

مؤلفه‌های اثرگذار بر تغییر ماهیت شبکه فراقاره‌ای ابریشم در قرون ۱۶م تا ۲۰م (با تمرکز بر نقطه کانونی آن در آسیای مرکزی)^۱

دکتر سیده فهیمه ابراهیمی* - استادیار گروه تاریخ دانشگاه علامه طباطبائی، تهران، ایران.

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۲/۱۰/۱۴

تاریخ دریافت: ۱۴۰۲/۰۱/۲۴

چکیده

شاهراه کهن خشکی که در پایان قرون جدید نام «ابریشم» یافت، میراث‌دار بیش از دو هزاره نقش‌آفرینی میان کانون‌های مهم تمدنی در جهان است. چنین کارکردی در آغاز قرون جدید به تدریج دگرگون شد، و به تبع آن سرزمین‌هایی که قرن‌ها شکوه خود را در گرو آن می‌دیدند نیز متناسب با جغرافیای خود در شرایط جدیدی قرار گرفتند. آنچه تغییرات جاده‌ای را در ژئوپلیتیک آسیای مرکزی به مساله‌ای برای پژوهش مبدل ساخته، علاوه بر موقعیت متفاوت این سرزمین به عنوان نقطه کانونی و محصور در خشکی جاده ابریشم، اختلاف‌نظر پژوهشگران در خصوص «افول» و «تداوم شکوه» جاده و به تبع آن آسیای مرکزی است؛ در نوشتار حاضر با ورود به این چالش علمی، با اتخاذ روش تحقیقی کیفی، و بهره‌گیری از رویکرد تحلیل تاریخی به شیوه گردآوری داده‌ها از اسناد تاریخی، برای فهم سرنوشت جاده ابریشم و آسیای مرکزی در قرون جدید این مساله را مورد تأمل قرار خواهیم داد که عوامل مؤثر بر تغییر ماهیت جاده خشکی ابریشم در آسیای مرکزی چه بوده است؟ پاسخ آغازین ما این است که «ظهور قدرت‌ها در درون اوراسیا و در سطح فراقاره‌ای، موجب شکل‌گیری مسیرهای جدید تبدلی، تحول در هژمونی‌های سیاسی و فرهنگی و در نهایت تغییر ماهیت جاده ابریشم و آسیای مرکزی گردید». در حاصل مطالعه به این نکته دست یافتیم که تغییرات فوق‌گرفته فرصت‌های جدید اقتصادی و فرهنگی در اختیار آسیای مرکزی گذاشت اما همگام با رخدادهای داخلی، نفوذ روزافزون روسیه را تشدید نمود و در نهایت غلبه نظامی آن را رقم زد.

واژه‌های کلیدی: آسیای مرکزی، اوراسیا، جاده ابریشم، تجارت، قرون جدید.

۱. این مقاله از نتایج اجرای یک طرح پژوهشی با شماره ۴۰۰۲۷۹۵، مصوب صندوق حمایت از پژوهشگران و فناوران کشور (INSF) است که با حمایت مالی این مرکز انجام شده است.

E mail: sfebrahimi@atu.ac.ir

*نویسنده عهده‌دار مکاتبات

۱. مقدمه

جاده‌ای که در دوران بی‌رونقی‌اش با نام ابریشم^۱ نامور شد، شبکه‌ای درهم تنیده از راه‌های ناحیه‌ای و منطقه‌ای بود که بیش از یک هزاره از میان سرزمین‌های گوناگون عبور کرده و در طول حیات خود ضمن تکامل، رسالت مهمی را در راستای تبادل تجاری، فرهنگی و فناوری میان جهان هندی، ایرانی، چینی و تمدن‌های مدیترانه بر عهده داشت. شکوفایی عظیم و فراز و فرود این شبکه اجتماعی - اقتصادی - سیاسی - فرهنگی، جهان باستان، قرون میانه و حتی دوران جدید را از خود متأثر ساخت. گرچه نامهربانی‌های جغرافیایی، آشفتگی‌های سیاسی - نظامی و یا بیماری‌های اپیدمی افت و خیزهای بسیاری را در طول حیات این جاده بر آن تحمیل نمود اما تا قرن ۱۶م. الگوی حاکم بر آن نسبتاً ثابت بوده و لذا همواره توانست نقش تعریف‌شده‌ای داشته باشد. از این زمان که برخی از پژوهشگران از آن به «آغاز دوران جدید»^۲ تعبیر کرده‌اند، بخش اعظم شبکه‌ها و شعب جاده، وارد دوران متفاوت و تجربه‌نشده‌ای شده‌اند. در میراث علمی که از جاده ابریشم پژوهان برجای مانده، در خصوص ماهیت تحولات در این دوران به ویژه در آسیای مرکزی (به عنوان نقطه کانونی این شاهراه) یک نزاع نخبگانی شکل گرفته که نشان از وجود دو طیف و جریان اندیشه‌ای نسبتاً مجزا دارد:

گروه نخست که تعدادشان غالب است به پیروی از بارتولد^۳ معتقد به این فرضیه هستند که تجارت جاده ابریشم در یک مقطع زمانی (قرن ۱۶م.) سقوط کرد و منطقه آسیای مرکزی را در «حاشیه تاریخ جهان» به انزوا کشاند؛ در بیان علت این امر هم عموماً بر شکوفایی سیستم ساحلی و پیشرفت تکنولوژیکی اروپای غربی در تجارت دریایی تأکید داشته و می‌گویند که این مساله

۱. گویا ریختوفن (Richtofen) که در قرن ۱۹ اصطلاح جاده ابریشم (Die Seiden Strasse) را ابداع کرد، مرادش مسیرهایی بود که ابریشم چینی را از «امپراتوری هان» (۲۰۶ ق.م تا ۲۲۰ ق.م) به آسیای مرکزی منتقل می‌کردند، و او این اصطلاح را برای دوره بعد از «هان» بکار نبرد. نخستین کسی که پس از او از این عنوان استفاده عام کرد جغرافیدان آلمانی دیگری به نام آگوست هرمان بود که در اوایل دهه ۱۹۰۰ کتابها و اطلس‌های مرتبط با آن را منتشر کرد (Millward, 2013: 22)

2. Early modern times

۳. البته بارتولد نیز به مجموعه‌ای از دلایل برای این افول قائل است: عقب ماندگی فرهنگی قوم ازبک، عدم انسجام سیاسی، عدم آبادانی راههای بازرگانی و نهایتاً کشف راههای جدید. او معتقد بود اگر راه بازرگانی که از ماوراءالنهر گذشته و کاروانها در گذشته از آن استفاده می‌کردند امنیت و آبادی خود را همچون نیمه اول قرن ۱۵ حفظ کرده بود، مشکلات مذکور بسی آسان تر برطرف می‌شد (Barthold, 1997: 259).

عامل اصلی در قرار گرفتن جاده کاروان‌رو ابریشم و در پی آن آسیای مرکزی در مارپیچ افول بود.^۱ غفوراف (در کتاب تاجیکان)، برگل^۲ (اطلس تاریخی آسیای میانه)، بکویت^۳ (امپراتوری‌های جاده ابریشم) و میلوارد^۴ (درآمدی کوتاه بر جاده ابریشم)، آیرن فرانک و همکاران (جاده ابریشم)، سوچک (تاریخ آسیای میانه) و استفن باریسیتز^۵ (آسیای مرکزی و جاده ابریشم) در این گروه جای دارند.^۶

۱. به نظر می‌رسد عامل اصلی قوت این نظریه همزمانی ضعف جاده ابریشم با ظهور سیستم جدید ساحلی بود. به صورت طبیعی توالی فوق موجب شد مورخان تلاش کنند تا یک ارتباط علی و معلولی بین ظهور و سقوط آنچه به نظر می‌رسد دو نظام تجاری متمایز هستند، بیابند.

2. Bregel, An Historical Atlas of Central Asia
3. Beckwith, Empires of Silk Road
4. Millward, The Silk Road, Avery Short Introduction
5. Baristiz, Central Asia and the Silk Road

۶. عموم اصطلاحاتی که در خصوص این جغرافیای خاص از جهان مرسوم گشته همچون آسیای میانه، آسیای مرکزی، اوراسیا و اوراسیای مرکزی تاریخی از اهداف و اغراض سیاسی استعمارگران را در دل خود دارد. در مورد اصطلاح اوراسیا که واژه‌ای روس ساخته است باید گفت هنگامی که روس‌ها در جبهه غرب شکست خورده و متوجه ماوراءالنهر می‌شوند اندیشمندان روسی در این پیشروی جدید علاوه بر نظریه و توجیه تکراری عهد استعمار یعنی نشر تمدن، برای حضور خود در بلاد اسلامی در پی ایده‌های دیگری بودند تا سرزمینشان را به مثابه قدرتی مستقل از اروپا درآورند. در این زمان در اروپا هویت‌های سیاسی جدید مثل ایتالیا، آلمان و کشورهای حوزه بالکان بر اساس ملیت واحد، تاریخ، زبان، فرهنگ و دین مشترک در حال شکل‌گیری بودند. روس‌ها هم برای ساختن ملت بزرگ روس که در قاره‌ای مستقل قرار دارد مثل اروپا شروع به اندیشه‌سازی و تاریخ‌سازی کردند. در این اندیشه بحث بر روی این موضوع تمرکز داشت که یک حکومت متمدن به ادیان مختلف اجازه می‌دهد که در درون مرزهایش وجود داشته باشند. آنها می‌گفتند پرچم اسلام پیش از تمدن مسیحی در حکومت‌های اسلامی افراشته بود، اما تحت حکومت روس‌ها قرار داشت. حکومت قدرتمند روسیه در این مناطق تاتار و مسلمان شده بود. این قدرت در مرزهای غربی، ویژگی لهستانی و آلمانی و در سمت ولگا، ویژگی تاتاری - اسلامی به خود گرفت. این دکتترین درباره این موضوع بحث می‌کند که اوراسیا قلمرو امپراتوری تزاری در تمدن خود منحصر به فرد است و از اروپا و آسیا مجزاست. این تمدن نباید به خطا به گونه‌ای با اروپا و تمدن‌های دیگر ترکیب شود که گویی در ذیل تمدن آنها قرار دارد. مهم‌ترین اجزاء فرهنگی این تمدن مسیحیت ارتدوکس، بودا و اسلام است، اما فرهنگ روسی وسیع‌ترین و پیشروترین عنصر این ترکیب است (Soucek, 2019: 11). به نظر می‌رسد علت رواج این نام‌ها و اصطلاحات در محافل علمی امروزه نه جهل به این سوابق بلکه بیشتر از آن روی است که حقیقتاً برای این جغرافیای یکپارچه معادل و واژه مناسبی نداریم.

