

## تجارت دریایی خلیج فارس در دوره ساسانیان

پروین علم الهدایی<sup>۱</sup>

### چکیده

این پژوهش درصدد بررسی تجارت دریای خلیج فارس در دوره ساسانیان می‌باشد. یافته‌های پژوهش حاکی از آن است که خلیج فارس و اهمیت تجاری آن همواره مورد توجه شاهان حاکم بر ایران بود. در این میان دولت ساسانیان نیز به دلیل موقعیت استراتژیکی این منطقه و اهمیت آن در اقتصاد کشور، به این منطقه توجه ویژه‌ای داشت. این دولت از همان ابتدا با تأسیس شهرهای بندری و تصرف مناطق حاشیه‌ی خلیج فارس درصدد اعمال قدرت در این منطقه برآمد. لذا دریانوردی در خلیج فارس جزء لاینفک فعالیت تجارتي و دریایی ایران در دوره ساسانیان درآمد. در این دوره تبادل کالاها در ساحل دریا و رودخانه‌ها در بین النهرین و در امتداد سواحل شمال خلیج فارس رونق بسزایی پیدا کرد و حجم تجارت ایران با کشورهای چین و سیلان و هند افزایش یافت. بنابراین به همین دلیل و با رونق تجارت دریایی، تجارت خلیج فارس اهمیت فراوان یافت و پارس به مرکز مهم در تجارت با سرزمین‌های دور و نزدیک تبدیل شد. روش پژوهش حاضر توصیفی-تحلیلی می‌باشد که از منابع تاریخی دست اول بهره برده شده است.

**واژه‌های کلیدی:** خلیج فارس، تجارت دریایی، ساسانیان.

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی  
پرتال جامع علوم انسانی

<sup>۱</sup>. کارشناسی ارشد تاریخ ایران باستان دانشگاه آزاد اسلامی واحد داراب

## مقدمه

خلیج فارس از گذشته‌های بسیار دور به سبب موقع جغرافیایی ویژه و واقع شدن بر گذرگاه تمدن‌های بزرگ و نیز به عنوان یک شاهراه ارتباطی در طول دوران باستان از جهات سیاسی، نظامی، اقتصادی و فرهنگی اهمیت ویژه‌ای برای ایران داشته در تمامی اعصار و قرون، عامل حیاتی و منبع اقتصادی بوده است. به سبب همین ویژگی‌ها مورد توجه اقوام و ملل مختلف قرار گرفته و قدیم‌ترین تمدن‌های بشری در سواحل آن بوجود آمدند. هر یک از اقوام و ملل جهانی که به قدرت رسیده‌اند، سعی کرده‌اند به نحوی بر این منطقه مهم نفوذ یافته و نقشه تسلط بر آن را بر سر داشته‌اند. در این پژوهش ابتدا به بررسی موقعیت جغرافیایی خلیج فارس پرداخته شده است؛ چرا که موقعیت و شرایط جغرافیایی نقش مهم و تعیین کننده‌ای در شکل دادن به تجارت، اقتصاد و اوضاع اجتماعی خلیج فارس داشته است. پس از آن سعی شده است به پیشینه تجارت دریای قبل از دوره ساسانی پرداخته شود. سپس مقوله فعالیت‌های دریایی و بازرگانی دریایی ساسانیان و تلاش‌های صورت گرفته توسط آنان در رونق تجارت دریایی در خلیج فارس به بحث کشیده می‌شود. سؤال مورد نظر در این پژوهش، این است که تجارت دریایی در دوره ساسانی نسبت به دوره‌های قبل چه تغییراتی را پشت سر گذاشته است؟

در پاسخ به سوال فوق می‌توان این فرضیه را مطرح کرد که تغییر رویه تجار ایرانی و چینی در زمان ساسانیان در امر راه‌های تجارت دریایی، موجب شد که دریانوردان چینی در این زمان به سوی خلیج فارس حرکت کنند و تجارت دریایی خلیج فارس با چین در دوره ساسانیان نسبت به دوره قبل وسیعتر و گسترده‌تر شد.

روش تحقیق در این پژوهش، نظری (توصیفی - تحلیلی) بوده و مبتنی بر روش کتابخانه‌ای می‌باشد که از منابع متقدم و پژوهش‌های معاصر (جدید) نیز استفاده شده است. بنابراین هدف این پژوهش، بررسی تجارت دریایی خلیج فارس در دوره ساسانیان می‌باشد.

## موقعیت جغرافیایی خلیج فارس

خلیج فارس با حدود ۲۲۶ هزار کیلومتر مربع وسعت در جنوب کشور، بین ایران و شبه جزیره عربستان واقع شده، و با دریای مکران (عمان) به وسیله تنگه هرمز در مجاورت آن قرار دارد. خلیج فارس بین ۲۴ تا

۳۰ درجه و ۳۰ دقیقه عرض شمالی و ۴۸ تا ۵۶ درجه و ۲۵ دقیقه طول شرقی از نصف النهار گرینویچ قرار دارد. (وثوقی، ۱۳۸۴، ۸) فاصله عرض خلیج فارس بین ۱۸۵ تا ۲۳۳ کیلومتر متغیر است. (حافظ نیا، ۱۳۷۱، ۱۶) عمیق ترین نقطه آن در حدود پانزده کیلومتری تنب بزرگ قرار دارد و ۹۳ متر است. (جعفری، ۱۳۶۳، ۵۸) خط القعر ناودیس خلیج فارس نزدیک ساحل ایران است که پس از عبور از مابین جزایر تنب و فارو در منطقه هرمز به سمت ساحل شبه جزیره المسندم کشیده می شود. (حافظ نیا، ۱۳۷۱، ۱۶) اطراف ساحل خلیج فارس در تمام جهات کم عمق است و در تقسیم بندی دریاها در ردیف دریاهای کم عمق قرار می گیرد. توده های مرجانی که در اعماق آب های خلیج فارس به فراوانی و بیشتر به موازات ساحل یافت می شوند، از عمق آب می کاهند. (تکمیل همایون، ۱۳۸۰، ۱۱)

