

SID



سرویس های ویژه



سرویس ترجمه تخصصی



کارگاه های آموزشی



بلاگ مرکز اطلاعات علمی



سامانه ویراستاری STES



فیلم های آموزشی

کارگاه های آموزشی مرکز اطلاعات علمی



مقاله نویسی علوم انسانی

مقاله نویسی علوم انسانی



اصول تنظیم قراردادها

اصول تنظیم قراردادها



آموزش مهارت های کاربردی در تدوین و چاپ مقاله

آموزش مهارت های کاربردی در تدوین و چاپ مقاله

تاریخچه جاده ابریشم دریایی

مریم پویا^۱

چکیده

صرف نظر از جاده ابریشم زمینی که از برخی نواحی سرزمین ایران می‌گذشت، جاده ابریشم دریایی نیز که به دنبال تغییر ساختار سیاسی و اقتصادی قاره اروپا و آسیا، به ویژه پیشرفت فنون دریانوردی، نقش روزافزون حمل و نقل دریایی در تجارت و نیز خطر قدرتهای نوظهور منطقه مورد توجه قرار گرفت، در حیات اقتصادی جهان شرق، نقش منحصر به فردی داشته است. این جاده که از خلیج فارس گذشته، مبادلات سیاسی، اقتصادی و فرهنگی کشورهای واقع در مسیر چین به ایران را تحت تاثیر قرار می‌داد. این مسیر با آن که طولانی تر بود و خطرات ناشناخته‌ای به همراه داشت اما در برخی موارد بر مسیر خشکی برتری داشت. افزایش قدرت دریایی امپراطورهای چین و ایران، موجب توسعه هرچه بیش‌تر مسیر آبی گشته و این توسعه در دوره اسلامی نیز متوقف نشد. ایرانیان سهم بسیاری در تجارت ابریشم و کالاهای دیگر در این مسیر داشتند و ناوگان ایرانیان بین بنادر ایران و چین رفت و آمد می‌کردند. در این مقاله پیشینه تاریخی این مسیر مهم تجاری مورد بررسی قرار گرفته است.

واژه‌های کلیدی: خلیج فارس، جاده ابریشم دریایی، تجارت دریایی.

مقدمه

یکی از مهم‌ترین شاهراه‌های ارتباطی- تاریخی میان تمدن‌های کهن که در تأثیرات متقابل تمدن‌ها و فرهنگ‌های گوناگون در طول تاریخ نقش به‌سزائی داشته است، جاده ابریشم بوده است (ذکرگو، ۱۳۷۴: ۱۹۷-۱۷۹). جاده ابریشم یا راه ابریشم شبکه راه‌های به هم پیوسته‌ای با هدف بازرگانی در آسیا بود که خاور و باختر و جنوب آسیا را به هم و به شمال آفریقا و خاور اروپا پیوند می‌داد. این جاده قدیمی تجارت چین که بیش از دو هزار سال پیش مورد استفاده بود، کماکان در جهان بسیار شهرت دارد. جاده ابریشم به عنوان پلی بین چین و کشورهای اروپا، آسیا و آفریقا برای تبادلات مادی و تمدنی شرقی و غربی سهم مهمی ادا نموده است.

۱- عضو هیئت علمی دانشگاه ولایت، دکترای روابط بین‌الملل، baraghoosh@yahoo.com

نتایج مطالعات نشان می‌دهد که این جاده اساساً در سلسله "هان" چین در قرن یکم قبل از میلاد شکل گرفت. در آن زمان جاده ابریشم به افغانستان، ازبکستان و ایران و شهر "اسکندریه" مصر در غرب امتداد می‌یافت. راه دیگر این جاده نیز از پاکستان و کابل در افغانستان به خلیج فارس و از کابل به طرف جنوب یعنی شهر کراچی پاکستان امتداد می‌یافت و اگر به راه دریایی تغییر می‌کرد پارس و روم را شامل می‌گردید.

سی ماتسین^۱ تاریخ‌نویس چینی که مورخان غربی او را هردوت چین نام نهاده‌اند (متوفی به سال ۸۳ پیش از میلاد)، از خود یک دوره کتاب تاریخ به جا گذاشته است. وی در فصلی از این کتاب راجع به راه ابریشم چنین نوشته است: ووتی^۲ خاقان چین، خواجه حرمسرایش، چانگ کین، را برای اکتشاف به سفری پرخطر به سوی غرب فرستاد. او با غلامش به راه افتاد و پس از گذشتن از استان کانسو به سرزمین هون‌ها رسید و حدود ده سال نزد خان هون‌ها ماند و با زیرکی و دقت بسیار چند و چون زندگی اجتماعی، به ویژه وضع اقتصادی و امکانات تجاری با کشورهای غرب چین را بررسی نمود و سپس از راه فرغانه به چین گریخت. نتیجه گزارش به دربار خاقان این شد که در سال ۱۲۳ پیش از میلاد وی به سرکردگی قشونی به سمت غرب رهسپار شد و پس از بسط قدرت چین در سرزمین‌های غربی، راه تجارت چین را با غرب باز کرد (دیاکوف و دیگران، ۱۳۵۳: ۲۹۲) این اردوکنشی مبنای احداث یکی از جاده‌های اصلی بازرگانی عهد باستان شد که بعدها جاده ابریشم خوانده شد و حلقه ارتباطی میان چین و امپراطوری پارت، هند و روم گردید.

با روی کار آمدن اشکانیان در ایران و ساقط شدن سلوکیان تحولی بزرگ در روابط تجاری ایران و چین و اهمیت جاده ابریشم به وجود آمد. در حدود ۱۱۵ ق. م. مهرداد دوم هیئتی را که از سوی امپراطور چین فرستاده شده بودند، به حضور پذیرفت. دولت پارت با امپراطوری مزبور معاهده‌ای منعقد کرد مبنی بر تامین تسهیلات بسیار در امور تجارت بین‌المللی که در آن باره، ایران به عنوان کشور ترانزیت، حلقه ارتباطی پراهمیتی را تشکیل می‌داد (گیرشمن، ۱۳۶۸: ۴-۲۹۳).

به دنبال نخستین سفارت‌هایی که چین به ایران فرستاد، خیار، پیاز، زعفران و یاسمن به شاهنشاهی آسمانی چین وارد شد و در آن کشور شروع به کاشت آن‌ها کردند و در عوض ایران از چین زردآلو، هلو و سپس کرم ابریشم وارد کرد (گیرشمن، ۱۳۶۸: ۴۱-۳۴۰).

هم‌زمان سلاطین هان در چین با مهار اقوام سرکش و ایجاد وحدت و یکپارچگی، افزایش تولید، گسترش تجارت ابریشم و ایجاد روابط با کشورهای دیگر، به ویژه ایران را موجب شدند که گزارش‌های بی‌گرافه رهسپاران چینی به سرزمین پارت، گواه آن است.

1- See Matsien

2- Wou-ti

از این پس این جاده مسیری شد برای حمل و نقل کالاهای نفیس مشرق زمین از جمله سنگ‌های قیمتی، ادویه و ابریشم و ... که به مغرب زمین صادر می‌شد و چون بیش‌تر کالای مورد تقاضا در این جاده ابریشم بود، این جاده به نام جاده ابریشم اشتهاار یافت.

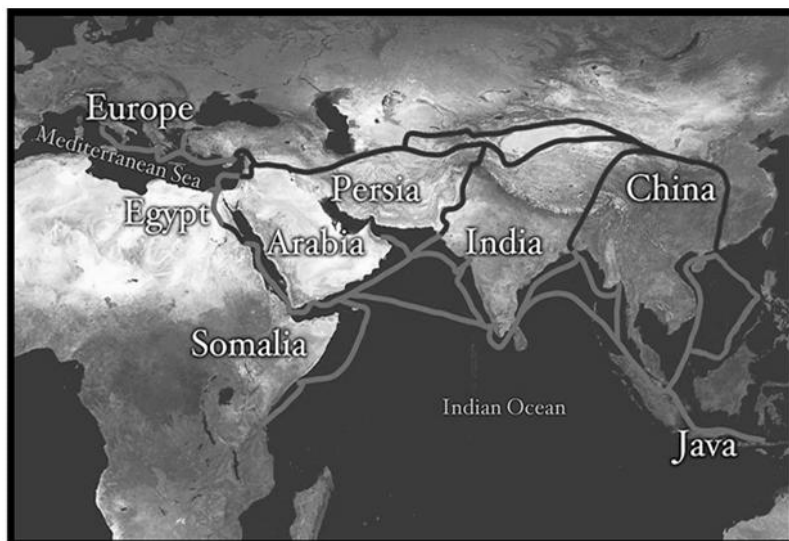
از قرن ۲ قبل از میلاد تا قرن ۲ میلادی در امتداد جاده ابریشم از غرب به شرق چهار کشور بزرگ وجود داشت. یعنی رم باستان اروپا، پارس در آسیای غربی، "کوشان" آسیای مرکزی (آسیای مرکزی و شمال هند امروز را حکومت می‌کرد) و سلسله "هان" چین در آسیای شرقی. راه‌اندازی جاده ابریشم باعث تبادلات مستقیم و تأثیرگذاری بین این تمدن‌های قدیمی شد. از آن به بعد، پیشرفت این تمدن‌ها دیگر بدون ارتباط نبود.

نخستین کسی که نام راه ابریشم را در سال ۱۸۷۷ میلادی، برای این مسیرها برگزید، جغرافیدان آلمانی فردیناند ریختوفن بود. وی به سبب حمل ابریشم چین از این راه به دریای مدیترانه و مناطق گوناگون دیگر بین راه این نام را برگزید (ویکی‌پدیا، ۱۳۹۲). راه ابریشم به این دلیل بدین نام شهرت یافت که معروف‌ترین کالاهایی که در مدت چندین سده از آن می‌گذشت ابریشم بود. این ابریشم که در چین یا مناطق نزدیک به آن تولید می‌شد از گران‌قیمت‌ترین کالاهای آن روزگاران بود و افزون بر برآوردن نیازهای اقتصادی موجب ارتباط فکری و فرهنگی اقوام می‌شد (علی‌زاده مقدم، ۱۳۸۳: ۴۰).

ابریشم هرچند نامی است به قدمت یک قرن بر این جاده، اما این مسیر ارتباطی دارای پیشینه‌ای بسیار کهن است. تجارت و داد و ستد در این جاده در اواسط دوران اشکانی شکل رسمی و نظام-مندی را به‌خود گرفته است. داد و ستد در این مسیر فرمانطقه‌ای از بخش‌های شرقی چین آغاز و با گذر از مناطق گوناگونی چون ایران به کشورهای اروپایی چون یونان و روم منتهی می‌شده است (شکل ۱). بخش زیادی از این جاده از داخل سرزمین ایران عبور می‌کرده و کشور ایران بهترین و سهل‌ترین مسیر میان شرق و غرب این جاده بوده است (نیک نامی و پهلوان، ۱۳۹۲: ۲۳۲-۲۳۱).

