

# جاده‌های کاروان‌رو آفریقای خاوری

نوشته جوزف فردریک مبولیزا

داخلی. این شهر که به دست ملوانان مسلمانی از اهالی خاورمیانه بنا شد، از قرن‌ها پیش پایگاهی تجارتمی و اسلامی به‌شمار می‌آمد که سکنة آن به تدریج و در پرتو نظام زناشویی عقد و صیغه میان ملوانان و اهالی بومی، آفریقایی شده بودند. اینان فرهنگ سواحلی را پدید آوردند که متوجه دریاها بود. بندر سوفالا تنها نقطه تماس ایشان با سکنة مناطق داخلی بود که از راه زمین و از طریق جاده‌ای بازرگانی به معادن طلای زیمبابوه مربوط می‌شد. در واقع ثروت کیلوا از زمانی نشأت می‌گرفت که توانسته بود در پرتو چیرگی برجاده دریایی سوفالا بر تجارت طلا مسلط شود و وابستگی خود را به مبادلات احتمالی با سرزمینهای وسیع درون قاره هرچه کمتر کند.

قدیمی‌ترین سندی که از وجود روابط بازرگانی (تجارت عاج) میان کیلوا و پسرانده هایش خبر می‌دهد به قلم پدر مونکلارو، روحانی یسوعی پرتغالی است و به سال ۱۵۶۹ باز می‌گردد. بنا به منابع دیگر پرتغالی، می‌توان پذیرفت که کیلوا در ربع آخر قرن شانزدهم به سمت دهی دوباره فعالیت‌های بازرگانی خود که تا آن زمان صرفاً از راه دریا بود پرداخته، روابطش را با پسرانده‌های ارجحیت بخشیده بود. زیرا برای رهایی از ورشکستگی، درسی افتادن تجارت طلای زیمبابوه به دست پرتغالیها،

اکتشافهای اخیر نمایانگر این است که جوامعی در مناطق داخلی زندگی می‌کنند که به طور ناگهانی با تجارت در مسیر طولانی آشنا نشده‌اند، بلکه این تجارت از دیرباز بر شبکه‌های مبادله فرآورده‌های غذایی، دام و به ویژه نمک و ابزارهای آهنی در سطوح محلی و منطقه‌ای متکی بوده است. چه‌بسا این تجارت در آغاز چندان گسترده نبود، اما ظاهراً سکنة مناطق داخلی کم‌کم با سواحل تماس پیدا کردند و بدین‌سان به تجارت بین‌المللی نیز پرداختند.

با وجود این، به احتمال قوی از سرگیری تجارت میان مناطق داخلی سواحل از پایان سده هجدهم شروع شد و مسیرهای کاروان‌رو به طرف دریاچه‌های بزرگ برای پاسخگویی به تقاضای روزافزون عاج و برده برای مزارع زنگبار، جزایر ماسکارین و آنتیل فقط در قرن نوزدهم دایر شدند.

در میانه قرن، سه جاده بزرگ کاروان‌رو پدید آمد که شبکه‌ای از جاده‌های فرعی در مناطق داخلی بدان می‌پیوست.

مسیر میان کیلوا و دریاچه نیاسا قدیمی‌ترین مسیر از سه مسیر کاروان‌رو است و قدمت آن به اولین دهه قرن هجدهم باز می‌گردد. در آن زمان کیلوا مانند دیگر شهرهای ساحلی آن عصر، به تجارت دریایی بیشتر علاقه داشت تا به ایجاد پیوندهایی با مناطق

در آفریقای خاوری دو عامل، تأثیر مستقیم بر رشد تجارت در مسیرهای طولانی داشته است. عامل نخست وجود ساحلی ممتد و سرشار از ماهی و مردابهای نمک و بسی فرآورده‌های دیگر است که از دماغه گواردانفوی در شمال تا سوفالا در جنوب امتداد دارد. سبب اصلی گسترش روابط بازرگانی میان آفریقای خاوری از یک سو و آسیا و حوضه دریای مدیترانه از سوی دیگر را باید در همین امر دانست. فزون بر این، وجود دریاچه‌های شور، چشمه‌های آب شیرین و معادن آهن و طلا و مس در دل این سرزمینهای ساحلی، نقش مشابهی را در جذب و گردآوری سکنة بخشهای مختلف قاره، طی تماسهای منظم تجاری ایفا کرده است.

