

بررسی جایگاه تجاری بندر سیراف با ممالک همجوار و سایر دول از دوره ساسانی تا سقوط آل بویه

آیدا کریمی کندرودی*^۱
خسرو خواجه‌نوری^۲

۱. کارشناسی ارشد تاریخ و تمدن اسلامی، دانشگاه شهید بهشتی، تهران، ایران
۲. دکتری تاریخ ایران بعد از اسلام، واحد تهران مرکز، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران

دریافت: ۱۴۰۱/۰۵/۲۰ | پذیرش: ۱۴۰۱/۰۶/۲۶ | ایمیل نویسنده مسئول: mohammadrezasharbaty@gmail.com

دوفصلنامه علمی پژواک جامعه

شاپا (الکترونیکی): ۱۲۹۴-۲۸۲۱
<http://pjj.iranmehr.ac.ir>
دوره ۳ | شماره ۱ | صص ۱۲۳-۱۰۲
بهار و تابستان ۱۴۰۱

نوع مقاله: پژوهشی

به این مقاله به شکل زیر استناد کنید:

درون متن:

(کریمی کندرودی و خواجه‌نوری، ۱۴۰۱)

در فهرست منابع:

کریمی کندرودی، آیدا؛ خواجه‌نوری، خسرو. (۱۴۰۱). بررسی جایگاه تجاری بندر سیراف با ممالک همجوار و سایر دول از دوره ساسانی تا سقوط آل بویه. *دوفصلنامه پژوهش‌های جامعه*، ۳(۱): ۱۰۲-۱۲۳.

چکیده

یکی از مهمترین بنادر سواحل شمالی خلیج فارس بندر سیراف بوده که در عصر ساسانی و قرون اولیه اسلامی با بنادر داخلی خلیج فارس و دیگر مراکز تجاری مانند عمان، هند، چین، آفریقای شرقی ارتباط تجاری داشت. سیراف به عنوان یکی از بنادر خلیج فارس، حدود سه قرن، بزرگترین بندر بازرگانی شرق به حساب می‌آمد. خلیج فارس به دلیل اهمیت یافتن سیراف در گسترش تجارت دریایی بین ایران و چین در قرن نهم میلادی، مرکز تجارت منظم بین ایران و چین از طریق دریا بوده است. این بندر از اهمیت تجاری و دیانوردی برخوردار بود. بازرگانان سیرافی شهرت جهانی داشتند. اگرچه سیراف از لحاظ وسعت چهارمین شهر فارس محسوب می‌شد اما از نظر اقتصاد و ثروتمندی مردمانش رتبه اول را داشت. در این مقاله فرض نویسندگان بر این است که سیراف و تجارت سیرافی تاثیر مثبت و بسزایی در رونق اقتصادی منطقه و کشور داشته اند. پژوهش‌های صورت گرفته در این زمینه نگاهی سطحی و گذرا به تعاملات و فعالیت تجاری این بندر در بازه

زمانی محدود، بدون در نظر گرفتن سه قرن طلایی آن و نقش موثرش در رونق اقتصادی منطقه و کشور، صورت گرفته اند. در مقاله حاضر سعی شده با بهره گیری از روش تحقیق تاریخی پس از جمع آوری اطلاعات مختصر و پراکنده از منابع دست اول و کتب جغرافیایی و غیره؛ در وهله اول این اطلاعات براساس توالی تاریخی و اهمیت دسته بندی شده و سپس به تدوین و نگارش پرداخته شود؛ تا تصویر به نسبت واضح و درستی از نقش و اهمیت تعاملات تجاری بندر سیراف در رونق اقتصادی خلیج فارس ارائه گردد.

کلیدواژه‌ها: بندر سیراف، اقتصاد، تجارت، خلیج فارس، ساسانیان

مقدمه و بیان مسئله

بندر سیراف یکی از مراکز تجاری در حاشیه‌ی خلیج فارس بود که تاریخ زرینی را از عصر ساسانی تا اواخر حکومت آل بویه پشت سر گذاشته است. فرمانروایان ساسانی موقعیت ممتاز سیراف از لحاظ نظامی و تجاری را می شناختند و آنرا مورد توجه و استفاده قرار می دادند. این بندر به عنوان بزرگترین بندر تجاری در سراسر دوران حکومت ساسانیان در ایران و پس از آن در هنگام ظهور اسلام و حتی چهار قرن پس از آن اعتبار و عظمت خود را حفظ کرده بود. کشتی‌های سیرافی با بلاد بزرگ چین مانند کانتون داد و ستد می کردند و در طول سواحل شرقی آفریقا تا سفاله لنگر می انداختند. سیراف برای چند سده یکی از مشهورترین و پر رونق‌ترین بنادر خلیج فارس بود. پیش از این خلیج فارس به عنوان مرکز مهم بازرگانی و دریا نوردی شناخته شده بود. این بندر، در فاصله تقریبی ۲۴۰ کیلومتری بوشهر و ۳۰۰ کیلومتری بندر عباس، کنار بندر کوچک طاهری، به وسعت چهار کیلومتر از سواحل خلیج فارس تا دامنه کوهها ادامه داشته و گسترش یافته است. از لحاظ وسعت سومین شهر فارس بود. اما از لحاظ ثروت در مقام اول قرار داشت. مردمان سیراف به تجارت اشتغال داشتند و جزء ثروتمندترین افراد بودند. این بندر محل آراء و افکار جدید و سکونت گاه جمع بسیاری از افراد مهم و مشهور در علوم و فنون زمانه

گردید. بازرگانان سیرافی با هند و چین داد و ستد می‌کردند؛ همچنین در بصره نمایندگی داشتند. بودجه شهر علاوه بر بازرگانی از درآمد گمرکی و مالیات عشر از درآمد کشتی‌ها تامین می‌شد. اهمیت بنادر ایرانی و حجم گسترده صادرات و واردات و تعامل با بازرگانان و غیره همگی سبب شد تا به زودی زبان فارسی، تبدیل به زبان داد و ستد همه مسلمانان از مناطق ساحلی تا هندوستان و چه بسا چین گردد و اصطلاحات کشتیرانی از این زبان اخذ شود. در حقیقت سیراف به یک بندر بین‌المللی؛ و مرکز تجمع ثروتمندترین بازرگانان مسلمان و غیر مسلمان تبدیل شده بود. تمام کالاهایی که از کشورهای اسلامی به مقصد چین و هند صادر می‌شد ابتدا به این بندر منتقل می‌گردید و از آنجا به مقصد ارسال می‌شد؛ همچنین تمام کالاهای وارداتی از هند و چین را هم در سیراف تخلیه می‌کردند.

پیشینه پژوهش

به نظر می‌رسد کتب جغرافیایی و کتاب‌هایی که با عنوان مسالک و ممالک و سفرنامه‌هایی که وجود دارد بهترین منابع برای دسترسی به اطلاعات ناب این بندر باشد. مسالک الممالک، اثر ابراهیم بن محمد اصطخری، معروف به کرخی از دانشمندان سده ۴ ق است. این کتاب به زبان عربی و پیرامون جغرافیای جهان اسلام و در ۲۰ اقلیم نوشته شده است. ترتیب مطالب این کتاب اقلیم، بر تقسیمات جغرافیایی پایه‌گذاری شده است که شمار اقلیم‌ها به ۲۰ می‌رسد. اصطخری خود به تفاوت میان تقسیمات جغرافیایی خویش و دیگران اشاره کرده، و نوشته است که این کتاب نه بر وضع هفت اقلیم نهادیم... و اگر کسی خواهد که کیفیت هفت اقلیم بداند، در کتاب‌های دیگر... معلوم توان کردن. اصطخری همانند دیگر جغرافی‌نگاران اسلامی، تنها به توصیف جهان اسلام پرداخته، و آن را به ۲۰ اقلیم، البته نه به معنای خاص آن بخش کرده است. وی در تقسیمات جغرافیایی خویش به مناطق واقع در طول و عرض‌های شناخته شده، چندان عنایتی مبذول نداشته، بلکه به مناطق جغرافیایی وسیع و سرزمین‌های بزرگ توجه نموده است و پس از ذکر اطلاعات عمومی پیرامون «ربع مسکون» و مساحت سرزمین‌ها، وضع دریاها را به شرح آورده، و به صورتی مشروح به ذکر مختصات مناطق اسلامی عصر خویش؛ از

جمله جزیره‌العرب، دریای پارس، مغرب، اندلس، سیسیل، مصر، شام، دریای روم (مدیترانه)، جزیره، عراق، جنوب ایران (خوزستان، پارس، کرمان)، سند و هند، مرکز و شمال ایران، ارمنستان، اران و آذربایجان، جبال، دیلم، خزر، دریای خزر و سرانجام ماوراءالنهر، پرداخته است.

