌کرده است، نشان از اهمیت موضوع و نقش غیرقابل‌انکار این مسیر دارد. جغرافی‌دانان قرون اولیه اسلامی از جمله اصطخری و مستوفی نیز در قرن‌های گذشته به این راه اشاره روشنی داشته‌اند و به عوارض و آبادی‌هایی که این خط سیر را تقویت می‌کردند؛ راهی که در آن زمان به نام راه نو خوانده می‌شد و بر مسیر راه شاهی شکل گرفته بود. حجم تبادلات تجار کرمان و هند در اوایل قرن بیستم و رد و بدل کردن کالاها یا چون پسته، خرما، قالی، زیره، دارچین، فلفل، شال، پارچه و غیره و وجود بناهای تاریخی چون کاروانسراها و معابد در استان‌های کرمان و هرمزگان و اسناد گسترده تاریخی از حضور تجار هندی در شهرهای جیرفت، بم، سیرجان و رفسنجان که مارکوپولو تاجر و مورخ معروف ونیزی در قرن هفتم نیز به‌روشنی به بخشی از این شرایط اشاره دارد، نشانه‌های روشنی از وجود روابط گسترده میان استان‌های جنوب و جنوب شرق کشورمان با هند در طول تاریخ می‌باشد. با نگاهی به مدل جاده ابریشم که از دهه ۹۰ میلادی توسط نهادهای بین‌المللی از جمله یونسکو و سازمان جهانی جهانگردی مورد توجه قرار گرفته و اثرات گسترده‌ای که بر توسعه گردشگری و امر حفاظت پایدار میراث فرهنگی داشته، می‌توان بازتعریف جاده ادویه را مورد نظر



تاریخی از زمان هخامنشیان مورد استفاده بوده و از قرون وسطا که کاربرد روزافزون ادویه‌جات در کشورهای اروپایی بیشتر شد، اهمیت خاصی پیدا کرد. در دوره رنسانس و تحولات آن روزگار اهمیت ادویه‌جات به حدی رسیده بود که کالایی چون فلفل سیاه عامل تولید ثروت و قدرت در امپراتوری‌هایی چون هلند و اسپانیا بود و دسترسی بهتر و بیشتر به سرزمین‌های صاحب این دست کالاها از جمله هند موجب رخدادهای بزرگی از جمله کشف سرزمین‌های جدیدی مثل آمریکا و شکل‌گیری کمپانی‌های بزرگی همچون هند شرقی شد. اهمیت جاده ادویه در ایران

نواحی شمالی خلیج فارس تا کرمان (تپه یحییی بافت و کنار صندل جیرفت) از هزاره سوم پیش از میلاد تبادل انجام می‌شده و ارتباط برقرار بوده است. این شواهد نشان می‌دهد بیش از ۴۰۰۰ سال پیش حمل‌ونقل ترکیبی دریایی (جنب ساحلی) و زمینی بین کشورمان و کانون‌های مهم اقتصادی از جمله هند و سیلان (سریلانکا) برقرار بوده و سطح این روابط بویژه با هند رفته‌رفته گسترش پیدا کرده و تحت تأثیر تحولات پس از انقلاب صنعتی تا قرن بیستم شاهد شکل‌گیری یکی از مسیرهای مهم در تاریخ تجارت منطقه هستیم. بنادر جنوبی ایران از جمله تیس (چابهار)، هرمز و بعدها بندرعباس مهم‌ترین باراندازها و مکان‌های ورود و خروج کالا از ایران بوده‌اند و نیز مسیر زمینی هند به ایران که از طریق مرزهای شرقی کشورمان شکل می‌گرفت که خط سیر میرجاوه یادگار این تبادلات تاریخی است و امروزه نیز نقطه اتصال بزرگراه شماره ۲ آسیا در کشورمان محسوب می‌گردد. جاده ادویه که در برخی منابع از آن به‌عنوان جاده فلفل هم نام برده می‌شود به‌واسطه حمل‌کالاها با اهمیت در طول تاریخ بویژه ادویه‌جاتی که خاص مناطق جنوب شرق آسیا بودند شکل گرفته است و تاریخی مجزا از جاده ابریشم دارد. این مسیر