عمق آب در سواحل ایران بیشتر از دیگر کرانه هاست و از این رو احداث بندر و اسکله در بخش های شمالی به سهولت انجام می پذیرد و کم خطرتر از دیگر مناطق است. این ویژگی مهم باعث شده تا در طول هزاران سال گذشته بنادر شمالی خلیج فارس از رونق و آبادی بیشتر برخوردار باشند. (وثوقی، ۱۳۸۴، ۹) از لحاظ زمین شناسی، هر چه از بین النهرین به طرف ایران پیش می رویم، زمین ها جوانتر هستند. پژوهش های زمین شناسی نشان داده که خلیج فارس در دوره سوم زمین شناسی به وجود آمده و روزگاری برخی از جزایر آن آتشفشانی بوده است. (تکمیل همایون، ۱۳۸۰، ۱۱-۱۲) در دوران باستان یعنی مدت ها قبل از آنکه اقوام کلدانی و ایلامی در جلگه های حاصلخیز عراق و خوزستان کنونی مستقر شوند و به تشکیل دولت و تاسیس تمدن موفق آیند از حوالی بلاد شمال الجزیره یعنی از حدود شهرهای سنجار و سامره و هیت (در عراق) و از دامنه های غربی و کوه های بختیاری و دامنه های جنوبی پشتکوه یعنی حوالی بهبهان و رامهرمز و دزفول شروع می شده است و تمام جلگه های امروزی عراق عرب و خوزستان در زیر آب های آن پنهان بوده و رودخانه های کارون و آبدیز و کرخه و دجله و فرات بدون آنکه هیچ یک به دیگری بپیوندند جدا جدا به آن دریا می ریخته اند. (اقبال آشتیانی، ۱۳۸۴، ۱)

اهمیت خلیج فارس بیشتر به جهت ارتباط با اقیانوس هند است، اگر تنگه ی هرمز که وسیله ی ارتباط این دو قرار گرفته، نمی بود، خلیج فارس به صورت مردابی کم عمق در می آمد. (اقتداری، ۱۳۴۵، ۷)

## تجارت دریایی خلیج فارس در دوره‌های حکومت‌های متقدم

### تجارت دریایی خلیج فارس در دوره هخامنشیان

با تأسیس امپراتوری کوروش کبیر در سال ۵۵۰ ق. م و سپس دوران حکومت کمبوجیه و داریوش زویای تاریک تاریخ خلیج فارس روشن‌تر می‌گردد. هخامنشیان کلیه آسیای غربی و مصر را به یک امپراتوری پایدار و ماندگار و یکپارچه تبدیل کردند (سیوری، ۱۳۷۷، ۱۳). با ظهور این سلسله مرزهای ایران در ضلع جنوبی خلیج فارس و دریای عمان مستحکم شد و کرانه‌های خلیج فارس در شمال و جنوب تنگه هرمز به بخشی از ساتراپی چهاردهم دولت هخامنشی تبدیل شد (پیرنیا، ۱۳۷۰، ۱۳۷۴).

پرفسور هادی حسن معتقد است که: «هخامنشیان به دریا کشیده نشدند، بلکه به سوی آن رانده شدند، زیرا پارسیان که از راه خشکی به فارس کوچانیده شده بودند، مردمی کشاورز یا چوپان بودند و با امور دریایی آشنایی نداشتند، اما هنگامی که امپراتوری خشکی ایران تا به سواحل آسیای صغیر گسترش یافت و با قدرت دریایی یونان و مصر مواجه گردید، دیگر نمی‌توانست کسب قدرت دریایی را به تأخیر اندازد» (حسن، ۱۳۷۱، ۵۰). در مورد این اظهار نظر باید گفت، آنچه مسلم است اینکه ایرانیان بخصوص پارس‌ها مدت‌ها قبل از روی کار آمدن شاهنشاهی هخامنشی خلیج فارس را می‌شناختند، آشنایی ایرانیان به دریانوردی و سکونت آن‌ها در خلیج فارس باعث شد که آنان به اهمیت تجارت دریایی پی ببرند و از دوران کوروش، اقداماتی را در جهت تسهیل بازرگانی به انجام رسانند، چنانکه هرودوت تصریح می‌کند که در نواحی اطراف خلیج فارس، مراکز مهم تجارتي وجود داشته و هخامنشیان به این امر توجه خاصی داشته‌اند. (هرودوت، ۱۳۶۸، ۲۲۴-۲۲۶)

قابل ذکر است که در ابتدای دوره هخامنشی در بخش تجارت دریایی خلیج فارس رکود حاصل شد که علت آن این بود که سوداگران برای مدتی متوجه بحر احمر شدند و از دیگر سو از پارسیان می‌ترسیدند که ایالت مرزی آنها از ناحیه خلیج فارس مورد هجوم اقوام بیگانه قرار گیرد. (ویلسن، ۱۳۶۴، ۴۷) اگرچه پیرنیا معتقد است که تجارت از راه خلیج فارس اگر هم کم شده باشد، هیچگاه در این زمان متوقف نشده و بنادر ایران همچنان از راه بابل با هند ارتباط داشته‌اند. (پیرنیا، ۱۳۷۰، ۱۵۱۰/۲) دیری نپایید که با استقرار دولت هخامنشی به تدریج خلیج فارس رونق خود را بازیافت، چنانکه ویلسن از ارتباط دریایی بین بنادر خلیج فارس با دریای هند اشاره می‌کند. (ویلسن، ۱۳۶۴، ۴۸)