گروه دوم پژوهشگرانی هستند که به دور از پایان دادن به نقش آسیای مرکزی در میانجی‌گری تجارت زمینی اوراسیا، این نتیجه را تایید می‌کنند که از نظر اقتصادی، منطقه فوق در آغاز دوران جدید بیش از تغییر، تداوم را تجربه کرده است. تجارت ابریشم و برخی کالاها دیگر کاهش یافت، اما تقاضا برای پنبه، چای، ریواس و سایر کالاها افزایش داشته و از طریق جاده به بازارهای منطقه سرازیر شدند. در همین حال، گروه‌های بازرگان هندی، چینی، روسی و دیگر گروه‌های تجاری منافع اقتصادی خود را به اعماق منطقه گسترش دادند. این به این معناست که جاده همچنان پویاست اما به دلیل رقابت پیش‌آمده، دیگر در نقطه ثقل قرار ندارد. برتون (بخاراییان)^۱ و لوی (بحران بخارائی)^۲ و تا حدی مظاهری (جاده ابریشم) در این گروه جای دارند.

در بستر مطالعاتی که با پژوهش‌های فوق نسبتاً پرمایه گشته، نوشتار حاضر در پی یافتن پاسخ دقیقی در خصوص سرنوشت جاده ابریشم در آسیای مرکزی است. مفروض ما این است که مطمئناً جاده فوق در ابتدای دوران جدید (قرن ۱۶م). متفاوت از دوران باستان، قرون نخستین و میانه اسلامی و یا حتی دوران مغول به نظر می‌رسید. با گذشت آن هزاره‌ها خیلی چیزها تغییر کرده بود. در طول قرن‌ها اهمیت نسبی شریان‌های تجاری که این شبکه‌های تبادلی متداخل را تشکیل می‌دادند گسترش و کاهش یافت و برخی از آنها در حالی که شبکه‌های جدید ظهور کردند از رونق افتادند، همچنین تغییراتی در کالاهای مورد معامله مشاهده شد؛ بنابراین شاید دقیق‌تر این باشد که به جای زوال جاده، از تغییر ماهیت آن سخن بگوییم، البته تغییری که موجب گشته تا شبکه‌های زمینی اقتضائات کاملاً جدیدی بیابند و تنها در ابعاد و بخش‌هایی بتوانند تداوم گذشته باشند. مبتنی بر رویکرد فوق، سوال اصلی پژوهش این‌گونه طراحی شده که عوامل موثر بر تغییر ماهیت جاده خشکی ابریشم در آسیای مرکزی این زمان چه بوده است؟ مدعا و پاسخ آغازین ما این است که «ظهور قدرت‌ها و نیروها در درون اوراسیا و در سطح فراقاره‌ای، موجب شکل‌گیری مسیرهای جدید تبادلی، تحول در رخدادها و هژمونیهای سیاسی و فرهنگی و در نهایت تغییر ماهیت جاده ابریشم در آسیای مرکزی گردید».

1. Burton, The Bukharans, A Dynastic, Diplomatic and Commercial History

2. Levi, Bukharan Crisis

فرایند علت‌یابی در نوشتار حاضر ساختار آن را به دو ساحت منطقه‌ای و فراقاره‌ای تقسیم کرده است؛ به این معنا که در جستجوی پاسخ، برخی از علل را در درون منطقه اوراسیای مرکزی و برخی را ورای آن، در سطح جهانی یافته که البته گاهی برخی از آنها، خود به زیر علل منقسم می‌گردند.

۲. فراز و فرود جاده ابریشم پیش از قرن ۱۶م.

گرچه راه باستانی اصلی میان چین و مدیترانه دست‌کم عمری چهارهزار ساله دارد، اما تاریخ مدون گشایش آن به سال ۱۰۵ یا ۱۱۵ ق.م باز می‌گردد (Frank and Brownstone, 2008:12).^۱ در تمامی ادوار حیات این جاده، همواره چالش‌هایی موجب تحمیل ناامنی و توقف آیند و روند کاروان‌ها می‌شدند.^۲ امپراتوری‌های دوره باستان و اسلامی همواره ناگزیر به چاره‌اندیشی در خصوص صیانت از جاده و حل مشکل اختلال در تجارت بودند. قابل توجه‌ترین تدبیر، فعال کردن مسیر تجارت دریایی از طریق خلیج فارس به چین بود (Vothoghi, 2014:9,11,12).^۳ در دوران استیلای مغولان، که سرفصل جدیدی در تاریخ شرق بشمار می‌رفت، تحولات جاده ابریشم با گونه‌گونی بسیاری مواجه شد. علاوه بر تکاپوی مسیر دریایی و در دورانی مسیر قرینه جاده ابریشم (یعنی راه استپی اوراسیا)^۴ به دلایلی چون ناامنی ناشی از جنگ‌های جان‌شینی و یا سهل‌الوصول بودن مسیر دوم (Vothoghi, 2014:137)، صلح مغولی^۵ و استقرار نظم و امنیت مثال‌زدنی مسیر خشکی در بخشی از این روزگار نیز در خور تأمل است (Frank and Brownstone, 2008:12,14,16). پس از مغولان، بازیگران جدیدی همچون ممالیک مصر و عثمانی‌ها ظاهر شدند، سیاست‌ورزی‌های آنها در کنار استراتژی درون‌گرایانه سلسله مینگ در

۱. تجارت و دادو ستد در این جاده در اواسط دوران اشکانی شکل رسمی و نظامند به خود گرفت (Niknami and Dehpahlavan, 2013:231).

۲. یکی از مهم‌ترین تهدیدها تهاجم مکرر اقوام شمالی به قلمرو دو امپراتوری بزرگ همسایه یعنی ایران و چین بود.

۳. مسیر دریایی همان جاده ادویه یا جاده هندوستان است (Hourani, 1959: 38-42).

۴. پس از رانده شدن مغولان از چین در سال ۱۳۶۸ م. این راه پس از صد سال چندپاره شد.

۵. صلح مغولی از سال ۱۲۶۰ آغاز و تا ۱۳۶۸ ادامه داشت (Frank and Brownstone, 2008:290).

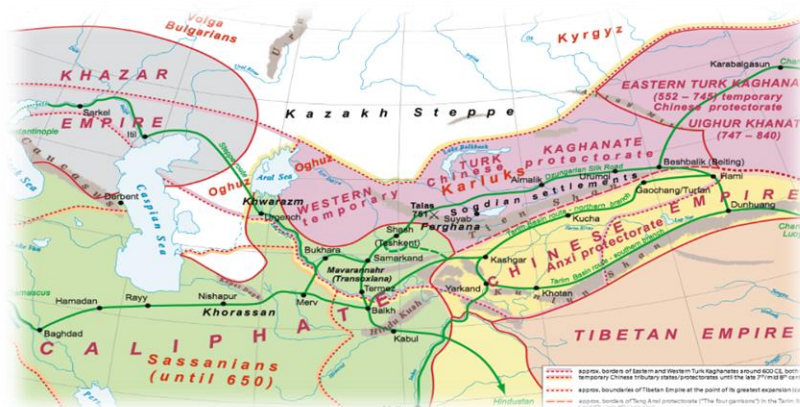
چین، موجب شکل‌گیری موانع متعدد در سراسر جاده ابریشم شد.^۱ تجزیه سرزمین‌ها تعرفه‌های گمرکی، عوارض و بازرسی‌ها را چند برابر کرد لذا قیمت کالاهایی که از آسیا به اروپا می‌رسید افزایش یافت. این تغییرات جزئی با گسترش طاعون در طول مسیرهای تجاری، افزایش راهزنان جاده‌ای و جنگ‌های خرد تشدید شد (Barisitz, 2017: 137). با آمدن تیموریان در نیمه دوم قرن ۱۴م. شرایط برای تجارت زمینی بهبود یافت (Shoja, 1971: 134). تیمور به سازماندهی مجدد شبکه‌های تجاری سودآور منطقه‌ای و بین‌قاره‌ای پرداخت؛ تجارت میان ماوراءالنهر، هند و چین احیا شد (Samarkandi, 2004: 1, 143; Natanzi, 2004: 224-225; Clavikho 1965: 185) او برای آنکه مسیر تجارت سراسری آسیا را به سرزمین تحت فرمان خود منحرف سازد، شهرهایی که در خدمت راه شمالی‌تر بودند از جمله آستاراخان، سارای و اورگنج را آماج حمله و غارت سپاهیان‌ش ساخت (Hafez Abro, 2001: 676).^۲ البته همه این سامان‌های بعضاً تحمیلی پس از مرگ تیمور با محدودیت‌های فراوانی مواجه شدند.^۳ کمتر از یک سده پس از مرگ او دریانوردان پرتغالی به هند رسیدند و یک دهه بعد در سال ۱۵۱۴ م. در ساحل چین پیاده شدند. چین تحت حکومت دودمان مینگ مرز غربیش را بست و جهت‌گیری‌اش را تغییر داد چندان که دیگر به گونه‌ای کاملاً ناخواسته تماس‌های اصلی آن با جهان خارج از راه دریا بود (Frank and Brownstone, 2008: 319). آنچه تا این نقطه قابل تأمل است این است که در واقع رونق بازرگانی دریایی تابعی از متغیر امنیت جاده ابریشم زمینی بود (Vothoghi, 2014: 12). بنابراین این دو راه در طول تاریخ وجود داشته‌اند و صرفاً به عنوان زیرسیستم‌های مختلف حمل و نقل و توزیع در نظام تجاری عمل می‌کردند.

۱. سلسله مینگ برخلاف سلسله‌های قبلی چینی هیچ حضور نظامی مستقیمی در آسیای مرکزی نداشت. به همین دلیل برخی از محققان استدلال کرده‌اند که چین در دوره مینگ منزوی و جاده ابریشم در عهد آنها بی‌رونق بود (Millward, 2013: 84).