با نگاهی به شرایط فعلی و تحولات و روندهای قدرتمندی که در دنیا بویژه در منطقه شکل گرفته، ایده شکل‌گیری و بازتعریف مسیر تجاری و تعاملی «جاده ادویه» که از پیشینه تاریخی قابل‌تأملی برخوردار است، می‌تواند مبنای تقویت برنامه‌های راهبردی برای کشورمان باشد. شواهد تاریخی نشان می‌دهد بین تمدن‌های پیرامون رود سند و نواحی شمالی خلیج فارس تا کرمان (تپه یحییی بافت و کنار صندل جیرفت) از هزاره سوم پیش از میلاد تبادل انجام می‌شده و ارتباط برقرار بوده است.

داشت. مدل جاده ابریشم می‌تواند الگویی باشد برای یک ابتکار تازه‌تر و تأثیرگذارتر که به نظر می‌رسد شرایط طرح آن فراهم است. عملیاتی کردن قرارداد کریدور شمال - جنوب (هند - ایران - روسیه)، بروز رفتارهای حسنه دیپلماتیک مثل اعلام عزای عمومی در کشور هند به واسطه حادثه سقوط هلیکوپتر رییس‌جمهور کشورمان و حذف ویزای گردشگران هندی برای ورود به ایران می‌تواند پیش‌زمینه توجه به این ابتکار قلمداد گردد.

### ضرورت توجه به کشور هند در مسیر جاده ادویه

کشور هند با جمعیتی بیش از یک میلیارد و سیصد هزار میلیون نفر پرجمعیت‌ترین کشور و پنجمین اقتصاد بزرگ جهان است که روندی رو به گسترش دارد و در سال ۲۰۲۳ با رشد ۶/۶ درصدی، بالاترین رشد اقتصادی را در میان اقتصادهای بزرگ جهان به خود اختصاص داده است. کشوری که اگرچه هنوز جمعیت فقر آن قابل توجه است، اما تحولات یک دهه اخیر در آن باعث شده است که جمعیت طبقه متوسط آن به حدود ۵۰۰ میلیون نفر برسد و در حال حاضر با بیش از ۳۳۰ میلیون کاربر اینترنت بعد از چین در رتبه دوم در این زمینه قرار گیرد. در حال حاضر بازار سفرهای خارجی هند بویژه در میان طبقه متوسط که از قدرت خرید خوبی برخوردار هستند یکی از سریع‌ترین بازارهای در حال رشد جهان است.

سازمان جهانی گردشگری پیش‌بینی می‌کند که در سال ۲۰۲۴ بیش از ۵۰ میلیون هندی در جهان سفر خواهند کرد. انتظار می‌رود که بازار گردشگری خارجی هند تا سال ۲۰۲۶ حدود ۶۲ میلیارد دلار درآمد داشته باشد. تحقیقات بازار هند نشان می‌دهد بیش از ۵۰ درصد از گردشگران هندی علاقمند به سفرهای کمتر از یک هفته هستند. وجود بیش از ۱۷۰ میلیون مسلمان (بیش از ۵۰ میلیون شیعه) در کنار جمعیت زرتشتی ایرانی‌الاصل که صاحب قدرت و جایگاه قابل توجهی در ساختارهای اقتصادی

و سیاسی هند هستند و این‌که بیش از ۲ میلیون مهاجر هندی در همسایگی کشورمان در امارات متحده بویژه دبی زندگی می‌کنند که از سطح زندگی مناسبی هم برخوردارند، بخشی از بازار هدف برای توسعه جاده ادویه در کشورمان محسوب می‌گردند. نکته مهم دیگر اینکه زبان فارسی در طول تاریخ بویژه تا قرن هفدهم و زمان فرمانروایی اکبر شاه گورکانی برای بیش از ۷۰۰ سال زبان رسمی و حکومتی هندوستان محسوب می‌شده و آثار و نشانه‌های گسترده‌ای همچنان در این کشور وجود دارد و در حال حاضر بیش از ۲۰۰ موسسه و مرکز آموزش زبان فارسی در این کشور فعال است.