کتاب «خلیج فارس: از دیرباز تا کنون» به قلم احمد اقتداری (۳ خرداد ۱۳۰۴ - ۲۷ فروردین ۱۳۹۸) که با نام احمدخان اقتداری نیز شناخته می‌شود ایران‌شناس، پژوهشگر خلیج فارس و جغرافیای تاریخی و فرهنگی مناطق جنوبی ایران و استاد دانشگاه ایرانی بود. عمده شهرت اقتداری به علت پژوهش در حوزه خلیج فارس است و به همین علت به «پدر مطالعات خلیج فارس» مشهور است. او سواحل خلیج فارس و دریای عمان را برای فعالیت‌های پژوهشی‌اش با پای پیاده طی کرده بود. اقدامات وی به همراه دو دوستش، ایرج افشار و منوچهر ستوده، باعث شد که جلال آل‌احمد به آن‌ها لقب «سه تفنگدار گورنگار» بدهد؛ چرا که این سه نفر با همراهی همدیگر بسیاری از اسناد تاریخی و بناهای کهن ایران را معرفی می‌کردند. او به علت پژوهش‌ها و مطالعاتش در زمینه ایران‌شناسی، موفق به دریافت مدرک دکترای افتخاری تاریخ از دانشگاه تهران شده‌است. اقتداری ده‌ها کتاب و صدها مقاله نگارش و منتشر کرده‌است. او در آثارش به موضوعات گسترده‌ای در زمینه‌های مختلف ایران‌شناسی می‌پردازد. کتاب خلیج فارس از دیرباز تا کنون به قلم اقتداری، جایزه ویژه یونسکو در ایران را به خود اختصاص داده است. در کتاب حاضر، تاریخ خلیج فارس، از روزگاران کهن تا دوران معاصر، و کشمکش‌های یکصدسال اخیر بر سر آن، بررسی شده است. عناوین برخی از فصول کتاب عبارت‌اند از: خلیج فارس در شاهنشاهی هخامنشی، اسکندر در خلیج فارس، جنبش‌های دینی و سیاسی در ساحل خلیج فارس، از دریای پارس تا دریای چین، نام خلیج فارس در متون و نقشه، کشتیرانی ایرانیان در دوران باستان، و مسئله نفت و جنبش ملی شدن آن. «جغرافیای تاریخی سیراف»، تألیف محمدحسن سمسار، به زبان فارسی درباره جغرافیای تاریخی بندری نزدیک بندر طاهری در سواحل خلیج فارس می‌باشد. سیراف از جمله شهرهایی است که در گذشته شهرت داشته و در سده‌های نخستین

اسلامی همواره مورد توجه جغرافیانویسان بوده است. این کتاب ما را در شناخت بهتر و بیشتر این بندر کهن سال ایران توانا می‌کند. در این کتاب نویسنده کوشیده به بررسی جنبه‌های تازه‌ای از زندگی سیراف و سیرافیان بپردازد که در گذشته کمتر به آن توجه شده است. در این پژوهش بیشتر به اوضاع اجتماعی، مذهب، دریانوردی سیرافیان و سرانجام علل و چگونگی سقوط و ویرانی بندر سیراف توجه شده است. کتاب شامل سرآغاز، دیباچه، فهرست مطالب، پیشگفتار، سیزده فصل و بخش فهرست‌ها می‌باشد. کتاب به صورت تحقیقی و جمع‌آوری مطالب درباره بندر سیراف می‌باشد که از کتب جغرافیا و تاریخ استخراج شده است. سرآغاز کتاب از انجمن آثار ملی درباره کتاب و بندر سیراف می‌باشد. دیباچه کتاب نیز درباره اهمیت این گونه کتاب‌ها و کتاب حاضر می‌باشد. پیش‌گفتار کتاب با نام سخنی درباره خلیج فارس به اهمیت این دریا و بنادر آن در گذشته پرداخته است. در این پیش‌گفتار ذکر شده است که تاریخ گواه است که فرمانروای راستین این دریا همیشه ایرانیان بوده‌اند. به فرمان شاپور ذوالاکتاف اعراب مهاجم به سواحل خلیج فارس بکلی از خلیج رانده شدند، این بخش به نقشه‌هایی از دریای خلیج فارس همراه است که در آن محدوده این دریا در روزگار دور و تعلق آن به ایرانیان با نام خلیج فارس منقوش شده است. «دریانوردی ایرانیان» اثر اسماعیل راین (زاده ۱۲۹۸ خورشیدی - درگذشته ۱۰ دی ۱۳۵۸ خورشیدی) وی محقق و مورخ بوشهری بود. اسماعیل راین از بدو تأسیس ساواک با شماره رمز ۱۴۹۸ با آن سازمان همکاری داشت و بررسی اسناد راین در بایگانی ساواک نشان می‌دهد که همکاری او دارای طبقه‌بندی بالا (سری) بوده است. این کتاب در دو جلد تألیف شده است. جلد اول: از دورانهای افسانه‌ای تا ظهور اسلام، جلد دوم: از عصر استعمار تا امروز را مورد بررسی قرار می‌دهد. جغرافیای تاریخی فارس، اثر آلمانی پاول شوارتس، بخش کوچکی از جغرافیای مفصل تاریخی ایران (به استثنای خراسان و سیستان) است که مؤلف در سال ۱۸۹۶م، به عنوان رساله ورود به دانشگاه، بر مبنای آثار جغرافی دانان عربی‌نویس، آغاز به تألیف آن کرده و آن را ضمن نه دفتر، در سال ۱۹۳۴م به پایان برده است. کتاب حاضر، ترجمه دو دفتر و نیم (۲۱۱ صفحه)

آغازین از مجموع نه دفتر (۱۴۸۲ صفحه) اثر مذکور است که به خطه پارس مربوط می‌شود. تشویق شدن مؤلف توسط دکتر زیگلین برای انتشار مجموعه یادداشت‌های وی در زمینه آثار جغرافی‌دانانی که نوشته‌های خود را به زبان عربی تألیف کرده‌اند، انگیزه وی از تألیف و گردآوری کتاب شده است. کتاب با دو مقدمه از مترجم و مؤلف در بیان نکاتی پیرامون ترجمه و ارائه کتاب‌شناسی مختصری از منابع مورد استفاده نویسنده، آغاز و مباحث در چهار بخش اصلی، ارائه شده است. اکثر قریب به اتفاق مطالب، نقل از آثار نویسندگان عرب می‌باشد و نویسنده جز در موارد اندکی، چیزی از خود نیافزوده است. نویسنده سعی کرده است تا اثر وی، کوششی در زمینه تحریر مقالاتی در باب هر یک از شهرها، مناطق و سرزمین‌ها با استعانت از آثار سایر مورخین و جغرافی‌دانان در رشته‌های خاص، آن طور که وصفی شامل از آنها فراهم آید، تلقی گردد. بخش نخست، که فارس، اصطخر و شاپور را توصیف می‌کند، موقوف است به گزارش جغرافی‌دانان عربی زبان درباره مرزهای فارس و اوضاع طبیعی آن خطه که شامل کوه‌ها، رودها، دریاچه‌ها و کیفیات اقلیمی آن، به علاوه تقسیمات آن سرزمین و شهرها و نواحی دو ولایت اصطخر و شاپور می‌شود و روی هم‌رفته، حدود نیمی از مواد و اطلاعات نویسنده درباره فارس را دربر می‌گیرد. به هنگام بحث درباره این گزارش‌ها، سفرنامه‌ها و نقشه‌های جدیدتر نیز مورد امعان نظر خاص نویسنده قرار گرفته است.