دولت هخامنشی با پیروزی بر دولت‌های بین‌النهرین و سلطه بر کناره‌های شمالی و جنوبی دریای پارس، به واقع وارث بازرگانی دریایی و راه تجارت خاور با باختر شد. اهمیت راه آبی خلیج فارس و نگهداری امنیت آن بر کوروش کبیر واضح بود، زیرا تجارت بین منطقه هند، آفریقای خاوری، دریای پارس و کشورهای پیرامون آن سود سرشاری نصیب بنادر و جزایر مجاور دریای پارس می‌ساخت.

کوروش کبیر در ادامه فعالیت‌های خود، پس از آنکه توانست بر بابل و ایلام پیروز گردد، شهر شوش را به جای بابل مرکز بازرگانی خارجی ایران و خاور و باختر قرار داد تا کشتی‌ها به رود کارون داخل شوند و کالاهای خود را در شوش تخلیه کنند. از طرفی نیز با ایجاد راه شوش، بابل و سارد به طول ۱۲۰۰ کیلومتر، شوش، اکباتان و باختر، دسترسی کشورهای تابع شاهنشاهی ایران را در فاصله دور قرار داشتند، ممکن ساخت. (امیرابراهیمی، بی تا، ۵۷-۵۹)

با روی کار آمده داریوش کبیر اقدامات وی خلیج فارس را وارد مرحله‌ای دیگر نمود. داریوش برای نگهداری و نظم خلیج فارس و دریای پارس به ساختن گروهی از ناوگان مجهز جنگی و به حمایت از بازرگانی، خود درصدد بر آمد از کارشناسان فینیقی برای ساختن کشتی‌های تجاری و ناوگان جنگی استفاده کند و به همین منظور تعداد زیادی ناوگان جنگی و بازرگانی برای ایران ساختند که توانست داریوش را بر دریاها مسلط کند. (میریان، بی تا، ۲۷) ریچارد فرای اگرچه هخامنشیان را نخستین ترویج‌کنندگان بازرگانی خشکی و دریا می‌داند اما در ادامه می‌افزاید که پارسیان هرگز دریانوردان کارآمدی نشدند و این کار را به ملت ای فرودست خود محول کرده بودند. (فرای، ۱۳۴۴، ۱۸۲)

اقدام داریوش بزرگ در ایجاد آبراهی بزرگ برای اتصال دریای سرخ به دریای مدیترانه، اهمیت توجه به دریانوردی و تجارت دریایی را در نظر ایرانیان نشان می‌دهد. در کتیبه‌ای که از داریوش در تنگه سوئز پیدا شده است، تلاش‌های دریانوردی ایرانیان را در منطقه خلیج فارس نشان می‌دهد که خود می‌تواند گواه بر اهمیت و رونق سواحل خلیج فارس در این ایام باشد. اشاره مورخان جغرافی‌دان عهد باستان و نیز ذکر نام سینوس پرسیکوس به دریای این ناحیه و همچنین قید دقیق نام خلیج فارس در اولین نقشه جهان متعلق به طالس و نیز نقشه هکاتوس، می‌تواند (سحاب، ۱۳۶۷، ۴۰۳) نشانگر رونق و آبادانی منطقه جنوبی ایران و وجود ارتباط دریایی این منطقه، با نقاط دیگر جهان باشد. (افشار سیستانی، ۱۳۷۲، ۸۶)

قدر مسلم اقدامات داریوش در جهت تسهیل امور تجارت دریایی نخستین تأثیراتش را در رشد و آبادانی و رونق خلیج فارس و جزایر و بنادر آن برجای گذاشت. با حفر کانال سوئز کشتی‌ها و دریانوردان کالاهای خود را به طور مستقیم به بنادر دریای مدیترانه حمل نمایند و از آن طرف نیز فرآورده‌های مورد نیاز خود را تأمین کنند. همچنان که گیرشمن اعتقاد دارد که در عهد هخامنشی به دلیل وجود مسکوکات، تجارت بری و بحری به نواحی بعید کشیانیده شد. تجارت جهانی به نقاط دیرتر حتی دانوب و رن رسیده است و حتی هندوستان و سرانندید در این عهد ادویه پوست‌های نباتات و فلفل صادر می‌کردند و ملاحان یونانی، فینیقی و عرب ارتباط میان هند، خلیج فارس، بابل، مصر و بنا در بحرالروم را تأمین می‌کردند و سکه‌های مکشوفه، وسعت تجارت در این عهد را نشان می‌دهد. وی در ادامه می‌افزاید که خمره‌هایی که در آن شراب، روغن، دارو و عسل حمل می‌شده دلیل بر روابط تجاری با غرب بوده، در خود ایران به دست آمده است. (گیرشمن، ۱۳۴۹، ۲۰۶)

بدون شک حفر کانال سوئز هم جهت ارتباط دریایی و تجارت ملل با هم بوده است (داندامایف، ۱۳۵۸، ۴۸) چنین به نظر می‌رسد که با روی کار آمدن امپراتوری هخامنشی و گسترش قدرت آنان به سوی سواحل مدیترانه و دریای سرخ، لزوم توجه به تجارت دریایی و بویژه سواحل و بنادر در خلیج فارس بیش از پیش مطرح شد. اقدامات کوروش و داریوش باعث ایجاد امنیت در نواحی ساحلی و تسهیل مراودات اقتصادی و تجاری شد. به بیان دیگر، در این دوره تجارت در سواحل خلیج فارس بر سواحل و بنادر مدیترانه پیشی گرفت. با حفر کانال مصر این بنادر و جزایر خلیج فارس بودند که در سایه امنیت بوجود آمده توسط امپراتوری هخامنشی بیشترین سهم را در تجارت دریایی دارا بودند. بخصوص تجارت با دریای هند حائز اهمیت فراوانی بود. (عبداللهی و بهاروندی، بی تا، ۱۲۶)