تبادلات کشورهای غربی و شرقی از طریق جاده ابریشم بسیار زیاد بود. در اسناد تاریخی چین بعضی گیاهان با کلمه "هو" نامیده می‌شوند. برای نمونه "هو تائو" (گردو)، "هو جیائو" (لفل) و "هو لوا بو" (هوچیج) دیده می‌شود. اکثر این کلمات از کشورهای غربی سرچشمه گرفته است. در سلسله تانگ در قرن ۷ تا قرن ۹ میلادی تبادلات چین و کشورهای غربی از طریق جاده ابریشم بسیار شکوفا بود. پرنده‌گان و حیوانات کمیاب، عطر، مروارید، وسایل شیشه‌ای و سکه‌های طلائی و نقره‌ای کشورهای غربی و موسیقی، رقص، غذا و لباس آسیای غربی و مرکزی وارد چین شد. در این ضمن، فرآورده‌ها و فنون چین مانند ابریشم، فن کاغذ سازی، فن چاپ، ظروف لاک‌ی، چینی، باروت و قطب

نما از طریق جاده ابریشم به مناطق مختلف پخش شد و برای توسعه تمدن جهان سهم بزرگی ادا نمود.



شکل ۱. مسیر دریایی و خشکی جاده ابریشم

اما این شاهراه ارتباطی به علت بروز جنگ‌های بسیار و سکونت اقوام جنگ‌جو در سر راه آن و فشارهای سیاسی ممالک هم‌جوار همیشه دایر نمی‌ماند؛ چنان که اشکانیان که با رومیان رقابت سیاسی داشتند، به تجار رومی به آسانی اجازه گذر نمی‌دادند و سرانجام در نیمه سده دوم میلادی تجارت ابریشم از این راه به شدت دچار پریشانی قرار گرفت و راه ابریشم دریایی مورد استفاده قرار گرفت. آیرین فرانک در این مورد نوشته است: «حدود سال ۲۰۰ میلادی سراسر فضای جاده ابریشم یکباره دگرگون شد؛ گویی با فشار دگمه‌ای، این جاده چشم‌انداز دیگری یافته بود. قدرت‌هایی که زمانی با شکوه فرمانروایی می‌کردند، رومی، اشکانی، کوشانی و چینی، هر یک به شیوه خود و به دلایل گوناگون در سراسرییی سقوط افتادند. خشکی فزاینده استپ‌ها و صحراهای آسیا به شوراندن و تحریک جماعت‌های بزرگ چادرنشین که همیشه زندگی مخاطره‌آمیزی داشتند، کمک کرد و اینبار به سرنگونی تمدن‌های بزرگ پهنه آسیا انجامید.»

این مسائل موجب شد که راه دریا، با آن‌که طولانی‌تر از راه خشکی بود، تا مدت‌ها بر راه خشکی ترجیح یابد. بعدها با رفع موانع از راه خشکی، باز هم راه دریایی پا به پای راه خشکی از اهمیت ویژه‌ای برخوردار بود. سوداگران چین از آب‌های شبه‌جزیره ماله یا راه‌های کاروان‌رو ترکستان می‌گذشتند و کالاهای خویش را به هند، ایران، بین‌النهرین و رم می‌بردند. ابریشم، چای، ظروف چینی،

کاغذ، درخت‌های هلو و زردآلو، باروت و ورق بازی، صادرات مهم چین و علفه، شیشه، بادام زمینی و تنباکو واردات اصلی چین بود (دورانت، ۱۳۶۵: ۸۴۴).

نخستین نشانه‌های تبادلات فرهنگی، اقتصادی و تکنولوژیکی را در جهان می‌بایست در مسیر جاده ابریشم جست‌وجو کرد. به دلیل اهمیت فلات ایران در پیدایش فرهنگ‌های پیش از تاریخ و موقعیت جغرافیایی خاص ایران به عنوان حلقه ارتباطی میان شرق و غرب، ایرانیان نقش مهمی در شکل‌گیری راه‌ها ایفاء کرده‌اند. مکان‌های کاوش شده در فلات ایران، افغانستان و آسیای مرکزی که در طول راه‌های اصلی کنونی منطقه واقع شده‌اند، نشان می‌دهد مردمی که در قدیمی‌ترین دوران‌های تاریخ در این مناطق می‌زیسته‌اند، تقریباً همین مسیرهای فعلی را مورد استفاده قرار می‌داده‌اند و از این رو باید قدیمی‌ترین ساکنان ایران را نخستین مهندسانی دانست که به احداث جاده‌های اصلی کنونی اقدام کرده‌اند (مجیدزاده، ۱۳۶۶: ۳). بررسی سکونتگاه‌های اولیه نشان می‌دهد که این محل‌ها درست در کنار جاده‌های کنونی واقع شده و یا در فاصله کوتاهی از آن‌ها قرار دارند. به استناد نحوه پراکندگی سکونتگاه‌های قدیمی ایران و مواد فرهنگی مکشوفه از این محوطه‌ها می‌توان گفت، در ایران همواره از چند مسیر مشخص برای ارتباط و تجارت استفاده می‌شده و ارتباط بین شرق و غرب از طریق آن‌ها عملی می‌شده است (ریاضی، ۱۳۷۴: ۴۹-۴۸).

در این پژوهش با استفاده از اسناد و مدارک تاریخی و دیگر مطالعات انجام شده، ابتدا به بیان مختصری از تاریخچه روابط تجاری دریایی از شاهراه خلیج فارس پرداخته و نحوه رونق جاده ابریشم دریایی مورد مطالعه قرار می‌گیرد. در ادامه تحولات بازرگانی تجاری در این مسیر بررسی می‌گردد.

۲- تاریخچه دریانوردی در خلیج فارس

نوشته‌اند که خلیج فارس جایگاه بشر اولیه بوده است و انسان‌های نخستین برای اولین بار در این دریا به قایقرانی پرداخته‌اند و سپس هنر قایق‌سازی را همراه قایق‌های خود به آبراه‌ها و دریاهای دیگر بردند و رموز کار را به همه انسان‌های ساحل نشین آموختند (بهنجار، ۱۳۹۰).

منابع تاریخی نیز از آگاهی بر نقش تجارت در رونق و شکوفایی سرزمینشان و نیز از تسلط ایرانیان بر بخش بزرگی از راه‌های تجاری خبر می‌دهند در این میان با پیشرفت تجارت دریایی و نیز به وجود آمدن بنادر و گسترش روابط تجاری دریایی نفوذ ایرانیان بر خلیج فارس با ایجاد بنادر مهمی چون سیراف و بصره گسترش یافت به نحوی که حکومت‌های مختلف ایرانی به نحوی همواره سعی در افزایش و گسترش نفوذ خود در بنادر را داشتند و جهت پیشبرد این هدف تجاری که همواره سود زیادی از طریق گمرکات و نیز صادرات کالا عایدشان می‌شد دست به اقدامات عمرانی و نیز تاسیس لنگرگاه‌ها زدند چنان‌چه این اقداماتشان در جهت جلب نظر بیش‌تر تجار و نیز دریافت

سود بیش‌تر که این خود در استحکام پایه‌های قدرتشان نقش بسیار مؤثری داشته است. چنان‌که شاهان خود همواره در بنادر حضور می‌یافتند و بر بازار داد و ستد و معاملات صادراتی آن‌ها نظارت می‌نمودند که این نشان از اهمیت بنادر و نیز تجارت دریایی دارد.

کاوش‌ها و پژوهش‌های چند دهه کنونی نشان داده است، فنیقی‌ها که مردمانی آریایی‌نژاد بوده و در سرزمین‌های ساحلی دریای مدیترانه (لبنان، بخش‌هایی از سوریه و فلسطین) زندگی می‌کردند، ابتدا در جزیره‌ها و سرزمین‌های پیرامون خلیج فارس زندگی و دریانوردی می‌کردند. بابلی‌ها در قرن هفتم قبل از میلاد در خلیج فارس دریانوردی می‌کرده‌اند، و با توجه به داستان اردوکشی سنا خریب ثابت می‌شود که بحر پیمایی در خلیج فارس از قرن هشتم قبل از میلاد به این طرف سابقه داشته است.

در کتاب وادالا نایب کنسول فرانسه در بوشهر آمده است: به طوری که مشهور است تاریخ بشر از کرانه‌های خلیج فارس آغاز گشته است. بنابراین خلیج فارس اولین دریایی است که انسان‌ها روی آن با قایق‌های کوچک بحرپیمایی می‌کردند. به هر حال اولین دسته انسان‌های دوران کهن (فنیقیان، بابلیان، کلدانیان، سومریان) و نیز (یونانیان، ایرانیان و تازیان) در آب‌های خلیج فارس کشتیرانی کرده‌اند. بقایای ویران گورهای دیرین در بحرین و ایلام و کاوش‌های مقدماتی دیرین شناسی که پیرامون بوشهر به عمل آمده ثابت می‌کنند که در آن‌جا بیش از هزار سال پیش از میلاد مسیحیت تاسیسات کشتیرانی وجود داشته است (بهنجار، ۱۳۹۰).

خلیج فارس به عنوان یک شاهراه ارتباطی در طول تاریخ نقش به‌سزایی در انتقال کالاهای تجاری بر عهده داشته است. ایرانیان از دوران کهن از این دریا بهره برده‌اند و به جهت نزدیکی خلیج فارس به تمدن‌های باستانی بزرگ حوزه ایران و بین‌النهرین جایگاه ویژه‌ای داشته است.

مهم‌ترین کالاها و محصولات تجاری و صادراتی از بنادر خلیج فارس عبارت بودند از: گلاب، عرق شکوفه‌ی خرما، عرق زعفران، پارچه‌های کتان، گلیم، پرده، انواع پارچه‌ها، پنبه، فیروزه، طلا، نقره، الماس، قالیچه، و ... بود. در این میان محصولات صادراتی چین نیز شامل: ظروف چینی، ابریشم، پارچه‌های مشک، انواع زین اسب، سفال سبز رنگ، دارچین، کاغذ چینی بود، که در این میان ظروف چینی و ابریشم آن شهرت جهانی داشت تا جایی که راه دور و درازی را به نام خود مزین ساخته بود.

مهم‌ترین سرزمین‌هایی که با خلیج فارس دارای پیشینه روابط تجاری می‌باشند عبارت‌اند از:

الف) چین: بین خلیج فارس و چین نیز از زمان اشکانیان روابط تجاری وجود داشت. در گزارش‌های سلسله‌تانگ از گسترش سفرهای دریایی کشتی‌های بزرگ چینی از سواحل چین به خلیج فارس در سده‌های سوم تا ششم میلادی مطالبی آمده است. در این منابع از رسیدن کشتی‌های چینی تا ساحل دجله سخن به میان آمده است (Lee, 1997: 4).

ب) هند: بر اساس اسناد و شواهد موجود از دیرباز میان خلیج فارس و هندوستان روابط تجاری برقرار بوده است. در سال ۱۹۲۲ در کیش مهری کشف شد که از هر جهت با مهرهای مکشوفه در هندوستان مشابه است (ویلسن، ۱۳۴۸: ۳۷).

مناسبات بازرگانی بین هند و سواحل و جزایر خلیج فارس سابقه‌ای بسیار دیرینه دارد. سلیمان پادشاه، طلا، نقره، عاج، میمون و طاووس از هند تهیه می‌کرد. بطالسه در کرانه‌ی دریای سرخ، بندرهای بنا نهاده بودند تا بتوانند بیش‌تر از کالاهای هندی بهره‌برند. سلوکیان نیز به همین نیت در خلیج فارس بندرگاه‌هایی احداث نموده بودند. یونانیان نیز از سواحل مالابار، برنج، زنجبیل و دارچین تهیه می‌کردند (تاراچند، ۱۳۴۷: ۷۰-۶۹).

