

# اهمیت اقتصادی خلیج فارس در ایران باستان

دکتر محمد جعفر چمنکار

استادیار دانشگاه ارومیه و پژوهشگر مسائل خلیج فارس و دریای عمان

## چکیده

خلیج فارس از سپیده دم تاریخ، از پیدایش تمدن های درخشان بین النهرین و امپراطوری های آریایی مادها، هخامنشی، پارت و ساسانی، از دیدگاه اقتصادی اهمیتی فراوان داشته است. آثار باستانی مکشوف در تمدن های ما قبل تاریخ ایران نیز نشان می دهد که خلیج فارس و دریای عمان در روابط تجاری و تبادلات بازرگانی بین شهر ها و زیست گاههای کهن ایران با جنوب شرق آسیا، اروپا و آفریقا نقش داشته است.

بسیاری از نواحی فرهنگی و تمدنی ایران پیش از حکومت آریایی ها در سیلک کاشان، گیان نهاوند، حصار دامغان، شهر سوخته زابل، تل ابلیس، تپه یحیی، شهداد کرمان، شهر قدیم جیرفت و عیلام به نوعی در ارتباط با این حوزه دریایی بوده اند و با توجه به بعد مسافت این مناطق نسبت به کرانه های

تاریخ دریافت: ۸۸/۸/۲

تاریخ پذیرش: ۸۸/۱۱/۱۵

E-mail: Southstarboy@yahoo.com

خلیج فارس و دریای عمان اهمیت خود را بیشتر نشان می‌دهند. خلیج فارس، حلقه ارتباطی میان تمدن‌های مرکزی داخلی با جزایر و بنادر جنوب ایران‌شهر، عراق، بین‌النهرین، هند، چین، شرق و جنوب شرقی آسیا، مصر و آفریقای شرقی بوده است. تسلط بر این حوزه آبی استراتژیک ضامن کسب ثروت و قدرت بیشتر برای همه حکومت‌ها و ملت‌ها در ادوار تاریخ بوده است.

**واژگان کلیدی:** خلیج فارس، ماگان، دریای عمان، تجارت، پلینی.

### مقدمه

هنگامی که نخستین تکاپوهای سازمان یافته و هدفمند اقتصادی بشر آغاز گردید خلیج فارس و دریای عمان، اهمیت ممتاز خود را نمایان ساخت. حضور درخشان این حوزه آبی استراتژیک در روابط بین‌الملل هزاره‌های پیش از میلاد، مرکز ثقلی برای پیوندهای سیاسی و فرهنگی و اقتصادی جوامع مختلف جهانی و مرکز تقاطعی برای رشد و نمو اندیشه‌های تکاملی نو پدیدار کرد. تمدن‌های بین‌النهرین که زادگاه نخستین شالوده‌های تمدن جهانی میباشند، ارتباط تنگاتنگی با این مرزهای دریایی برقرار کردند. آنان می‌بایست جزو نخستین گروه‌های انسانی باشند که به ارزش اقتصادی خلیج فارس و دریای عمان و راه‌های توسعه آن پی بردند. پیشرفتگی آب دریا در هزاره‌های کهن باستان و مجاورت بسیاری از سرزمین‌های پسابندر و دور از ساحل امروزی با سواحل خلیج فارس، باعث تبادلات بیش از پیش آنان گردید. پیدایش اجتماعات مدنی و نظام‌های سیاسی در بین‌النهرین و گرایش به توسعه ارضی و دریایی به شناخت و حاکمیت بیشتر بر جزایر و بنادر این مناطق منجر شد، پیشرفت فنون کشتی‌سازی و دریانوردی، شناخت راه‌های بازرگانی زمینی و دریایی تعامل با مراکز برجسته اقتصادی دنیای قدیم چون هاراپا و موهنجودارو در شبه‌قاره هند و ماگان، ملوفه و دیلمون در محدوده آبها و سرزمین‌های خلیج فارس و دریای عمان علاوه بر این روابط تجاری با سواحل دور دست اقیانوس هند تا آفریقای شرقی، وجود بخش‌های وسیع بازرگانی بومی و خارجی در منطقه، تاسیس شرکت‌های تجاری و مهاجر نشین‌های اقتصادی با شعبه‌های مرتبط با یکدیگر در