### تجارت دریای خلیج فارس در زمان سلوکیان

پس از فروپاشی امپراتوری هخامنشی و پیروزی‌های اسکندر و مهاجرت عده‌ای از یونانی‌های هلنی تاجر پیشه به ایران، قابلیت‌های تجاری ایران به عنوان پل ارتباط شرق و غرب بیشتر مورد توجه قرار گرفت. نثارخوس سردار اسکندر در اقیانوس هند و دریای عمان اطلاعات جدیدی را در اختیار اسکندر قرار داد. (گیرشمن، ۱۳۷۲، ۲۷۸)

نئارخوس در یادداشت‌های سفر خود، در مورد تجارت دریایی که در آن زمان در خلیج فارس بوده، می‌نویسد: «از سواحلی که پیمودم مانند سواحل خلیج فارس پرکشت و زرع نیست، عطر و ادویه از عربستان از راه دریای پارس می‌آوردند و به بابل می‌بردند» وی هنگامی که در مسیر دریایی خود در خلیج فارس، به دماغه مسندم می‌رسد به تجارت دارچین و ادویه در این مسیر اشاره می‌کند. (اقتداری، ۱۳۴۵، ۵۳) اسکندر با کمک سردار خود توانسته بود، اطلاعات مشروحی در مورد خلیج فارس و صدف و مروارید آن به دست آورد. نئارخوس، وظیفه داشت با کشتی‌های خود از مصب رود سند بگذرد و به سواحل مکران و تنگه هرمز برود، آنگاه وارد خلیج فارس شده، درباره خصوصیات این دریای داخلی ایران و مردم سواحل و جزایر آن به دقت تحقیق کند. (رائین، ۱۳۵۰، ۲۲۱/۱)

با 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 ابقا گردیدند. آنتیوخوس چهارم به منظور تأمین امنیت کشتی رانی در خلیج فارس بر عمان و کرمانیه در جنوب شرقی ایران استیلاء یافت و قرارگاه‌های حفاظتی در این مناطق برپا کرد. (چمنکار، ۱۳۸۵، ۱۸۶)

سلوکوس یکم شخصی به نام مگاستن را از راه خلیج فارس به هند فرستاد. او نخستین کسی بود که مطالبی را از بازرگانانی که به آنجا رفت و آمد می‌کردند، به دست آورده بود، از اینرو می‌توان دریافت که سوداگری دریایی خلیج فارس و شرق دور در این زمان وجود داشته است. (ویلسن، ۱۳۶۴، ۵۶)

سلوکیان به قابلیت‌های تجاری خلیج فارس توجهی خاص مبذول داشتند. تهیه تجهیزات مهمی در خلیج فارس که برقراری ارتباط با هند و بحر احمر را تسریع می‌نموده است و حتی شهرهایی در سواحل خلیج فارس، از جمله بوشهر امروزی (انطاکیه پارس)، در همین راستا بنا گردیده است. (گیرشمن، ۱۳۷۲، ۲۷۸)

جانشینان اسکندر در ایران به اهمیت خلیج فارس به خوبی آگاه بودند و توانستند در کرانه‌های خلیج فارس ۹ شهر بنا کنند که از جمله می‌توان به انطاکیه پارس اشاره کرد. این شهر بی تردید در زنجیره بازرگانی روزگار هژمونی یونانیان حلقه اتصال مهمی بوده است. (جی بویل، ۱۳۶۸، ۴۱۲/۳) با مرگ اسکندر عملاً نقشه‌های او درباره گسترش و توسعه تجارت بابل و خلیج فارس متوقف شد و جانشینان او بخاطر درگیری‌ها و کشمکش‌هایی که بر سر جانشینی با هم داشتند، چندان توجهی به امور تجاری منطقه‌ای از خود نشان ندادند و این بی‌توجهی که سلوکیان به امور تجارت در خلیج فارس از خود نشان دادند، سبب شد که با استقرار بطلمیوس،

اپیفانس سردار اسکندر در مصر و تأسیس سلسله بطالسه و عدم وجود قدرتی سرنوشت‌ساز در منطقه خلیج فارس، در راستای بهبود امر تجارت، همگی دست به دست هم داد تا در طی قرون سوم و دوم قبل از میلاد بنادر دریای سرخ و دریای مدیترانه با حمایت کامل حکام بطالسه نقش اساسی را در تجارت دریایی شرق و غرب به عهده بگیرند. (وثوقی، ۱۳۸۴: ۴۸)

### تجارت دریایی خلیج فارس در دوره پارت‌ها

در روزگار اشکانیان تمام سواحل شرقی شبه جزیره عربستان و عمان بخشی از خاک ایران به شمار می‌رفت. در ایران این دوره که با تجاوز سیاه پوستان به سواحل خلیج فارس تشدید شده بود، دولت پارت ناگزیر به لشکرکشی به عمان و امارات متصل (امارات متحده عربی کنونی) و تصرف کامل آن و شکست مهاجمان شد. (چمنکار، ۱۳۸۵، ۱۸۶)