پیشینه سیراف

بازرگانان قدیم سیرافی نام این شهر را شیلاو می‌گفتند. گفته شده نام سیراف در کلمه شیلاو که نام یک آبادی در مغرب آن می‌باشد بجا مانده است (شوارتس، ۱۳۷۲ : ۹۰). برخی معتقدند محل حقیقی سیراف را فردی به نام کاپیتان کمپتورن، عضو نیروی دریایی هندوستان در سال ۱۸۳۵ میلادی برای اولین بار دیده و راجع به آن شرحی نوشته است (ویلسن، ۱۳۶۶: ۱۲۳). سیراف در جنوب ایران و در منطقه خشک و سوزان قرار گرفته است. کلیه جغرافی‌نویسان بر این امر که سیراف گرمترین نقطه خلیج فارس بود اتفاق نظر داشتند تا جایی که مقدسی آن را دروازه جهنم نامیده است (مقدسی، ۱۳۶۱: ۳۴۷). اصطخری علاوه بر اینکه به شدت گرما

اشاره می‌کند سه چشمه دائمی را در سیراف نام می‌برد (اصطخری، ۱۳۷۳: ۴۰). ابن رسته هم پس از اشاره به گرمای طاقت فرسای سیراف مهاجرت اهالی را به اماکن سردسیر شرح می‌دهد (ابن رسته، ۱۳۶۷: ص ۱۸۲). بندر سیراف روستاهای زیادی هم داشته از جمله جم، کران، نابند (سمسار، ۱۳۵۷: ۱۹) که یکی از آنها بندر طاهری بود. قسمتی از این بندر با اهمیت و کهن، با همسایه خود بندر طاهری که روزگاری یکی از محلات سیراف بوده در هم آمیخته است و امروزه به نام بندر طاهری شناخته می‌شود. هنوز خرابه‌های سیراف کهن در قسمت شمالی بندر طاهری و بخش دیگری از آن در اطراف این بندر زیر آب وجود دارد. (خسروی، ۱۳۹۳: ۴). گفته شده به غیر از بندر طاهری، بندر کنگان و دیر نیز جزئی از سیراف بودند (آیتی، ۱۳۴۶: ۱۰۰). نزدیکترین شهرهای بزرگ به سیراف بندر بوشهر و شیراز بود (وایت هوس، ۱۳۵۰: ۶۲). در بندر سیراف کثرت جمعیت به حدی بوده که خانه‌ها و مغازه‌ها را دو یا چند طبقه می‌ساختند (آیتی، ۱۳۴۶: ۱۰۰). این بندر اولین شبکه فاضلاب کشور را داشت. شواهدی از جمله وجود انواع مختلف مقابر و شیوه‌های متفاوت تدفین اموات، نشان از کثرت اقوام و آراء مختلف در این بندر دارد. مغازه‌های کشف شده در سیراف و بندر لیل گواه زندگی افراد پیش از تاریخ است. این شهر مورد توجه باستان‌شناسان دریایی بوده است. این بندر به عنوان شهری برای تعامل تمدن‌ها، سیمای دموکراتیکی از خود نشان داده است. سیراف از طریق خشکی به خوارزم و خراسان و کاشان و ماد متصل بود؛ بازرگانان از این طریق کالاهای مختلف تجاری را از اقصی نقاط ایران به این بندر منتقل می‌کردند و از طریق دریا توسط کشتی به کشورهای مقصد صادر می‌کردند. از سوی دیگر بازرگانان خارجی هم کالاهای خود را از چین، سوماترا، اندونزی و هند با کشتی به این بندر منتقل می‌کردند. ناگفته نماند برخی از تجار ایرانی هم کالاهای تجاری خود را با همین کشتی‌های خارجی که در بندر سیراف پهلو گرفته بودند به کشور مقصد ارسال می‌کردند. مسیر بازرگانی خلیج فارس و اقیانوس هند و آرام بود (اقتداری، ۱۳۶۴: ۴۳). دریای پارس یکی از نخستین دریاهای جهان است که بشر بر آن به کشتی رانی پرداخته است (موسوی، ۱۳۸۰: ۱۱۶). کاوش‌های دیرینه

شناسان پیرامون بوشهر هم ثابت کرده است که در آنجا بیش از هزار سال پیش از میلاد تاسیسات کشتی رانی وجود داشته است (وادلار، ۱۳۶۴: ۱۰۶). بندر سیراف تا قرن چهارم هجری به عنوان بزرگترین بندر بازرگانی ایران با وجود ملاحان و کشتی سازان کارکشته و حرفه ای ارتباط فلات ایران با خلیج فارس، دریای مکران، دریای عرب و اقیانوس هند را تامین می کرد (فرجی، ۱۳۶۶: ۱۲۴۲). اهالی سیراف همه دریانورد و تاجر پیشه بودند؛ آنها در امر دریانوری هم پیشرفت زیادی کرده بودند. سابقه دریانوردی سیرافیان به گذشته های دور می رسد تا جایی که در کتاب جمهوریت افلاطون به ویژه ترجمه عربی آن نام خدایان این بندر آمده است؛ شعرای یونانی اسامی این خدایان را به عنوان دریاداران و قهرمانان دریا ثبت کرده اند (دورانت، ۱۳۶۶: ۳۵۱). سفرنامه سلیمان، بازرگانی سیرافی معروف به سلیمان سیرافی شاید نخستین نوشتاری باشد که خط سیر جاده دریایی ابریشم را توصیف کرده است (پینگیری، ۲۰۰۲؛ ۳۵).

این چنین بود که بازرگانی بین المللی به دلیل موقعیت ویژه جغرافیایی و شرایط مناسب برای پهلو گرفتن کشتی ها در سیراف رونق گرفت. (آل احمد، ۱۳۵۳: ۴۲) کالاهای تجاری شهرهای ایران از طریق این بندر به عربستان، بصره، مصر، هندوستان و چین صادر می شدند (معتضد، ۱۳۶۶: ۳۳). سیراف به عنوان بزرگترین بندر تجاری در سراسر دوران حکومت ساسانیان در ایران و پس از آن در هنگام ظهور اسلام و حتی چهار قرن پس از آن اعتبار و عظمت خود را حفظ کرده بود (رائین، ۱۳۵۶: ۷۷). در دوره ساسانیان به ویژه قرون اولیه اسلامی سیراف جایگاه پر اهمیتی در مبادلات تجاری شرق داشته است. موقعیت ارتباطی، بازرگانی، صید آبزیان دریایی، مجاورت با راههای دریایی بزرگ قدیمی مانند راه ابریشم و ادویه، قرار گرفتن بر سر راه اقیانوس هند دلیل اهمیت بازرگانی و تجاری و استراتژیک این بندر بود (لسترنج، ۱۳۶۴: ۱۳۴). بازرگانان سیرافی با نوشتن رهنامه های دریانوردی، دانش اقیانوس شناسی و جغرافیایی ایرانیان را به خاور دور منتقل کردند. اطلاعات و نقشه های جغرافیایی که مارکوپولو به کار می برد همان شکل پارسی آنها که در راه تجاری جاده دریایی ابریشم توسط ایرانیان به کار برده می شد (احمد،

۱۳۶۷: ۱۳۱). نشانه‌های اخترشناسی دریایی ایرانیان را در چین تا سده یازدهم قمری می‌توان ردیابی کرد. استفاده از سکان، قطب‌نما، فانوس دریایی، عمق‌یاب، مسافت‌یاب از دست‌آوردهای دریانوردان ایرانی است که توسط رهگذران سیرافی در شاهراه دریایی ابریشم به جهان شناسانده شد (ولایتی، ۱۳۶۷: ۲۸۷). همچنین علوم در زمینه‌های پزشکی، صنعتی، گیاهشناسی، نجوم و ریاضیات هم از طریق دریانوردان کم و بیش منتقل می‌شد.