فقدان اطلاعات در مورد مناطق داخلی آفریقای خاوری، سبب رواج این پندار شده بود که در طول سده‌های قبل از آمدن پرتغالیها به اقیانوس هند در پایان قرن پانزدهم میلادی، میان مناطق داخلی و بندرهایی که در طول ساحل گسترده‌اند، هیچ تماسی وجود نداشت. اما

جوزف فردریک مبولیزا (تازانیا): استاد ارشد تاریخ در دانشگاه دارالسلام است. او عضو شورای کنفرانس علوم اجتماعی دانشگاههای جنوب آفریقا و مؤلف تمدادی مقاله و بررسی درباره تاریخ شرق و جنوب آفریقا است.

نمای يك قلعه پرتغالی قرن شانزدهم در کیلوا واقع در جمهوری متحد تانزانيا. کیلوا که از قرن دهم میلادی مرکز تجاری مهمی بوده است، پایانه دریایی یکی از قدیمیترین راههای تجاری پسرانده‌های آفریقای شرقی بوده است.



Photo: Jesper Kirkens © National Museum of Tanzania



نمای مومباسا (کنیا) از مراکز مهم تجارت در کرانه شرقی افریقا. مومباسا از همان اوایل قرن شانزدهم با پسرکانه‌ها مناسبات تجاری برقرار کرده بود و از آنها کالاهایی چون عمل، موم و عاج وارد می‌کرد.

کاهه و آروشا چینی می‌رساندند. در این شبکه به جز آهن کالاهای دیگری نیز حمل می‌شد: فراورده‌های زراعی، نمک، توتون، دام، کنیز و غیره. اما شبکه تا پیش از نیمه دوم سده نوزدهم از سطح محلی یا منطقه‌ای فراتر نرفت و همین باعث شد تا اهالی ساحل به پهنه‌دشتها سرزیر شوند تا بسی پیشتر از آن که تقاضای عاج اقوام پسرکانه‌ها را به‌واکنش وا دارد بازارهایی برای خود ایجاد کنند.

مسیری که ساحل تانزانیا را به سواحل دریاچه فانگانیکا و دورتر از آن وصل می‌کرد، قدیمی‌ترین جاده در بین سه جاده کاروان رو نیست اما معروف‌ترین آنهاست. این مسیر در حدود سال ۱۸۵۰ از شبکه بازرگانی خاص سکنه غرب و مرکز تانزانیا فراتر رفت و به ساحل رسید. در این جا نیز درست مانند سرزمین یاو، کعبیله‌های آهنی عمده‌ترین عنصر تجارت در این دوره بود. این خود گویای درجه هم‌پیوندی کشت و صنعت دستی در قرن هجدهم است. پارهای معادن آهن در این سرزمین وجود داشت و فنون آهنگری که تابع مناسک و تابوهای دقیقی بود دیرزمانی در انحصار شمار کوچکی از خانواده‌های مقیم فلات اوفیا و شمال شرقی تانزانیا باقی ماند.

نمک، این فراورده حیاتی نیز در سرتاسر منطقه یافت نمی‌شد. از قرن نوزدهم نمک اووینزا را از جنوب دریاچه ویکتوریا به شمال زامبیا و از زیر خاوری به دره روآها می‌بردند.

سومین کالای تجارت منطقه‌ای که آن نیز کالایی کمیاب به‌شمار می‌آمد، مس بود.

زیر سلطه پرتغالیان بود توانست از سال ۱۵۰۵ تا سال ۱۵۸۹ در برابر یورش پرتغالیها مقاومت کند.