ایرانیان در زمان اشکانیان پیشرفت چشمگیری در کار دریانوردی داشتند و بندرهای پروتقی در کرانه‌های شمال و جنوب خلیج فارس ساختند. آثاری که آنان در تاریخ دریانوردی انسان متمدن برجای گذاشتند، فراوان و هنوز قابل تشخیص است. نه تنها آنان راههای دریانوردی را کشف کردند و روی نقشه آوردند و راهنماها را درست کردند و ناوهای استواری برای دریانوردی به آبهای خاورزمین افکندند، بلکه برخی نام‌های فارسی را در کار دریانوردی به کار گرفتند که همچنان در زبانهای خاور و باختر گیتی زنده است. (مجته‌زاده، ۱۳۵۴، ۲۲)

در روزگار پارتیان اهمیت تجارت دریایی خلیج فارس بسیار مرود توج بوده است. حقوق گمرکی، بازرگانی از مهم‌ترین درآمدها برای خزانه شاهی بوده است. پارتیان بجز جاده مهم تجاری که از فرات آغاز می‌شد و به سوی ترکستان و چین ممتد می‌گردید و به جاده ابریشم می‌پیوست، راه دیگری را که از آسیای صغیر آغاز شده و با عبور از سوریه و بین‌النهرین به خلیج فارس منتهی می‌شد، تحت نظارت داشتند. (دوازده امامی، ۱۳۸۷، ۷۴)

بازرگانی و دریانوردی ایرانیان در این دوره پیشرفت زیادی کرد و با رومیان در همه جا رقابت می‌کردند. رفتار دولت اشکانی با بازرگانان خارجی نسبت به رفتاری که دولت روم به آنها می‌نمود، خیلی بهتر بود (صادق نشات، ۱۳۴۴، ۶۱). تجار پارتی یا افرادی که از طرف آنها عمل می‌کردند، کنترل و مبادله کالا از راه خشکی از غرب به شرق و بالعکس را برعهده داشته‌اند، رومیان به نوبه خود می‌دیدند، تجارت شرقیان وابسته به دلالان



پارتی شده است و در عین حال حمل و نقل دریایی ارزانتر می‌شود، کوشیدند راه دریایی را برای ارتباط با عربستان و هند و چین انتخاب کنند. با وجود این، به دلایل متعدد تجارت دریایی هرگز نتوانست کاملاً جانشین تجارت زمینی شود، غیر از جاده‌ای که از سوریه به بین النهرین و ایران و از آنجا به چین راه داشت (جاده ابریشم) بخش مهمی نیز از طریق دریا- خشکی انجام می‌گرفت. یعنی راه سوریه به بین النهرین و از آنجا از طریق دریا به هندوستان و از آنجا از راه خشکی به شرق دور. (ویستهورفر، ۱۳۷۷، ۱۵۸) راه دریایی بازرگانی که از خلیج فارس آغاز می‌شد، در این زمان اهمیت فوق العاده‌ای داشت. کشتی‌هایی که در خلیج فارس رفت و آمد می‌کردند، تا جزیره سیلان و جزایر هند شرقی و حتی سواحل چین پیش می‌رفتند و ناخدایان و ملاحان ایرانی مهارت و قدرتی یافته بودند که هیچ کس را یارای رقابت با آنان نبود و حتی بر پیشینیان خود یونانی‌ها، فنیقی‌ها و مصری‌ها نیز برتری داشتند. (رائین، ۱۳۵۰، ۲۲۹/۱) بعضی از محققین معتقدند که در این دوره، تجارت دریایی، دریای سرخ نسبت به خلیج فارس پیشی گرفته بود. (هادی حسن، ۱۳۷۱، ۹۶)

قابل ذکر است که در دوره اشکانیان خلیج فارس شکل یک منطقه ترانزیک کالا را داشت، زیرا تسهیلات بسیاری برای بازرگانان خاور و باختر فراهم کردند و شهرها و بندرهای دریایی پارس گمرک خانه دایر و از کالاهای وارده و صادره برابر ده درصد ارزش آن عوارض دریافت داشتند و چون درآمدهای خود را از محل وصول خراج ارضی و عوارض گمرکی به دست می‌آوردند، همواره سعی داشتند که صلح، امنیت و آزادی و دادوستد تجاری در قلمروشان نگهداری شده تا درآمدهای گمرکی کاهش نیابد. (امیرابراهیمی، بی تا، ۵۹)

اما شروع تجارت در حجم کلان میان چین و غرب باید در عهد مهرداد دوم وقتی صورت گرفته باشد که یک هیئت چینی به دیدار پارتیان آمد. (شیپمان، ۱۳۸۶، ۱۱۳) چنانکه براساس نوشته‌های چینی، پیشینه روابط تجاری خلیج فارس با چین به عهد اشکانیان باز می‌گردد. (خلیفه، ۱۳۸۷، ۲)

باز شدن جاده ابریشم در زمان مهرداد دوم و عواید حاصل از تجارت آن دولت پارت را بر آن داشت تا از طریق دریا به مانند راههای زمینی تجارت آن را به خود اختصاص دهد. به همین جهت بنادر جنوبی خود را سروسامان داده و از طریق آنها به خصوص بنادر آپولوگوس در ساحل فرات و خاراکس با هندوستان به تجارت ادویه و ابریشم پرداختند و جالب اینکه کشتی‌های پارتی مسیر آبی خاراکس تا مصب رودخانه سند را چهل روز می‌پیمودند. (خدادایان، ۱۳۸۰، ۱۸۷) گفته می‌شود، چون ایرانیان تمایل نداشتند که چینی‌ها به راههای دریایی که به روم می‌رسید، آشنایی یابند و همچنین نمی‌خواستند روم از راه ایران با چین مناسبات بازرگانی