از بوشهر به ساحل جنوب شرقی خلیج فارس، رشته‌های کوهستانی به ساحل نزدیک می‌شوند. این ارتفاعات طاق‌دیس‌های ساختمانی هستند که دامنه‌ی جنوبی آن‌ها به دریا ختم شده و دنباله‌چین خوردگی آن‌ها در کف دریا ادامه دارد. بنابراین جلگه‌های ساحلی در این بخش از خلیج فارس بسیار باریک هستند. در جایی که رشته‌چین خوردگی‌های شمال‌غربی بندر طاهری به دریا نزدیک می‌شوند دامنه‌ای از طاق‌دیس وجود دارد که ویرانه‌های بندر باستانی سیراف روی آن واقع است (بکران خراسانی، ۱۳۴۳: ۶۰). وجود این طاق‌دیس‌ها خطر جدی برای پهلو گرفتن کشتی محسوب می‌شد زیرا امکان برخورد کشتی با صخره زیاد بود. به همین دلیل کشتی‌ها در دو فرسنگی سیراف و در بندر نابند پهلو گرفته بار اندازی و بارگیری می‌کردند (میریان، ۱۳۵۵: ۴۰۲).

موقعیت مناسب جغرافیایی و سیاسی از شرایطی است که برای به وجود آمدن مراکز تجاری الزامی است. از نظر جغرافیایی دسترسی آسان به اینگونه نقاط با کشیده شدن راه‌های مناسب در خشکی یا وجود سواحل و تنگه‌های مناسب آبی برای مراکزی که در کنار دریا وجود دارد باعث رونق آنها می‌شود. راه خوب و نزدیک یکی از مهمترین دلایل افزایش بازرگانی است. بخش بزرگی از صادرات سیراف شامل کالاهایی بود که از نواحی مختلف فارس به دلیل سهولت در حمل و نقل و نزدیکی راه به این بندر بزرگ حمل می‌گردید (سمسار، ۱۳۵۷: ۲۲۳). سیراف بندرگاه اصلی شهر گور یا فیروز آباد، نخستین پایتخت ساسانیان و سهل الوصول ترین راه میان این شهر به ساحل بود. حیات اقتصادی این بندر به شدت وابسته به مسیر تجاری منتهی به فیروز آباد بود چنانکه در نزدیک فیروز آباد که پایتخت

ساسانیان بود؛ کاخی مستحکم موسوم به قلعه دختر ساختند (گیرشمن، ۱۳۵۰: ۱۲۳). یافته‌های باستان‌شناسی نشان می‌دهد که سیراف یکی از آبادترین سکونتگاه‌های ساسانی به شمار می‌رفته است. عملیات مشترک هیئت ایران و انگلیس به سرپرستی دیوید وایت‌هوس وابسته به دانشگاه آکسفورد انگلستان در منطقه باستانی سیراف انجام گردید. این هیأت توانست چندین آثار تاریخی حائز اهمیتی از دوره ساسانی و اسلامی کشف کند (وایت‌هوس، ۱۳۸۶: ۱۴۸-۱۴۹).

به دلیل اهمیت بازرگانی و تجاری این بندر از مراکز عمده نظامی هم به حساب می‌آمد. سیراف موقعیت استراتژیک ویژه‌ای هم داشت که در آنجا قلعه‌ها، باروها و دیوارهای محافظی ساختند که امروزه نیز بخشی از آنها باقی مانده است (اعتماد السلطنه، ۱۳۶۱: ۳۰۲). ناگفته نماند تجارت سیراف گاهی دست خوش حوادث سیاسی و نظامی و حتی طبیعی می‌شد و رونق سابق خود را از دست می‌داد.

سیراف در دوره ساسانیان

خلیج فارس به عنوان مرکز مهم تجاری و دریانوردی نزد ملل مختلف شناخته شده بود. به جرات می‌توان گفت از دیرباز مهمترین بنادر منطقه خلیج فارس متعلق به ایران بوده است. بنادر ساحلی خلیج فارس گذشته از موقعیت خاص گردشگری و اهمیت نظامی از اهمیت بازرگانی ممتازی هم برخوردار بودند. خلیج فارس و بنادر مهم آن طی سه قرن نخستین اسلامی، سهم عمده‌ای در تبادلات اقتصادی و بازرگانی منطقه ایفا کردند. شایان ذکر است که سیر تحولی سیاسی هم به نفع تجار و بازرگانان این منطقه بود. (نوریخس، ۱۳۸۲: ۲۵ و ۶۳) بندر سیراف به دلیل قرار گرفتن در منطقه خلیج فارس کم‌کم به یک بندر بین‌المللی برای بازرگانی تبدیل شد و اهمیت بسیار یافت. حفاری‌های باستان‌شناسی صورت گرفته نشان می‌دهد. تاریخ سیراف به دوره ساسانیان می‌رسد (ویلسون، ۱۳۲۶: ۶۳). این بندر تا حدود سال ۳۹۰ عمده‌ترین بندر خلیج فارس بوده است (معتضد، ۱۳۶۶: ۳۳).

بندر سیراف تاریخ زرینی را از عصر ساسانی تا اواخر حکومت آل بویه پشت سر گذاشته است. فرمانروایان ساسانی موقعیت ممتاز سیراف از لحاظ نظامی و تجاری را می‌شناختند و آنرا مورد توجه و استفاده قرار می‌دادند. سیراف در زمان ساسانیان

به عنوان یکی از شهرهای درجه اول تجاری پر رونق بود و در این زمان دریانوردان سیرافی به سرزمین‌های دور دست می‌رفتند. این بندر در کنار دو بندر ابله و ریشهر مرکز بزرگ بازرگانی در دوره ساسانی بود. در این زمان سیراف در حقیقت یک بندر بین‌المللی بود که سرمایه دارترین بازرگانان در آنجا به امر تجارت مشغول بودند. اکثر کالاهای تجاری که به کشورهای چین و هند صادر و یا از آنجا وارد ایران می‌شد در این بندر متمرکز می‌گردید. ابن بلخی و نویسنده حدود العالم هر دو به لنگرگاه و بارگاه بودن این بندر اشاره کرده‌اند (ابن بلخی، ۱۳۶۳: ۱۷۹ و حدود العالم، ۱۳۶۲: ۳۷۴). در این دوره خلیج فارس و بنادر آن دوره پر رونقی را پشت سر گذاشتند. پادشاهان ساسانی اهمیت زیادی برای تجارت دریایی قایل بودند. آنها برای گسترش تجارت خود احتیاج به بنادری چون سیراف داشتند که می‌توانست محلی برای توقف کشتی‌ها و باراندازی و بارگیری کالاها قرار گیرد (طوسی، ۱۳۸۲: ۲۴۲).