مناطق گوناگون، توانمندی زراعی بین النهرین و نیاز شدید به واردات برخی کالاها بویژه انواع سنگ و کانی های فلزی، ارتباط تجاری و پیوستگی فرهنگی نزدیک مناطق پسابندر ایران مرکزی و داخلی، فعل و انفعالات دریای جنوب که برخی از این مراکز تمدنی جهانی باستانی چون سیلک کاشان، گیان نهاوند، شهر قدیم دامغان، شهر سوخته سیستان، تل ابلیس، تپه یحیی، شهداد کرمان، شهر قدیم جیرفت و عیلام از نظر قدمت مدنیت هم طراز و یا حتی کهن تر از هم نوعان خود در بین النهرین بودند و نقش ترانزیت و واسطه ای خلیج فارس که بسیاری از مردم آن با استفاده از امکان باراندازی و بارگیری در توزیع کالاها به سرزمین ها و بازارهای متقاضی گوناگون جهان شرکت فعال داشتند. از عوامل رونق و بالندگی اقتصادی خلیج فارس و دریای عمان از ادوار بسیار کهن تاریخ می باشد.

### خلیج فارس در سپیده دم تاریخ

خلیج فارس از آغاز شکل گیری تا فعل و انفعالات پایان عهد میوسن و پلیوسن از دوران سوم زمین شناسی که سبب پیدایش کوه های زاگرس و سلسله جبال جنوبی ایران و فلات آن گردیده، وسعت بیشتری داشت و تا پایان دوره سوم زمین شناسی بخش هایی از خشکی جلگه های فعلی خوزستان، بهبهان، بوشهر و برازجان را در بر می گرفت (بیرنیا، ۱۳۷۰، ج ۱: ۱۴۳؛ جمنکار، ۱۳۸۵: ۲).

این روند از هزاره چهارم تا هزاره اول پیش از میلاد ادامه یافت (کازادان، ۱۳۷۹، ج ۱: ۱۷۴) و موجب گردید تا بسیاری از مناطقی که امروزه پس بندر و دور از دریا هستند در کنار خلیج فارس قرار بگیرند و به شکل بنادر دریایی درآیند. شهر اریدو در بین النهرین که هم اکنون بیش از ۲۰۰ کیلومتر از خلیج فارس فاصله دارد در ۶۵۰۰ ق.م. بخشی از مناطق کرانه ای بود. ساکنان نخستین اریدو صیادانی ماهر بودند و بخشی از درآمد و تغذیه آنان بدین گونه فراهم می شد (ملک شه میرزادی، ۱۳۷۵: ۲۹۲). در بررسی های انسان شناختی نخستین خلیج فارس و

دریای عمان، مردم سواحل متصل یا جنوب خلیج فارس که انسان‌های ماهی‌خوار<sup>۱</sup> نیز نامیده شده‌اند، که حکایت از وابستگی آنان به اقتصاد دریایی بوده است (هاولی، ۱۳۷۷: ۲۷).

بین النهرین جنوبی که روابط تنگاتنگ با بنادر خلیج فارس داشت، در نتیجه وجود آبرفت‌های حاصل از رودخانه‌های دجله و فرات و وجود شبکه منظم آبیاری، سرزمینی حاصل‌خیز بود و می‌توانست نیازهای غذایی جمعیتی انبوه را در دوران باستان بر طرف سازد. کشت گندم، جو، عدس، کتان، کنجد و تهیه روغن آن، انواع نخیلات و ارزن به صورت فراوان و همه‌گیر صورت می‌گرفت (کازادان، ۱۳۷۹، ج ۱: ۱۷۸). کشت گونه‌ای ویژه از گندم به نام گندم سرخ یا شعیر ابلیس عمومیت داشت (چایلد، ۱۳۶۸: ۷۵) و کلدانی‌ها صاحب باغات وسیع نخل بودند که با مجموعه کانال‌های آبیاری از رودخانه‌های دجله و فرات آبیاری می‌گردید (سوشیر، ۱۳۸۳: ۱۰۸).

هردوت ضمن اشاره به کشت محصولات انجیر، انگور و زیتون در این مناطق، از حاصلخیزی اراضی بین النهرین و سرزمین‌های مجاور خلیج فارس یاد کرده است که هر بذری گندم در مرحله برداشت، بیش از ۲۰ برابر محصول می‌داد (هردوت، ۱۳۵۷: ۹۵-۹۴). پلینی دیگر تاریخ نگار رومی نیز از رواج شیوه دامداری، پرورش گاو و گاو میش، گوسفند، بز، الاغ و انواع ماکیان در روزگار باستان سخن رانده است (مک کال، ۱۳۷۵: ۴۰).