برقرار کند، لذا سعی آنها بر این قرار گرفت که خود تجارت چین را از راه زمین<sup>۵</sup> دریایی در دست داشته باشند. (گوتشمید، بی تا، ۲۷۷) دولت اشکانی به گونه‌ای عمل می‌کرد که راه روم باستان را به چین نشان ندهد و وی را به سواحل خلیج فارس رهنمون می‌کرد و آن را به عنوان دریای مغرب به او رهنمون می‌کرد. در این دوران خاراکس و توج هر دو در کنار خلیج فارس دو بندر مهمی بودند که با هند و آفریقا دادوستد تجاری داشتند. (مظاهری، ۱۳۷۷، ۵۹۸/۲)

### تجارت دریایی خلیج فارس در دوره ساسانیان

هرچند در دوره ساسانیان، قلمرو ایرانیان از حیث فتوحات و جهانگیری به پایه دوره هخامنشی نمی‌رسید و امپراطوری آنان وسعت و پهناوری دوران کورش و داریوش را نداشت؛ ولی بدون شک تمدن این دوره بیش از نیاکان قدیم خویش به دنیا و اوضاع آن آشنائی و بستگی پیدا کرده بود، و در کارها و شئون مختلف و از جمله بازرگانی، که مستلزم مسافرت به کشورهای دور دست از راه خشکی و دریا بود، ورزیده‌تر و بی‌باک‌تر شده بودند. در همین دوره بود که ملوانان و ناخدایان ایرانی، خلیج فارس را که در حکم دریای داخلی ایران به شمار می‌رفت، پایگاه آمد و شد کشتی‌های خود قرار داده بودند. داستانهای افسانه‌ای مانند سندباد بحری و امثال آن که از اواخر سده دوم هجری شایع گردید از سرگذشت‌های دوران ساسانی سرچشمه گرفته است. (نشأت، ۱۳۴۴، ۶۷)

بر طبق کتاب کارنامه اردشیر بابکان، هنگامی که اردشیر با کنیز اردوان فرار می‌کرد، در طی راه به دو زن برخورد کرد. یکی از زنان در بندی که به اردشیر می‌دهد، می‌گوید:

«بشتاب به دریا تا که دریات به چشم آید می‌ای، که دریات چون به چشم افتاد، رستی از بیم دشمن»

(کارنامه اردشیر بابکان، ۱۳۶۹، ۳۹).

گرچه مطالب کارنامه اردشیر بابکان بیشتر به افسانه می‌ماند، اما از میان سطور آن می‌توان حقایقی را کشف کرد که یکی از این حقایق، اهمیت خلیج فارس و لزوم تسلط بر آن توسط بنیانگذار دودمان ساسانی است که در کتاب کارنامه به صورت فرار اردشیر به سمت دریا برای رهایی از دست اردوان اشکانی و مبارزه وی با حکمرانی به نام هفتواد که حکمران سواحل دریا است، جلوه گر می‌شود.

پادشاهان ایران (خصوصاً بنیانگذاران سلسله‌ها) به دلیل واقع شدن سرزمین تحت حکومتشان در منطقه‌ای خاص و محصور بودن در میان مرزهای بحرانی شرقی، شمالی و غربی و جنوبی نسبت به دیگر حکمرانان جهان باستان دیدی متفاوت نسبت به سیاست، حکومت، اقتصاد و جامعه داشتند. آنان ناچار بودند در این چهارراه جهانی برای بقا و ادامه حیات، تمامی جوانب را در تمام مرزهای گسترده سرزمین خود در نظر بگیرند. همین دلیل یکی از دلایل بسیاری بود که پادشاهان ایران را ناچار می‌کرد علاوه بر پادشاه و نماینده خدا در روی زمین بودن، یک سردار جنگی بزرگ، یک سیاستمدار برجسته و یک استراتژیست بین‌المللی نیز باشند که البته در پشت همه این خصوصیات نباید یک بازرگانی تیزهوش را نیز از یاد برد.

در پی این موضوع اکثر شاهان ایران در پی یافتن راهی برای کاهش هزینه‌ها و نیروها در دفاع از سرزمینشان بودند. در این میان می‌توان از کوروش بزرگ بنیانگذار هخامنشیان و توجه وی به مرزهایی که به طور طبیعی یک دفاع استراتژیک را به حکمران و سرزمینش ارائه داد، نام برد. (محمود آبادی، ۱۳۸۷، ۲۴)

اردشیر پاپکان (۲۴۲-۲۲۴ م) پس از طغیان بر علیه خاندان اشکانی قبل از آنکه با آخرین شاهنشاه اشکانیان یعنی اردوان پنجم (۲۲۴-۲۱۶ م) پنجه در پنجه افکند، لازم دید تا برخی حکمرانان اطراف مقر خود را مطیع کرده تا از پشت سر خود مطمئن گردد. وی پس از سرکوب برخی از این حکمرانان توجه خود را به کرمان و سواحل دریایی آنجا نمود (در روزگار ساسانیان استان هرمزگان متعلق به کرمان بود) در آنجا با حکمرانی که بنا به گفته طبری مردم او را می‌پرستیدند، جنگید (نولدکه، ۱۳۶۰، ۴۵) و وی را شکست داده و به جای وی جانشینی از جانب خود گماشت. (کارنامه اردشیر بابکان، ۱۳۶۹، ۴۵ و ۴۶).