با وجود این ظاهراً بازرگانی با پسرکانه‌ها نتوانست در برابر آشوبهای سیاسی و اقتصادی که مومباسا در قرن هفدهم بدان دچار شد مقاومت کند. روابط میان اقوام پسرکانه‌ها و بازرگانان شهرهایی که از مالیندی تا پانگانی در ساحل مریما پراکنده بودند، در نیمه اول قرن هجدهم از سر گرفته شد. ظاهراً این از سرگیری نیز مانند روابط میان کیلوا و یاو پیامد گسترش تدریجی شبکه‌های تجارتی قدیمی محلی بود، هر چند که این بار نیز حرکت از جانب ساحل شروع می‌شد. نخستین سفرنامه‌های اروپاییان در این مورد بدان اشاره دارد که در نیمه سده نوزدهم تجارت کاروانها در دره پانگانی در دست اهالی ساحل بود.

با وجود این، شبکه‌های منطقه‌ای بزرگی از اوسانبارا تا سرزمین ماسایی گسترده بود که تجارت پوست میثا را در بر می‌گرفت. این پوست از وسایل ضروری مناسک ولادت قوم شامبا بود و از جنوب سرزمین پره، چراگاه گله‌های ایچمپلا (نوعی غزال افریقایی)، به دست می‌آمد. بعداً مبادله شامل بز و گاو و پوست‌بزی نیز شد. به موازات این امر، و چه بسا همزمان با آن، برخی تجار شامبایی به ارسال دام، روغن حیوانی و توتون پرداختند، ایشان این فراورده‌ها را با صدفهایی که مورد نیاز برخی از مراسمشان بود مبادله می‌کردند.

در شمال پره روابط مهمی میان قبیله گونو و قبیله شاکا در مامبا در پایان سده هجدهم وجود داشت. چلنگران مامبایی به اوگونو می‌رفتند و دامهایشان را با آهن مبادله می‌کردند تا سپس از این آهن برای بازارهای چاگا و آروشا در شرق کوهها اسلحه بسازند. دورتر در شرق، کبوشوها بودند که این شبکه بازرگانی را تا تارتا و تاتیا در کنیا گسترش می‌دادند و در غرب به قومهای ساکن دشتهای

چاره‌ای نداشت جز این که متوجه تجارت عاج شود. هر چند سرمنشأ حرکت از جانب سواحل بود، اما نباید اهمیت بسیار تحول اقتصادی سیاسی جوامع مستقر در پسرکانه‌های وسیع کیلوا را از نظر دور داشت. سلطه بازرگانان یاو برجاده کیلوا از عوامل اقتصادی متعددی ناشی می‌شد. پیشاهنگان پویش ایشان به طرف ساحل شیزیها بودند، چلنگرانی که به خاطر حرفه‌شان جایگاه تعیین‌کننده‌ای نزد یاو‌ها داشتند و نقش بسزایی در تجارت محلی و منطقه‌ای ایفا می‌کردند. به اعتقاد برخی از محققان، مداخله فعالانه این قوم بازرگان در فاصله میان سالهای ۱۵۹۰ و ۱۶۱۶ شروع شد. اما مسلم این است که تجارت در مسیر طولانی میان کیلوا و سرزمین یاو پیامد فرایندی بود که در اواخر قرن هفدهم گذار از تجارت محلی پوست، آهن‌افزار و فراورده‌های زراعی را - که برای بازرگانان مقیم ساحل اهمیتی فرعی داشت - به تجارتی پررونق و کاملاً سازمان یافته میسر ساخت.

در همین جاده مهم کاروان دو جاده‌ای بود که از دره پانگانی به شمال راه می‌برد. در شمال روابط بازرگانی میان شهرهای تجارتی ساحل و مردم پسرکانه‌ها بسی زودتر از ساحل کیلوا رشد کرد. ظاهراً چگالی جمعیت در ناحیه بینابینی و همچنین فراز و نشیبهای روابط با پرتغالیها، بندر مومباسا را ناگزیر ساخت که از قرن شانزدهم با سکنه پسرکانه‌هایش روابط بازرگانی به هم زد. چنین به نظر می‌رسد که ظهور مومباسا به‌عنوان یکی از مراکز تجارتی عمده ساحل شرقی افریقا تا حدود زیادی از موفقیت آن در گسترش تجارت با پسرکانه‌هایش ناشی می‌شد.