دریانوردان باستانی خلیج فارس و دریای عمان که در سواحل جنوب شرقی آفریقا لنگر می‌انداختند بیشترین بخش زراعی و دامی بین النهرین را از راه جنوب غربی حجاز و شرق آفریقا به قاره سیاه منتقل می‌کردند.

گندم و جو، سبب زمینی هندی موسوم به لوف، ذرت خوشه‌ای، ارزن هندی و شاید موز و نیشکر از این نمونه‌ها بودند (ذابو، ۱۳۷۴، ج ۲: ۵۱۱-۵۱۰).

<sup>۱</sup> . Ichthyophgyi

شهرهای سومر بویژه ار، اریدو، کیش، لاگاش و نیپور از هزاره چهارم پیش از میلاد مرکز تجارت دریای و کاروان های بین المللی شدند. بازرگانان سومری با شهرهای ثروتمند جهان باستان از راه خلیج فارس در ارتباط بودند (بهمنش، ۱۳۶۹: ۸۸). توسعه زمینی قلمرو سومر و دسترسی به آبراههای مهم جهان از خلیج فارس تا محدوده مدیترانه و دریای سرخ، این امر را تشدید کرد. آنان بیشتر نقل و انتقال کالاهای کمیاب و گرانبه چون طلا، نقره، برنز، احجار کریمه، آبنوس، الوار، عاج الات، بخور و عطریات را در جهان باستان انجام می دادند (هارتمن، ۱۳۸۰: ۸۸).

با توسعه فن کشتی سازی، دریانوردان و بازرگانان خلیج فارس باستان توان پیمودن مسافت های طولانی، گاه تا بیش از سیصد مایل را داشتند (پاول تاد، ۱۳۴۲: ۹۱). تجارت عمده به دو صورت تجارت درون شهری - برون شهری و تجارت خارجی انجام می شد. در این میان بازرگانان مهاجر یا خارجی که در سواحل خلیج فارس و دریای عمان اقامت می کردند، اهمیتی فراوان داشتند. گروهی از این تاجران با استفاده از کشتی های بادبانی با مراکز مهم و بازارهای عمده خلیج فارس و دریای عمان و فراسوی آن تا دهانه سند در ارتباط و داد و ستد بودند. این بازرگانان مازاد گندم، جو، خرما، منسوجات مواد و ابزار بین النهرین را با مواد خام همانند چوب، سنگ ساختمان، احجار کریمه چون سنگ لاجورد، سنگ صابون، ابزار و اشیای مسی، عاج و غیره مبادله می کردند و کالاهای مورد نیاز را به بندرهای خلیج فارس و دریای عمان می فرستادند (ماهری، ۱۳۶۹: ۲۴۹). بسیاری از تاجران هندی به صورت مهاجر در شهرهای سومر زندگی می کردند و دریانوردان هندی و مردم سواحل خلیج فارس و دریای عمان از کشتی های همگون و مشابه استفاده می کردند (هاولی، ۱۳۷۷: ۳۱). اهالی ماگان (مزون) که محدوده ای از حدود عمان تا شهر سوخته سیستان را دربر می گرفت (مجید زاده، ۱۳۷۶: ۱۳) در صنعت کشتی سازی خلیج فارس و دریای عمان باستان شهرت فراوان داشتند (چمنکار، ۱۳۸۲: ۶۰). سرزمین ماگان افزون بر نقش مهم در انتقال کالا، تولید و تعمیم انواع تجربه برای کشورهای دیگر را نیز بر عهده داشتند. کشتی های ماگان در تجارت میان تمدن های

دره هند و موهنجودار و با شهرهای بین‌النهرین حضوری گسترده داشتند و حامل مال‌التجاره‌های گرانبها و نایاب گوناگون بودند. مس، عاج، گل سرخ، خیزران، سنگ‌های ساختمانی، سنگ‌های دیریت و کلوریت، گرانیت، احجار کریمه، مروارید، محصولات زراعی اقیانوسی حاره‌ای، (Longriyg, 1963: 247) & (Medow, 1975: 117) انواع خرما، ماهی و آبزیان دریا، انواع دام بویژه نوعی بز بزرگ موسوم به بز عمانی (ویلسون، ۱۳۴۸: ۳۶) از مهمترین تولیدات و صادرات ماگان بود.