این اولین رویکرد اردشیر به جانب خلیج فارس بود. این حادثه در روایت کارنامه اردشیر پاپکان به صورت نبرد ارد شیر با هفتواد یا هفتان بخت ذکر شده است. (همان، ۴۹) در این روایت اردشیر به آن آسانی که منابع می‌گویند، بلکه با زحمت و سختی بسیار پس از دو بار جنگیدن توانست که هفتان بخت را شکست دهد. (همان، ۴۷)

کارنامه ذکر می‌کند که در میان لشکریان هفتان بخت که به جنگ اردشیر آمده بودند، تازیان و عمانیان نیز وجود داشتند. (همان، ۴۹) وجود تازیان (اعراب) و عمانیان یادآور این مطلب است که هفتان بخت نه تنها بر سواحل شمالی خلیج فارس که بر سواحل جنوبی این خلیج نیز تسلط داشته است و بدین ترتیب تجارت پرسود خلیج فارس را کاملاً در دست داشته. چه احتمال می‌رود که اردشیر هم برای ایمن شدن از پشت سر خود (برای

جنگ با اردوان) و هم برای کسب غنیمت و به دست آوردن یک منبع بزرگ اقتصادی دست به این کار زده باشد. چرا که تا زمانی اردشیر در پارس می ماند، منبع درآمدی برای ادامه جنگ با اردوان یا دیگر حکمرانان اشکانی نمی داشت. تمامی منابع ذکر می کنند که حکمرانی را که اردشیر در سواحل دریای پارس شکست داد، دارای گنجینه های بسیار بود. (بلعمی، ۱۳۸۰، ۶۲، ابن اثیر، ۱۳۴۷، ۴۴۳/۱) از سویی دیگر مناطق ساحلی خلیج فارس به راحتی می توانست امنیت داخلی پارس را به خطر اندازد، چرا که دیدیم حتی آن سوی خلیج نیز در قلمرو هفتان بخت بوده و وی می توانست با سپاهی بزرگ به راحتی به درون پارس رخنه کند.

اگر اردشیر پاپکان قبل از جنگ با اردوان به سرکوبی هفتان بخت اقدام نمی کرد، زمانی که در حال جنگ با اردوان بود، پارس به راحتی به تصرف این حکمران ساحلی در می آمد. این موضوع کاملاً از متن کارنامه اردشیر پاپکان مشخص است. جایی که اردشیر در ابتدا قصد دارد به سمت ارمنستان و آذربادگان (آذربایجان) رود اما می اندیشد که ابتدا باید کار پارس را پیراسته دارد و از دشمنان آسوده گردد. (کارنامه اردشیر بابکان، ۱۳۶۹، ۴۷).

اردشیر پاپکان پس از این کار و سرکوب برخی حکمرانان دیگر اشکانی چون حکمران اصفهان و اهواز، (بلعمی، ۱۳۸۰، ۶۲). به جنگ سرنوشت ساز با اردوان پنجم اشکانی رفت و وی را شکست داد. پس از این کار غرب ایران را نیز تصرف کرد. در این زمان اردشیر احساس کرد که بدون وجود بنادر نظامی در سواحل شمالی و جنوبی خلیج فارس نمی تواند کنترل نیرومندی بر این دریا داشته باشد. بنابراین ابتدا از مداین به بحرین لشکر کشید و پادشاه آنجا را که سنتروک نام داشت، شکست داد و نواحی بحرین تا یمامه را تصرف کرد (بلعمی، ۱۳۸۰، ۶۴، ابن اثیر، ۱۳۴۷، ۴۴۵/۱).

وی در بحرین شهری ساخت که برخی مورخان آن را "بتن اردشیر" می نامند (اصفهانی، ۱۳۶۷، ۴۵) و دیگران نامهای دیگری چون فوران، اشتراآباد و خط بر آن می نهند. (مارکورات، ۱۳۷۳، ۹۳) پژوهشگران ذکر می کنند که شهری که اردشیر در بحرین ساخت، بنیاد اردشیر نام داشته و معتقدند که این امیرنشین به اشکانیان متعلق بوده (دینوری، ۱۳۶۶، ۶۹) که از نام حکمران آن (سنتروک) نیز تا حدی این مطلب به اثبات می رسد. (مارکورات، ۱۳۷۳، ۹۳)

اردشیر در پی ایجاد بنادر نظامی - تجاری در خلیج فارس اقدام دیگری نیز انجام داد و آن لشکرکشی به منطقه - ای از سواحل اردشیر خوره به نام کوچاران بود. که در آنجا زنی پادشاهی می کرد و مردم او را می پرستیدند.

اردشیر وی را نیز شکست داد و پیروان دین وی را مطیع خود ساخت و ناحیه حرم ساحلی اردشیر خوره را تصرف کرد. (نلدکه، ۱۳۶۰، ۶۸)

بدین ترتیب تمامی خلیج فارس در قبضه قدرت ساسانیان افتاد و تجارت پرسود این منطقه کاملاً در دستان اردشیر پایکان و جانشینانش قرار گرفت. اردشیر با ایجاد پاسگاه‌های دریایی در طول سواحل دریا امنیت این منطقه را ایجاد کرد. این اقدام وی باعث گشت تا که ساسانیان از این پاسگاه‌ها مواضع بازرگانی اقیانوس هند را زیر نظارت خود بگیرند و جای پای در نواحی حاصلخیز حضرموت و یمن که به عربستان سعید معروف بوده به دست آورند. (کمبریج، ۱۳۷۳، ۷۱۶/۳).