۲. از دهه ۱۴۳۰ کفدراسیون عشایری قدرتمند اویرات با مرکزیت مغولستان شروع به اعمال فشار بر مسیرهای تجاری از سین کیانگ به کانسو کرد. در دهه ۱۴۴۰ به طور متناوب حامی را اشغال کرد و بنابراین کنترل یا انسداد بخش مهمی از جاده ابریشم را بدست گرفت. البته این اتحادیه در دهه ۱۴۵۰ فروپاشید (Barisitz, 2017: 152).

۳. علی‌رغم این تکاپوها حجم روابط تجاری در عهد تیمور به دلیل کثرت لشکرکشی‌های نظامی او بالا نبود (Yazdi, 2008: 2, 1338).

سقوط قسطنطنیه در میانه سده ۱۵م. دور جدیدی از افول جاده ابریشم را به همراه داشت. بازرگانی سراسری آسیا ناگزیر باید تغییراتی برای امکان تداوم می‌یافت. روال چنان بود که در شرایط بی‌ثباتی و اختلال مسیر خشکی، راه دریایی جایگزین شود، اما در این زمان شرایط جدیدی در مسیر زمینی شکل گرفت که نوید احیای مجدد آن را می‌داد؛ نخستین مسأله این بود که حکومت‌های مسلط بر جاده در این دوران یعنی تیموریان، شیبانیان و امپراتوری‌های باروت (صفویه، عثمانی و گورکانی) تلاش بسیاری برای احیای جاده داشتند، و دیگر آنکه گسترش اسلام در سراسر مسیر از مغولستان تا خوارزم موجب تسهیل تعاملات در حوزه تجاری و دیپلماتیک میان مسلمانان شد (Barisitz, 2017: 138).



شکل (۱): جاده ابریشم در قرون ۱۲ تا ۱۵م

(Source: Barisitz, 2017: 54)

۳. تحولات موثر بر شعب جاده‌ای آسیای مرکزی در دوران جدید (پس از قرن ۱۶م).

سقوط حکومت تیموریان و ترکمانان و ظهور صفویان و ازبکان از نخستین رخداد‌های کلیدی آغاز قرون جدید در بخش مرکزی جاده ابریشم بود. از این زمان تغییرات عظیم دیگری در جهان اوراسیا و آسیای مرکزی پی در پی رخ داد که برهم‌کنش آنها پایه‌های حیات آسیای مرکزی و جاده ابریشم را برای همیشه تغییر داد. مناسبات تجربه‌نشده جدید علاوه بر سایه افکندن بر اقتصاد، فرهنگ و سیاست آسیای مرکزی، با شکل‌دهی شبکه‌های جدید، نقشه ارتباطی نوینی را

در مسیر تجارت جهانی و منطقه‌ای ترسیم نمود. در راستای ردیابی عوامل موثر بر این تغییر ماهیت، به دلیل درهم تنیدگی علل و عوامل، ناگزیر باید ابهام پژوهش را در دو سطح اوراسیا و جهان پی‌گیری کنیم:

۳-۱. تغییرات مهم در اوراسیا

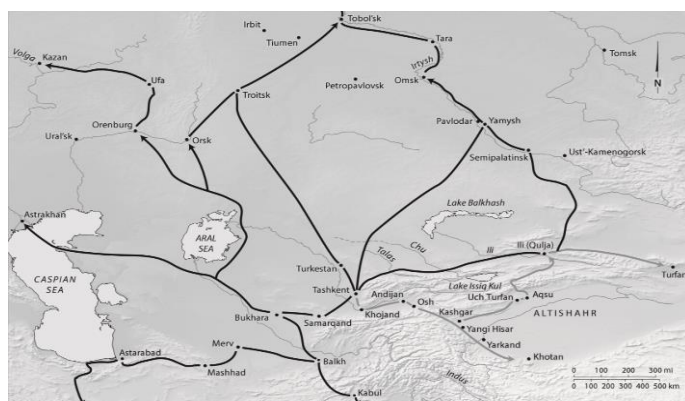
تغییراتی که در این بخش مورد تأمل قرار خواهند گرفت، ماهیت متفاوتی با دیگر بخش‌های آسیا دارند. مهم‌ترین وجه منطقه مرکزی اوراسیا (قلمرو کشورهای استقلال‌یافته شوروی سابق) عدم ارتباط با دریاها و آزاد و لذا عدم بهره‌مندی از مسیر سیستم ساحلی بود. همگام با گستره تحولات در سیستم تجارت جهانی این جغرافیای خاص نیز به صورت موازی تغییرات گسترده‌ای را تجربه می‌کرد، تغییراتی که ضمن فاصله‌گذاری آن با دیگر بخش‌های آسیا آن را به شمال و جهان در حال ظهور پیوند می‌داد.

۳-۱-۱. ظهور روسیه و شکل‌گیری مناسبات و مسیرهای جدید اقتصادی - سیاسی با آسیای مرکزی

عرصه قدرت جهانی و منطقه‌ای در قرن ۱۵م. شاهد ظهور قطب جدیدی بود که در تحولات قرون آتی جهان نقش بی‌بدیلی داشت. روسیه پس از یکپارچه‌سازی سرزمینی تحت حاکمیت مسکو، روند تجمع قلمرو خود با مجموعه سرزمین‌های گروه اردوی زرین را تکمیل نمود. الحاق هشترخان به روسیه اهمیتی حیاتی و سرنوشت‌ساز برای روابط تجاری میان اسلاوها و جهان اسلام داشت؛ زیرا هشترخان به محل تلاقی مسیرهای تجاری تبدیل شد و بازرگانان از روسیه، ایران، آسیای مرکزی و هند به آنجا می‌آمدند تا کالاهای خود را با هم معامله کنند (Matti, 2022:85) به هر حال اینجا سرآغاز نفوذ در استپ، نزدیک شدن به آسیای مرکزی و شروع روابط تجاری و دیپلماتیک با خانات ازبک بود (Grosse, 1947:781; Beckwith, 2009:260). گسترش سلطه روسیه بر مسیر ولگا، تاسیس قلعه‌ها و دژهای سیبری و سواحل آرال در امنیت بخشی به مسیرهای جدید تجاری بسیار درخور تأمل بود و طبیعتاً حجم تجارت با این مناطق افزایش چشمگیری را تجربه نمود (Levi, 2017:127).^۱ تجزیه سیاسی و ظهور خان‌نشینهای

۱. ساخت قلعه اورنبورگ ترکیبی از فعالیت‌های تجاری - نظامی در سراسر استپ شمالی با هدف حفظ انحصار تجارت با

مستقل (خوقند و خیره) در آسیای مرکزی موجب تکاپوهای جدید در شبکه‌های نوین تجارت زمینی شدند. روس‌ها با ساخت قلعه در مسیر خوقند^۱ و افتتاح راه آبی از دریای آرال به سمت مناطق علیای رودخانه‌های سیردریا و آمودریا سعی در گسترش مسیرهای ارتباطی داشتند (Ghafurov, 1997: 987-8).^۲ در بخش غربی نیز شبکه تجارت زمینی از طریق خوارزم به دشت‌های پونیک و روسیه متصل می‌شد؛ به همین دلیل در دوران جدید نقش کلیدی خوارزم با سیاست‌های گسترش محور روسیه اهمیت بیشتری می‌توانست دریافت کند (Soucek, 2019: 220; Ghafurof, 1997: 950).



شکل (۲): شبکه‌های ارتباطی بازرگانان بخارائی و اندیجانی

(Source: Levi, 2020: 94)

مقامات روسی از اواسط قرن ۱۷م. با حذف برخی از مالیات‌ها حمایت ویژه‌ای از بخارائی‌ها می‌کردند، این امر در رشد میزان بهره‌گیری از شبکه‌های جدید تجاری بسیار موثر بود (Burton, 2003: 418). نکته بسیار مهم این است که رونق فوق‌مقارن با حضور بریتانیا در شبه

خانات بود. (Beckwith, 2009: 205)

۱. خوقندی‌ها نخستین ارتباط رسمی با روسیه را در سال ۱۸۱۲ گرفتند. مسیرهای تجاری میان آسیای مرکزی و روسیه، در آق مسجد خان‌نشین خوقند به هم پیوسته و یکدیگر را قطع می‌کردند (Soucek, 2019: 229).
۲. با این اقدام نه تنها دسترسی به دریای مازندران و در نتیجه بازارهای ایران و قفقاز ممکن شد بلکه امکان مسدود کردن مسیر کریمه به آسیای مرکزی، هند و چین نیز میسر شد (Barisitz, 2017: 179).

قاره بود و این امر ظرفیت جدیدی را برای خانات ایجاد می‌کرد تا بتوانند نقش واسطه‌ای را در تجارت میان روسیه و هند (و در واقع بریتانیا) بیابند (Burton,2003:423; Millward,2013:84). در زمان خصومت روسیه با فرانسه در دوران محاصره قاره‌ای^۱ اتکای روسیه به آسیای مرکزی به ویژه بخارا افزایش یافت. بخارایی‌ها کالاهای انگلیسی را که در هند به دست آورده بودند به روسیه می‌آوردند. در سال ۱۸۰۸ بخارایی‌ها به دلیل کمک بسیار ارزشمند خود در دور زدن محاصره، از پرداخت عوارض در اورنبورگ و آستاراخان معاف شدند (Burton,2003,416) لذا اورنبورگ در این زمان دروازه اصلی کالاهای وارداتی از آسیای مرکزی شد. از مسیرهای مهم دیگر برقرار شده این دو مورد نیز بسیار قابل توجه بودند: مسیر ارتباطی مستقیم از روسیه مرکزی و بخش میانی ولگا با آسیای مرکزی، و مسیرهای شمالی - جنوبی که از توبولسک^۲ (سیبری غربی)، از طریق استپ قزاق به سمت رودخانه‌های ایشیم^۳ و ساری سو^۴ و سپس به سیردریا (سغناق) پایین می‌رفت (Barisitz,2017:214,218).