دیلمون که امروزه آن را با محدوده مجمع‌الجزایر بحرین تا جزیره فیلکه کویت همسان می‌دانند (عبدی، ۱۳۷۰: ۳۱)، مرکز صادرات کالاهائی چون طلا و نقره، و وسایل آرایشی به ویژه سرمه، احجار، الوار و محصولات زراعی چون پیاز به دیگر نقاط خلیج فارس، بین‌النهرین و سواحل دریای عمان و هند بود و به صید و تجارت چشم‌ماهی یا مروارید شهرت داشت (مغول، ۱۳۶۹: ۲۶). مجموعه راههای اصلی و فرعی زمینی و دریایی، قسمتهای شمالی و جنوبی خلیج فارس باستان و بین‌النهرین و آبراههای رودخانه ای آن، ماگان، ملوخته، دیلمون، دره سند، شامات و افریقای شرقی را به یکدیگر متصل می‌ساخت. شاهراه جنوب یا راه شمالی جنوبی - جنوب غربی بخش وسیعی از این سرزمین‌ها را در می‌نوردیدند. این بزرگراه تجاری، تمدنهای هاراپا، موهنجودار و دره سند را در شبه‌قاره هند، موندیگاک در افغانستانو شهر سوخته ایران را از راه بمپور به بندر تیس چابهار و از آنجا به وسیله خلیج فارس و دریای عمان به خوزستان و بین‌النهرین جنوبی پیوند می‌داد (چمنکار، ۱۳۸۵: ۲۴).

راه مهم دیگری که منابع باستان از آن یاد کرده اند، شاهراه مزات است. در مسیر این راه از کهن‌ترین روزگار، کالاها از خلیج فارس به دریای مدیترانه و بالعکس حمل می‌شد. متنهای کشف شده در بین‌النهرین از راههایی سخن می‌گویند که مدیترانه و آناتولی را به خلیج فارس متصل می‌کرد (همان: ۲۴). با تشکیل دولت عیلامیان، تسلط بر راههای دریایی از خوزستان تا لیان (شبه جزیره نوشهر) و ماورای آن گسترش یافت. جبهه شرقی خلیج فارس به ویژه لیان و برازجان مرز جنوبی امپراطوری عیلام را تشکیل می‌دادند. این مرز از سوی جنوب تا بندر لنگه،

بندر عباس و دشت میناب ادامه داشت. جزیره خارک یکی از پایگاههای عمده ارتباط تجاری عیلامی ها بود. شوش مرکز امپراطوری علام، مرکز برخورد و تلاقی جلگه بین النهرین و تمدن فلات ایران بود. در دوره حکومت عیلام، راههای خلیج فارس و دریای عمان و رودخانه های دز، کرخه و دجله و فرات با ایجاد انشعاب و کانالهای گوناگون به یکدیگر متصل بودند. اکتشافات باستان شناسی نشان می دهد که در دوره عیلام میانه (۱۳۰۰ - ۱۰۰۰ پ. م.) فعالیت گسترده ساختمانی از شوش تالیان (بوشهر) در جریان بوده است. فرآورده هایی چون گندم و جو، کنجد، حبوبات، سبزیجات و صیفی جات، خرما، دام و لبنیات چون کره، پنیر و شیر، پوست و چرم، کانی ها و فلزات که در نتیجه فزونی تولید ارزان بودند، و هم چنین کالاهای دیگر نقاط جهان و کالاهای بازرگانان هندی که تماسهای اقتصادی مستمر با اهالی شوش داشتند. مبادله می شدند. راههای بازرگانی خلیج فارس و دریای عمان به دریای سرخ، زمینه ساز ارتباط میان جنوب آسیا، بین النهرین و هندوستان با آفریقا بود. دریانوردان باستانی بین النهرین در بنادر جنوب شرقی آفریقا لنگر می انداختند و به بارگیری و باراندازی کالا می پرداختند.