در دهه دوم قرن شانزدهم تاجران مومباسایی با سکنه پسرکانه‌ها که به آنها غسل و موم و عاج می‌فروختند، گاه در جنگ و گاه در صلح به سر می‌بردند. مومباسا به علت دستیابی به استقلال نسبی از تجارت جنوب که

معادن مس در منطقه شایبا (کاتانگای سابق) در زئیر، ششمین تولیدکننده بزرگ مس در جهان. مس یکی از کالاهای عمده تجاری در جاده‌های کاروان‌رو ساحل تانزانیا به دریاچه تانگانیکا بود. از مس در ساختن جواهر و اسلحه استفاده می‌شد.



Photo © Hwa-Oui Paris

هایی که به تاپورا یا ارجی‌چی آورده می‌شدند در محل می‌ماندند و به کارهای خانه، کشاورزی، شکار فیل یا باربری گماشته می‌شدند. بدین‌سان هر کاروانی که در قرن نوزدهم از تاپورا به سوی ساحل راه می‌افتاد تا در آنجا عاج، برده و شاید سیم مسی بفرودشد، کالاهایی نیز برای مبادله در طول راه و دادن حق راهداری با خود می‌برد. بی‌گمان پارهای نمک و کچ‌بیلپای آهنی در اوگوگو و اوساگارا به درد کاروانها می‌خورد. در بازگشت نیز کاروانها حامل پارچه، سیم و کالاهای شیشه‌ای برای بازارهای داخلی بودند. روابط بازرگانی میان ساحل و پسرکرانه-

ها به زیرساخت اقتصادی دیرینه‌ای متکی بود که هرچندگاه مورد تجدید این روابط بود اما عمیقاً نیز از آن آسیب‌دید. روابط بازرگانی فقط سبب پیدایش یا تشدید بهره‌برداری از منابع طبیعی و انسانی افریقای خاوری نشد بلکه دگرگونی اجتماعی و سیاسی کاملی در پی داشت. اگر تجارت کاروانها را در دورنمای جهانی بنگریم، می‌بینیم که این تجارت هم‌پیوندی افریقای خاوری در اقتصاد جهانی را بر مبنای عدم تساوی مبادله سبب شد، زیرا تجارت جهانی با افریقا عمدتاً عبارت بود از ورود مواد اولیه از افریقا و صدور فرآورده‌های مصرفی ساخته شده بدانجا. این امر به ناهماهنگی تولید و مصرف و بهم‌خوردگی الگوی تولید و مبادله **بقیه در صفحه ۴۵**

در قرن هجدهم، خیش آهنی یکی از کالاهای عمده در شبکه تجاری میان مردمان غرب و مرکز تانزانیا بود. برخی خانواده‌ها، که عمدتاً در فلات اوفپا در غرب تانزانیا تمرکز داشتند، تنها کسانی بودند که فوت و فن چکش‌کاری و ذوب را می‌دانستند. در سمت چپ، نمای بیرونی و نیز مقطع یک کوره‌ذوب آهن سنتی را در این منطقه می‌بینید. ساختمان چنین کوره‌هایی، که حدود ۴ متر ارتفاع داشتند، تابع نظم و ترتیب و تشریفات خاصی بود.

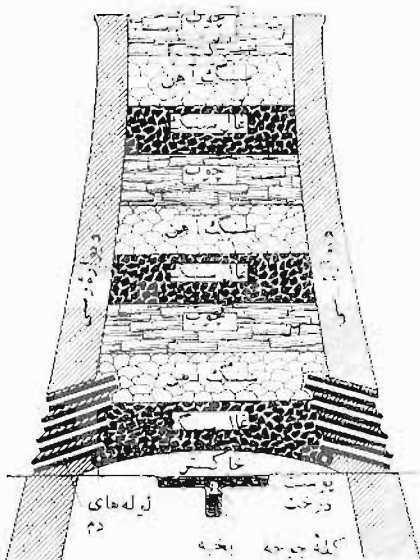
مس در کاتانگا استخراج می‌شد و به‌صورت شمش در می‌آمد و سپس به وسیله بازرگانان سومبووا و کالاکانسا به شمال یعنی به غرب تانزانیا برده می‌شد تا در آنجا مسگران از آن سیمهایی بسازند که برای ساختن تزئینات، جواهرات و نشانه‌های خاندانهای حاکم لازم بود. در همین دوره، مس ماده اولیه ساختن زوبین و دستبندهای سلطنتی کشورهای جنوبی بوها و بوروندی در میان دریاچه‌ها بود.