۳-۱-۲. تقویت جاده سیبری یا جاده چای

بالندگی امپراتوری تزاری، بیش از هر قدرتی توجه چین یعنی قدرت بلامنازع آسیا را می‌توانست به خود معطوف سازد؛ جهت‌گیری‌های واگرایانه یا هم‌گرایانه هر کدام می‌توانست مناسبات سیاسی و اقتصادی نیروهای موجود در شبکه‌های ارتباطی جدید و قدیم را تحت تاثیر خود بازتعریف کند. اندکی پس از سلطه روسیه بر قازان و آستاراخان، تکاپوها برای یافتن کانال بی‌واسطه تجاری با چین آغاز شد.^۵ مسکو در قرن ۱۶م. هنوز در خصوص تجارت راه خشکی

۱. در طول جنگ‌های انقلاب فرانسه، تزار در ائتلاف علیه این قدرت شرکت کرد. محاصره قاره‌ای فرانسه (۱۸۰۶-۱۸۰۱۲) راه‌های دریایی بین بریتانیا و آسیا از یک سو و قاره اروپا و روسیه از سوی دیگر را مسدود کرد. دو نوع واکنش به این اقدام از طرف روسیه صورت گرفت: ابتدا از طریق مسیر خشکی یعنی آسیای مرکزی به برخی از کالاهای انگلیسی در هند دسترسی داشته باشد؛ دوم، جایگزینی کالاهای انگلیسی با تولیدات داخلی و یا آسیای مرکزی، ایران یا سایر کالاهای قابل دسترسی از طریق مسیر زمینی (Barisitz,2017:217).

2. Tobolsk

3. Ishim

4. Sarisu

۵. قبل از فتح آستاراخان عثمانی شریک تجاری آسیایی مسکو بود اما پس از آن تمرکز بر روی ایران، خانات و هند منتقل

با چین به تاتارها یعنی اردوی سفید و دشت جُته (که بعداً سیبری نامیده شد) وابسته بود (Mazaheri, 2009: 2,906).^۱



شکل (۳): راه شمالی میان چین و روسیه

(Source: levi, 2017:91)

انعقاد معاهده نرچینسک^۲ و کیاختا^۳ نقطه عطف و چارچوبی برای رشد تجارت دوجانبه فراهم نمود و پیامدهای عمیقی از نظر روابط دو قدرت با یکدیگر و با همسایگان آسیای مرکزی داشت (Beckwith, 2009: 232; Barthold, 1997: 259). در گام نخست این معاهدات تجارت رسمی بین امپراتوری روسیه و چین را تشویق و حضور فزاینده دو قدرت در استپ (با حذف قدرت‌های کوچرو) را مسجل کردند. گام مهم دیگر آنکه از این پس این مسیر جدید، رقیب قدرتمندی برای جاده ابریشم بشمار می‌رفت؛^۴ زیرا برخلاف مسیر کهن که از بیابان‌ها یا گردنه‌های خطرناک برف می‌گذشت، جاده چای اندکی شمالی‌تر از دشت ارابه‌رو عبور

شد (Barisitz, 2017: 212)

۱. راه آهن سراسری سیبری در واقع تضعیف همین راه تجاری کهنی بود که روس‌ها از تاتارها به ارث بردند (Mazaheri, 2009: 2,906).

۲. این معاهده که پایه و اساس روابط چین و روسیه تا اواسط قرن ۱۹ بود، عملاً اوراسیا را بین دو قدرت تقسیم کرد (Beckwith, 2009: 232).

3. Nerchinsk, 1689

۴. تزار از ریوند چینی که از جاده چای منتقل می‌شد یک انحصار دولتی پدید آورد و این یک کالای مهمی بود که جاده چای وارث شمالی جاده ابریشم کهن را تغذیه می‌کرد (Mazaheri, 2009: 2,899; Nerchinsk, 1689).

می‌کرد (Mazaheri, 2009: 1, 24)، علاوه بر ایمنی نسبی جغرافیایی، به دلیل حذف واسطه‌ها و عوارضی‌ها^۱ موجب کاهش هزینه تجارت می‌شد. اگرچه حجم تجارت این مسیر نسبت به مسیر دریایی کمتر بود اما حاصل آن شد که کاروانهای مسیر تجاری چین - روسیه نیازی به تردد در آسیای مرکزی نداشته باشند و لذا مسیر واسطه‌ای پیشین از رونق افتاد (Barisitz, 2017: 212). در نگاه کلان و فراقاره‌ای نیز معاهده نرچینسک و کیاختا کنترل سخت‌گیرانه و انحصاری بر تجارت بین‌المللی برقرار کرد، و این اتفاق درست در نقطه زمانی رخ داد که اروپا با کشف مسیرهای تازه به دنبال سلطه سیاسی - نظامی و فرهنگی بر جهان بود. هدف روسیه این بود تا اروپا را در مسیر خود ناکام بگذارد؛ لذا ناگزیر با اعمال تغییر جهت اساسی در سیاست‌های اقتصادی اوراسیای مرکزی، مسبب ایجاد تحولات اساسی در جاده ابریشم به طور کل و دگرگونی در مناسبات اقتصاد آسیای مرکزی به طور خاص گردید (Beckwith, 2009: 205, 241).

۳-۱-۳. غلبه کوچروان بر آسیای مرکزی

آسیای مرکزی قرن ۱۶ م. شاهد آخرین موج از تهاجم و سلطه قبایل استپ اوراسیا بر بخش‌هایی از کمربند واحه‌ای خود بود. پس از ایجاد ثبات نسبی، مهاجرت گروه‌های قبیله‌ای ازبک شدت یافت. ولایات مفتوحه در قالب یک ساختار متکثر سیاسی ایلیاتی بین سلاطین و شاهزادگان ازبک شیبانی تقسیم شدند (Arab Qatghan, 2006: 97, 55; Roimer, 2000: 138). علی‌رغم تلاش‌های فراوان خوانین برای تمرکزبخشی به حکومت، نیروهای قبیله‌ای مقاومت شگفت‌انگیزی در حفظ قدرت خود داشتند، لذا علاوه بر بی‌ثباتی روابط بین ایالات، تعاملات سیاسی چالشی با خوانین نیز شکل جدیدی از منازعات چندلایه و ویرانگر را برای منطقه رقم زد.

۱. جاده فوق تنها دارای یک ایستگاه عوارضی بود (Barisitz, 2017: 205).

۲. روس‌ها این مسیر را که از آن تاتاران بود گرفتند و در قرن ۱۹ در آن راه آهن مشهور سراسری سبیری را کشیدند. حضور فعال روس‌ها در این بخش موجب شد تا زبان روسی جای زبان ترکی یا زبان ویژه قرقیزها و قزاق‌ها را که واسطه‌های طبیعی میان چین و روسیه بودند، بگیرد (Mazaheri, 2009: 1, 24).

که تا پایان حضور ازبکان پیوسته جریان داشت (Ghafurov, 1997: 816, 821, 874).^۱ با شکل‌گیری دو خان نشین خوقند و خپوه شرایط دشوارتر شد؛ زیرا در کنار درگیری رهبران سیاسی در درون هر خان‌نشین، سه خانیه نیز با هم در تعارض دائمی قرار داشتند. حاصل شکل‌گیری لایه‌های متعارض قدرت این شد که آسیای مرکزی به میدان پیوسته رزم و آوردگاه کشمکش میان نیروهای متمرکزخواه و تکرطلب مبدل گشت. در چنین شرایطی امکان تحقق همگرایی برای حفظ امنیت مسیرهای تجاری و یا اساساً توجه به بحث تجارت در بسیاری از ادوار تقریباً منتفی بود. گرچه خوانین قدرتمندی چون عبدالله دوم شیبانی (۱۵۸۳-۱۵۹۸) (Monshi, 2001: 107-8) یا شاهمراد منغیتی (۱۷۸۴-۱۷۹۹) توفیقاتی در راستای تمرکزبخشی به قدرت و گسترش مناسبات تجاری داشتند اما شدت تخصصات درونی این کامیابی‌ها را به میان پرده‌هایی کم‌ثمر مبدل ساخت.

۳-۱-۲. عدم وجود نیروی نظامی یکپارچه برای حفظ امنیت سراسری جاده

نظام سیاسی متکثر ازبکان برخلاف حکومت‌های مسلمان هم‌عصرش یعنی ایران و عثمانی و هند، تجربه ارتش یکپارچه و مسلح به سلاح گرم نداشت. روال چنان بود که در مواقع نیاز رهبران ایلات و قبایل با ارسال افراد ایل برای خان، نیروی نظامی لازم را تأمین می‌کردند (Monshi, 2001: 172). معمولاً این نیروها از قبایل مختلف ازبک بودند و البته نگرانی از تمرد نیز همواره وجود داشت. طی قرون ۱۶، ۱۷ و ۱۸ م. چنین ناتوانی، امکان حفظ شبکه‌های جاده ابریشم را از آسیای مرکزی سلب نموده بود. البته در قرن ۱۹ م. در عهد منغیتی‌ها در بخارا و مینگها در خوقند تحولات ارزشمندی در حوزه نظامی رخ داد. اما مساله این بود که شکل‌گیری ارتش و تجهیز سپاه با ادوات نسبتاً جدید در شرایط درگیری‌های پیوسته و فرساینده خانان با یکدیگر ثمری نداشت و تمام هوش و توان موجود تلف می‌شد؛ بنابراین مسیرهای تجاری که در طول تاریخ به همت نیروی نظامی حاکمان امنیت یافته و کاروان‌ها در آن جریان داشتند ناگزیر بی‌رونق گشته و تاجران در پی مسیرهای جایگزین، طریق دیگری را می‌یافتند. آسیب به تجارت در چرخه‌ای دیگر تاثیر مستقیمی بر کاهش قدرت نظامی آسیای مرکزی داشت؛ به این ترتیب

۲. در دوره کوچکونجی، عبدالله دوم شیبانی و عبیدالله اشترخانی (اصلاحات عبیدالله قتل وی را در پی داشت) اصلاحات پولی با هدف ترمیم اوضاع مالی بعد از بی‌رونقی جاده انجام شد اما ثمرات پایداری نداشت (Ghafurov, 1997: 875).