کالاهایی چون نقره و طلا، عاج، ادویه جات و عطریات چون مومکی، دارچین و بخوره آبنوس و الوار و حیوانات کمیاب از خاور نزدیک یانویی (حبشه) به صورت معاملات پایاپای یا باج و خراج به مصر وارد می شد. مصریان بخشی از مواد خام اولیه مورد نیاز مانند سنگهای لاجورد، افسیدین، فیروزه و اشیای مسی را از راههای آبی بین النهرین تامین می کردند. هم چنین مصر بخشی از حلقه ارتباطی تجارت میان بین النهرین، ایران، شبه جزیره عربستان و هند بود. در حدود سال ۸۶۰ پیش از میلاد کشتیهایی با بادبان متوسط و صدها پاروزن، کالاهایی مانند عطریات، ادویه، پنبه، پارچه های حریر و نازک نما موسوم به موصلی، شال، زری های آراسته و انواع چوب و یاقوت را در این حدود بارگیری و باراندازی می کردند. ارتباط با تمدن های بین النهرین و رودخانه نیل دو عامل پیشرفت مصر باستان بود (همان: ۲۸).

شهر سوخته زابل به عنوان یکی از مهمترین مراکز صنعتی و تجاری جهان در هزاره چهارم پیش از میلاد، رابطه تمدنهای هند با بین النهرین بود. زراعت کارآمد که با شعبه های رودخانه هیرمند و دریاچه هامون سیراب می شد، ماهیگیری و صنعتگری توانا در تولید و بافت بیش از دوازده نوع پارچه و ساخت مهره ها و گردنبندهای لاجورد و طلا نشان، بخشی از توانمندیهای اقتصادی این منطقه بود. مجموعه هایی از کالاهای شهر سوخته به عمان و جزایر خلیج فارس و بین النهرین صادر می گشت.

یکی از کالاهایی که در میان تمدنهای باستان در ایران داخلی و کرانه های خلیج فارس و دریای عمان مبادله می شد، انواع سنگ ساختمان و احجار کریمه چون لاجورد، عقیق، فیروزه و سنگهای موسوم به صابونی از نوع سبز کلریت و خاکستری استاتیت بوده است. سنگ لاجورد از کوههای سر سنگ بدخشان استخراج و به شهر سوخته سیستان حمل می شد. و پس از تراش‌های نخستین از راه آراتا در کرمان به فارس، انشان و شوش می رسید می رسید و از آنجا از راه خطوط آبی به بین النهرین و خلیج فارس منتقل می گردید و از این طریق تا مناطق دور دستی چون هندوستان و مصر باستان انتقال می یافت.

با تشکیل حکومت‌های آریایی قدرتمند در ایران، خلیج فارس و دریای عمان به مانند سایر مناطق استراتژیک خاورمیانه و به ویژه شبه جزیره عربستان در تسلط و حاکمیت کامل ایران قرار گرفت. مقارن با تشکیل حکومت آریایی مادها، خلیج فارس و دریای عمان به مرکز ثقل تحولات اقتصادی در آسیا مبدل می گردید و مبدا و مقصد بخش عمده ناوگان تجاری و بازرگانان از اقصی نقاط جهان شد. با تشکیل دولت ماد، خلیج فارس و دریای عمان به تدریج اهمیت بیشتری یافت. ایالت کوهستانی پارس (پرسیده باستان) در جنوب مادپارتاکنا قرار داشت و با اتصال به دره های کارون و کرخه، زمینه های دستیابی این دولت را به سواحل مهیا می ساخت. بدین ترتیب نخستین گام‌ها برای ایجاد مرزهای دریایی جنوبی ایران که در طول تاریخ کمترین دگرگونی را به خود دیده بود، شکل گرفت. حکومت ماد از طریق ایالت پارس باستان با سواحل جنوب و جنوب شرقی ایران و دره رودهای ناحیه سوزیانا یا خوزستان و



علایم قدیم در ارتباط بود و از غرب با امپراتوری آشور هم مرز بود. این موقعیت مهم جغرافیایی سرزمین ماد را در کانون تبادلات تجاری قرار می داد. جاده های کاروان رو مناسبی ماد سفلی را با مراکز اقتصادی در کرمانشاه، بابل، مناطق شرقی، ری قدیم، عیلام و حدود پارتاکنا و اصفهان مرتبط می ساخت.