در ابتدای قرن پنجم ساسانیان بر سواحل خلیج فارس تا رود سند کنترل داشتند و در قرن ششم بازرگانان ساسانی بر تجارت با هندوستان و سیان مسلط بودند (شیپمان، ۱۳۸۶: ۹۹). تجار و بازرگانان ایرانی در هند و سیلان از چنان قدرتی برخوردار بودند که دیگر بازرگانان قادر به رقابت با آنان نبودند (ریکس، ۱۳۵۱: ۴۰۰). تجارت پر منفعت هند، ملاحان سر سخت ایرانی را از خلیج فارس به بنادر هند و سیلان کشانید. در آنجا بازرگانان ایرانی کالاهای خود را معاوضه و کالاهای دیگر تجار که احتمالاً از سرزمین‌های دور دست می‌آمدند را خریداری می‌کردند. در عصر ساسانی بازرگانان هندی فلفل و ادویه برای مبادله با مروارید، پوست و مواد غذایی می‌آوردند (ریکس، ۱۳۵۱: ۴۰۰) از جمله کالاهایی که به وسیله ی کشتی‌ها از اقیانوس هند غربی به سیراف وارد می‌شده نوعی ظروف سفالین سنگین نما بود که تعداد زیادی از آن‌ها در این بندر پیدا شده است (کننت، ۲۰۰۴: ۶۵). در شمال هندوستان آثاری از جمله برخی ظروف ساسانی پیدا شده که نمایانگر تجارت دریایی ایران ساسانی با هندوستان بوده است. سکه‌هایی هم مربوط به قرن هفتم تا دوازدهم میلادی در هندوستان متداول بوده که از حیث وزن و عیار و نقش و

نگار از روی پادشاهان ساسانی اقتباس شده بود (حکمت، ۱۳۳۷: ۹۰) در این عصر کشتی‌های ایرانی با دیگر نقاط از جمله سیلان و عربستان نیز روابط تجاری داشتند. این کشتی‌ها از بندر ابله و سیراف حرکت و در سواحل عمان توقفی کوتاه می‌کردند و از آنجا به طور مستقیم به کناره‌های غربی هند رهسپار می‌شدند (محمدی ملایری، ۱۳۷۹: ۱۳۶). واردات از هند را بریها می‌گفتند. آنها از این کشورها ادویه، دارو، چوبهای با ارزش صندل، عطر، آبنوس، عود، کافور، چوب‌های صنعتی خیزران و ساج وارد سیراف می‌کردند. از سیراف هم انواع پارچه‌های کتانی، حوله، دستمال، فوطه، پارچه‌های پشمی، ابریشمی، مروارید، فرش، ترازو، طلا، نقره، عطر، گلاب، سفره‌های خوش‌نقش و نگار و نوعی خاک مخصوص ساختن مهر معروف به الطین السیرافی یا طین‌الختمه صادر می‌شد (دیسی، ۱۳۸۴).

تجارت دریایی ایران در این عصر با چین و هند چشمگیرتر از دوران قبل شد و سواحل آفریقا و هندوستان و سیلان به بنادر خلیج فارس رفت و آمد می‌کردند و کالاهای خود را مورد معامله قرار می‌دادند. چینی‌ها در مناسبات خود با خارجیها بیش از هر چیزی به مسائل اقتصادی توجه داشتند و در فکر یافتن بازارهای مناسبی برای کالاهای خود بودند (طوسی، ۱۳۸۲: ۲۴۲). در تواریخ سلسله‌ی شاهان چینی مربوط به اواخر قرن چهارم تا آغاز قرن هفتم میلادی تمامی محصولات سیلان، هندوستان، عربستان و ساحل شرقی آفریقا را امتعه «پو-سی» یعنی ایران زمین مینامیدند (حسن، ۱۳۷۱: ۱۲۹). کشتی‌های ساسانی از بنادر معتبر آن زمان دریای پارس از جمله سیراف به بنادر چین برای داد و ستد می‌رفتند؛ سکه‌های یافت شده در سواحل و بنادر جنوبی چین گویای این تجارت و داد و ستد می‌باشند. تجارت خلیج فارس در عصر ساسانی تا اواخر حکومت این سلسله با چین ادامه داشته است (دریایی، ۱۳۸۶: ۵۳). تجارت با آفریقای شرقی نیز برای تجار سیرافی اهمیت داشت. زنگبار از مراکز تجاری مهم آفریقا محسوب می‌گردید و کالاهایی چون چوب ساج و آبنوس از این دیار آورده می‌شد که در خانه‌سازی از آن استفاده می‌کردند (مسعودی، ۱۳۷۴: ۱۳۵).

کشتی‌های ایرانی در عصر ساسانی با سواحل عربستان نیز رفت و آمد می‌کردند. یکی از بنادر معروف سواحل عربستان که بازرگانان و دریانوردان ایرانی در آن حضور داشتند و آثاری از فعالیت‌های آنان از پیش از اسلام تا دوره‌های اسلامی در نوشته‌های مورخان و جغرافی‌نویسان اسلامی برجای مانده است بندر جده می‌باشد (محمدی ملایری، ۱۳۷۹: ۱۳۶). کشتی‌های سیرافی با بندر بصره نیز به تجارت می‌پرداختند (دیوید، ۱۹۰۵؛ ۹۷-۱۲۹). حضور مداوم و فعال تجار سیرافی در بندر بصره باعث شده بود که بتوانند در بصره تجارتخانه‌ای تاسیس نمایند (متز، ۱۳۶۴: ۵۴۶) یکی از صادرات مهم سیراف نوعی گل سرخ بوده که از آن به جای مهر امروزی استفاده می‌کردند (ابن خلدون، ۱۳۷۵، ۵۰۹). از دیگر کالاهای صادراتی سیراف ظروف سفالینی بود که در خود سیراف تولید می‌شده است (اقتداری، ۱۳۴۸: ۱۰۵۱)

در عصر ساسانی پاره‌ای از قوانین تجاری وجود داشت که توسط ماموران آن دولت و از طریق اخذ حقوق گمرکی و دریافت عشریه، در بازارها اعمال می‌شدند. احداث گمرک‌خانه‌های متعدد در بنادر خلیج فارس از جمله سیراف و ابله بدین منظور بوده است (نادری قره‌بابا، ۱۳۹۰: ۲۱) ثروت به دست آمده از دریانوردی و عواید گمرکی در این عصر به میزانی بود که مصالح خانه‌ها از زنگبار و هندوستان و وسایل مصرفی از چین و سوریه به بندر سیراف وارد می‌شد و اشیاء شیشه‌ای و سفالی سیراف به خارج صادر می‌گردیده است (بلاذری، ۱۳۶۷: ۵۴۴).

به دلیل چنین بازرگانی پر رونقی، در سیراف سکه هم ضرب می‌شد. همچنین سکه‌های چینی هم در این شهر رواج داشت که اهمیت روابط بازرگانی ایران و چین را نشان می‌داد. همچنین سکه‌هایی متعلق به بیزانس، ممالک عربی، هند و غیره نشان‌دهنده رواج بازار صراف‌ها در این شهر بود (تروپیو، ۱۹۵۸؛ ۶۸-۸۲). در اکتشافات باستان‌شناسی در سیراف قدیم بخش اعظمی از ظروف مکشوفه چینی بودند. داد و ستد میان سیراف و چین در زمان حکومت تانگ‌ها به اوج خود رسیده بود؛ و بیشترین ظروف یافته شده مربوط به این زمان است. بازرگانان سیرافی بدون واسطه تجاری با بندر شانگهای چین داد و ستد داشتند و این مسیر را با کشتی‌های

خود می‌پیمودند (مشایخی، ۱۳۸۴). رفت و برگشت به چین حدود یکسال طول می‌کشید بازرگانان از آنجا پارچه، دست بافت‌های ابریشمی، کاغذ، مشگ، کافور و انواع ظروف و اشیاء چینی وارد می‌کردند. این بازرگانان بر سر راه خود در هند، سیلان، مالزی و اندونزی هم توقف می‌کردند. آنها همه جا به دریانوردان پارسی شهرت داشتند و مورد احترام واقع می‌شدند. این بازرگانان در بندر شانگهای یک مهاجرنشین ایجاد کرده بودند؛ و در آنجا به پوسو و پوسه، به معنی پارسیان، مشهور بودند. این دریانوردان بازرگان به دریای سرخ و سواحل آفریقای شرقی نیز رفت و آمد داشتند. نتیجه این تجارت وسیع بین‌المللی دارایی و ثروت هنگفتی بود که سیراف را به بندری عظیم و بین‌المللی تبدیل کرد (مشایخی، ۱۸۴). سیراف علاوه بر ارتباط با مسیر دریایی جاده ابریشم از راه ارتباط با مراکز بازرگانی فارس، اصفهان، آذربایجان، ری، خراسان و همدان با جاده زمینی ابریشم هم مرتبط بود (مسعودی، ۱۳۷۴: ۱۳۹). بین سیراف و شیراز راه سنگفرش با کوتاهترین فاصله وجود داشت که یکی از عوامل مهم رونق بازرگانی بود. به همین دلیل کالاهای تولید شیراز بخش بزرگی از حجم صادرات سیراف را به خود اختصاص داده بودند (هامبرت، ۶۶۹).