که از دست رفتن عوارض گمرکی و ترانزیتی، ظرفیت خرید اسلحه به تعداد کافی و با کیفیت قابل قبول را از بین برد؛ بنابراین آسیای مرکزی از فناوری‌های برتر و مدرن نظامی عقب ماند. صاحب تاریخ نافع با شکایت از شرایط پیش آمده چنین می‌گوید: آه و صد آه که دولت ما عسکر و اسباب حرب دارد اما حاکمان سیاسی ما از ترتیب سیاست خبر ندارند. دولت‌هایی که از علم و فن بدست آورده و ترقی نموده‌اند دولت‌هایی مثل بخارا را پایمال و محتاج خود کرده‌اند و لذا دولت ما از تمام دولت‌های دنیا پست مانده است (Seyyed Baljavani, 2014: 24).

۳-۱-۳. حملات درون منطقه‌ای ازبکان به منظور ترمیم توان اقتصادی

تجارت جاده ابریشم به ویژه تجارت ترانزیت سهم عمده‌ای از ثروت شهرهای آسیای مرکزی را به خود اختصاص داده و در برخی موارد حتی دلیل اصلی وجود آنها بود.^۱ ناتوانی حکومت‌ها در تجهیز و تأمین امنیت مسیرهای زمینی، کاهش نهایی تجارت کاروان‌ها و در نتیجه کاهش منابع درآمدی اصلی آنها یعنی عوارض گمرکی و مالیات را در پی داشت. فرسایش ثروت مستلزم از دست رفتن تکه تکه یا ناگهانی قدرت بود، زیرا خان‌ها دیگر قادر به دستیابی به تعداد کافی سلاح گرم برای دفاع از دولت‌های خود نبوده‌اند. شرایط جدید صاحبان قدرت منطقه را در بحث تلاش برای بازنگه داشتن مسیرهای تجاری پیشین و حفظ امنیت آنها بی‌رغبت ساخت (Barisitz, 2017: 151). از این پس هر یک از خان‌نشین‌ها برای حذف رقیبان، انحصار تجارت درون قاره‌ای و در اختیار گرفتن منابع ثروت خان‌نشین رقیب، تلاش پیوسته‌ای را آغاز کردند. بخش قابل توجهی از منازعات بی‌امان و لشکرکشی‌های سه‌جانبه میان خانان از این زاویه قابل تحلیل است. حمله بخارا به خیوه از دوره شیبانیان در واکنش به استقلال‌طلبی رهبران یادگاری خیوه همواره تکرار می‌شد (Shams Bokharai, 1998: 39; Barthold, 1997: 258).^۲

۱. در ابتدای قرون اسلامی به دلیل رونق تجارت در بخش مرکزی آسیای مرکزی مسلمانان بخارا را مدینه التجار می‌نامیدند (Narshakhi, 2013: 29).

۲. گویند ابوالغازی خان خیوه ۱۸ بار به بخارا حمله کرد (Monshi, 2001: 173-172; Shams Bokharai, 1998: 39) و یا در حمله انوشه به سمرقند و بخارا اکثر امرا و اشراف از خان روی‌گردان شده و خطبه و سکه به نام خان خیوه زدند (Monshi, 2001: 205).

نگرانی اصلی بخارا موقعیت جغرافیای مهم خيوه بود؛ چه اينکه يکي از اصلي‌ترين شريان‌هاي تجاري ميان آسياي مرکزي، روسيه و دشت قباچاق از خيوه مي‌گذشت و اين خان‌نشين نيز براي تاثيرگذاشتن بر تجارت روسيه و بخارا از اين موقعيت نهايت بهره را مي‌برد. خان خيوه به جاده‌هاي کاروان‌گرد دسته‌هاي مسلح فرستاده از تجار به ناحق باج مي‌گرفت و اگر اعتراض مي‌کردند اموالشان را غارت مي‌کرد (Ghafurov, 2018: 220; Soucek, 2018: 811; Grosse, 2013: 141).^۱

قدرت‌گيري خان‌نشين خوقند و شهرهاي مهم آن (همچون تاشکند^۲ و انديجان) به عنوان مراکز تجاري در گسترش حملات بخارا به آن نقش بسياري داشت. در دهه ۱۸۳۰ اين خان‌نشين فرماندهي مهم‌ترين شريان‌هاي تجاري در منطقه از جمله مسيرهاي تجاري آسياي مرکزي به سمت قلعه‌هاي روسيه در رودخانه ايرتيش و همچنين مجرای اصلي تجارت جاده ابريشم در مسير آسياي مرکزي به چين را برعهده داشت. علاوه بر اين از نظر جمعيت و وسعت نيز با گسترش در استپ جنوبي و سلطه بر عشايير قزاق و قرقيز به رقيب بخارا مبدل شد (Levi, 2017: 157, 127; Roudik, 2007: 61). حملات مکرر بخارا به خوقند در قرن ۱۹ از اين منظر قابل توجه به نظر مي‌رسد (Ghafurov, 1998: 15-914).^۳

۱. مهاجرت قره‌قالپاق‌ها که در قرن ۱۸ توسط قزاق‌ها و جونگارها از پايين دست سیردریا به پايين دست آمودریا و خان‌نشين خيوه رانده شدند بر بی‌ثباتی بخش محوری مسير کاروان‌هاي جاده ابريشم نقش قابل تأملی داشت (Barisitz, 2017: 176).

۲. تاشکند دروازه ورود به استپ بود و در پايان قرن ۱۸ به عنوان نماينده يک قدرت مستقل در منطقه رشد کرد (Levi, 2017: 88).

۳. خوقند واسطه تجارت پويای ترانزیتی بين روسيه و چين شد، فعاليت انديجانی‌ها يکي از ابزارهاي مهمی بود که اين خان‌نشين از طريق آن با اقتصاد جهانی ارتباط برقرار کرد و در نتیجه ثروت خارجي سرازير شده به منطقه از يک حکومت غيرمتمرکز به حکومتی قدرتمند و بزرگ تبديل شد. خوقند با بهره‌گيري از شرايط جديد توانست بر وسعت و قدرت نظامی خود بيفزايد و از آن برای گسترش اقتدار خود در منطقه بهره‌گيرد (Levi, 2017: 61).

۳-۱-۳-۴. درگیری‌های فرامنطقه‌ای (به ویژه با ایران و قزاق‌ها)^۱

پیروزی ازبکان بر آسیای مرکزی در همان نقطه آغازین شاهد دو مرزبندی سیاسی جدید بود که بسیار سریع به جنگ و برخورد نظامی منجر شد. نخستین آن صفویان در ایران بودند که خود را وارث تیموریان و سرزمین باستانی ایران می‌دانستند (Lashgari, 2013: 140) و دیگری قزاق‌ها که با جدا شدن از هسته مرکزی قبایل ازبک و ورود به خانات جغتای اعلام استقلال کردند.^۲ نبرد مداوم این دو قدرت سیاسی با ازبکان در نقاط ثقل جاده ابریشم یعنی در خراسان و بخش شمالی سیردریا علاوه بر نابودی امنیت مسیر نشان از آن داشت که مناسبات تجاری میان ازبکان، قزاق‌ها و ایرانیان نمی‌تواند همچون گذشته برقرار باشد. حملات قزاق‌ها در قرن ۱۷م. به سمرقند و به ویژه به بازرگانان آسیب بسیار مهمی وارد آورد (Khonji, 2005: 43, 144, 169).^۳ قزاق‌ها در این دوره با ائتلاف با قلموق‌ها به آسیای مرکزی حمله کرده و مسیر تجارت با مسکو را ناامن کردند (Burton, 2003: 151, 125, 178). حملات هفت‌ساله آنها به ماورالنهر غارت گسترده و اسارت خلاق را در پی داشت. کشاورزی ضایع و دام‌ها نابود شدند، قحطی و عسرت استیلا یافت. صاحب تحفه خانی چنین روایت می‌کند که ولایت بخارا چنان رو به خرابی نهاد که حتی با گذشت سال‌ها هرگز نسق سابق را نیافت (Karminegi, 2013: 61).^۴

۱. مغولان چونگار که آخرین دولت بزرگ کوچ نشین آسیای میانه میان روسیه و چین بودند نیز نقش بسیار مهمی در منازعات برون منطقه‌ای این دوره داشتند. جنگ‌های آنها با قزاق‌ها در قرن ۱۸موجب هجوم ناگزیر قزاق‌ها به ویژه به سمرقند و بی‌ثباتی تجاری این منطقه شد (Barisitz, 2017: 190). حملات چندین باره آنها به دره فرغانه نیز گرچه توسط خان‌نشین خوقند دفع شد اما غلبه نامنی در مسیرهای مهم تجاری منطقه را به همراه داشت (Levi, 2017: 34).

۲. در منابع دست اول علت اصلی حمله به دیار قزاقان بی‌باکی آنها در تجاوز به قلمرو ازبکان به ویژه سمرقند و بخارا ذکر شده است (Monshi, 2001: 144; Arab Qatghan, 2006: 163).

۳. مهمان نامه بخارا بخش قابل توجهی از حملات دوره شیبانی به دیار قزاقان را روایت نموده است. به روایت خنجی علمای خراسان به دلیل تاخت و تاز قزاقان به بخارا و سمرقند و برده گرفتن از مردم این دیار حکم به کفر آنها داده و جهاد علیه آنها را واجب شمرده اند (Khonji, 2005: 43, 169).

۴. در دوره اشترخانی بیشترین درگیری با قزاق‌ها و قلموق‌ها مشاهده می‌شود. قلموق‌ها اغلب با ائتلاف با قزاق‌ها به خانات

نبرد با ایران از جنگ مرو میان اسماعیل صفوی و محمد شیبانی تا حمله نادر در نهایت معاهده آخال سنت مکرری بود که از عهد شیبانی تا منغیت به صورت متناوب ادامه داشت. حملات فوق چه در شکل جدال عقیدتی و یا آلمان ترکمن‌ها برای بهره‌های اقتصادی ناشی از فروش برده، آسیب جبران‌ناپذیری بر مسیرهای جاده باستانی ابریشم داشت. گرچه ایران توانست به دلیل ارتباط با دریا شکل دیگر از مناسبات اقتصادی را جایگزین کند اما آسیای مرکزی با کاهش ارتباط خود با ایران، محصور در خشکی شد و ناگزیر باید تعاملاتش را با مثلث روسیه - چین - هند پی می‌گرفت.