هند به علت دارا بودن انواع و اقسام محصولات و کالاها مورد توجه تجار و بازرگانان از نواحی مختلف دنیای آن روز بود. از هند کالاهایی چون چوب ساج که برای کشتی‌سازی اهمیت فوق العاده‌ای داشت، کافور، مشک، پارچه‌های ابریشمی و کتان، ادویه، فلفل، عود، عنبر، مروارید، یاقوت، الماس، مرجان، دارو، انواع جانوران چون فیل، طاووس، طوطی، مصنوعات ساخته شده از عاج، سنگ‌های قیمتی، مواد غذایی، عطریات، نارگیل، کنف، بلور، چوب بید، چوب آبنوس، میخک، جوز هندی، چوب صندل، چوب‌های خوشبو، ورق سرب، عصای خیزران، کفش، ظروف سفالی، ظروف چینی، نیزه به خصوص از بندر بروچ (بروص) و گندُر وارد می‌گردید، و کالاهایی چون لباس، زُمرّد مصری، مرجان و دیگر سنگ‌های قیمتی، ابریشم و خز، شمشیر بیزانسی، گلاب ایرانی، اسب عربی و خرما به هند و دیگر نواحی شرقی آسیا صادر می‌شد (حورانی، ۱۳۳۸: ۹۹-۱۲۱).

ج) بابل: هم‌چنین خلیج فارس با سرزمین بابل نیز داری داد و ستد تجاری بود. سرزمین بابل از جهت موقعیت جغرافیایی شرایط ویژه‌ای داشته است. این کشور میان رود سند و دریای مدیترانه واقع بود و از لحاظ تجاری مهم‌ترین کشور آسیای غربی و مرکز عمده تجارت بین‌المللی به شمار می‌رفت. مصنوعات شرقی از این مرکز به دنیای غرب ارسال می‌شد. از سوی دیگر، پژوهشگران اسناد و مدارکی به دست آورده‌اند که نشانگر ارتباط بابلی‌ها با اقوام ساکن خلیج فارس بوده است. بابلی‌ها مردمی تجملی بوده و بخش مهمی از نیازهای خود را از طریق ارتباط تجاری با ساکنین خلیج برآورده می‌کردند. بابل در نزدیکی خلیج فارس و کنار دو رودخانه مهم دجله و فرات واقع بود و بدین جهت مرکز ارتباطی دریای هند، دریای سیاه و خلیج فارس محسوب می‌شد (جعفری دهقی، ۱۳۸۶: ۷).

خلیج فارس در عهد هخامنشیان

مدارک مکتوب و نیز مدارک باستان شناختی گواه بر نقش پر رنگ حکومت‌ها در رونق تجارت دریایی خلیج فارس است. وجود کاخ‌های هخامنشیان در پس کرانه‌های خلیج فارس در منطقه برازجان، کتیبه‌های هخامنشی در جزیره‌ی خارک و اشاره‌ی هرودوت به دریانوردی هخامنشیان از اهمیت دریانوردی در دوره‌ی هخامنشیان حکایت دارد.

با فرمانروایی هخامنشیان (سده ۴ تا ۶ پیش از میلاد) تسلط بابل بر خلیج فارس خاتمه یافت و ملاحان عرب جایگزین آن‌ها شدند. تجار و سوداگران "تیر" از زمان بخت‌النصر بازار بابل را ترک کردند و متوجه دریای سرخ شدند. هخامنشیان برای پیشگیری از تهاجم احتمالی بیگانگان به داخل خاک ایران، راه عبور و مرور کشتی‌های بزرگ را در خلیج مسدود کردند. بنا به قول استرابون ایرانیان هم‌چنین در نقاط مختلف بر روی رود کارون سدهای سنگی ایجاد کردند (کورت، ۱۳۷۸: ۱۱۰).^۱

قبایل عرب در این ایام از اقتدار هخامنشیان سود می‌جستند. آنان در ازای معافیت از پرداخت خراج مرسوم، در ایجاد امنیت راه‌های کویری و بیابانی به ایرانیان یاری می‌رساندند. چنان که در جنگ‌های ایران و مصر با کمبوجیه همکاری کردند. آنان هم‌چنین کاروان‌های تجاری میان عربستان و فلسطین برپا کردند که زیر نظر ایرانیان اداره می‌شد (کورت، ۱۳۷۸: ۱۱۰).

فرمانروایان هخامنشی توجه خاصی به خلیج فارس داشته‌اند. کوروش بنیانگذار امپراطوری هخامنشی شهربان نشینی به نام عربایا در جنوب خلیج فارس و شمال عربستان ایجاد کرد. بنابر کتیبه‌ای به خط میخی و متن هیروگلیف که در ساحل آبراهه جایگاه اتصال دریای مدیترانه به دریای سرخ کشف شده داریوش برای گشودن راه بازرگانی دریایی از شرق مدیترانه به خلیج فارس اقداماتی انجام داده است. اگرچه در این متون سعی شده است داریوش را ادامه دهنده راه فرعون‌های مصر در تلاش برای باز کردن راهی از شرق مدیترانه به خلیج فارس قلمداد کنند، اما بنا به گزارش هرودوت داریوش اول برای کشف سرزمین‌های تازه از دریانوردانی برجسته ایرانی، فینیقی و ساتراپ‌های یونانی نشین امپراطوری پارس خواست که برای شناخت بیش‌تر آسیا و دیگر سرزمین‌ها به دریانوردی بپردازند. به نظر می‌رسد در زمان همین پادشاه بود که شناخت ایرانیان از خلیج فارس بیش‌تر شد. بنا به فرمان داریوش اسکایلاکس از مردم کاریاندا به مسافرتی اکتشافی اقدام کرد که دو سال و نیم طول کشید. وی از دهانه رود سند تا مصر سفر کرد. احتمالاً هدف

۱- این سدها تا زمان اسکندر باقی مانده بود. اسکندر چون اهمیت تجارت دریا و ارتباطات دریایی را به خوبی می‌دانست، مصمم گردید که پس از بازگشت از هندوستان سدها را بشکند اما مرگ مهلتش نداد و پیش از اجرای این منظور درگذشت (سعیدی، ۱۳۶۹: ۲۰۶).

داریوش ایجاد راهی بهتر در جهت برقراری روابط بازرگانی میان هند و ایران بوده است (کورت، ۱۳۷۸: ۶۳). هخامنشیان با برقراری روابط تجاری با هند، به آبادانی خلیج فارس رونق بخشیدند، به طوری که دریانوردان هندی با ورود به دماغه ماکا، به حمل و نقل کالا می‌پرداختند. چنان که بعدها نیز هرپل، خزانه‌دار اسکندر گزارش داده است که به فرمان اسکندر از خلیج فارس با وجود بعد مسافت مقدار بسیاری ماهی می‌آوردند. سلوکیدها نیز در این جایگاه مهاجرنشینی به نام انطاکیه پارسی بنا نهادند (جعفری دهقی، ۱۳۸۶: ۳).

خلیج فارس در عهد هخامنشی به واسطه گسترش مبادلات تجاری از اهمیت خاصی برخوردار بود. تبادل کالا از طریق آبراهه‌های دجله و فرات میان دو مرکز بسیار مهم امپراطوری هخامنشی یعنی بابل و عیلام میسر می‌شد. افزون بر این، بخش سفلی خلیج فارس نیز یک محور ارتباطی پراهمیت به شمار می‌رفت. چند لوح بابلی گزارش‌هایی درباره ترتیب تبادل کالا ارائه کرده‌اند. یکی از این الواح گزارش داده است که در سال ۵۰۵ ق. م. شش تن به واسطه هدایت یک کشتی حامل جو به عیلام پاداش جنسی دریافت کرده‌اند. یکی دیگر از این الواح اطلاع داده است که در سال ۴۹۹ ق. م. به خاطر هدایت یک کشتی حامل البسه به عیلام مزد پرداخت شده است. تجارت‌خانه‌های در همین محل نمایندگان تجاری داشته است. هم چنین، دیودور سیسیلی از انواع میوه‌های "اوکسی ین" (منطقه فلهیون) و صدور آن به بابل خبر داده است (جعفری دهقی، ۱۳۸۶: ۳).

در دوره هخامنشی چون پادشاهان پارس با رسیدن به ساحل آسیای صغیر خود را با نیروی دریایی یونان و مصر رویارو می‌دیدند، در ایجاد قدرت دریایی بیش از این جای درنگ ندیدند زیرا در غیر این صورت ناگزیر بودند که از نقشه امپراطوری بزرگ جهانی و حتی از سرزمین‌هایی که در آن زمان تصرف کرده بودند دست بکشند. پس آن‌ها با در پیش گرفتن سیاست دوستی و مدارا با ملل دریانورد زیر سلطه خود توانستند با کمک آنان بزرگ‌ترین نیروی دریایی مشرق زمین را به وجود آورند؛ چنان که گزنفون ترتیب و آرایش کشتی‌های فینیقی زیر فرمان پارس‌ها را نسبت به کشتی‌های کشور خودش برتر و عالی‌تر شمرده است (رائین، ۱۳۳۷: ۲۵۳۷). بعدها داریوش کبیر با توجه به اهمیت راه‌های دریایی دستور کندن کانال سوئز را صادر کرد (رائین، ۱۳۹۰: ۲۵۳۷).

از زمانی که هند نیز به حیطة قلمرو بزرگ هخامنشی پیوست، جریان دائمی تجارت و کشتی‌رانی بین دهانه رود سند و خلیج فارس آسان‌تر شد. کشتی‌سازان کشتی‌هایی به سبک‌های نوین ساختند که می‌توانستند از ۶۰ تا ۸۰ میل دریایی در روز حرکت کنند و بیش از ۲۰۰ تا ۳۰۰ تن ظرفیت باربری داشتند. هم‌چنین علایم دریایی نیز مورد مطالعه قرار گرفت و اسناد و مدارکی برای کشتیرانی مرتب شد (گیرشمن، ۱۳۶۸: ۲۰۹-۲۰۸).

لشکرکشی اسکندر باعث شکست کامل هخامنشیان و آغاز فصلی نو در تاریخ دریانوردی خلیج فارس شد. دامنه فتوحات اسکندر هر روز گسترده‌تر شده و تا هندوستان نیز رسید. اسکندر به هنگام بازگشت از فتح هند، به یک دسته از سربازان خود به سرکردگی نئارخوس ماموریت داد که در مصب رود سند به کشتی بنشینند و به کمک دریانوردان قبرسی، فینیقی و مصری همراه خویش، در ساحل عمان و خلیج فارس تا آنجا که می‌توانند پیش برانند. به عقیده استرابون که به تفصیل درباره حرکت نئارخوس سخن گفته است مهم‌ترین دستاورد این سفر نظامی - اکتشافی، اتصال اروپا به مناطق دوردست شرق و به ویژه هندوستان و چین بود (قراگوزلو، ۱۳۷۹: ۱۵۵-۱۵۶).