دره های بخش علیای رود کرخه محل تلاقی و عبور راههای بازرگانی به سوی مشرق و اکباتان بود. راههایی که تمدن های آسیای مقدم و قفقاز را با آسیای میانه مربوط می ساخت از سرزمین ماد می گذشت. طلا و سنگ لاجورد که از بدخشان وارد می گردید، از طریق بازرگانان مادی و مبادی خلیج فارس و دریای عمان به مناطق دوردستی چون مصر و افریقا صادر می شد. کشف آثار تمدنی در لافت جزیره قشم و ساخت ابگیر، سد و مخازن جمع آوری آب در این مناطق از دوره مادها، نشانگر تلاش عناصر ایرانی به منظور حاکمیت بر این حوزه دریایی می باشد.

ظهور سلسله هخامنشی، مرزهای ایران را در ضلع جنوبی خلیج فارس و دریای عمان مستحکم نمود. سراسر منطقه کرانه ای جنوب و شمال خلیج فارس جناح جنوبی امپراطوری پارس را تشکیل می داد. هردوت کرانه های خلیج فارس و دریای عمان، سواحل و جزایر امارات مهم و عمان را جزئی از ساتراپی چهاردهم دولت هخامنشی می داند. ساکنان اولیه بخش های جنوبی خلیج فارس می بایست همان ایرانیان عصر هخامنشی بوده باشند.

خلیج فارس و دریای عمان در میان دریاها و آبراه های متعددی که در حیطة قلمرو امپراطوری هخامنشی قرار داشتند، شریان حیاتی اقتصادی ایران به شمار می رفت. حجم وسیعی از صادرات و واردات ایران که با تکامل بخش حمل و نقل دریایی توسعه یافته بود، از این حوزه آبی مهم انجام می گرفت. تصرف نواحی شرقی و جنوب شبه جزیره عربستان، اعاده امنیت و استقرار ثبات در کرانه های دریای عمان که همواره مستعد مرکز گریزی بود، حاکمیت بر مراکز عمده اقتصادی و نظامی در سرزمین های جنوبی تنگه هرمز، ایجاد پایگاه های نظامی و نظارتی مشرف بر تردد کشتی ها در آبراه هرمز، پیروی از سیاست یکپارچه سازی سرحدات

دریایی و کوتاه نمودن راههای آبی از طریق استیلا بر سرزمین های ما بین دریای مدیترانه و دریای سرخ تا خلیج فارس و حفر ترعه های آبی، و سرانجام اقدامات اکتشافی برای شناخت راههای جدید دریایی و به کارگیری حاکمان محلی فرایند نقش اقتصادی ایران هخامنشی را در خلیج فارس توسعه بخشید. پیامد تسلط هخامنشیان بر مناطق جنوبی خلیج فارس، بهره مندی از توانایی ساکنان این مناطق در امر دریانوردی و کشتی سازی و اسکان گسترده عناصر ایرانی بود. همراه با توسعه قدرت ناوگان نظامی و تجاری و گسترش راههای مواصلاتی، بنادر متعددی در کرانه های خلیج فارس و دریای عمان نوسازی گردید و یا بنیان گذارده گشت. تکاپوهای هخامنشیان در خلیج فارس و دریای عمان علاوه بر آشکار سازی توانایی بحری و اهمیت استراتژیک آن در سیاست های نظامی و بازرگانی ایران، نشانگر آن می باشد که ایرانیان درصدد تحمیل الگوهای فرهنگی و اقتصادی بر مناطق و ملت‌های تابعه خود نبوده اند، زیرا بخش عمده ای از حاکمان بومی در راس مناصب اداری و اقتصادی نواحی خود به فعالیت می پرداختند، امری که دورانی از ثبات، آرامش و توسعه اقتصادی را برای منطقه به ارمغان آورد.

پس از فروپاشی امپراطوری هخامنشی و ظهور سلوکیان اهمیت خلیج فارس و دریای عمان در تحولات اقتصادی ایران حفظ گردید. به روایت مردمان ساکن در سواحل اقیانوس هند و دریای عمان در مناصب خود ابقاء گردیدند. انتیخوس چهارم به منظور تامین امنیت کشتی رانی در خلیج فارس بر عمان و کرمانیه در جنوب شرقی ایران استیلاء یافت و قرارگاههای حفاظتی در این مناطق بر پا کرد (همان: ۱۸۶).

در روزگار اشکانیان، تمام سواحل شرقی شبه جزیره عربستان و عمان بخشی از خاک ایران به شمار می رفت. در ایران این دوره که با تجاوز سیاه پوستان به سواحل خلیج فارس تشدید شده بود، دولت پارتی ناگزیر به لشکر کشی به عمان و امارات متصالح (امارات متحده عربی کنونی) و تصرف کامل آن و شکست مهاجمان شد.