سیراف در دوره اسلامی

بنظر می‌رسد که بندر سیراف و تجارت آن در اواخر عصر ساسانی نیز پر رونق بوده و با این زمینه‌ها بود که این بندر با سقوط حکومت ساسانی اعتبار خود را در دوره اسلامی نیز حفظ کرد و همچنان به عنوان بندر مهم خلیج فارس باقی ماند. بندر سیراف مانند دیگر بنادر شمالی خلیج فارس با حملات مسلمانان توسط آنان فتح شد (بلاذری، ۱۳۶۷: ۵۴۴). شواهد تاریخی نشان می‌دهد برخلاف بندری چون ریشهر که با سقوط دولت ساسانی رونق اولیه خود را از دست داد انتقال قدرت از ساسانیان به مسلمانان تاثیر چندانی بر ساختار اقتصادی و تجاری سیراف بر جای نگذاشت و این بندر همچنان به حیات اقتصادی خود ادامه داد و در مبادلات اقتصادی فعالانه شرکت می‌نمود. جامعه اسلامی در خلال قرون اول هجری به نحوی تحول یافت که بازرگانی از مهمترین ارکان زندگی اقتصادی گردید. از مظاهر این تحول همکاری میان بازرگانان بود که بدون توجه به عرب و غیر عرب و مسلمان

و غیر مسلمان بودن آنان صورت می‌گرفت (الشیخلی، ۱۳۶۲: ۱۵). به دلیل همین اهمیت اقتصادی و سیاسی مسلمانان در فتوحات اولیه صدر اسلام هم به این بندر توجه خاصی داشتند (قراگوزلو، ۱۳۸۱: ۱۳۹). این شهر از نظر اقتصادی به دلیل حضور بازرگانان ثروتمند به شهر میلیونرها معروف بود (معصومی، ۱۳۵۲: ۲۴۶). این شهر حدود سه قرن بزرگترین بندر بازرگانی خلیج فارس و شرق به حساب می‌آمد (سمسار، ۱۳۵۷: ۲۱۰). بندر سیراف در سده سوم و چهارم قمری ناحیه تجاری دریایی مهمی به شمار می‌رفت که کالاهای تجاری از هندو چین و جنوب شرق آسیا از طریق آن به مقصد بازارهای خاورمیانه صادر می‌شد (وایت هوس، ۱۳۵۲: ۶۱). از نظر بازرگانان هم این بندر به دلیل نقش واسطه در تجارت بین هندوستان، آسیای جنوب شرقی، آفریقای شرقی و بصره اهمیت خاصی داشت (بختیاری، ۱۳۵۵: ۴۲). در دوران خلفای عباسی به ویژه اواسط قرن هشتم میلادی، مبادلات دریایی از خلیج فارس، عربستان، شرق آفریقا، هند، جنوب شرقی آسیا و چین اهمیت بیشتری یافت (امیدوارنیا، ۱۳۷۹: ۱۰).

سیراف در دوران دیلمیان هم به دلیل قدرت سیاسی، اقتصادی و نظامی آنان بزرگترین بندر خلیج فارس بود. در واقع در این بندر که به عنوان بارکده صادراتی و وارداتی در خلیج فارس به شمار می‌آمد و انواع کشتی‌ها از کشورهای مختلف در آنجا پهلو می‌گرفتند؛ به ویژه کالاهای چین و بار یمن در سیراف بسته می‌شد (متز، ۱۳۶۲: ۲۴۳). عبور راه ادویه و ابریشم از این بندر اهمیت آن را دوچندان کرد. این بندر به عنوان مهمترین مسیر تجاری در قرون متمادی شاهد عبور و مرور تمدن‌های متعدد و رونق اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی بوده است. کشف جاده سنگفرش سیراف_گور توسط واندنبرگ، شرق شناس بلژیکی، نقش بینظیر سیراف در مسیر جاده ابریشم را نمایان می‌کند (واندنبرگ، ۱۳۴۵: ۳۴۵). سیراف مسیر پیشرفت را با سرعت طی می‌کرد به نحوی که گوی سبقت را از بصره ربوده بود. مقدسی تجارت سیراف را بیشتر از بصره اعلام کرده است؛ اما وی در بازدید از سیراف بیشتر مسحور سازه‌های شهری و خانه‌های چند طبقه آن شده و از زیبایی‌های ظاهری و مصالح درجه یک و وارداتی ساختمانها سخن گفته است (میریان، ۱۳۵۵: ۴۰۱).

استخری در کتاب مسالک و ممالک بیشتر درباره جغرافیای اقتصادی سیراف سخن به میان آورده؛ او کالاهای بازرگانی این بندر را عمدتاً عود، خیزران، عنبر، جواهر، آبنوس، فلفل، صندل، عطر و داروهای گیاهی عنوان کرده و از بازرگانان ثروتمندی که از راه تجارت دریایی به این ثروت و مکننت دست یافته‌اند یاد می‌کند (استخری، ۱۳۶۸: ۱۳۴)

بندر سیراف بزرگترین بندر تمدن اسلامی، لنگرگاه انتهایی کشتی‌های اقیانوس پیمای جاده دریایی ابریشم بوده است. کالاهای تجاری را از سیراف با کشتی‌های کوچک به بصره می‌بردند و از آنجا از راه کاروان رو این کالاها را به فلسطین و پالمیر و سپس به دریای مدیترانه می‌رساندند (اقتداری، ۱۳۶۴: ۴۵ و نبی پور، ۱۳۷۳: ۱۲۴). کشتی‌های سیرافی به دلیل اینکه از چوب ساج ساخته می‌شدند در برابر آب دریا مقاومتر بودند و عمر طولانی داشتند علاوه بر این امکان حمل ۴۰۰ نفر علاوه بر بار را هم داشتند (سمسار، ۱۳۵۷: ۲۰۷).

این بندر در دوره آل بویه علی‌الخصوص سلطنت عضدالدوله (۳۲۷-۳۲۷ه.ق) همچنان به عنوان یک بندر تجاری دوران شکوفایی خود را حفظ کرد. پادشاهان آل بویه که نسبت خود را به بهرام گور پادشاه ساسانی می‌رساندند به مدت صد و بیست سال به اداره حکومت کشور پرداختند (شبانکاره، ۱۳۶۳: ۸۹). بویهیان تا سال ۳۷۲ چنان قدرتی داشتند که می‌توانستند خلفای بغداد را عزل و نصب کنند و کلیه امور بلاد عجم و عراق را زیر فرمان خود درآورده بودند (ابن طقطقی، ۱۳۶۰: ۳۷۸). عضدالدوله بیشترین توجه را به تجارت سیراف داشت و آبادی این بندر مهم مد نظر این پادشاه قرار گرفته بود. اقدامات وی برای تثبیت تجارت دریایی نه تنها برای بندر سیراف بلکه برای تمام سواحل شمالی خلیج فارس نتیجه بخش بود. عضدالدوله چند ماه از سال را در سیراف می‌ماند. وی به آبادانی و تجارت این بندر سخت دلبسته بود (ابن ماجد، ۱۳۷۲: ۲۱). اما بندر سیراف که روی گسل قرار گرفته بود در اثر زلزله ای که در سال ۳۶۶-۳۶۷ ه.ق رخ داد دچار خرابی شدیدی شد. پس از این زلزله و خرابی‌های ناشی از آن اهالی آنجا به مناطق دیگر کوچ کردند (مسعودی، ۱۳۴۵: ۴۸). این سرآغاز افول این بندر بزرگ و پر رونق بود. از

طرف دیگر با مرگ عضدالدوله دیلمی در سال ۳۷۳ ه.ق و آغاز انحطاط خاندان آل بویه و کشمکش بین جانشینان او بندر سیراف نیز از رونق افتاد. با سقوط سلسله آل بویه، بنی قیصر که چندی پیش در کیش استقرار یافته بودند با پرداختن به تجارت و بازرگانی در آنجا قدرت گرفتند و راه تجارت دریایی سیراف را بستند (ابن بلخی، ۱۳۶۳: ۱۳۶). همچنین در اواخر دوران آل بویه و پس از مرگ عضدالدوله فاطمیان که در مصر قدرت گرفته بودند برای رونق بنادر دریای سرخ و مدیترانه سرمایه‌گذاری کردند و برای برتری تجارت دریای سرخ در برابر تجارت خلیج فارس تلاش گسترده‌ای انجام دادند.