۳-۱-۴. نابودی امپراتوری‌های استپی

گرچه معمولاً امپراتوری‌های استپی با نگاه مثبتی از جانب تمدن‌های یکجانشین قضاوت نمی‌شوند اما نقش آنها در مبادلات تجاری جاده ابریشم همواره قابل تأمل بوده و در کنار یکجانشینان از اجزای جدایی‌ناپذیر شکوفایی تجاری در اوراسیای مرکزی بشمار می‌آمدند. مسأله این بود که آنها برای تأمین هزینه بقای خود (اعم از هزینه‌های نظامی و حفظ وفاداری اعضای قبیله) به درآمد نیاز داشتند. غنایم بدست آمده از فتوحات تنها بخشی از این درآمد را تأمین می‌کرد؛ این در حالی بود که دریافت خراج از مناطق مفتوحه و اخذ مالیات تجارت در درازمدت پایدارتر بود. به همین دلیل اکثر قدرت‌های کوچرو تمایلات تجاری داشتند یا بازرگانان را حفظ می‌کردند تا برای آنها کار کنند (Millward, 2013: 27). آنها حتی برای وادار کردن امپراتوری‌های پیرامونی به تجارت، وارد جنگ می‌شدند؛ بنابراین بخشی از شکوفایی جاده ابریشم و یا اقتصاد داخلی و خارجی منطقه اوراسیای مرکزی حاصل تلاش صحراگردان استپ بود.^۱ در دوران مورد نظر ما اویرات‌ها که موفق شدند نخستین قلمرو بزرگ استپ از زمان چنگیزخان را به نام امپراتوری جونگار تاسیس کنند، به عنوان محافظان مسیر کمک قابل توجهی به رهبران ترکستان شرقی در تجارت می‌کردند (Beckwith, 2009: 229). مسأله بسیار مهم این بود که استفاده گسترده

و به بازرگانان حمله می‌کردند. در قرن ۱۷ آنها مسیر تجارت با مسکو را بسته یا ناامن می‌کردند (Burton, 2003: 134, 151, 178).

۱. تجارت جونگار و چین در دهه ۱۷۲۰ تا ۱۷۵۰ آخرین نمونه از تجارت خراجی (Tribute Trade) در مقیاس بزرگ بین یک امپراتوری کوچ نشین و کوچرو در تاریخ آسیای مرکزی بود (Barisitz, 2017: 214).

قدرت‌های یکجانشین از تفنگ و توپخانه و تلاش برای منع دسترسی جنگاورها به سلاح‌های مدرن به تدریج موجب ضعف توان نظامی آنها و از دست دادن مزیت نسبی تاریخی‌شان^۱ شد. در پی آن، آنها منابع درآمدی مهمی را نیز که در قالب خراج یا سایر خدمات برای قرن‌ها یا هزاره‌ها دریافت می‌کردند، از دست دادند. این امر توازن را بیشتر به نفع قدرت‌های یکجانشین تغییر داد (Abazove, 2008:30; Barisitz, 2017:215). معاهده نرچینسک بین روسیه و چین، امپراتوری جنگاور را به شدت تضعیف کرد؛ در این زمان بر اثر جنگ داخلی، بلایای طبیعی و نهایتاً حملات چینی‌ها سرنگون شدند. قدرت‌های یکجانشین شروع به تصاحب سرزمین‌های آنها کرده (چیزی که در گذشته سابقه نداشت) و زمین‌ها را بین جمعیت رو به رشد دهقانی خود توزیع نمودند. از این زمان اقتصاد جاده ابریشم یکی از مهم‌ترین اجزاء و بازیگران خود را از دست داد و لذا برخی معتقدند موفقیت یکجانشینان در غلبه بر کوچروان مرگ جاده ابریشم را در پی داشت (Beckwith, 2009:232,239,241,258).^۲

۳-۲. تغییرات فراقاره‌ای

سطح دوم تغییراتی که منجر به تغییر ماهیت جاده ابریشم به ویژه در آسیای مرکزی گردید، به بیرون از منطقه و در مواردی قاره آسیا مرتبط می‌شد، اما حوزه تأثیرگذاری آن عموماً بر جاده ابریشم و سرزمین‌های مستقر در مسیر جاده معطوف بود. مهم‌ترین عواملی که از این منظر در مجموعه تحولات قابل ذکرند عبارتند از:

۳-۲-۱. سیستم ساحلی جدید

همان‌طور که پیش‌تر اشاره شد مسیر دریایی در طول تاریخ به موازات راه زمینی به عنوان یک امکان جانبی و کمکی، ارتباط چین با سواحل جنوبی فلات ایران و هند را فراهم می‌ساخت. در واقع مسیرهای دوگانه فوق به عنوان عضوی از یک سیستم تجاری در قاره اوراسیا عمل می‌کردند.

۱. تا پیش از دوران جدید و ظهور سلاح گرم، توان نظامی کوچروان در تیراندازی و تاختن و پرورش اسب، مزیت نسبی آنها بشمار می‌رفت و همواره به این سبب دست برتر را در لشکرکشی‌ها داشتند (Millward, 2013:85).

۲. علی‌رغم از دست رفتن نقش حمایتی جنگاورها در بحث تجارت، فقدان این نیروهای جنگ طلب و فتح کاشغریستان توسط چین در سال ۱۷۵۸ و ایجاد راه چین (Pax Sinica) از جهاتی حداقل برای چند دهه به نفع آسیای مرکزی به نظر می‌رسید (Barisitz, 2017:216).

آنچه در قرن ۱۶ م. به وقوع پیوست تکامل و پیشرفت و گسترش مسیر جانبی بود (Allahverdizadeh and Karimi, 2023: 386). ناامیدی‌ها و مشکلات در رسیدن به شرق پس از مغول، به اختراعاتی کمک کرد که منجر به پیشروی موفق اروپا در دریا شد و هزینه تجارت دریایی را در مقایسه با تجارت زمینی به میزان قابل توجهی کاهش داد. تکاپوهای پرتغال و اسپانیا و کشف دماغه امید نیک و در پی آن پیشرفت‌های قابل توجه در حوزه کشتیرانی و فنون دریانوردی، رقابت دریانوردان و سود جستن از باد موسمی، پی بردن به شیوه پیشگیری از بیماری‌های دریایی، همه اینها در کنار هم سیستم ساحلی را از یک مسیر جانبی و کمکی به یک رقیب قدرتمند برای جاده ابریشم تبدیل کرد (Mazaheri, 2008: 1,787; Takmil Hodayun, 2004: 103). نکته بسیار مهم این بود که قدرت و بازارهای اروپا در این عصر به غرب و شمال تغییر جهت داد و تجارت عمده راه دور دولت‌های ملی نوپدید اروپای غربی و شمالی از راه‌های دریایی صورت می‌گرفت، بدین گونه که از غرب به آمریکا و از اقیانوس آرام به شرق رفته و یا از راه جنوب آفریقا را دور می‌زدند و سپس از شرق به هند و چین می‌رسیدند (Frank and Brownstone, 2008: 324). کشورهای اروپای غربی پرتغال، اسپانیا، هلند، بریتانیا و فرانسه بنادر تجاری و پایگاه‌های دریایی را تقریباً به میل خود در سراسر شرق، از ایران تا ژاپن بدست آوردند. توسعه این بنادر در شهرهای بزرگ آسیا در کنار کنترل ایتالیا و عثمانی بر بیشتر مناطق مدیترانه، موقعیت سیستم ساحلی را به عنوان تنها اقتصاد فراقاره‌ای فعال در اوراسیا تا قرن ۱۹ تثبیت کرد (Beckwith, 2009: 242).

اهمیت راه دریایی در این بود که از سرزمین هیچ ملتی نمی‌گذشت و هیچ واسطه‌ای نمی‌توانست در منافع بازرگانی این سفر سهیم شود (Frank and Brownstone, 2008: 15). به تدریج پیوندهای دریایی بین غرب و شرق اوراسیا ارزان‌تر از تجارت زمینی شد، آسیای مرکزی تنها می‌توانست مزیت واسطه بودن خود را برای تحویل کالا بین مناطق همسایه یا مناطقی که یک پیوند دریایی سریع و جایگزین ندارند حفظ کند. بنابراین تجارت فراقاره‌ای جاده ابریشم به تدریج به تجارت منطقه‌ای تبدیل می‌شد که البته بسیار کم‌سودتر بود.^۱

۱. جاده ابریشم از این زمان شروع به از دست دادن کالاهای گرانبهای بین‌المللی کرد، جنکینسون، سفیر پتر، می‌گوید: هندی‌ها

۲-۲-۳. ظهور کمپانی قدرتمند بریتانیایی

در قرن ۱۶ ایوان چهارم که می‌خواست تسلیحات و صنعتگران مورد نیاز را از انگلستان تأمین کند، امتیاز تجارت آزاد و بدون پرداخت عوارض را در سراسر قلمرو خود به کمپانی تجاری مسکوی داد. بازرگانان انگلیسی موسوم به «تجّار مسکوی» وقتی با سلطهٔ انحصاری پرتغالی‌ها و اسپانیایی‌ها بر مسیر ارتباطی اقیانوس اطلس، و حضور قدرتمند شبکه‌های تجار ارمنی، ونیزی و عثمانی در مسیرهای تجارت خاور نزدیک مواجه شدند تصمیم گرفتند به کاوش و بررسی مسیر ارتباطی شمال برای دستیابی به منابع و ثروت هند بپردازند (Matti, 2022: 86-87). اما پیش از پایان قرن، به دلیل کمبود تأسیسات زیربنایی، آشوب‌های جنگ و قیام و همچنین امکان شروع دوبارهٔ تجارت در مدیترانه، انگیزهٔ فعالیت در مسیر پرمخاطره روسیه را از دست دادند.^۱ مقارن همین ایام یعنی آغاز سده ۱۷م، کمپانی شرق مدیترانه به فرمان پادشاه انگلیس برای انجام تجارت در خاور نزدیک تاسیس شد که البته به دلیل کوتاه بودن مسیر آن به هند و شرق دور بسیار مورد علاقه انگلیس بود (Frank and Brownstone, 2008: 324). بنابراین انگلیسی‌ها پیش از ورود به هند و آسیای مرکزی از طریق مسیر دریایی، پیشتر از شمال وارد اوراسیا شده و ضمن آشنایی با ظرفیت‌ها و چالش‌های روسیه، زمینه‌های تجارت در شرق و آسیای مرکزی را ارزیابی کرده بودند. از این زمان همزمان با افزایش تلاش حکومت تزاری برای بسط قدرت در شرق، انگلستان نیز تلاش دارد تا در قامت رقیب قدرتمندی ظرفیت‌های تجاری موجود در شرق را فعال نموده و لذا بازی بزرگی به ویژه در نقطهٔ ثقل تلاقی دو قدرت در آسیای مرکزی آغاز شد. با توسعه کمپانی در هند تقریباً ۷۵ درصد تجارت بین چین و فرنگ به انحصار انگلیس درآمد و ۲۵ درصد باقی مانده به دست روس‌ها افتاد (Mazaheri, 2009: 1, 17). مظاهری معتقد است که تا سال ۱۷۳۰ غریبان کم زورتر از آن بودند که یک وابستگی شدید به تجارت دریایی را بر دول شرقی تحمیل کنند. چنین شرایطی پس از این زمان یعنی هنگامی آغاز می‌شود که انگلیسی‌ها از آمریکا و اروپا

از مسیر خشکی پارچه می‌آوردند اما طلا، نقره و ادویه از راه دریایی منتقل می‌شد (Barisitz, 2017: 210).