درست مانند دو نمونه قبلی، این تجارت بزرگ منطقه‌ای قبل از ورود کاروانهای عرب و سواحلی توسعه یافت. عربها که عمدتاً به عاج و برده علاقه داشتند نه به آهن و نمک و مس، فقط در دهه ۱۸۲۵ به مرکز تانزانیا رسیدند. با افزوده شدن عاج بر دیگر فرآورده‌های بازرگانی بومی در تانزانیا مرکزی و باختری، شبکه مبادلاتی وسیعی پدید آمد که ساحل را به سرزمینهای دوردست پسرکرانه‌ها متصل ساخت. تجارت بین‌المللی بدین‌سان توانست بر سیستم مبادلات منطقه‌ای تکیه کند و او نیاموزی مجدداً به پایتختی برای تجارت آهن، نمک، مس و عاج بدل شد.

از این پس نمی‌توان میان تجارت در مسیر طولانی و تجارت محلی یا منطقه‌ای مرزبندی دقیقی قایل شد. تجارت در مسیر طولانی به‌خاطر ماهیتش همیشه به تولید داخلی وابسته بود و از همان آغاز در درون تجارت محلی جای داشت. کاروانهایی که تجارت عاج و برده می‌کردند مواد غذایی مورد نیازشان را که اغلب یا حاصل کار زنان بود یا حاصل تلاش رعیت و برده، در محل می‌خریدند. آهن و نمک مورد نیاز آنها نیز از محل تأمین می‌شد. برای تهیه عاج و برده هم بازارهای محلی وجود داشت و پادشاهان کوچک یا شکارچیان انسان، برده و عاج را به آنجا می‌آوردند، اما عمده‌معموله از سرزمینهای دوردست راهی تاپورا می‌شد و از آنجا عاج که مصرف محلی‌نداشت به ساحل ارسال می‌گشت. تعداد زیادی از برده-



Photo: Museum of Tanganyika



بندر لیانوتگان در ایالت جیانگ سو در نزدیکی دریای زرد یافت شده و به عصر هان های شرقی (از ۲۵ تا ۲۲۰ میلادی) منسوب است، گواه این است که آیین بودا در آن زمان از طریق دریا به چین راه یافته بود.

در سال ۳۹۹، فاهین، راهب معروف، همراه با سه روحانی بودایی چینی دیگر شانگان را به قصد هند ترک گفت تا از آنجا سوتراها را به چین بیاورد. آنها جاده ابریشم را در پیش گرفتند، از چیزی در حدود سی سرزمین گذشتند و سرانجام پس از یازده سال از راه دریای جنوب به چین برگشتند و به کانتون رسیدند. پس از این سفر فاهین به نان کینگ رفت و سرگرم سوره های که با خود آورده بود و نگارش سفرنامه اش در سرزمینهای بودا شد، اما یکی از همسفرهایش به نام زی یان در کپولت به سفری دریایی به هند دست زد و در بازگشت از این سفر درگذشت.

در سده ششم میلادی، بودیدهارما روحانی هندی که آیین «چن» را در چین بنیاد گذاشت از همان راه به کانتون رفت. «چن» که مطلوب ترین مکتب آیین بودا از نظر تحصیل کردگان چینی بود، سپس از راه دریا در سده دوازدهم به ژاپن رفت و در آنجا به نام معروف آیین ذن گسترش یافت.

نقاشان چینی برای نمایش نمادین جادوانگی بودیدهارما، این استاد بزرگ که از راه دریا به چین آمده بود، او را در حالی نقاشی کرده اند که سوار بر ساقه خیزران از بلندای موجها می گذرد.