با انقراض اشکانیان، سلسله قدرتمند ساسانیان نقطه عطفی را در تاریخ خلیج فارس و دریای عمان و تحولات اقتصادی مرتبط با این منطقه ایجاد نمود. در این دوران حاکمیت و

اهمیت استراتژیک خلیج فارس و دریای عمان در سیاست اقتصادی و نظامی ایران بار دیگر به اوج خود رسید. خلیج فارس و دریای عمان در رقابت اقتصادی ایران با امپراطوری روم شرقی اهمیت راهبردی داشت و شریان حیاتی آن محسوب می‌گشت (همان: ۱۸۶). سرزمین عمان در دوره ساسانیان بخشی از پایگاه‌های برون مرزی ایران و حلقه ارتباطی در زنجیره ای از مواضعی بود که شاهنشاهان ایران می‌کوشیدند با استفاده از آن بازرگانی اقیانوس هند را زیر نظارت خود بگیرند و موقعیت خود را در «عربستان سعید» تحکیم بخشند.

### نتیجه

درباره اهمیت و جایگاه استراتژیک سیاسی، نظامی و به ویژه اقتصادی خلیج فارس در دوران معاصر تردیدی وجود ندارد. اگر چه پیشرفت صنعت کشتیرانی جدید و ورود استعمار به منطقه و اکتشاف نفت سبب اهمیت بیش از پیش روز افزون خلیج فارس و دریای عمان در قرون اخیر شده است، اما چنانکه اشارت رفت این اهمیت به دوران معاصر و چند سده اخیر محدود نمی‌گردد، خلیج فارس از سپیده دم تاریخ، از پیدایش تمدن‌های درخشان بین‌النهرین و تشکیل امپراطوری‌های ماد، هخامنشی، پارت و ساسانی، اهمیتی فراوان از دیدگاه اقتصادی داشت. آثار باستانی مکشوف در تمدن‌های ما قبل تاریخ ایران نیز نشان می‌دهد که خلیج فارس و دریای عمان در روابط تجاری و تبادلات بازرگانی ما بین شهرها و زیست‌گاههای کهن ایران با جنوب شرق آسیا، اروپا و آفریقا نقش داشته است.

بسیاری از نواحی فرهنگی و تمدنی ایران پیش از حکومت آریایی‌ها در سیلک کاشان، گیان‌نهادند، حصار دامغان، شهر سوخته زابل، تل‌ابلیس، تپه‌یحیی، شهداد کرمان، شهر قدیم جیرفت و عیلام به نوعی در ارتباط با این حوزه دریایی بوده‌اند و با توجه به بعد مسافت این مناطق نسبت به کرانه‌های خلیج فارس و دریای عمان اهمیت خود را بیشتر نشان می‌دهند. خلیج فارس، حلقه ارتباطی میان تمدن‌های مرکزی داخلی با جزایر و بنادر جنوب ایران‌شهر و سپس عراق و بین‌النهرین، هند، چین، شرق و جنوب شرقی آسیا، مصر و آفریقای شرقی بوده

است. تسلط بر این حوزه آبی استراتژیک ضامن کسب ثروت و قدرت بیشتر برای همه حکومتها و ملتها در ادوار تاریخی بوده است.