نتیجه‌گیری

بندر تاریخی سیراف مهمترین و بزرگترین بندر تجاری ایران در اواخر عهد ساسانی تا اواخر قرن چهارم هجری بوده است. این بندر در زمان ساسانیان به منظور توسعه تجارت و امنیت در خلیج فارس تأسیس شد. سیراف در ساحل شمالی خلیج فارس در استان بوشهر قرار دارد. ویرانه‌های آن تقریباً ۲۲۰ کیلومتری شرق بوشهر، ۳۰ کیلومتری شرق شهرستان کنگان و ۳۸۰ کیلومتری غرب بندرعباس است. بازرگانی دریایی منبع اصلی درآمد مردم سیراف بود و برخی از این مردم اغلب عمر خود را در دریا می‌گذراندند. در عصر ساسانی کلیه کالاهای تجاری کشورهای اسلامی که به چین و هند صادر می‌گردید و همچنین کلیه کالاهای وارده از چین و هند در سیراف متمرکز می‌شد. بازرگانان و دریانوردان ایرانی و سیرافی بوسیله کشتی‌های خود از یک سو تا سواحل جنوبی عربستان و سواحل شرقی افریقا و از طرف دیگر هندوستان و چین و جزایر ژاپن برای تجارت و مبادله کالا مسافرت می‌کردند. بندر سیراف جایگاه ویژه‌ای داشته؛ سکه‌ها و سفال‌های پیدا شده در این بندر حاکی از این مهم می‌باشد که تسلط و نبوغ ایرانیان را در دریانوردی، روابط بین‌الملل و تعامل با سایر فرهنگ‌ها و تمدن‌های دور و نزدیک به اثبات می‌رساند. از دیگر عوامل تاثیرگذار بر رونق و رشد تجارت این بندر می‌توان به قرار گرفتن در مسیر تجاری ایالت فارس منتهی به خلیج فارس اشاره کرد. برخلاف بندری چون ریشهر که با سقوط دولت ساسانی رونق اولیه خود را از دست داد انتقال قدرت

از ساسانیان به مسلمانان تاثیر چندانی بر ساختار اقتصادی و تجاری سیراف بر جای گذاشت و این بندر همچنان به حیات اقتصادی خود ادامه داد و در مبادلات اقتصادی فعالانه شرکت می‌نمود. جامعه اسلامی در خلال قرون اول هجری به نحوی تحول یافت که بازرگانی از مهمترین ارکان زندگی اقتصادی گردید. از مظاهر این تحول همکاری میان بازرگانان بود که بدون توجه به عرب و غیر عرب و مسلمان و غیر مسلمان بودن آنان صورت می‌گرفت. موقعیت جغرافیایی خاص در خلیج فارس و دسترسی نزدیک به شهرهای مرفه جنوب ایران مانند شیراز و فیروزآباد امکان بورس کالا را برای بازرگانان و دریانوردان فراهم می‌کرد. به طور قطع می‌توان گفت که سیراف در قرون اولیه اسلامی گواهی‌نامه کشتیرانی در ایران بوده و هنر و فرهنگ ایران به سایر نقاط جهان صادر شده است.

بندر سیراف پس از طی یک دوره طولانی پررونق و آباد به تدریج بنا به علل و عواملی رو به افول گذاشت و جایگاه تجاری خود را به جزیره کیش داد و دیگر هیچگاه نتوانست اهمیت و اعتبار سابق خود را بازیابد. این علل و عوامل را می‌توان در دو بخش علل طبیعی و سیاسی مورد بررسی قرار داد. بندر سیراف بر روی گسل واقع شده به همین دلیل بر اثر زمین لرزه ای که در سال ۳۶۷/۳۶۶ قمری رخ داد دچار خرابی شدیدی شد. پس از ویرانی سیراف بسیاری از اهالی آنجا به مناطق دیگر کوچ کردند و تنها برخی از مردم باقی ماندند. یکی از مهمترین پیامد این زلزله مهاجرت گروه‌های قدرتمند اجتماعی سیراف به دیگر نواحی برای ادامه دادن به زندگی تجاری خود بوده است. از جمله مناطقی که سیرافی به آن مهاجرت کردند جزیره کیش بود. افول قدرت آل بویه از یک طرف و قدرت گرفتن فاطمیان و سرمایه‌گذاری و توجه آنها به رونق بنادر دریای سرخ و مدیترانه را هم اجمالا می‌توان علل سیاسی افول بندر سیراف دانست.

منابع و مأخذ

- ابن بلخی؛ (۱۳۶۳)، *فارسنامه*، به اهتمام گای لسترنج و رینولد آلن نیکلسون، تهران، انتشارات دنیای کتاب، چاپ دوم.
- ابن خلدون، عبدالرحمن؛ (۱۳۷۵)، *مقدمه*، ج ۱، ترجمه حسین قره چانلو، تهران، انتشارات امیر کبیر، چاپ اول.
- ابن رسته، احمد بن عمر؛ (۱۳۶۵)، *الاعلاق النفسیه*، ترجمه حسین قره چانلو، تهران، انتشارات امیر کبیر، چاپ اول.
- ابن طقطقی، محمد بن علی؛ (۱۳۶۰)، *تاریخ فخری*، ترجمه وحید گلپایگانی، تهران، بنگاه ترجمه و نشر کتاب، چاپ دوم.
- ابن ماجد، شیخ شهاب احمد؛ (۱۳۷۲)، *الفوائد فی اصول علم البحر و القواعد*، ترجمه احمد اقتداری، تهران، انجمن آثار و مفاخر فرهنگی.
- احمد، نفیسی؛ (۱۳۶۷)، *خدماتت مسلمانان به جغرافیا*، ترجمه حسن لاهوتی، بنیاد پژوهش‌های اسلامی آستان قدس رضوی.
- استخری، ابراهیم؛ (۱۳۶۸)، *مسالک و ممالک*، به اهتمام ایرج افشار، شرکت انتشارات علمی و فرهنگی.
- اصطخری، ابواسحاق ابراهیم؛ (۱۳۷۳)، *ممالک و مسالک*، به کوشش ایرج افشار، تهران، مجموعه انتشارات ادبی و تاریخی.
- اعتماد السلطنه، محمد حسن خان؛ (۱۳۶۱)، *مرآة البلدان*، به کوشش عبدالحسین نوایی و میرهاشم محدث، جلد اول، انتشارات دانشگاه تهران.
- اقتداری، احمد؛ (۱۳۴۸)؛ *آثار شهرهای باستانی سواحل و جزایر خلیج فارس و دریای عمان*، تهران، انتشارات انجمن آثار ملی.
- امیدوارنیا، محمد جواد؛ (۱۳۷۹)، *چین و خاورمیانه*، انتشارات دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی.
- آل احمد، جلال؛ (۱۳۵۳)، *جزیره خارک در یتیم خلیج*، تهران، انتشارات امیرکبیر.
- آیتی، عبدالحمید؛ (۱۳۴۶)، *تحریر تاریخ وصاف*، انتشارات بنیاد فرهنگ ایران.
- بکران خراسانی، محمد بن نجیب؛ (۱۳۴۲)، *جهان نامه*، ترجمه محمد امین ریاحی، تهران، انتشارات کتابخانه ابن سینا.
- بلاذری، احمد بن یحیی؛ (۱۳۶۷)، *فتوح البلدان*، ترجمه محمد توکل، تهران، نشر نقره.
- حسن، هادی؛ (۱۳۷۱)، *سرگذشت کشتی رانی ایرانیان*، ترجمه امید اقتداری، تهران، شرکت به نشر، چاپ اول.