خلیج فارس در عهد سلوکیان

شاهان سلوکی به منظور تسلط بر سراسر نواحی ایران به احداث شهرک‌ها و راه‌های متعددی پرداختند. آنان هم‌چنین، گذرگاهی را تا آمودریا ایجاد کردند. افزون بر این، با کانال‌کشی بر روی رودخانه ائولایوس (کارون) یک راه آبی میان شوش و خلیج فارس کشیدند (بیکرمان، ۱۳۷۳: ۱۲۴). جاده‌ای که از اهواز گذشته به الومایس می‌رسید یکی از شریان‌های حیاتی بازرگانی بود که رأس خلیج فارس را به فلات ایران می‌پیوست. در این دوره بین‌النهرین پایگاه تلاش‌های سلوکیان برای گسترش تسلط سیاسی و بازرگانی در خلیج فارس و امتداد کرانه‌های شرقی عربستان بود. بندر گرا احتمالاً نزدیک دهران و قطیف کنونی و تقریباً مقابل جزیره بحرین بود. آنتیوخوس با پیروزی در شرق راه بازارهای هند را بر روی بازرگانی سلوکی گشود و تجارت ادویه را در کنار دجله و شوش رونق داد و برای وصول به این هدف علیه اهالی گرا (احساء) در حاشیه ساحلی عربستان لشکر کشید. آنتیوخوس سوم (۱۸۷ - ۲۲۳ ق. م.) از پایگاه خود در سلوکیه کران دجله در امتداد کرانه جنوبی خلیج فارس تا چاتنیا و نواحی بندر گرا پیش راند. این منطقه انبار کالاهای تجاری آسیای جنوبی از قبیل ادویه و عطریات بود که با هند جریان داشت. پس از او آنتیوخوس چهارم نیز همین سیاست را پیش گرفت (باسورث، ۱۳۷۳: ۷۰۷).

سلوکیان اگرچه کشتی‌ها و تاسیسات بسیاری در خلیج فارس برپا کردند که موجب گسترش ارتباط با هند در مشرق و دریای سرخ و مغرب شد، اما بیش‌تر فعالیت آن‌ها به توسعه و آبادانی راه‌های زمینی که از ایران گذشته و به سمت هند و چین می‌رفت، معطوف شد. آنان این جاده‌ها را گستراندند و وضع آن‌ها را نیکوتر ساختند و جاده‌ها از دریای سرخ تا هند توسط ایستگاه‌های نظامی محافظت می‌شدند. آب انبارهایی در بیابان‌ها ساخته شدند و کاروانسراهایی بنا گردیدند (گیرشمن، ۱۳۶۸: ۲۷۸). با این حال به دلیل موقعیت ویژه پایتخت سلوکیان که بر روی

رود دجله واقع بود، کشتی‌های دریارو می‌توانستند تا سلوکیه که انتهای راه آمد و رفت خلیج فارس بود، پیش روند (حورانی، ۱۳۳۸: ۱۷). پس از فروپاشی سلوکیان تجارت منطقه خلیج فارس در انحصار اعراب نبطی قرار گرفت. بنابراین، کالاهای تجاری از هند با کشتی به خلیج فارس و از آنجا به غرب گسیل می‌شد (جعفری دهقی، ۱۳۸۶: ۵-۶).

خلیج فارس در عهد اشکانیان

اگرچه مورخین آغاز فرمانروایی اشکانیان را که از مشرق دریای خزر برخاستند و پس از چندی هیرکانی و پارت را مرکز خود ساختند سال ۲۴۷ ق. م. می‌دانند، یعنی سالی که مصادف با تاجگذاری تیرداد یکم دومین پادشاه اشکانی بوده است و یا به روایتی تاریخ یک شورش پارتی علیه سلوکیان به شمار رفته است (بیکرمان، ۱۳۷۳: ۱۳۰)، اما تاریخ تسلط آنان بر نواحی خلیج فارس را باید مربوط به دوران حکومت مهرداد اول اشکانی (۱۳۷-۱۷۱ ق. م.) دانست که به زعم غالب مورخین دومین بنیانگذار حقیقی سلسله اشکانی بود و مرزهای آن را به حداکثر وسعت خود رسانید. مهرداد در سال ۱۴۵ ق. م. به بابل حمله کرد و سلوکیه را به تصرف درآورد. سکه‌هایی که در این تاریخ در سلوکیه به نام او ضرب شده مؤید این گزارش است. سپاهیان مهرداد سپس به الومائیس در آپامئا (در حوالی کوت‌العماره کنونی) یورش برد و ضمن شکست آنان شوش را متصرف شد. سرانجام مهرداد در اواخر دوران پادشاهی خود موفق شد تمامی نواحی خلیج فارس را از کرخه تا مصب رود ایندوس (سند) ضمیمه متصرفات خویش سازد. بدین ترتیب سواحل شمالی خلیج فارس در عهد اشکانی در زمره چهار ایالت مهم جنوب ایران بود، یعنی ایالت‌های گدروزیا شامل بلوچستان و مکران، ایالت پارس، خوزستان و ایالت می‌سن که در متون جغرافیای تاریخی تحت عنوان ادیابنه شهرت یافته است (جعفری دهقی، ۱۳۸۶: ۶).

بر اساس نوشته‌های چینی، پیشینه تجارت روابط تجاری خلیج فارس با چین به عهد اشکانیان (۲۴۷ ق. م. تا ۲۲۴ م.) باز می‌گردد. گویا چینی‌ها برای نخستین بار در حدود سال ۱۲۰ ق. م. اطلاعاتی درباره آسیای غربی و بین‌النهرین به دست آوردند. این اطلاعات را چانگ چین به دست آورد، شخصی که فرستاده سیاسی امپراتور ووتی به نزد کوشان‌ها بود (Ju-Kua, 1911: 4). در عهد اشکانی تجارت دریایی خلیج فارس و اقیانوس هند در اختیار بازرگانان عرب، رومی و ایرانی بود، اما با استقرار ساسانیان در ایران، تجارت دریایی خلیج فارس و اقیانوس هند در اختیار ایرانیان قرار گرفت (حسن، ۱۳۷۱: ۱۰۰).

با همه مهارت ایرانیان در دریانوردی و آگاهی ایشان از جریان‌های بادهای موسمی، آن‌چه از شواهد و قراین برمی‌آید، در دوره پیش از ساسانیان این چنین سفرهای دریایی به چین به طور منظم صورت نمی‌گرفته و چون چین تا آن زمان تنها مرکز ابریشم به شمار می‌رفت، پس بیش‌تر تجارت ابریشم از راه خشکی انجام می‌شده است (حسن، ۲۵۳۶: ۷۶-۷۵).

ساسانیان و پیدایش جاده ابریشم دریایی

در دوره ساسانی علاوه بر جاده معروف موسوم به ابریشم که از مسیر خشکی جهان شرق و غرب آن روز را به هم وصل می‌کرد، شاهراه دریایی خلیج فارس نیز رونق خاصی داشت. این راه دریایی از خلیج فارس به شرق تا هند و چین و به طرف جنوب تا شرق قاره آفریقا امتداد می‌یافت و انشعابی از آن از مسیر دریای سرخ به امپراطوری روم می‌پیوست (دریایی، ۱۳۸۴ الف: ۴۷).

در این ایام دو مسیر عمده تجاری، یکی جاده ابریشم که از چین از طریق آسیای میانه و ایران به امپراطوری روم شرقی می‌رسید و دیگری جاده ادویه که از هند، اقیانوس آرام و خلیج فارس را می‌پیمود و در میان‌رودان (بین‌النهرین) به جاده ابریشم می‌پیوست. بیش‌ترین کالاهایی که از مسیر خلیج فارس عبور می‌کرد افزون بر فلغل و میخک، انواع رنگدانه‌ها، عطریات، سقز، بخور و بسیاری از گیاهان دارویی بود (مک ایودی، ۱۳۶۹: ۲۳۱).

هم زمان با آغاز حکومت ساسانیان که با نیرومند شدن ناوگان ایرانیان همراه بود، تجارت ابریشم به طور کامل به دست ایرانیان افتاد. آن قسمت از تجارت که از راه خشکی انجام می‌گرفت، پیش‌تر به انحصار اشکانیان درآمده بود، اما بخش دیگری که از راه دریا انجام می‌گرفت و یا از بلخ به بنادر هند می‌رفت، تنها در اثر رقابت‌های تجاری و توسعه قوای دریایی ایرانیان به دست آمد (حسن، ۲۵۳۵: ۸۵).

ایرانی‌ها که در دوران گذشته رغبتی به بازرگانی دریایی نداشتند، پس از سرنگونی شاهنشاهی اشکانی، درک بهتری نسبت به اهمیت بازرگانی دریایی پیدا کردند. ادرشیر اول پس از آن‌که برمشیان و خراسن دست یافت، در عمران بنادر قدیم و بندرگاه‌های جدید سعی بسیار نمود.

در اواسط سده چهارم (م) اعراب ساکن بحرین و نواحی مجاور آن به سواحل ایران یورش آوردند. در این حال شاپور ساسانی با کشتی‌های جنگی خود در خلیج فارس به تعقیب آن‌ها پرداخت و پس از آن‌که شکست سختی به آنان وارد آورد مزاحمت آن‌ها را برای همیشه دفع نمود. با این حرکت امنیت کافی برای کشتی‌های تجاری که از هند و دیگر سرزمین‌های شرقی کالا به ایران حمل می‌کردند تأمین گردید.

راه‌های دریایی دامنه کشتیرانی را با کشورهای دور دست شرقی گسترش داده و موجب تقویت جاده‌های ابریشم در خشکی می‌شدند (علی‌زاده مقدم، ۱۳۸۳: ۴۰). از مهم‌ترین رویدادهای تاریخ

ساسانی در ابتدای قرن ششم این بود که به طور قابل توجهی تجارت دریایی ایران از مسیر خلیج فارس با هند و چین گسترش یافت و بر عکس تجارت از راه خشکی تا حدودی اهمیت خود را از دست داد. سکه‌های ساسانی یافت شده در نزدیکی سواحل چین گواه و شاهدی بر ارتباط تجارت دریایی بین ایران و چین در دوره مذکور هستند. نزدیکی این سکه‌ها با ساحل، نشانگر آن است که با کشتی از خلیج فارس آورده شده‌اند. علایم ضرب این سکه‌ها نشان می‌دهد از استان پارس و مناطق همجوار آن بوده‌اند و از راه دریا بدان جا رسیده‌اند (دریایی، ۱۳۸۴: ب: ۱۰۶). علاوه بر سکه‌ها گزارش مورخان آن دوره مانند پروکوپیوس رومی و کوسماس هندی نیز از رونق تجارت دریایی از مسیر خلیج فارس خبر داده‌اند.