۱. آغاز عصر ناآرامی‌ها در روسیه (۱۵۹۸-۱۶۱۳) نیز مزید بر علت شد (Matti, 2022: 168).

رانده شده و نمایندگی‌های تجاری خود را در سواحل آسیا توسعه بخشیدند (Mazaheri, 2009: 2,850). بنابراین قدرت‌گیری انگلستان در قالب کمپانی هند شرقی، علی‌رغم تلاش‌های روسیه نقش قابل توجهی در تغییر ماهیت تجارت جاده ابریشم داشت.

۳-۲-۳. پیشرفت‌های صنعتی در اروپا

علی‌رغم کامیابی‌هایی که در بحث گسترش سیستم ساحلی نصیب اروپا شد، تا زمانی که کشورهای مهم آسیایی به اندازه کافی قدرتمند بودند و برتری تکنولوژیکی اروپا نیز جزئی بود، امکان غلبه تام تجاری آنها از طریق سیستم ساحلی وجود نداشت. این اتفاق در قرن ۱۹م. یعنی هنگامی رخ داد که امپراتوری‌های بزرگ آسیا قدرت موثر خود را از دست دادند (Beckwith, 2009: 216). اتفاق مهم این بود که ظهور و تکامل صنایع جدید و توسعه تکنولوژیکی، تولید کالاهای رقیب ارزان قیمت در غرب را در پی داشت. فناوری جدید قوانین تجارت را نیز بازنویسی کرد؛ به تدریج کالاهای ساخته‌شده غربی جایگزین کالاهای سنتی وارده از چین شدند. برای مثال آتش‌زنه‌های گرانبهای چینی در حدود پایان قرن ۱۹م. جای خود را به کبریت‌های سوئدی کاربردی‌تر دادند (Mazaheri, 2009: 1, 18). در نظام تجاری جدید حتی برای تجارت میان‌برد منطقه‌ای و سراسر قاره، کالاها باید برای حمل و نقل اقتصادی، ارزش بالایی نسبت به وزن خود می‌داشتند. به این ترتیب کالاهای بسیاری از گردونه تجارت جاده ابریشم حذف شدند. بنابراین علاوه بر تغییر تدریجی قطب‌های مهم تجاری و فعال شدن کارگزاران جدید در عرصه منطقه‌ای و فراقاره‌ای، رشد تکنولوژی در غرب نیز به مدد بازیگران جدید آمد. اکنون غرب علاوه بر در اختیار داشتن سیستم ساحلی پیشرفته و مقرون به صرفه، نه تنها از بسیاری از کالاهای شرقی نیز بی‌نیاز شد، بلکه امکان صدور تولیدات ارزان قیمت خود به آن را نیز داشت.

۳-۲-۴. رقابت قدرت‌های استعماری

آسیای مرکزی در قرون ۱۸ و ۱۹ شاهد یکی از دشوارترین و چالشی‌ترین گذرهای تاریخی خود بود. محصور شدن در درون مرزهای خشکی، حملات ویرانگر قزاق‌ها، و در مواردی ایران، و در عین حال کشمکش و قدرت‌گیری شدید نیروهای قبیله‌ای مرکزگرای، توان بازتعریف شرایط

اقتصادی و مناسباتی جدید را از او گرفته بود. همگامی و تقارن این اوضاع با رشد مناسبات فرافراهی جدید توسط نیروهای مسلط جهانی که در مسیر جاده ابریشم با هم برخورد داشتند، از روزهای دشوارتری خبر می‌داد. در شمال روس‌ها پس از دستیابی سریع به اقیانوس آرام از راه سیبری به جنوب و شرق فشار آوردند، در جنوب نیز بریتانیایی‌ها با دستیابی به شبه قاره هند در شرق فعال شدند. کشمکش بریتانیا و روسیه بر سر آسیا که انگلیسی‌ها آن را «بازی بزرگ»^۱ نامیده بودند در واقع بخشی از یک بازی امپریالیستی بزرگ بود که به جنگ جهانی اول و انقلاب روسیه انجامید (Reisinezhad, 2023: 284). چین در قرن ۱۸م. قلمرو خود را سه برابر افزایش داد و سرزمین‌های پهناور شمال و غرب سین کیانگ (قلمرو نوین) را از آن خود کرد (Frank and Brownstone, 2008: 323). اروپا با کشف مسیرهای تازه به دنبال سلطه سیاسی نظامی و فرهنگی بر جهان بود و روسیه بنا نداشت که در این مسیر با اروپا همکاری کند. انگلستان تلاش داشت تا با برقراری روابط سیاسی با خانات سه‌گانه در مسیرهای شکل‌گرفته جدید تجاری با روسیه اختلال ایجاد کند (Ghafurov, 1997: 949, 947).^۲ تسخیر و اشغال منطقه استپ و اکثر ایالات بومی اوراسیای مرکزی و ایجاد پست‌های تجاری مرزی رسمی توسط روسیه و چین برای کنترل تجارت رسمی بین دو امپراتوری می‌تواند به مثابه واکنشی به توسعه‌طلبی بریتانیا تفسیر شود (Beckwith, 2009: 260). آنچه که در نهایت از رقابت فوق حاصل شد این بود که روسیه نفوذ تدریجی خود در جنوب را و نهاد و با توسل به نیروهای مسلح مقاصد سیاسی و اقتصادی خود را پی‌گرفت.^۳ شکست در نبرد کریمه و آشکار شدن ضعف حکومت تزاری نسبت به دولت‌های مرفقی اروپایی قطعاً نقش قابل توجهی در گردش کامل روسیه به شرق و

۱. «رودبارد کپلینگ» به این رویارویی لقب بازی بزرگ داد (Farajirad and Keiri, 2013: 105).

۲. گشایش بنادر جنوبی چین به روی بازرگانان انگلیسی - هندی در سال ۱۸۶۳ خسارات بسیاری به روس‌ها زد. البته انگلیسی‌ها از کاپیتولاسیون‌های تحمیلی بر خاندان منچو دیرزمانی برخوردار نگردیدند زیرا تجارت آمریکا به زودی به شیوه‌ای جدی به رقابت با آنها برخاست (Mazaheri, 2009: 2, 906). برای تلاش بریتانیا در راستای نفوذ در خانات ر. ک: (Burton, 1997: 1)

۳. روسیه توافق‌نامه‌های زیادی با دولت‌های خانی داشت اما عدم پابندی خوانین به معاهدات این قدرت را به اقدامات رادیکال سوق داد (Ghafurov, 1997: 989).

تلاش برای سلطه همه‌جانبه بر این عرصه رقابتی داشت. از این زمان آسیای مرکزی به مثابه بازار تضمین شده پیشه‌وران روس در نظر حکمرانان این کشور اهمیت یافت (Beckwith, 2009: 989). شبکه‌های جاده ابریشم در آسیای مرکزی تحت سیطره روسیه طراحی کاملاً جدیدی یافتند، آنچه که در این میان اهمیت محوری می‌یابد نظارت کامل روسیه بر مسیرهای جدید و کالاهایی بود که ارتباط با جهان تنها از همین طریق برایش میسر بود.

۴. نتیجه‌گیری

قرن ۱۶م. و ورود به دوران جدید، سرآغاز تحولات بسیار مهمی در عرصه جهانی بود؛ تحولاتی که حوزه‌های سیاسی، اقتصادی و فرهنگی را به شدت متأثر ساخت و نقشه ارتباطی جدیدی برای ارتباط شرق و غرب ترسیم نمود. جاده ابریشم که پیش از این شاه‌رگ ارتباطات فوق و بسیار پرتکاپو بود، در شرایط کاملاً جدیدی قرار گرفت، و جغرافیای محصور در خشکی همچون آسیای مرکزی که رونق شهرهایش را وامدار شریان‌های جاده بود، آینده مبهمی را به نظاره نشست. ابهام فوق حوزه پژوهشی بسیار جذابی برای بسیاری از اندیشمندان تاریخ جاده ابریشم بوده و آثار گرانمایه‌ای را بوجود آورده و اما به نظر می‌رسد این ادبیات پژوهشی غنی بیش از آنکه از ابهام آن بکاهد بر پیچیدگی آن افزوده زیرا در نهایت بدور از اجماع، یک نزاع نخبگانی در خصوص سرنوشت جاده و به تبع آن سرزمین‌هایی (همچون آسیای مرکزی) شکل گرفته که امکان ورود به چرخه ارتباطات نوین دریایی را نداشتند.

