



صدا و سیما جمهوری اسلامی ایران

معاونت سیاسی

اداره پژوهش های سیاسی

طرح ویزای ابریشم



فرآورده‌های خبری و تولیدات پژوهشی در بخش های زیر قابل دسترس است:

– وب سایت خبرگزاری صداوسیما (سرویس پژوهش) <http://www.iribnews.ir>

پژوهشگر: فرشته مقدم

فهرست مطالب

صفحه

عنوان

۱ ■ مقدمه
۱ ■ گریزی بر جاده ابریشم
۳ ■ ویزای ابریشم (Silk visa)
۴ ■ ویزای ابریشم شرط لازم



■ مقدمه

چندی است که عبارت «ویزای ابریشم» نیز به جمع اصطلاحاتی چون، «جاده ابریشم»، «جاده ابریشم جدید»، «راه ابریشم» افزوده شده است. بر اساس طرح ویزای ابریشم ورود اتباع خارجی به هر یک از کشورهای ازبکستان و قزاقستان در صورت دریافت آن، امکان پذیر خواهد بود. گفته می شود از آنجایی که گردشگران مختلف جهان به منطقه آسیای میانه نسبتاً بی توجه و یا کم توجه اند، دولتمردان تاشکند و آستانه طرح یک ویزای مشترک موسوم به «ویزای ابریشم» را داده و در تلاشند هر چه سریعتر آن را اجرایی کنند. به نظر می رسد طراحان این ایده بیش از همه در صدد یک شینگن منطقه ای هستند لیکن باید دید که آیا در صورت عملیاتی شدن ویزای مشترک آسیای مرکزی، صنعت گردشگری در این منطقه توسعه خواهد یافت؟

■ گریزی بر جاده ابریشم

جاده ابریشم یا راه ابریشم شبکه راه های به هم پیوسته ای با هدف بازرگانی در آسیا بود که خاور و باختر و جنوب آسیا را به هم و به شمال آفریقا و خاور اروپا پیوند می داد. مسیری که تا سده پانزدهم میلادی به مدت ۱۷۰۰ سال، بزرگ ترین شبکه بازرگانی دنیا بود. در باره این اصطلاح که دلالت بر شبکه ای از راه های تجاری داشت که چین و اروپا را از قرن ۳ پیش از میلاد به هم وصل می کرد، دیدگاه هایی مختلفی وجود دارد که در ذیل به برخی اشاره می شود:

اصطلاح راه ابریشم برای نخستین بار از سوی یک تاجر مقدونی بنام مایس تیانوس در قرن دوم میلادی بر این جاده سرتاسری گذاشته شده است. البته ۱۵۰۰ سال قبل از گشوده شدن راه ابریشم این راه وجود داشته است. چنانچه سنگ‌های گران‌بهای بی‌نظیر فیروزه از بدخشان به بابل باستان و مصر برده می‌شد.

(<https://www.jame-ghor.com/archive/details/12498/>)