به نظر می‌رسد رشد فوق‌العاده تجارت دریایی از مسیر خلیج فارس و دریای عمان در قرن ششم میلادی بیش‌تر به خاطر مداخلات قدرت‌ها در آن دوره باشد (وثوقی، ۱۳۸۴: ۷۲). جنگ‌های ایران و بیزانس در سال‌های ۵۰۲، ۵۰۶، ۵۲۷، ۵۶۱ و ۶۰۲ میلادی احتمالاً حجم تجارت در شمال و بازرگانی از راه ابریشم را کاهش داده بود (دریایی، ۱۳۸۴: الف: ۴۷). علاوه بر آن به علت پیدایش قدرت‌های بزرگ نوظهور در آسیای مرکزی مانند هیاطله و ترکان جاده معروف ابریشم مورد تهدید قرار گرفت. بنابراین ساسانیان مجبور به توسعه تجارت دریایی با جنوب هند و سیلان شدند و از این طریق توانستند هم‌چنان تجارت ابریشم چین و محصولات هند را در انحصار خود داشته باشند (تشکری، ۱۳۵۶: ۳۶). بنا به اظهارات پروکوپیوس رومی، رومیان که از حقوق گمرکی و ترانزیت تجاری به ایران دچار مضیقه شده بودند با نزدیک شدن به حبشی‌ها سعی کردند موقعیت تجاری ایران را در اقیانوس هند متزلزل کنند. رومیان اصرار داشتند حبشی‌ها مستقیماً ابریشم را از هند خریداری کرده به آنان بفروشند. البته آن‌ها نتوانستند چنین خواسته‌ای را محقق کنند؛ زیرا بازرگانان ایرانی همیشه در بنادر سیلان حضور داشتند و به طور معمول تمامی کالاها را خریداری یا پیش خرید می‌کردند (پروکوپیوس، ۱۳۸۲: ۹۹). به نوشته کوسماس با آن‌که کشتی‌های زیادی از نواحی مختلف هند و ایران و حبشه به جزیره سیلان رفت و آمد می‌کردند، ساسانیان توجه خاصی به ثبات سیاسی این جزیره از خود نشان می‌دادند (Cosmas, 1897: 365-366).

ساسانیان به امر تجارت دریایی اهمیت ویژه‌ای قائل بودند؛ احداث بنادر جدید در سواحل خلیج فارس توسط اردشیر و لشکرکشی به شبه جزیره عربستان توسط شاپور ساسانی را می‌توان به عنوان تلاش حکومت‌ها برای رونق تجارت دریایی به حساب آورد. وی پس از آن‌که بر مسن و خاراسن دست یافت، در آبادی بنادر قدیم و ایجاد بندرگاه‌های جدید کوشش بسیار کرد (علی‌زاده مقدم، ۱۳۸۳: ۴۶) کشتی‌های ایران متوالیاً در همه دریا‌های مشرق عبور و مرور می‌کردند، در آغاز کار آن‌ها رقابت با کشتی‌های رومی و حبشی بود، ولی بعدها اختیار دریاها را در دست گرفتند و

نفوذی که ایرانیان در دریا حاصل کردند، یکی از عللی بود که شهرت و اقتدار روم را در دریاهای شرق متزلزل و به کلی خاموش ساخت. ایرانیان از بازرگانان خرده پای هندی (که غالباً به بنادر مختلف فارس رفت و آمد می‌کردند) یاد گرفتند که می‌توان با ایمنی کامل و سرعت بیش‌تر از خلیج فارس، مالابار و سیلان سفر کرد و از همین رو کشتی‌هایی که آراستند هر ساله به این سفر مبادرت می‌کردند، و بدین سان در ازای ادویه و دیگر کالاهای مملکت خود، نه تنها کالاهای گرانبه‌ای هندی را با خود می‌آوردند بلکه کالاهای کشور خود را نیز از بازار سیلان تهیه می‌کردند. بدین طریق تجارت مصری‌ها با سایر ملل رو به زوال و تقریباً نابودی کامل گذاشت.

در دوران ساسانی کشتیرانی مستقیم بین خلیج فارس و چین وجود داشته است. کشف سکه‌های ساسانی در بندر کانتون در جنوب چین محتملاً دلالت بر وجود رابطه بین خلیج فارس و دریای چین دارد. مورخان ایرانی و عرب نیز در مورد رابطه‌ی دریای ساسانیان با بنادر چین باستان به طور مختصر اشاراتی را داشته‌اند. طبری، بلازی، دینوری هم نیز در خصوص کشتی‌های چینی یا همان (مراکب السین) در خلیج فارس سخن گفته‌اند. منابع چینی در خصوص تجارت مستقیم دریایی بین خلیج فارس و دریایی چین مفصلتر از منابع دیگر توضیح داده‌اند.

از طرف دیگر، تدابیر امنیتی، ایجاد آرامش و پاکسازی بنادر و راه‌ها از وجود اشرار و غارتگران از عوامل دیگر رشد و رونق تجارت در این دوره بود، چنان که در دوره پادشاهی شاپور دوم ذوالاکتاف (۳۷۹-۳۱۸ م.) تازیان غارتگری که با بهره‌جویی از کودکی شاپور به کناره‌های خلیج فارس دست‌اندازی کرده بودند، به شدت سرکوب شدند و ناوگان ایرانی هر دو سوی خلیج فارس را از وجود آشوبگران پاک ساخت (علی‌زاده مقدم، ۱۳۸۳: ۴۷-۴۶).

در دوران ساسانیان، شاپور دوم (ذوالاکتاف) پس از تصرف همه جزیره‌های خلیج فارس برای جلوگیری از خسارت عرب‌های بادیه نشین، که در دوران اجتماعی پائین‌تر قبایل بدوی زندگی می‌کردند، جزیره‌های بحرین را به صورت ساخلو (پادگان نظامی) درآورد.

پس از آن به روزگار خسرو اول انوشیروان (۵۷۹-۵۳۱ م.) سردار نامور ایرانی، هرمز دیلمی، با بیرون راندن حبشیان از یمن، برگ زرین دیگری بر تاریخ دریانوردی ایرانیان افزود. بدین ترتیب ناوگان ایران اقیانوس هند را درمی‌نوردید. دریانوردان ایرانی به چین می‌رفتند و بازرگانی دریایی با چین که به وسیله ملت‌های گوناگون انجام می‌گرفت به دست ایرانیان افتاد (علی‌زاده مقدم، ۱۳۸۳: ۴۷-۴۶).

در این دوران علاوه بر سواحل و جزایر خلیج فارس، دریای عمان، سواحل جنوبی عربستان، عدن و یمن نیز در تصرف ایران بود و نفوذ این کشور تا سواحل بحر احمر و آفریقا گسترش یافت. بنابر قول بلاذری مقارن ظهور اسلام بحرین به ایران تعلق داشته است، ضمن تحقیق ساده‌ای این با ساختارهای تاریخی اجتماعی بحرین هماهنگ می‌باشد.

شاهنشاهی ساسانی بر سر راه آسیا قرار داشت و حفاری‌هایی که در سیراف خلیج فارس صورت گرفته است نشان از یک بازرگانی در حد پیشرفته که در دامنه آن تا اندونزی گسترده شده بود، می‌دهد. هم‌چنین در همین زمان آن چنان بازرگانی دریایی خاورمیانه و چین گسترش یافت که تقریباً تا یک سال، تجارت با چین بزرگ‌ترین بخش بازرگانی خاورمیانه را تشکیل می‌دهد. بدین ترتیب ساسانیان علاوه بر راه‌های خشکی بر راه‌های دریایی جاده ابریشم مسلط شدند و با تشکیل یک نیروی قدرتمند و فعال کردن کشتی‌های تجاری با قدرت امپراطوری روم در دریای شرق مقابله کردند.

کشتی‌های ایرانی نخست به هند سپس به مالابار و سرانجام به خود چین می‌رفتند و ادویه را مستقیم از خود چینی‌ها در بندر کانتون خریداری می‌کردند. چنان چه گیبون می‌نویسد: ایرانیان در بر و بحر محصول ابریشم را در انحصار خود درآورده‌اند و در پهنه اقیانوس هند و دریای چین به تجارت و داد و ستد و دریانوردی شهره شدند.

این زمانی بود که جزیره سرانندیب در جنوب هندوستان و کوچ نشین زنگبار در کرانه‌های آفریقای شرقی به دست نیروهای ایران تسخیر شده بود، و مراکز عمده تجارت ایران در دو نقطه مهم دنیا گردیده بودند. که متعاقب آن گروه‌هایی از بازرگانان و پیشه‌وران ایرانی به آن صفحات کوچ نمودند، و همان جا مسکن کردند، تا این‌که در اوایل قرن ۲۰ به تحریک کارگزاران و چهره‌های استعمار مردم زنگی علیه ایرانیان که بیش‌تر خانواده‌های شیرازی و بوشهری بودند، شورش کردند و بسیار از ایرانی‌ها کشته شدند، و تعدادی به آفریقای جنوبی مهاجرت کردند. سر اندیب یا سراندیو نام فارسی جزیره سیلان است، و هم‌چنین کلمه زنگبار که به معنی سرزمین زنگیان است وسعت قلمرو بازرگانی و دامنه نفوذ ایران را در آن روزگار نشان می‌دهد.

در تاریخ و فرهنگ آن سرزمین‌ها نام خلیج فارس بسیار شنیده می‌شود، زیرا مسیر اقتصاد و تاریخ اجتماعی آن‌ها از خلیج فارس بود. پس از انقلاب انسانی ایرانی و رشد طبیعی جامعه در دوران اولیه اسلامی، سراسر خلیج فارس رونق گاه بازرگانان مسلمان شد، که از همه ایران بزرگ با کاروان‌هایی مملو از کالا، مسیرهای جاده ابریشم و جاده ادویه را برای رسیدن به خلیج فارس پیموده بودند.

عامل مهم و مؤثر دیگر در توسعه دریانوردی و تجارت ایرانیان در زمان خسرو اول به نقاط دیگر جهان و به‌ویژه چین و زنگبار، در کرانه‌های آفریقای شرقی، فتح سرانندیب در جنوب شرقی هندوستان بود. سرانندیب یا سراندیو نام فارسی جزیره سیلان است. مورخان عرب و ایران نوشته‌اند که انوشیروان ناوگانی به سیلان اعزام کرد، چون گویا در آن‌جا نسبت به تجار ایرانی ستم روا می‌داشتند (حسن، ۲۵۳۵: ۹۰).

ساسانیان تجارت دریایی منظم و پررونقی با چین برقرار کردند و برای این کار بنادر مهمی در دریای پارس توسط پادشاهان ساسانی بنا گردید (تشکری، ۱۳۵۶: ۵۵-۳۵). شواهد باستان‌شناسی

نیز موید تجارت دریایی مستمر دوره ساسانی با شرق دور، به ویژه در بندری چون سیراف است (معصومی، ۱۳۸۳: ۶۳).

در مجموع می‌توان گفت که تجارت دریایی خلیج فارس در عهد ساسانیان اهمیت ویژه‌ای یافت و بازرگانان دریانورد ایرانی موفق شدند که تجارت دریایی خلیج فارس را با چین و هند در اختیار بگیرند. دلیل این امر هم، استقرار آن‌ها در بندرهای گوناگون از سواحل خلیج فارس تا سواحل چین از یک سو و سواحل دریای سرخ و شرق آسیا از سوی دیگر بود؛ بنابراین در آستانه ظهور اسلام، تجارت دریایی خلیج فارس رونق فوق‌العاده‌ای داشت (خلیفه، ۱۳۸۷: ۵-۴).

راه ابریشم دریایی پس از ظهور اسلام در ایران

با سقوط امپراطوری ساسانی، برای مدتی امنیت راه‌ها و حرکت کاروان‌های بازرگانی دچار وقفه شد و امپراطوری چین چون از این بابت زیان اقتصادی فراوانی می‌دید، درصدد تجارت با روم و سرزمین‌های غربی آن برآمد. عواملی چون رشد صنعت کشتی‌سازی و دریانوردی و استقبال رومیان از این صنعت، موجب شد تجارت ابریشم از راه دریایی ادامه یابد. بازرگانان چینی با نواحی شمال افریقا، خلیج فارس، دریای سرخ و شبه جزیره عربستان و نواحی باختری داد و ستد کردند. سرانجام با باز کردن پای اعراب به چین، بار دیگر راه اصلی تجارت ابریشم اهمیت یافت.