- حکمت، علی اصغر؛ (۱۳۳۷). *نقش پارسی بر احوار هند*، تهران، انتشارات کتابخانه ابن سینا.
- خسروی، خسرو، (۱۳۹۳)، *بندر طاهری*، دانشنامه بزرگ جهان اسلام، جلد ۴.
- دریایی، تورج؛ (۱۳۸۶)، *شاهنشاهی ساسانی*، ترجمه مرتضی ثاقب فر، تهران، انتشارات ققنوس، چاپ سوم.
- دوررانت، ویل؛ (۱۳۶۶)، *تاریخ تمدن*، جلد چهارم، انتشارات آموزش انقلاب اسلامی.
- دیسی، شکوفه؛ (۱۳۸۴)، *بررسی هنر در سیراف*.
- رائین، اسماعیل؛ (۱۳۵۶)، *دریانوردی ایرانیان*، ج ۱، تهران، بی نا، چاپ دوم.
- ریکس، توماس؛ (۱۳۵۱)، *دریانوردی در خلیج فارس و رابطه با افریقای شرقی از قرون نهم تا دوازدهم میلادی*، فرهنگ ایران زمین، ج ۱۸، شماره سوم.
- سمسار، محمدحسین، (۱۳۵۷)، *جغرافیای تاریخی سیراف*، انتشارات انجمن آثار ملی.
- شبانکاره، محمدبن علی؛ (۱۳۶۳)، *مجمع الانساب*، تصحیح میر هاشم محدث، تهران، انتشارات امیر کبیر، چاپ اول.
- شوارتس، پاول؛ (۱۳۷۲)، *جغرافیای تاریخی فارس*، تهران، انجمن آثار و مفاخر فرهنگی، چاپ اول.
- شیپمان، کلاوس؛ (۱۳۸۶)، *مبانی تاریخ ساسانیان*، ترجمه کیکاوس جهانداری، تهران، نشر و پژوهش فرزاد روز، چاپ دوم.
- الشیخلی، صباح ابراهیم سعید؛ (۱۳۶۲)، *اصناف در عصر عباسی*، ترجمه هادی عالم زاده، تهران، مرکز نشر دانشگاهی.
- طوسی، محمد بن محمود بن احمد، (۱۳۸۲)، *عجایب المخلوقات*، تصحیح منوچهر ستوده، تهران، شرکت انتشارات علمی و فرهنگی، چاپ دوم.
- فرجی، عبدالرضا؛ (۱۳۶۶)، *جغرافیای کامل ایران*، جلد اول، تهران.
- قراگزلو، محمد؛ (۱۳۸۱)، *لنگرگاه خلیج فارس*، اطلاعات سیاسی-اقتصادی، سال هفدهم، شماره ۴۳.
- گیرشمن، رمان؛ (۱۳۵۰)، *هنر ایران در دوران پارسی و ساسانی*، ترجمه بهرام فرهوشی، تهران، انتشارات علمی و فرهنگی، چاپ اول.
- لسترنج، گای؛ (۱۳۶۴)، *جغرافیای تاریخی سرزمین های خلافت شرقی*، ترجمه محمود عرفان، تهران، انتشارات علمی و فرهنگی.
- متز، آدام؛ (۱۳۶۴)، *تمدن اسلامی در قرن چهارم هجری*، ج ۲، ترجمه علیرضا ذکاتوتی قراگزلو، تهران، انتشارات امیر کبیر، چاپ دوم.

- محمدی ملایری، محمد؛ (۱۳۷۹)، *تاریخ فرهنگ ایران (در دوران انتقال از عصر ساسانی به عصر اسلامی)*، ج ۳، تهران، انتشارات توس، چاپ اول.
- مسعودی، ابوالحسن علی بن حسین؛ (۱۳۷۴)، *مروج الذهب*، ترجمه ابوالقاسم پاینده، تهران، انتشارات علمی و فرهنگی، چاپ پنجم.
- معتضد، خسرو؛ (۱۳۶۶)، *امین الضرب، تاریخ تجارت و بازرگانی صنعتی در ایران*، انتشارات جانزاده.
- معصومی، غلامرضا، (۱۳۵۲)، *سیراف (بندر طاهری)*، انتشارات انجمن آثار ملی.
- مقدسی، ابوعبدالله محمد بن احمد؛ (۱۳۶۱)، *احسن التقاسیم فی معرفه الاقالیم*، ترجمه علینقی منزوی، تهران، شرکت مولفان و مترجمان ایران، چاپ اول.
- موسوی، سید حسن؛ (۱۳۸۰)، *تجارت جهانی بندر سیراف*، کتاب ماه و تاریخ جغرافیا، شماره های ۴۶ و ۴۷.
- مولف مجهول؛ (۱۳۶۲)، *حدود العالم من المشرق الی المغرب*، به کوشش من‌چهر ستوده، تهران، انتشارات کتابخانه طهوری.
- میریان، عباس؛ (۱۳۵۵)، *جغرافیای تاریخی خلیج و دریای پارس*، انتشارات بی تا.
- نادری قره بابا، حسین؛ (۱۳۹۰)، *تجارت و مسائل حقوقی آن در دوره ی ساسانیان*، مجله رشد آموزش تاریخ، شماره ۴۳.
- نور بخش، حسین، (۱۳۸۲)، *بنادر ایران در خلیج فارس*، تهران انتشارات دفتر پژوهش های فرهنگی .
- وادلار، رامی؛ (۱۳۶۴)، *خلیج فارس در عصر استعمار*، ترجمه شفیع جوادی، تهران، انتشارات کتاب سحاب.
- واندنبرگ، لوئی؛ (۱۳۴۵)، *باستان شناسی ایران باستان*، ترجمه عیسی بهنام، انتشارات دانشگاه تهران.
- وایت هوس، داوید؛ (۱۳۵۲)، *خانه های سیراف*، ترجمه حسین بختیاری، مجله بررسی های تاریخی، سال هشتم، شماره ۳، تهران.
- وایت هوس، دیوید؛ (۱۳۸۶)، *سیراف بندر ساسانی، مجموعه مقالات خلیج فارس در حدیث دیگران*، ترجمه محمد رضا سارخانی، به کوشش امیر هوشنگ انوری، تهران، انتشارات بنیاد ایران شناسی.
- *وصاف الحضرة، تاریخ وصاف؛* (۱۳۳۸)، محمد مهدی اصفهانی، تهران، انتشارات کتابخانه ابن سینا.

- ولایتی، علی اکبر؛ (۱۳۶۷)، *نگاهی به تاریخ اسلام و نقش ایران در جنوب شرقی آسیا*، مجله سیاست خارجی، دفتر مطالعات اسلامی و بین‌المللی، شماره ۲.
- ویلسون، سرآرنولد؛ (۱۳۲۶)، *خلیج فارس*، ترجمه محمد سعیدی، تهران، انتشارات علمی و فرهنگی.
- Kennt, Derek, (2004) *sasanian and Islamic pottery from Ras all- khaimah university*.
- Humbert, "al-Sīrāfi," EI² IX, pp. 668-669.
- Pi ngrree, Davi d, SI RĀFI , (2002) *ABUSA'ID ḤASAN*, Encycl opædi a I rani ca,.
- Gérard Troupeau (1958), "Le commentaire d'al-Sīrāfi sur le chapitre 565 du Kitāb de Sibawayhi," Arabica 5, , pp. 168-82.
- David Samuel Margoliouth, (1905) "The discussion between Abu Bishr Matta and Abu Sa'id al-Sirafi on the Merits of Logic and Grammar," JRAS, pp. 97-129.