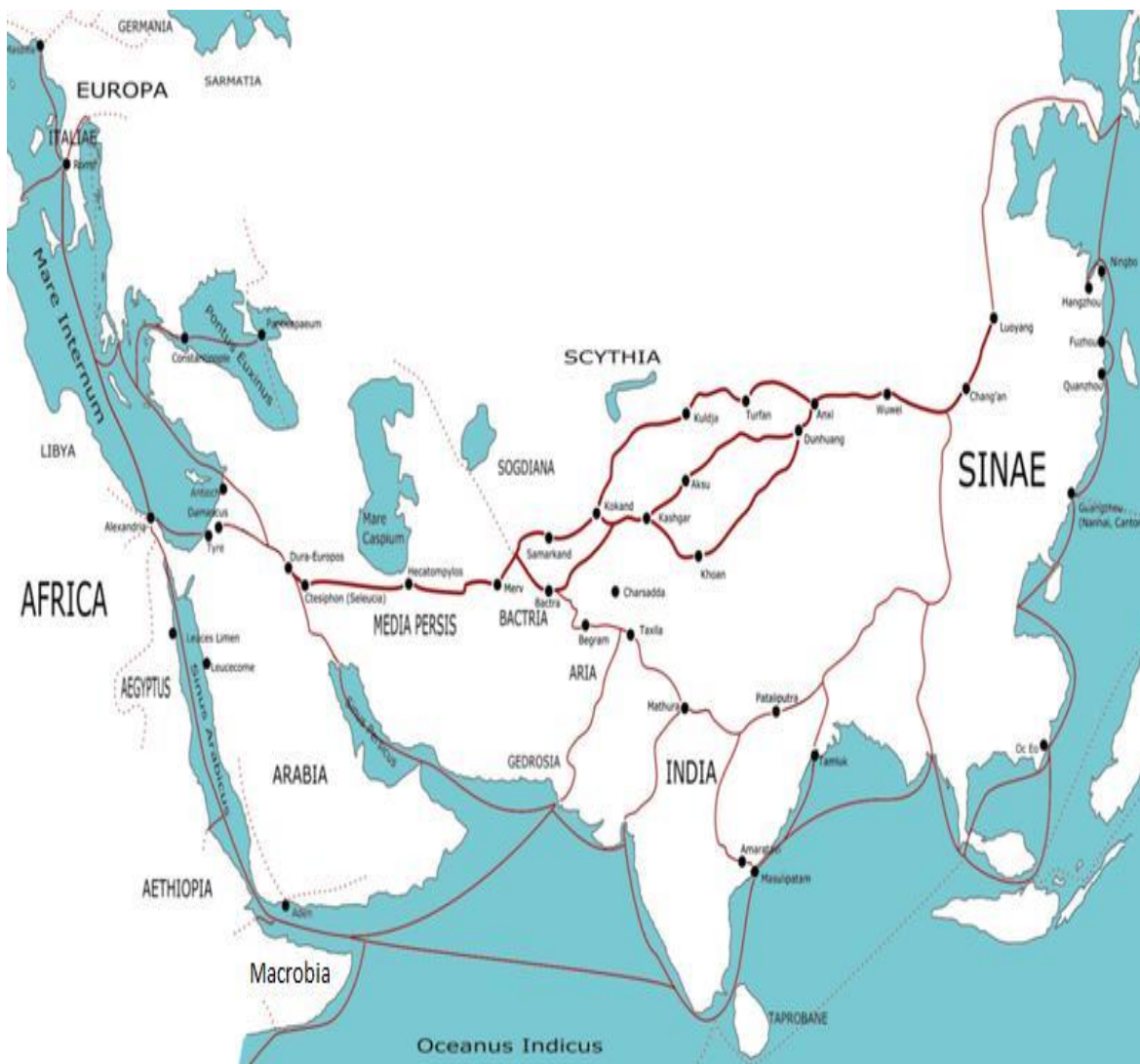
در سال ۱۸۷۷ میلادی، بارون فردیناند فون ریشتفون (۱۸۳۳-۱۹۰۵) جغرافیدان آلمانی نقشه ایی از چین تهیه کرد و در یک نقشه، تک خطی بود که اروپا و چین را به هم متصل می‌کرد. فون ریشتفون آن را جاده ابریشم نامید که این نام از آن زمان باقی مانده است. تنها دلیل آن هم حمل ابریشم چین از این جاده به کشورهای حوزه‌ی دریای مدیترانه و مناطق دیگر بوده است.

مالکوم کالج، مورخ و تاریخ‌نگار معروف انگلیسی، به وجود آمدن جاده ابریشم را به اوایل دوران مهرداد دوم، یکی از شاهان سلسله‌ی اشکانیان مرتبط دانسته است. می‌توان در هر دوی این نظریه‌ها شک کرد زیرا، اگر چه محل قرار گرفتن مکان‌هایی پیش از تاریخ همچون تپه چخماق شاهرود، تپه حصار دامغان، چشمه علی‌ری و یا تپه‌های سراب و سرآسیاب کرمانشاه را به دقت بررسی کنیم، به این نتیجه خواهیم رسید که انسان‌ها و تمدن‌های پیش از تولد حضرت مسیح نیز به اهمیت و جایگاه این شاهراه تجاری پی برده بودند. (<https://www.isna.ir/news/97092211059>)

برخی از اقوال حکایت از دارد که این اصطلاح زمانی که تجارت در جاده ابریشم انجام می‌گرفته وجود نداشته و هیچ مسیر واحدی هم به این عنوان در سراسر آسیای مرکزی وجود نداشته است و مردمان ساکن در طول مسیرهای تجاری مختلف هرگز به هیچ مسیر خاصی به عنوان «جاده ابریشم» اشاره نکرده اند. بلکه آنها به بخش‌های مختلف جاده‌ها اشاره می‌کردند؛ به عنوان مثال می‌گفتند «جاده به سمرقند» (یا نام شهرستان بزرگ بعدی را ذکر می‌کردند) افزون بر آن یا مسیرهای مختلف سراسر «صحرای تکه مکان» (بزرگ‌ترین بیابان کشور چین و هیجدهمین بیابان بزرگ جهان است.) را مسیر شمالی یا مسیر جنوبی می‌نامیدند.