### جاده های کاروان رو ... (بقیه از صفحه ۲۹)

انجامید. فروشندگان عاج، تاجران برده، باربران و حتی کشاورزان قرن نوزدهم را هر چند به طور غیر مستقیم - بایستی در این چهارچوب اقتصاد جهانی، پیشاهنگ زحمتکشان مهاجر و دهقانانی دانست که نیروی کار مستعمرات را بدید آوردند.

به نهادهای سنتی نیز رحم نشد. همراه با کالاها و محصولات زراعی جدید، فرهنگ نیز بر جاده های بزرگ کاروان رو ره می سپرد و جای پایش را بر جوامع آفریقایی باقی می گذاشت. یکی از مهمترین دستاوردهای فرهنگ گسترش برای آفریقای خاوری امروز، گسترش زبان سواحلی از ساحل به پسرانها بود که باعث وحدت فرهنگی منطقه گسترده ای شد که زامبیا، مالاوی، شرق زئیر و شمال موزامبیک را در بر می گیرد. گسترش تجارت بین المللی در پسرانهای آفریقای خاوری، موجب نفوذ اسلام به این بخش از قاره نیز شد. سرانجام این را نیز باید گفت که تجارت بزرگ با فراهم آوردن منابعی در بیرون از ساختارهای سنتی مادر - سالاری رهایی مردان قبایل مادرسالار جنوب خاوری را تسهیل کرد و موجب زوی کارآمدن خانواده پدرسالار منکی بر نظام چند همسری شد.

جوزف فردریک موبیلزا

نمی شدند. جزیره گوره مدت ها یکی از عمده ترین مراکز مبادله بردگانی بود که با این کاروانها اعزام می شدند.

عربها و مسلمانان به طور کلی، تا سقوط امپراتوری سنگای در ۱۵۹۲ میلادی شدیداً در تجارت برده فعال بودند. این فعالیت در آغاز سده هفدهم افت کرد اما بعداً با قوت تمام احیا شد. کاروانها برده ها را در منطقه ای از سرزمین هوسا تا دریاچه چاد انتقال می دادند و آنگاه از طریق زیندر و اکاز به سمت شمال می رفتند. آنگاه طوارن آنها را از اهالی تونس تحویل می گرفتند و به طرف طرابلس غرب و غدامس می بردند. در غدامس، کاروانها دو دسته می شدند، برخی به طرف مراکش و برخی دیگر به تونس می رفتند. بردگان سیاه مجبور بودند ۳۰۰۰ کیلومتر راه را در بیابانها پیاده طی کنند. از تونس یا از طرابلس بردگان را به خاور نزدیک می فرستادند و برای چهارمین یا پنجمین بار می فروختند. مراکز اصلی تجارت برده در آفریقای شرقی عبارت بودند از مومباسا، زنگبار، کیلوا و باگامویو. از این مراکز بازرگانان عرب تا کنگو و حتی آنگولا در داخل قاره آفریقا نفوذ می کردند. در قرن نوزدهم، در پی قیامهای بردگان (مثلاً در سان دومینگو) و به دنبال تصویب قوانین ضد بردگی، اشتغال اروپاییان به تجارت برده یا از بین رفتن بسیار کم شد، اما در همین دوران تجارت در آفریقای شرقی رونق بیشتری گرفت.

بردگی به معنای دقیق کلمه امروزه محو شده پنداشته می شود. جهانیان آن را محکوم کرده اند. بیشتر خلقهای آفریقا به استقلال رسیده اند. اما زخمی که از تازیانه صدها ساله بر بیکرشان باقی است درمانی طولانی و دشوار دارد.

آندره کدروس

### جاده ابریشم ... (بقیه از صفحه ۲۴)

روابطی منطقه ای بوده از این سطح فراتر نمی رفت. بدین سان جاده ابریشم، این بزرگراه ارتباطی میان شرق و غرب جهان باستان، پس از هزار و پانصد سال کار افتخار آفرین، کم کم زیر غبار تاریخ محو شد.