### منابع

- ۱- بهمنش، احمد (۱۳۶۹) تاریخ ملل قدیم آسیای غربی از آغاز تا روی کار آمدن پارس ها. تهران: دانشگاه تهران.
- ۲- پاول تاد، لوئیس و دیگران (۱۳۴۲) سیر تکاملی تمدن. هاشم و مجید رضی. تهران: آسیا.
- ۳- پیر نیا، حسن (۱۳۷۰) تاریخ ایران باستان. جلد ۱. تهران: دنیای کتاب.
- ۴- چایلد، گوردون (۱۳۶۸) درآمدی کوتاه بر باستان شناسی. هایده معیری. تهران: موسسه مطالعات و تحقیقات فرهنگی.
- ۵- چمنکار، محمد جعفر (۱۳۷۹) بحران ظفارد در واپسین دهه روابط خارجی ایران عصر پهلوی. تهران: فصلنامه تاریخ روابط خارجی وزارت امور خارجه. سال ۲. شماره ۵ و ۶ زمستان ۱۳۷۹ و بهار ۱۳۸۰.
- ۶- \_\_\_\_\_ (۱۳۸۴) خلیج فارس و دریای عمان در سیاست خارجی دولت پهلوی. مجموعه مقالات همایش بین المللی خلیج فارس در گستره تاریخ. جلد ۲. به اهتمام منتظر القائم. اصفهان: دانشگاه اصفهان.
- ۷- \_\_\_\_\_ (۱۳۸۵) جایگاه خلیج فارس و دریای عمان در توسعه روابط اقتصادی در هزاره های پیش از میلاد. تهران: فصلنامه تاریخ روابط خارجی وزارت امور خارجه. سال ۷. شماره ۲۸. پاییز.
- ۸- ریاضی، محمد رضا (۱۳۷۹) جاده ابریشم، شکل گیری و پیشینه. تهران: مجله باستان شناسی و تاریخ. سال ۹. شماره ۲. بهار و تابستان.
- ۹- زربو، جی کی (۱۳۷۴) تاریخ عمومی آفریقا. آفریقا در دوران پیش از تاریخ. احمد بیرشک و مرتضی ثاقب فر. جلد ۲. تهران: علمی و فرهنگی.

- ۱۰- سرافراز، علی اکبر (۱۳۵۰) کشف کاخی از کوروش کبیر در ساحل خلیج فارس. مجله باستان شناسی و هنر ایران. شماره ۸-۷، تابستان و پاییز.
- ۱۱- سویشر، کلاریس (۱۳۸۳) خاور نزدیک باستان. عسکر بهرامی. تهران: ققنوس.
- ۱۲- عبدی، کامیار (۱۳۷۰) دیلمون. مکن و ملوخ. تهران: مجله باستان شناسی و تاریخ. شماره ۲.
- ۱۳- فراشبندی، علیمراد (بی تا) تاریخ و جغرافیای برازجان یا سنگر مجاهدین شیراز. چاپخانه احمدی.
- ۱۴- کاژادان، آ و دیگران (۱۳۷۹) تاریخ جهان باستان شرق. محمد باقر مومنی و دیگران. جلد ۱. تهران: اندیشه.
- ۱۵- ماهری، محمد رضا (۱۳۶۹) تمدن های نخستین کرمان. مجموعه مقالات همایش کرمان شناسی. کرمان.
- ۱۶- مجید زاده، یوسف (۱۳۷۶) تاریخ و تمدن بین النهرین. تهران: مرکز نشر دانشگاهی.
- ۱۷- ملک شهمیرزادی، صادق (۱۳۷۵) تاریخ تمدن های آسیای مرکزی. تهران: دفتر مطالعات و روابط بین الملل وزارت امور خارجه. بخش دوم از جلد ۱.
- ۱۸- مک کال، هنریتا (۱۳۷۵) اسطوره های بین النهرین. عباس مخبر. تهران: نشر مرکز.
- ۱۹- مغول، محمد رفیق (۱۳۶۹) پیوندهای فرهنگی هند و پنجاب با ایران در دوران پیش از تاریخ. سید منصور سید سجادی. مجله باستان شناسی و تاریخ، شماره ۱. سازمان فرهنگ و ارتباطات اسلامی. رایزنی فرهنگی جمهوری اسلامی ایران - پکن.
- ۲۰- هارتمن، گروتروود (۱۳۸۰) سازندگان دنیای کهن. حسن مرتضوی. تهران: آگاه.
- ۲۱- هاولی، دونالد (۱۳۷۷) دریای پارس. سرزمین های سواحل متصالح. حسن زنگنه. مرکز بوشهر شناسی با همکاری انتشارات همسایه.
- ۲۲- هرودوت (۱۳۵۷) تواریخ، غ. وحید مازندرانی. تهران: فرهنگستان ادب و هنر ایران.
- 23- The silk Road And Arab sea Routes, people, www . ess . uci. Edu.
- 24- Longriyg ,Stephen . H (1963) The middle East , a social geography . Jerald Dackworth , London .

25- Risso , potricia(1983) oman And Muscat. croom helm , London

26- Medow, Richard (1975) Explorations in oman , 1973 and 1975 ,  
proceedings of the Annual symposium on Archaeological Research in  
iran . Tehran .