(<http://www.020.ir/>)

جاده ابریشم در سده یکم میلادی (منبع: <https://www.finds.ir/Silk-Road-Silk-Route>)



در مجموع جاده ابریشم چین را به دنیای تحت تسلط ایران و به طور خاص سمرقند (در ازبکستان امروزی) و جوامع اطراف آن متصل می‌کرد.

■ ویزای ابریشم (Silk visa)

کشورهای آسیای میانه و قفقاز در حدود ۷۰ سال تجربه تردد آزادانه را در قالب اتحاد جماهیر شوروی داشته اند و این موضوع علی رغم وجود برخی چالش‌ها، نقاط مثبتی هم داشته است که از آن جمله می‌توان به خطوط راه آهن و راههای زمینی بین کشورهای مختلف هم مرز اشاره کرد. از جمله مسیرهای قابل توجه آن زمان مسیر راه آهن قزاقستان به ازبکستان بود که از کشورهای قرقیزستان و تاجیکستان عبور می‌کرد، البته پس از استقلال جمهوری های متحد شوروی عبورهای مکرر

قبله متوقف و بسیاری از فعالیت های گوناگون بین این کشورها با معضلی بزرگ مواجه شد. از سویی جمهوری های این حوزه به دلیل فقدان منابع درآمدی مناسب، خود را به درآمدهای ناشی از صدور ویزا برای اتباع سایر کشورها نیازمند نشان داده اند. دریافت ویزا یکی از منابع درآمدی جمهوری های آسیای مرکزی بویژه تاجیکستان و قرقیزستان است. لذا در صورت بهره برداری از ویزای ابریشم، اتباع آسیای مرکزی نه تنها دیگر دغدغه تردد در سایر جمهوری های مستقل همسود را نخواهند داشت بلکه می توانند صنعت گردشگری خود را نیز تقویت کنند. به نظر می رسد انتخاب نام ویزای « ابریشم» نیز برای بهره برداری از توجهات خاص منطقه ای و بین المللی به « راه ابریشم» باشد.

طرح ویزای مشترک در میان جمهوری های آسیای مرکزی که به آن شینگن آسیایی نیز اطلاق می شود، در دسامبر ۲۰۱۸ توسط کمیته های تاشکند و آستانه تصویب شده و قرار بود که در فوریه ۲۰۱۹ نیز اجرایی شود. گفته می شود که مقامات تاجیکستان و قرقیزستان مایل به پیوستن به این طرح هستند. از سوی دیگر، قزاقستان می خواهد از آذربایجان و ترکیه نیز برای شرکت در این پروژه دعوت کند.

■ ویزای ابریشم شرط لازم

امروزه با گذر بیش از سه دهه از فروپاشی شوروی، تمایل این کشورها به سیستم تردد بدون مرز بسیار ملموس است، شاید با پدید آمدن طرح ویزای ابریشم بسیاری از چالش های پیش روی این کشورها کاهش یابد و این طرح به رشد توسعه صنعت گردشگری و به تبع آن رشد اقتصادی منجر شود. البته به واقع نمی توان انتظار داشت که تنها برداشتن مرزها و به عبارتی تردد بدون ویزا یا ایجاد یک ویزای واحد سبب رشد و توسعه صنعت گردشگری در کشورهای آسیای مرکزی شود. مسلماً بسیاری از عوامل زیرساختی وجود دارد که باید مهیا شود، لیکن باید گفت که طرح ویزای ابریشم به عنوان گام نخست قابل تأمل است و آن را به عنوان یک شرط لازم می توان در نظر گرفت. در واقع ویزای مشترک آسیای مرکزی برای توسعه صنعت گردشگری و توسعه اقتصادی لازم است ولی کافی نیست. مهم تر از صدور ویزای واحد، ایجاد زیرساخت های اساسی جهت یک حمل و نقل عمومی در بین کشورهای هم پیمان می باشد. همچنین ایجاد امنیت و گسترش امکانات رفاهی و ارتباطات ریلی، هوایی و زمینی مابین کشورهای آسیای مرکزی از اهمیت ویژه ای برخوردار است.^۲

۱ - <https://khabarban.com/a/۲۲۴۲۰۷۶۲>

۲ - <https://tourovisa.com/news>