پس از ورود اسلام به ایران، این سرزمین تا دو سده به طور مستقیم از سوی مرکز خلافت اداره می‌شد. خلفای عباسی توجه زیادی به تجارت نشان می‌دادند. آن‌ها با احداث راه‌ها، باراندازها، کاروانسراها و حفر چاه آب در مسیر کاروان‌ها به رونق تجارت کمک می‌کردند و از این حیث ایران به خاطر موقعیت تجاری‌اش مورد توجه بود. طی دو سده نخستین اسلامی، تجارت دریایی از سوی دستگاه خلافت مورد توجه ویژه‌ای قرار گرفت و راه دریایی خلیج فارس اهمیت بیش‌تری یافت.

بازگانان و دریانوردان ایرانی و مسلمان در سده‌های نخستین اسلامی هم‌چون اواخر حکومت ساسانی، انحصار تجارت خلیج فارس را با سواحل چین در اختیار داشتند. آن‌ها مسیرهای دریایی بسیار طولانی را می‌پیمودند که از بندرهای خلیج فارس آغاز و پس از گذشتن اقیانوس هند، در نهایت به یکی از بندرهای چین مانند زیتون یا کانتون (خانفوا) ختم می‌شد (خلیفه، ۱۳۸۷: ۶-۵).

در منابع اسلامی آمده است کشتی‌هایی که از خلیج فارس رهسپار چین بودند هنگام وزیدن باد مخالف به سیلان پناه می‌بردند و سلطان آن‌جا مالیات زیادی از کشتی‌ها می‌گرفت. بازرگانان نیز به مروارید، یاقوت، الماس، دارچین و دیگر کالاهای سیلان توجه داشتند (رامهرمزی، ۱۳۴۸: ۱۴۶-۱۴۵-۹۵).

دریانوردان پس از عبور از سیلان، مسیر دریا را ادامه می‌دادند تا به جزایر نیکوبار می‌رسیدند. از آن‌جا نیز به سمت تنگه مالاکا می‌رفتند و در کله یا کدا (سنگاپور امروزی) توقف می‌کردند (رشید دوو،

۵۱:۱۳۶۸). در واقع فقط دریانوردان ایرانی از سیلان و مجمع‌الجزایر مالایا برای توقف در بین راه استفاده می‌کردند. متن‌های چینی و ژاپنی نیز این امر را تأیید کرده‌اند (خلیفه، ۱۳۸۷: ۶). کشتی‌ها در ادامه راه در مدت ده روز تنگه مالاکا و شبه جزیره مالایا را پشت سر می‌گذاشتند و به خلیج سیام می‌رسیدند. حدود دوازده روز بعد نیز به جزیره کوچک پولسندر می‌رسیدند و در آنجا آب تازه به دست می‌آوردند. سرانجام پس از یک ماه دریانوردی در سواحل چین به بندر کانتون می‌رسیدند (Ashtro, 1976: 6). بیش از دو ماه طول می‌کشید تا مسیر دریایی خلیج فارس به سواحل چین پیموده شود و روی هم رفته سفر رفت و برگشت به حدود یک سال یا یک سال و نیم زمان احتیاج داشت (خلیفه، ۱۳۸۷: ۷).

اوج رونق تجاری بندر خلیج فارس به سده‌های سوم و چهارم هجری باز می‌گردد. در آن عهد بنداری چون ابله (بر کنار دجله)، جنبه (گناوه کنونی، شمال بندر ریگ)، مهروبان (۲۵ کیلومتری شمال بندر دیلم)، نجیرم، سیراف (بندر طاهری کنونی) و شهرهای داخلی فارس چون توج (نزدیک برازجان) و سینیز (جنوب بندر دیلم)، نقش اساسی در تجارت دریایی آن دوره ایفا می‌کردند. همه شهرهای فوق از موقعیت تجاری مناسبی برخوردار بودند و برخی چون سینیز، توج و جنبه تولید کننده کالاهایی بی‌نظیر و مشهور مانند جامه‌های کتانی با کیفیت عالی بودند (اصطخری، ۱۳۴:۱۳۶۸) که به نقاط مختلف ایران و دنیای آن روز صادر می‌شد.

اما بزرگ‌ترین و معروف‌ترین بندر تجاری ایران در سده‌های نخستین هجری بندر سیراف بود. این بندر مرکز مهمی برای دریانوردی با هند، چین و افریقا محسوب می‌شد (خیراندیش و خلیفه، ۱۳۸۶: ۷۵).

بندر سیراف به واسطه توجه پادشاهان ساسانی به خلیج فارس و بندر آن در قرن سوم میلادی پدید آمد. اردشیر موسس سلسله ساسانی با هدف گسترش بازرگانی در خلیج فارس و مناطق مجاور و تامین امنیت پس کرانه‌های ایالت فارس به بنا یا تجدید بنای یازده شهر که عمدتاً بنداری در سواحل جنوبی خلیج فارس یا مناطق شمالی خلیج فارس بودند دست زد که یکی از آن‌ها سیراف بود.

سیراف به همراه ابله رونق خاصی داشت و راه دریایی ابریشم یا راه ادویه را با هند و چین پدید آورد که کالاها و محصولات ملل حوزه خلیج فارس را به هند و چین حمل می‌کردند و در برگشت کالاها و محصولات شرق دور، که از همه مهم‌تر ابریشم بود، را به سیراف، بصره و سرزمین‌های حوزه خلیج فارس می‌رساندند.

سیراف یا بندر طاهری در ۲۵۰ کیلومتری مشرق بندر بوشهر در ساحل خلیج فارس قرار دارد این واژه را می‌گویند از سیر و آب (آب زیاد) و برخی گویند از شیل آو (شیل: ماهی-آو: آب) گرفته شده است (معصومی، ۱۳۸۳: ۵-۳).

مهم‌ترین بندر بر کرانه‌های خلیج فارس در این زمان بندر سیراف در مغرب لار بود که این رونق و شکوفایی آن با زمین لرزه‌ی مصیبت بار سال ۳۶۶ق/۹۷۷م. به پایان رسید و بندر بصره جانشین آن شد (جلد چهارم تاریخ ایران کیمبریج، ۱۳۸۴: ۲۴۳).

یاقوت حموی می‌نویسد: بازرگانان آن را شیلاو گویند و در آن آثار و عمارات نیکو، مسجد جامعی که ستون‌های آن را از چوب ساج ساخته‌اند وجود دارد و من آن شهر را دیده‌ام و عمارت بر دامنه‌ی کوهی بزرگ واقع است و برای کشتی‌ها در آنجا بندر وجود ندارد در این میان بین بصره و سیراف وقتی هوا خوب باشد هفت روز فاصله است و از شیراز تا سیراف شش فرسخ فاصله است (یاقوت حموی، ۱۹۵۶: ۲۱۲-۲۱۱).

مقدسی در احسن التقاسیم ابثای خرابی شهر را پس از پیروزی دیلمیان می‌داند که فسق و فجور در بین اهالی رواج پیدا کرده بود و مردم رفته رفته به کرانه‌ی دریا روانه شده و قصبه عمان را ساختند (مقدسی، ۶۳۶: ۱۳۶۱).

سیراف در قدیم شهری بزرگ بودی و آبادان و پرنعمت و مشروع بودی و کشتی‌ها و در عهد خلفای گذشته رضوان الله علیهم در وجه خزانه بودی به سبب آن که عطر و طیب از کافور و عود و سندل و مانند آن دخل آن بودی و و مالی بسیار از آنجا خاستی و تا آخر روزگار دیلم هم برین جملت بودی. بعد از آن بران امیران کیش مستولی شدند و جزیره قیس و دیگر جزایر را به دست گرفتند و آن دخل کی سیراف را می‌بود بریده گشت و به دست اینان افتاد (ابن بلخی، ۱۳۶۳: ۱۳۶).

درباره سیراف در کتاب تحریر تاریخ و صاف به قلم به قلم عبدالمحمد آیتی از انتشارات بنیاد فرهنگ ایران شماره ۱۸ خرداد ماه ۱۳۴۶ آمده است: در آغاز دولت آل بویه بزرگ‌ترین جزیره‌ی فارس سیراف بود در این شهر کثرت جمعیت به حدی بود که دکام‌ها و خانه‌ها را در دویا سه طبقه ساخته بودند گاه‌گاه سلطان معظم ابوشجاع عضدالدوله فناخسرو به سیراف نزول می‌فرمود و از نتایج این سفرها ساختن فیل خانه عضدی است (معصومی، ۱۳۸۳: ۷۱).

فرمان‌روایان آل بویه (سده‌ی چهارم هجری/دهم میلادی)، بار دیگر عمان و بحرین را بخشی از ایران کردند، در آن زمان جنوب خلیج فارس جمعیت کمی داشت، حدود چند هزار نفر بیش‌تر نبودند و به تازگی یک مرحله اجتماعی پیشرفت کرده و به دوران سازمان قبیله‌ای اسلامی رفته بودند، ولی شمال خلیج فارس پر جمعیت بود و شهرهای بزرگ داشت، و بخشی از آن در دوران پیشرفته‌تر فتوئالی نو پدید ایرانی به سر می‌برد. از آن پس، عمان و بحرین و جزیره‌های پیرامون

آن، تا نزدیک یک سده بخشی از ولایت فارس به شمار می‌آمد و دولت آل بویه فرمان‌روایانی را برای اداره این منطقه دریایی به سیراف و کیش می‌فرستاد.

این دو بندر از نظر بازرگانی به چنان اهمیتی رسیدند که کشتی‌های چینی برای خرید و فروش کالا در آن‌جا پهلو می‌گرفتند. بعد از آن که امرای آل بویه قدرت را در دست گرفتند برای سرکوبی خوارج و قرامطه به خلیج فارس روی آوردند. یکی از مهم‌ترین فتوحات معزالدوله دیلمی فتح ناحیه عمان و بحرین در سال ۳۵۵ هجری است که آن‌ها را به کمک برادرزاده خود عضالدوله به تصرف درآورد و به قلمرو آل بویه ضمیمه کرد و از آن به بعد تا مدت قریب به یک قرن تحت تسلط امرای آل بویه بود. در این زمان یکی از مهم‌ترین بنادر خلیج فارس سیراف بود و کشتی‌های تجارته چین به این بندر رفت و آمد می‌کرد.

رقابت و کشمکش سیاسی در اوایل حکومت آل بویه باعث شد که حاکمان اولیه‌ی آل بویه چندان به بنادر و نقش آن توجه نداشته باشند اما اقدامات عضالدوله و آرامش نسبی دوره حکومت او به رونق تجاری و اقتصادی دوران او کمک بسیار کرد که از آن جمله می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

۱- توسعه جاده‌ها و توجه به امنیت راه‌ها،

۲- ساختن آبراه‌های میان کارون و فرات، در زمان عضالدوله کشتی‌ها برای رسیدن از دجله و فرات به کارون ناگزیر بودند راه پر خطر خلیج فارس را بپیمایند و از آن‌جا وارد دهانه‌ی کارون شوند. از این رو فرمان داد تا میان شط‌العرب و کارون نه‌ری بکشند که تا اندازه‌ی زیادی از خطر و مسافت دور کاست،

۳- ساختن محله فناخسرو در شمال شهر شیراز و ساخت کاخ عضالدوله، کتابخانه بندر امیر در همین شهر.