جاده ادویه می‌تواند به‌عنوان یک پروژه مشترک علاوه بر ارتقا سطح تعاملات منطقه‌ای و بین‌المللی، راهبردی برای توسعه خطی گردشگری در جنوب شرق و جنوب کشورمان باشد. وجود مزیت‌های طبیعی، تاریخی و فرهنگی در قالب ده‌ها اثر و عنصر ثبت شده در فهرست میراث جهانی، صدها میراث ملموس و ناملموس ملی، صنایع فرهنگی و دستی متنوع، ارزش‌های نهفته در فرهنگ بومی و نیز زیرساخت‌هایی از جمله فرودگاه‌ها، خطوط ریلی، بنادر، بزرگراه‌ها، مناطق آزاد و ویژه و غیره برخی الزامات اولیه را جهت بازتعریف این ایده فراهم آورده و می‌تواند با

شکل‌گیری مسیرهای اصلی و شاخه‌های فرعی، علاوه بر تسهیلگری، عامل سرعت بخشیدن به تحولات در استان‌های سیستان و بلوچستان، کرمان و هرمزگان باشد و نیز بر اجرایی شدن برنامه‌های طرح توسعه مکران اثرگذار خواهد بود. راه‌اندازی دبیرخانه‌ای با محوریت وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی، برگزاری رویدادهای علمی جهت درک بیشتر نسبت به موضوع، انجام مطالعات و تدوین برنامه مناسب، طرح موضوع با مقامات کشور هند در گام اول و سایر کشورهای هدف در مراحل بعد، تعریف برنامه‌های مشترک فرهنگی و اقتصادی، تولید و انتشار محتوای مناسب و غیره گام‌هایی است که می‌تواند بر شکل‌گیری و تقویت این ابتکار مؤثر باشد؛ بویژه که دولت جدید به‌تازگی کار خود را شروع کرده است و دیگر آن‌که تحولات منطقه‌ای و بین‌المللی بسیاری در حال شکل‌گیری است که بی‌توجهی به آن‌ها می‌تواند عامل کاهش نقش‌آفرینی کشورمان به‌عنوان یک سرزمین استراتژیک و تاریخی در این رابطه محسوب گردد. ♦♦

### منابع

- آذری، علاءالدین «روابط ایران و هند در دوران باستان» نشریه پژوهشی - تاریخی بررسی‌های تاریخی شماره چهارم - مهر و آبان ۱۳۵۰.

- گیریشمن، رومن «تاریخ ایران از آغاز تا اسلام» ترجمه محمد معین: بنگاه نشر ۱۳۳۶.

- سید محسن حاج سید جوادی، احسان محمد حسینی و فاطمه کردی «ارتباط فرهنگی، تاریخی و هنری ایران و هند در هزاره نخست پیش از میلاد» مطالعات ایران‌شناسی سال ۴ شماره ۸ بهار ۱۳۹۷.

- محمدجعفر چمن‌کار «تجارت دریایی ایران و هند در دوره باستان (هزاره‌های پیش از میلاد تا عصر سلوکی)» فصلنامه تاریخ روابط خارجی، سال شانزدهم، شماره ۶۴ پاییز ۱۳۹۴.

راه‌اندازی دبیرخانه‌ای با محوریت وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی، برگزاری رویدادهای علمی جهت درک بیشتر نسبت به موضوع، انجام مطالعات و تدوین برنامه مناسب، طرح موضوع با مقامات کشور هند در گام اول و سایر کشورهای هدف در مراحل بعد، تعریف برنامه‌های مشترک فرهنگی و اقتصادی، تولید و انتشار محتوای مناسب و غیره گام‌هایی است که می‌تواند بر شکل‌گیری و تقویت این ابتکار مؤثر باشد؛ بویژه که دولت جدید به‌تازگی کار خود را شروع کرده است.