اما اخیراً دگرگونیهایی تازه ای در آسیای میانه و خاورمیانه روی داده است. جنبشهای نوزایی ملی در این مناطق رخ کرده اند. از سوی دیگر از پایان جنگ جهانی دوم به این طرف وضع جهان تغییر بسیار یافته است و عواملی نظیر مسایل سوخت مورد نیاز صنایع مدرن، وضعیت استراتژیک خلیج فارس و رشد هواپیمایی بار دیگر موجب اهمیت یافتن مناطقی شده است که در گذشته معبر جاده ابریشم بودند. از این رو بعید نیست که این راه بزرگ ارتباط بین المللی که پانصدسال است بی استفاده مانده از نو زنده شود و رونق پیشین خود را بازیابد و مسئولیت به انجام رساندن وظیفه تاریخی نوینی را بپذیرد.

مایونگ

متعلق به کشتیداران مستقل است؛ همین نشان می دهد که شرکتهای به هم پیوسته بین المللی چه نقش مهمی بازی می کنند.

بیش از یک چهارم نفتکشها با پرچم لیبریا حرکت می کنند. بسیاری از نفتکشها نیز، که البته تعدادشان به مراتب کمتر است، با پرچم ژاپن رفت و آمد می کنند و این کشور پس از لیبریا از این نظر در مقام دوم قرار دارد. اینکه تعداد هرچه بیشتری از نفتکشها پرچم لیبریا یا سایر پرچمهای آسیای شرقی را برمی آورند، به سبب سبکتر بودن بهای فعالیت کشتیهای است که در این کشورها به ثبت می رسند.

بی عراق می توان نفتکش مدل ۱۹۸۴ را یک کشتی بسیار بزرگ، نو (بیشتر آنها در دهه گذشته به آب افتاده اند) و مصرف نشده توصیف کرد که حرکت آن گران تمام می شود زیرا به هنگامی که سوخت دریایی گران است و اقتصادی تر آن است که کشتیها با موتور دیزل کار کنند، نصف کشتیهای فوق با توربین بخار کار می کنند. سرمایه اولیه این کشتیها هنوز برنگشته است.

البته در حال حاضر نمی توان اصل «کوچک زیباست» را صد درصد در حمل و نقل دریایی صحیح دانست اما مطمئناً اگر کسی بگوید «بزرگ اقتصادی است» اشتباه کرده است. متوسط وزن مطلق کشتیهای که فعلاً در دست ساخت هستند، کاهش یافته است و در حدود ۵۰۰۰۰ تن است. نفتکشهای مدل جدید را غالباً طوری طراحی می کنند که فرآورده های نهایی پالایش شده را حمل کنند، زیرا افزایش قدرت پالایش خود کشورهای تولیدکننده نفت بدان معناست که تجارت چنین کالاهایی در آینده افزایش خواهد یافت.

به رغم تمام معیوبات اقتصادی کالای استراتژیکی چون نفت، آیا می توان درباره مسیرهای دریایی تجارت نفت در آینده پیش بینی معقولانه ای کرد؟ آمارهای مربوط به ذخایر نفتی موجود جهان نشان می دهد که ۵۵ درصد کل این ذخایر در خاورمیانه است. امریکای لاتین (با ۱۱/۷ درصد)، اتحاد شوروی و آفریقا در مقامهای بعدی قرار دارند.

از این رو، بندرهای بارگیری و خط سیر نفتکشها احتمالاً تا چندین دهه دیگر تغییر نخواهد کرد. از سوی دیگر، ممکن است کشورهای صنعتی دیگری به جرگه ایالات متحد امریکا، اروپا، ژاپن و دیگر کشورهای وارد کننده بیونندند و باعث شاخه شاخه شدن باز هم بیشتر الگوی ارتباطی بشوند بی آنکه این الگو را دگرگون کنند.

سیستمهای کم در دسر رقیب، مثل خطوط لوله را هم نمی توان نادیده انگاشت. مثلاً با ساختمان خط لوله جدیدی که از عربستان، معودی می گذرد و به یانبو می رسد و با افزایش جریان نفت در خطوط لوله سومد و عراق - ترکیه، حمل و نقل دریایی نفت احتمالاً باز هم کندتر می شود. نفتکشها برای حفظ کیسه ای که برای خود دوخته اند با جریقی قوی روبه رو خواهند بود.

ولسان لاپوره