۴- بازسازی شهر گور به نام فیروزآباد،

۵- و ساختن کاخ و بیمارستانی در بغداد از اقدامات وی بوده است.

در پی این رونق اقتصادی ناشی از اقدامات عضالدوله بود شاهد رشد شهرنشینی و بالا رفتن سطح زندگی مردم هستیم که این خود باعث اقتدار بیش‌تر و توجه بیشتر سایر تجار به قلمرو آل بویه شد. اهمیتی که هریک از امیران و وزیران به کشاورزی، شهرسازی، نظام چایار و امنیت دادند درآمد دولت از بخش بازرگانی را بالا برد.

در فارس و عراق در دوره سلطنت عضالدوله (در شیراز از سال ۹۴۹م. تا ۹۷۸م. و در بغداد از سال ۹۷۸ تا ۹۸۳) صلح و آرامش برقرار بود. از این رو بالندگی و تحولات اقتصادی- تجاری دریایی به اوج خود کمال خود رسید تحولات و پیشرفت زمان عضالدوله در سلطنت فرزندان او صمصام‌الدوله و شرف‌الدوله و بهاء‌الدوله هم ادامه داشت (جلد چهارم تاریخ ایران کیمبریج، ۱۳۸۴: ۲۴۵).

رونق تجارت دریایی ایران در سده چهارم پیش از هر چیز به توجه ویژه آل بویه به امر تجارت باز می‌گشت. بویه‌یان که در فارس به مرکزیت شیراز حکومت می‌کردند و بغداد را نیز تحت فرمان خود داشتند، بیش از پیش به رونق و گسترش تجارت دریایی اهتمام ورزیدند (خیراندیش و خلیفه، ۱۳۸۶: ۷۶).

به دلیل تسهیلاتی که در زمان پادشاهی عضدالدوله فناخسرو (۳۷۲-۳۳۸ ه.ق) در مورد تجارت دریایی اعمال شد، کشتی‌رانی در آن دوره رونقی به سزا یافت. بنابراین تجارت پررونقی در سواحل خلیج فارس، دریای عمان و مکران برقرار شد. البته امنیت راه‌های دریایی و خشکی نیز در این امر فوق‌العاده مؤثر بود (کبیر، ۱۳۶۲: ۲۵۲).

ترکمنان سلجوقی با شکست قاطع سلطان مسعود غزنوی به سال ۴۳۱ ه.ق در نبرد دندانقان، به حاکمیت بر ایران دست یافتند. با این حال، تسلط بر تمام قلمرو ایران بیش از یک دهه طول کشید. بنابراین در سال‌های نخستین روی کار آمدن آن‌ها، با افت موقت فعالیت‌های تجاری، به ویژه تجارت زمینی مواجهیم (خیراندیش و خلیفه، ۱۳۸۶: ۷۷).

در آغاز قرن پنجم تجارت دریایی ایران هم‌چنان در اختیار آل بویه و جانشینان عضدالدوله در فارس و کرمان بود. تنها برای مدت زمانی اندکی غزنویان در دوره سلطان مسعود (۴۲۱-۴۳۲ ه.ق) حدود دو سال توانستند بر سواحل مکران و بندر «تیز» و ایالت کرمان دست یابند (منشی کرمانی، ۱۳۶۲: ۱۶).

تسلط کامل سلجوقیان بر کرمان را می‌توان سال پیروزی ملک قرا قاورد، مؤسس سلجوقیان کرمان دانست (افضل‌الدین کرمانی، ۱۳۷۴: ۳)؛ ملک قاوود پس از تسلط بر ایالات فارس، کرمان و سواحل خلیج فارس و دریای عمان، در جهت حمایت از تجارت دریایی و زمینی و گسترش آن به اصلاحاتی دست زد: مهم‌ترین اقدام او بازسازی راه‌ها و برقراری امنیت جاده‌های تجاری از ساحل مکران تا مرز خلیج فارس بود. به دستور او در این راه میل‌های بی‌شماری ساخته شد تا برای کاروان‌هایی که از ساحل بندر «تیز» (در منطقه مکران) تا خراسان در حرکت بودند، مسیر به راحتی قابل تشخیص باشد. میل‌های قاوودی تا سده یازدهم هجری هم پابرجا بوده‌اند (افضل‌الدین کرمانی، ۱۳۷۴: ۳۴۲).

توران شاه سلجوقی، از سلجوقیان کرمان، مرکز بازرگانی دریایی را از سیراف به کیش جا به جا کرد و آرام آرام از اهمیت سیراف کاسته و بر اهمیت کیش افزوده شد. عمان و جزایر خلیج فارس بین سال‌های ۴۵۶ تا ۵۳۶ هجری قمری به قلمرو سلاجقه کرمان پیوست. توران شاه بن قاورد از امرای این سلسله جزیره کیش را به جای سیراف مرکز تجارت خلیج فارس قرار داد و در نتیجه به تدریج امرای کیش صاحب نفوذ و قدرت شدند و غالباً بر سر تصرف جزایر خلیج با ملوک هرمز نزاع برادرانه داشتند، که به توده‌های مردم کاری نداشت.

اتابکان فارس (قرن هفتم هجری / سیزدهم میلادی) به فرمان روایی امیران کیش پایان دادند، و جزیره هرمز را مرکز بازرگانی دریایی کردند، آثار تاریخی زیادی در جزیره هرمز باقی مانده است.

اتابک ابوبکر سعد زنگی در پنجمین سال زمامداری خود، به خلیج فارس لشکر کشید و عمان و بحرین و کیش و سواحل خلیج فارس را از حدود بصره تا سواحل هند تصرف کرد، و در عصر حکومتش بندر هرمز مهم‌ترین بندر تجارتي خلیج فارس شد. پیش از کشف دماغه امید نیک، خلیج فارس برای بازرگانان که در خرید و فروش ادویه و ابریشم و دیگر کالاها جهت ارسال به اروپا بودند، اهمیت بسیاری داشت. تجارت از راه خلیج فارس به دجله و سپس از میان رودان و بادیه شام به بندرهای سوریه در ساحل شرقی مدیترانه انجام می‌گرفت، و بازرگانان ونیزی و یونانی و رومی کالاها را از این بندرها به اروپا می‌بردند، در این زمان اروپا وارد دنیای پیشرفته‌تر بورژوازی نو پدید می‌شد.

حمله مغول به ایران و تأثیر آن بر جاده ابریشم دریایی

در آغاز سده هفتم هجری قمری مغول‌ها بر ایران و چین استیلا یافتند. هم‌زمان با به قدرت رسیدن یکی از نوادگان چنگیز، قوبلاخ خان، در چین، نوادگان دیگر چنگیز به نام ایلخانان در ایران به سلطنت و حکومت دست یافتند که با خویشاوندان خود در چین مناسبات بسیار صمیمانه‌ای داشتند. به وجود آمدن دولتی از واپسین نقطه شرق آسیا تا بخش‌هایی از شرق اروپا موجب رفع موانع و مشکلات داد و ستد، بازرگانی، جهانگردی و تماس دیپلماتیک شرق و غرب شد و بدین ترتیب بار دیگر راه ابریشم از حیات و رونق تازه‌ای برخوردار شد. راه دریایی که بنادر ایران را با بنادر خاور دور در ارتباط مستقیم قرار می‌داد، رونق و شکوفایی بسیار یافت. در این زمان برخی کالاهای چین به ویژه ابریشم از چین به ایران وارد می‌شد (اشیولر، ۱۳۵۱: ۴۳۳). ظروف سفالی، پارچه‌های حریر نقش‌دار، ابریشم خام، کاغذ و ... نیز از چین به ایران فرستاده می‌شد. در این دوره هرمز مهم‌ترین بندر ایران بود.

راه ابریشم در دوره تیموریان و صفویان

با وجود تیرگی روابط ایران و چین در زمان تیمور و قصد تیمور در لشکرکشی به چین روابط بازرگانی بین دو کشور رونق بسیاری داشت. در این دوره بندر هرمز هنوز به عنوان بارانداز کالاهای صادر شده و یا وارد شده از چین رونق دیرینه خود را کم و بیش حفظ کرده بود. با این حال گزارش‌هایی نیز از فشارهای دولت تیموری بر حاکم هرمز وجود داشت که این امر بر تجارت منطقه تأثیر بدی وارد می‌کرد. چنان که در کتاب اژدهای هفت سر آمده است که نماینده تیمور در سال ۷۹۸ قمری از محمدشاه، حاکم هرمز مبلغ (هزار بار هزار و دویست دینار) یا به روایت دیگر «هر سال سیصد دینار» مالیات می‌خواست (باستانی پاریزی، ۱۳۵۲: ۲۴۸).

هم زمان با روی کار آمدن دولت صفوی، آلبوکرک، دریانورد پرتغالی جزیره پرکار هرمز را به تصرف خود درآورد و این خود از دلایل رکود این بندر بود، اما با روی کار آمدن شاه عباس جزیره هرمز باز پس گرفته شد. از همین زمان بندر گمبرون که رو به روی جزیره هرمز بود به نام بندر عباس شهرت یافت و جزیره هرمز را که نزدیک بندر عباس بود بسیار آبادان ساخت. چنان که بیش از سیصد کشتی از کشورهای مختلف در گذرگاه هرمز جمع می‌شدند و همیشه چهارصد تاجر در آن بندر اقامت داشتند. داستان رقابت تجار پرتغالی، انگلیسی و هلندی و تجار کشورهای دیگر در همه روزگار صفوی (۹۰۷-۱۱۳۵ قمری) بر اساس همین سیاست تجاری به میان آمد و جنگ‌های طولانی دولت‌های عثمانی و صفوی بیش‌تر برای تسلط بر شعبه‌هایی از این راه پردرآمد بود و حساسیت صفویان به ویژه شاه عباس بزرگ در مورد گرجستان و قفقاز و جنگ‌های طولانی آن سامان، تنها برای پیدا کردن یک راه سوم به سوی غرب، پس از تسلط ترکان بر اروپای شرقی بود. در جنوب هم بندر عباس سالی ده هزار عدل ابریشم به دولت انگلیس تحویل می‌داد. از طرف دیگر پایه جنگ‌های صفویه و ازبکان و هم‌چنین صفویه و عثمانی را افزون بر مسائل مربوط به مذهب و مشرب، باید به مسائل اقتصادی، به ویژه تجارت شرق و غرب نیز وابسته دانست و عامل مادی این وقایع را هرگز نباید از یاد برد (باستانی پاریزی، ۱۳۵۲: ۲۴۹).

مسیر آبی ابریشم تا اواسط دوره صفوی اهمیت و تحرک ویژه‌ای داشت اما از این پس بر اثر تغییراتی که در شرایط جهانی داد و ستد پیش آمد، وضع راه‌های تجاری تغییر کرد و مسیر آبی ابریشم نیز از رونق افتاد.