رابطه علی میان تحولات و سرنوشت جاده ابریشم و آسیای مرکزی، با مفروض قرار دادن تغییر ماهیت جاده به دلیل شرایط جدید، با جستجو و تحلیل عوامل تغییر در این نوشتار مورد توجه قرار گرفت. علی‌رغم برجستگی عامل سیستم ساحلی در روایات مشهور تغییر جاده، منظومه پیچیده‌ای از عوامل منطقه‌ای، اوراسیایی (حکومت کوچروان در منطقه، ظهور روسیه و جاده‌چای) و فراقاره‌ای (پیشرفت‌های اروپا، کمپانی هند شرقی و رقابت‌های استعماری) را باید دخیل در تغییر دانست. مسأله بسیار مهم این است که گرچه در شرایط جدید پویایی جدیدی با نقش‌آفرینی فعال روسیه در تجارت اوراسیای مرکزی برقرار شد اما ساحت فراقاره‌ای آن تحدید و به ابعاد

منطقه‌ای، همسایگی و محلی رسید و رسالت جاده ابریشم بردوش بازیگران جدید در مناطق جدید قرار گرفت. بنابراین شبکه‌های زمینی اقتضائات کاملاً جدیدی یافتند و تنها در ابعاد و بخش‌هایی توانستند تداوم گذشته باشند. هژمونی فزاینده روسیه تزاری (از طریق تجارت و دیپلماسی فعال)، فشارهای بریتانیا از جانب جغرافیای هند (از طریق بازی بزرگ) و تلاش چین برای حفظ سهم خود از مسیر خشکی و تجارت منطقه‌ای، در کنار گسست روابط با ایران، در گام نخست آسیای مرکزی را محصور در مثلثی با برتری روسیه ساخت. گرچه در این مرحله ظهور شبکه‌های جدید در منطقه اوراسیا، آسیای مرکزی را به مجموعه‌ای از راه‌های جدید پیوند زد و امکانات تجاری و بعضاً فرهنگی فوق‌العاده‌ای را در اختیار آن قرار داد اما در گام بعد نفوذ روسیه بر مسیرهای فوق، همگام با تحولات منطقه‌ای، امپراتوری را با دعاوی گوناگون به سمت جنوب سوق داد و با اشغال نظامی آسیای مرکزی سرنوشت جاده ابریشم، شهرها و واحه‌های تمدن‌ساز مسیر آن کاملاً دگرگون شد.

۵. قدرت‌دانی

در پایان لازم می‌دانم از حمایت‌های مالی و اجرایی صندوق حمایت از پژوهشگران و فناوران کشور مراتب سپاس خود را ابراز دارم. بی‌شک بخشی از غنای پژوهش متأثر از نظرات اصلاحی داورانی است که زحمت ارزیابی آن را بر عهده داشته‌اند، از این بزرگواران نیز فروتنانه سپاسگزارم.

۶. بیانیه نبود تعارض منافع

نویسنده اعلام می‌کند که تعارض منافع وجود ندارد و تمام مسائل اخلاق در پژوهش را شامل پرهیز از سرقت ادبی، انتشار و یا ارسال بیش از یک بار مقاله، تکرار پژوهش دیگران، داده‌سازی یا جعل داده‌ها، منبع‌سازی و جعل منابع، رضایت ناآگاهانه سوژه یا پژوهش‌شونده، سوءرفتار و غیره، به طور کامل رعایت کرده است.

References

1. Abazov, R (2008). The palgrave consice Historical Atlas of Central Asia, New York: Palgrave Macmillan.
2. Allahverdizade, R; Karimi, M (2023). A New Approach to the Theory of Seapower in the 21st Centur, In Times of War and Peace, Geopolitics Quarterly, V.18, No4, PP.383-411.
3. Arab Qatghan, M.Y (2006). Mosakharul Balad, edited by Nadera Jalali, Tehran: Written Heritage. **[In Persian]**
4. Barisitz, S (2017). Central Asia and The Silk Road and Decline over Several Millennia, Switzerland, Springer International Publishing.
5. Barthold, V.V. (1997). History of Turks in Central Asia, Translated by Ghafar Hosseini, Tehran: Tos Publications. **[In Persian]**
6. Beckwith, C.I (2009). Empires Of The Silk Road, A history of Central Eurasia from the Bronze Age to the Present, Prncton and Oxford: princeton university press.
7. Bukharai, M.S (1998). History of Bukhara, Khoqand, Kashgar (in the description of the rule of Amir Haidar in Bukhara, Muhammad Ali Khan in Khoqand and Jahangir Khwaja in Kashgar), corrected by Mohammad Akbar Ashiq, Tehran: Mirath Maktob Publishing House, Ayna Mirath. **[In Persian]**
8. Burton, A (1997). The Bukharans, A Dynastic, Diplomatic and Commercial History(1550-1702), London & NewYork: Routledge.
9. Clavikho, R.G (2005). Clavikho's Travel Book, Translated by Masoud Rajabnia, Tehran: Scientific and Cultural publication. **[In Persian]**
10. Farajirad, A; Kheiri, S (2013). Investigating the Causes of Absence of a Successful Integration in Central Asia, Geopolitics Quarterly, V.9, No2, PP.84-116. **[In Persian]**
11. Frank, I; Brownstone, D (1997). Silk Road, Translated by Mohsen Thalathi, Tehran: Soroush. **[In Persian]**
12. Ghafurov, B.J (1997). Tajikan, Dushanbe: Irfan. **[In Persian]**
13. Grosse, R (1974). Empire of steppe, Translated by Abdul Hossein Mikadeh, Tehran: Book Translation and Publishing Company. **[In Persian]**
14. Hafez Abro (2001). Zobdeh al-Tawarikh, by Seyed Kamal Haj Seyed Kamal Javadi, Tehran, Ministry of Culture and Islamic Guidance. **[In Persian]**
15. Hourani, G (1995). Arab Navigation in the Indian Sea in Ancient Times and in the First Centuries of the Middle Ages, Translated by Mohammad Moghadam, Tehran: Ibn Sina. **[In Persian]**
16. Kerminegi, M.Q.W (2013). Tohfe Khani, Edited by Mansour Sefatgol (In Collaboration with Nobuaki Kendo), Tokyo: Institute of Asian and African Languages and Cultures. **[In Persian]**

17. Khonji, F.B.R (2004). Bukhara Guest Letter, by the Efforts of Manouchehr Sotoudeh, Tehran: Book Translation and Publishing Company. **[In Persian]**
18. Kostentko, C.A (2013). Description of Central Asia and the Spread of Russian Civilization in it, Translated by Mardos Daudkhanov, by the Efforts of Mohammad Hasan Khan Sani al-Doulah, by the efforts of Dr. Gholamhossein Zargirinejad, Tehran: Institute of Research and Development of Human Sciences. **[In Persian]**
19. Lashgari, E (2023). Cognition the Shiism Discourse Components in Constructing Social Cohesion in Safavid Iran, *Geopolitics Quarterly*, V.19, No1, PP 306-269. **[In Persian]**
20. Levi, S.C (2017). *The Rise and Fall of Khogand (1709-1878)*, Pittsburg, university of Pittsburg Press.
21. Levi, S.C (2020). *The Bukharan Crisis*, Pittsburg:University of Pittsburg Press.
22. Levi, S.C. (2017). *The Rise and Fall of Khogand (1709-1878)*, Pittsburg, University of Pittsburg Press.
23. Levi, Scott C.(2020), *The Bukharan crisis*, Pittsburg :university of Pittsburg press.
24. Matti, R.P (2022). *Politics and Trade in Safavid Iran, Silk against Silver*, Translated by Mani Salehi Allameh, Tehran: Farhang Javed. **[In Persian]**
25. Mazaheri, A (2009). *Silk Road*, Translated by Malik Nasser Nuban, Tehran: Research Institute of Humanities and Cultural Studies. **[In Persian]**
26. Millward, J.A (2013). *The Silk Road, A very Short Introduction*, United State Of America: Oxford University Press.
27. Millward, J.A (2013). *The Silk Road, A very Short Introduction*, United State Of America: Oxford University Press.
28. Monshi, M.Y (2001). *Tazkire Moqimkhani*, Edited by Fereshte Sarafan, Tehran, Mirath Maktob. **[In Persian]**
29. Narashkhi, A.M.I.J (1984). *History of Bukhara*, Translated by Abu Nasr Ahmad Ibn Muhammad Ibn Nasr Al-Qabawi, Corrected by Seyyed Mohammad Taghi Modares Razavi, Tehran: Tus. **[In Persian]**
30. Natanzi, M.A (1957). *Montakhab Al-Tawarikh Moini*, Tehran: Khayyam. **[In Persian]**
31. Niknami, K; Dehpahlavan, M (2013). Formation of the Silk Road in the light of Security Case Study: The Relics and Archaeological Finds Periphery of Road, from Semnan to Garmsar, Central North of Iran, *Geopolitics Quarterly*, V.9, No2, PP.230-255. **[In Persian]**
32. Reisinezhad,A (2023). Iran's Strategic Loneliness and Non-State Foreign Policy: From Curse of Geography to Geopolitical Predicament, *Geopolitics Quarterly*, V.19, No1, PP131-151. **[In Persian]**

33. Roimer, H (2000). History of Iran during the Timurid Period (Cambridge University Research), Translated by Yaqoub Azhand, Tehran: Jami. **[In Persian]**
34. Roudik, P.L (2007). The History of the Central Asian Republics, London: Greenwood Press.
35. Roudik, P.L (2007). The History of the Central Asian Republics, London: Greenwood Press.
36. Samarkandi, K.A.IA.A (2004). Matlai Sa'dein va Majmai Bahrein, Corrected by Abdul Hossein Nawai, Tehran: Institute of Human Sciences and Cultural Studies. **[In Persian]**
37. Seyyed Baljavani, M.A.I.M (2005). Tarikhe Nafee, by Ahrar Mokhtarov, Tehran: Diplomatic Records and History Center. **[In Persian]**
38. Shirazi, S (1971). Anis al-Nas, with the efforts of Iraj Afshar, Tehran: Book Translation and Publishing Company. **[In Persian]**
39. Soucek, S (2019). History of Inner Asia, from Mongolia to Khwarezm, translated by Sayeda Fahima Ebrahimi, Tehran: Samt. **[In Persian]**
40. Takmil Homayoun, N (2004). Khorazm, Tehran: Cultural Research Office. **[In Persian]**
41. Vothoqi, M.B (2015). The heritage of Iranian sailors in Chinese ports, Guanju, Chuanju, Khanju, Tehran: Cultural Heritage, Handicrafts and Tourism Organization, Cultural Heritage and Tourism Research Institute. **[In Persian]**
42. Yazdi, S.A (2008). Zafarnameh, edited by Saeed Mirmohammad Sadiq and Abdul Hossein Navaei, Tehran: Islamic Council Library and Document Center . **[In Persian]**

COPYRIGHTS

©2023 by the authors. Published by the Iranian Association of Geopolitics. This article is an open-access article distributed under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution 4.0 International (CC BY 4.0) <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0>