نتیجه‌گیری

از گذشته تاکنون خلیج فارس قطب اقتصادی و نظامی دریایی ایران و جهان بود. خلیج فارس کانالی به شکل هلال ماه است که از انتها به اقیانوس هند (دریای عمان) متصل بوده. طول این کانال ۹۰۰ کیلومتر و عرض آن ۲۴۰ کیلومتر و رأس آن منشعب از سلسله جبال زاگرس جنوبی می‌باشد. خلیج فارس و کشورهای همسایه آن تقریباً یک نهم از ۴۴ میلیون کیلومتر مربع از گستردگی قاره آسیا را تشکیل می‌دهند. خلیج فارس یک آبراه ارزشمند از ابتدای تاریخ و به عنوان نقطه تلاقی شرق باستان با تمدن‌های بزرگ جهان و دارای یک سابقه چند میلیون ساله می‌باشد. قرن‌ها پیش ایلامی‌ها از بندر بوشهر و جزیره خارک برای سکونت و حمل و نقل و با حاکمیت بر سواحل خلیج فارس جهت معامله با دنیای غرب و دره نیل استفاده می‌نمودند (بهنجار، ۱۳۹۰).

طی تاریخ، این پهنه آبی مبدا مبادلاتی راه آبی ابریشم بوده است. تغییر ساختار سیاسی و اقتصادی قاره اروپا و آسیا موجب گردید تا مسیر دریایی ابریشم رونق گرفته و خلیج فارس به عنوان مرکز

ثقل تجارت و از اساسی‌ترین آبراهه‌های بین‌المللی مورد توجه واقع شود. تحولات ایجاد شده در دوره‌های مختلف تاریخی بر این مسیر مهم تجاری تأثیرگذار بوده است. مطالعه سیر تاریخی این جاده از زمان ظهورش در عهد ساسانیان تا دوره افول آن در اواسط عصر صفویه نشان داد که در هر عصری عوامل متعددی در رونق و افول بازرگانی در این مسیر و بنادر آن اثرگذار بوده‌اند، چنانچه بنداری مانند ابله، سیراف، کیش و هرمز هر یک در دوره‌ای پررونق‌ترین بندر در شاهراه تجاری خلیج فارس به شمار می‌آمدند.

منابع

- ابن بلخی ۱۳۶۳. فارس‌نامه. به اهتمام لسترنج، دنیای کتاب، ج ۲.
- اشپولر، برتولد ۱۳۵۱. تاریخ مغول در ایران. ترجمه محمود میر آفتاب، تهران، بنگاه ترجمه و نشر کتاب.
- اصطخری، ابواسحق ابراهیم ۱۳۶۸. مسالک و ممالک. به اهتمام ایرج افشار، تهران، انتشارات علمی و فرهنگی.
- باستانی پاریزی، محمد ابراهیم ۱۳۵۲. ازدهای هفت سر. تهران، بنگاه مطبوعاتی صفی علی‌شاه.
- باسورث، ادموند کلیفور ۱۳۷۳. تاریخ غزنویان. ترجمه حسن انوشه، تهران، امیرکبیر.
- بهنجار، حامد ۱۳۹۰. تاریخچه دریانوردی ایران. (آخرین بازنگری فروردین ۱۳۹۲). <http://behanjar.blogfa.com>
- بیکرمان، ا. ۱۳۷۳. دوره سلوکی، در تاریخ ایران کمبریج: از سلوکیان تا فروپاشی دولت ساسانی. گردآورنده احسان یار شاطر، ترجمه حسن انوشه، تهران، انتشارات امیر کبیر، ج ۳.
- پروکوپیوس ۱۳۸۲. جنگ‌های ایران و روم. ترجمه محمد سعیدی، تهران، انتشارات علمی و فرهنگی.
- تاریخ ایران کمبریج ۱۳۸۴. محل نشر فارسی تهران، ناشر فارسی انتشارات امیر کبیر، ج ۴.
- تشکری، عباس ۱۳۵۶. ایران بر روایت چین باستان (نگاهی به روابط سیاسی، تجاری و فرهنگی ایران و چین تا اسلام)، بی‌جا، مؤسسه روابط بین‌المللی وابسته به وزارت امور خارجه.
- جعفری دهقی، محمود ۱۳۸۶. «تاریخ خلیج فارس در عهد باستان». همایش دو سالانه خلیج فارس، فرهنگ و تمدن. دانشگاه تهران.
- حسن، هادی ۲۵۳۵. تاریخ دریانوردی ایرانیان. تهران، نشر کشتیرانی آریا.
- حسن، هادی ۱۳۷۱. سرگذشت کشتیرانی ایرانیان از دیرباز تا قرن شانزدهم. ترجمه امید اقتداری، تهران، به نشر.
- حورانی، جرج فدلور ۱۳۳۸. دریانوردی عرب در دریای هند در روزگار باستان. ترجمه محمد مقدم، تهران، انتشارات ابن سینا.
- خلیفه مجتبی ۱۳۸۶. «تجارت دریایی خلیج فارس - چین به روایت ناظر چینی». فصل‌نامه تاریخ روابط خارجی. ش ۳۶،
- خیراندیش، عبدالرسول و خلیفه، مجتبی ۱۳۸۶. «تجارت دریایی ایران در دوره سلجوقی». سده‌های ۵ و ۶ هجری (با تأکید بر نقش بندر «تیز»). فصل‌نامه علمی - پژوهشی علوم انسانی دانشگاه الزهراء (س). س ۱۷، ش ۶۵، تابستان. صص ۷۱-۹۲.
- دریایی، تورج ۱۳۸۴ الف. تاریخ و فرهنگ ساسانی. ترجمه مهرداد قدرت دیزجی، تهران، انتشارات ققنوس.

- دریایی، تورج ۱۳۸۴ ب. شاهنشاهی ساسانی. ترجمه مرتضی ثاقب فر، تهران، انتشارات ققنوس.
- دورانت، ویل ۱۳۶۵. مشرق زمین: گاهواره تمدن. ترجمه گروهی از مترجمان، تهران، سازمان انتشارات و آموزش انقلاب اسلامی.
- دیاکوف، ولادیمیر نیکولویچ و دیگران ۱۳۵۳. تاریخ جهان باستان. ترجمه گروهی از مترجمان، تهران، انتشارات اندیشه.
- ذکرگو، امیرحسین ۱۹۹۵. «مشخصات غیرمادی جاده ابریشم». مجله ایران شناخت. ج ۱۵، انتشارات محمد امین. صص ۱۷۹-۱۹۷.
- رائین، اسماعیل ۲۵۳۷. تاریخ دریانوردی ایرانیان. تهران، بهار، ج ۱.
- رامهرمزی، ناخدا بزرگ شهریاری ۱۳۴۸. عجایب هند. ترجمه محمد ملک‌زاده، تهران، انتشارات بنیاد فرهنگ.
- رشید دوو، پی ن ۱۳۶۸. سقوط بغداد و حکمروایی مغولان در عراق. ترجمه اسدالله آزاد، مشهد، انتشارات آستان قدس رضوی.
- ریاضی، محمد ۱۳۷۴. «جاده ابریشم: اطلاعات و تاریخ». مجله باستان شناسی و تاریخ. س ۹، ش ۲. صص ۴۸-۵۹.
- سعیدی، محمد ۱۳۶۹. «خلیج فارس در روزگاران باستان». مجموعه مقالات خلیج فارس.
- علی‌زاده مقدم، بدرالسادات ۱۳۸۳. «راه ابریشم آبی». نشریه علمی-ترویجی روابط خارجی. شماره ۲۱، زمستان، صص ۳۹-۷۸.
- قراگوزلو، محمد ۱۳۷۹. «خلیج فارس خلیج فارس است، نیم نگاهی به جغرافیای تاریخی خلیج فارس». مجله اتاق بازرگانی، اطلاعات سیاسی و اقتصادی. ش ۱۵۵-۱۵۶. صص ۳۶-۵۳.
- کبیر، مفیزالدوله ۱۳۶۲. ماهیگیران تاج‌دار. ترجمه مهدی افشار، تهران، انتشارات زرین.
- کرمانی، افضل‌الدین ابو حامد ۱۳۷۴. سلجوقیان و غزنویان در کرمان. تحریر میرزا ابراهیم خبیصی، تصحیح محمد ابراهیم باستانی پاریزی، تهران، انتشارات کوروش.
- کورت، آملی ۱۳۷۸. هخامنشیان. ترجمه مرتضی ثاقب فر، تهران، انتشارات ققنوس.
- گیرشمن، رومان ۱۳۶۸. ایران از آغاز تا اسلام. ترجمه محمد معین، تهران، انتشارات علمی و فرهنگی.
- مجیدزاده، یوسف ۱۳۶۶. «لاجورد و جاده بزرگ خراسان». مجله باستان شناسی و تاریخ. س ۱، ش ۲. صص ۳-۱۲.
- معصومی، غلامرضا ۱۳۸۳. سیراف (بندر طاهری). تهران، انجمن آثار و مفاخر فرهنگی.
- مقدسی، ابو عبدالله محمد بن احمد ۱۳۶۱. احسن التقاسیم فی معرفت الاقالیم. ترجمه علینقی منزوی، تهران، شرکت مولفان و مترجمان، ج ۲.

- مک ایودی، کالین ۱۳۶۹. اطلس تاریخی جهان از آغاز تا امروز. ترجمه فریدون فاطمی، تهران، نشر مرکز.
- منشی کرمانی، ناصرالدین ۱۳۶۲. سمط العلی للحضره العلیا. تصحیح عباس اقبال، تهران، انتشارات اساطیر.
- نیک نامی، کمال‌الدین و پهلوان، ده مصطفی ۱۳۹۲. «شکل‌گیری راه ابریشم در پرتو امنیت: مطالعه موردی آثار و یافته‌های باستان‌شناختی پیرامون جاده از سمنان تا گرمسار». فصلنامه ژئوپلیتیک. س ۹، ش ۲، تابستان. صص ۲۳۰-۲۵۲.
- وثوقی، محمدباقر ۱۳۸۴. خلیج فارس و ممالک هم‌جوار. تهران، انتشارات سمت.
- ویکی‌پدیا، دانشنامه آزاد ۱۳۹۲. جاده ابریشم. (آخرین بازنگری ۲۲ ژانویه ۲۰۱۴). www.Wikipedia.com.
- ویلسن، سرآرنولد ۱۳۴۸. خلیج فارس. ترجمه محمد سعیدی، تهران، بنگاه ترجمه و نشر کتاب.
- یاقوت حموی، شهاب‌الدین ابوعبداله ۱۹۶۵. معجم‌البلدان. بی‌جا، کتابخانه اسدی، ج ۳.
- Ashtor 1976. A Social and Economic History of the Near East in the Middle Ages. London, William Collins Sons & Co Ltd.
- Cosmas 1987. The Christian Topography. Translated from Greek and edited with notes and Introduction by J.W.M'crindle, London.
- Ju-Kua, Chau 1911. His works on the Chinese and Arab Trade in the Twelfth and Thirteenth Centuries Chu-Fn-Chi. Translated by Friedrich Hirth and W. W. Rockhill, St. Petersburg.
- Lee, Hee Soo 1997. The Advent of Islam in Korea. Istanbul, IRCICA.

SID



سرویس های ویژه



سرویس ترجمه تخصصی



کارگاه های آموزشی



بلاگ مرکز اطلاعات علمی



سامانه ویراستاری STES



فیلم های آموزشی

کارگاه های آموزشی مرکز اطلاعات علمی



مقاله نویسی علوم انسانی



اصول تنظیم قراردادها



آموزش مهارت های کاربردی در تدوین و چاپ مقاله