هرمز دوم (۳۰۱-۳۱۰ م) در جنگ با اعراب کشته شد. علت درگیری هرمز با اعراب این بود که اعراب بحرین را به تصرف درآورده بودند و از آنجا به حدود ایران تجاوز می‌کردند. بعد از هرمز اولین وظیفه شاپور دوم تنبیه اعراب بحرین بود، بلکه از آن جهت که این اعراب در دوره خردسالی وی در سواحل خلیج فارس تاخت و تازهای بسیار کرده و امنیت آن حدود را به شدت مختل ساخته بودند. (زرین کوب، ۱۳۶۴، ۴۴۸).

در زمان انوشیروان هیأت فرهنگی ایران به سرپرستی بزرگمهر به هند فرستاده می‌شود. کتاب کلیله و دمنه و شاید سندبادنامه و بطور حتم بازی شطرنج از جمله سوغاته‌های این سفر فرهنگی است. این گروه چه از تیسفون به راه افتاده باشند و چه از جندی شاپور، ناچار در یکی از بنادر قدیمی رأس خلیج فارس وارد پهنه دریا شده‌اند و در گذر خود، ولو به منظور تهیه آب آشامیدنی، توقف کوتاهی در جزیره خارک داشته‌اند، زیرا فاصله دویست کیلومتری مصب فعلی شط العرب تا خارک برای کشتی‌های زمان ساسانیان راه چندان کوتاهی نبوده است. در همین زمان است که سربازان وی به قصد اشغال یمن و عدن از خلیج فارس می‌گذرند و مدت یک صد سال این منطقه را در اختیار خود در می‌آورند. این دسته از سربازان به احتمال قوی از راه دریا و با دور زدن جزیره العرب، خود را به یمن و عدن رسانده‌اند، چه عبور از ریگزارهای عربستان، حتی در حال حاضر نیز کار ساده‌ای نیست. لذا برای حفظ راه‌های دریائی ناچار بوده‌اند در جزایری مثل خارک، کیش، و اوال (نام قدیم بحرین) پادگان‌های نظامی بر پا کنند. این نفوذ و تسلط تا زمان گسترش اسلام در این نواحی همچنان ادامه داشته است و از این زمان به بعد نوبت به فتوحات مسلمانان صدر اسلام می‌رسد که خود به بحث دیگری نیاز دارد. توسعه دریانوردی ایرانیان در عصر خسرو انوشیروان نشان می‌دهد که تمامی سواحل خلیج فارس و بحر عمان تا خلیج عدن و کشور یمن تحت نفوذ و اداره دولت ساسانی قرار داشت. (شوشتری، ۱۳۵۲، ۲۰۳)

چنانکه مورخ انگلیسی در کتاب خود موسوم به سیلان آورده است: «ایرانیان در اوایل قرن ششم، تحت لوای خسرو انوشیروان، موقعیت ممتازی در شرق به دست آوردند. کشتی هایشان در بنادر هندوستان رفت و آمد می کرد و ناوگانشان در لشکرکشی‌هایی که علیه سیلان به عمل آمد به پیروزی نائل شد. این لشکرکشی بدان خاطر انجام پذیرفت تا رفتار سویی را که نسبت به هموطنانشان صورت گرفته بود تلافی کنند.» (رائین، ۱۳۵۰، ۲۵۵).

همچنین پس از کسادای جاده ابریشم و از رونق افتادن تجارت زمینی به خاطر جنگ‌های ایران و بیزانس و بالا بردن عمدی تعرفه‌های گمرکی و ایجاد تورم در قیمت ابریشم از سوی ساسانیان، امپراتور ژوستینین در پی یافتن راه‌های جدید بازرگانی به سمت دریای سرخ و اقیانوس هند کشیده شد تا از راه دریا با سرزمین‌های شرقی رابطه برقرار کند. به همین دلیل و با رونق تجارت دریایی، ایالت پارس و بنادر آن و به طور کلی تجارت خلیج فارس اهمیت فراوان یافت و پارس به مرکز مهم در تجارت با سرزمین‌های دور و نزدیک تبدیل شد. این موضوع را حجم بالای ضرب سکه در ضرابخانه‌های پارس در اواخر دور ساسانی و همچنین کشف بسیاری از سکه‌ها و مهرهایی با نام شهرهای پارس در بنادر چین و هند تأیید می‌کند.

نکته قابل توجه در اهمیت خلیج فارس در عهد ساسانی این است که هیچ یک از دریانوردان چینی در این زمان به سوی خلیج فارس نیامدند و بالعکس بیشتر ایرانیان و حبشه‌ای‌ها در آب‌های چین و سیلان به تجارت مشغول بودند. گسترش روابط تجاری ایرانیان با چین سبب شد تا نام پوسیو یا پوسه به کشتی‌هایی که به دهانه دریای چین وارد می‌شدند، اطلاق شود. (اقتداری، ۱۳۶۴، ۶۳).

ایرانیان ابریشم خام را از چین وارد می‌کردند و بافت و رنگ آمیزی آن را خود انجام می‌دادند. (گدار، بی تا، ۲۰۳، ویلسن، ۱۳۵۹، ۱۱۵) همچنین کالاهایی چون؛ طلا، نقره، عاج، سرب، چوب صندل و منسوجات مختلف توسط ایرانیان از هند و با مقدار کمتری از سرزمین‌های عربستان به سرزمین چین فرستاده می‌شد که در تواریخ دودمان چینی به کالاهای پوسی معروف شده بودند. (هادی حسن، ۱۳۷۱، ۱۳۲)

در جنوب شرق چین در سه محل سکه‌های ساسانی کشف شده که از آمدن کشتی‌ها از خلیج فارس به این نقاط حکایت دارند. این سه محل عبارتند از: کوکوگنگ، یینگ داک و سویی کای که با خلیج فارس روابط بازرگانی داشتند. تعداد فراوان سکه‌های متعلق به اواخر سده‌های پنج تا هفتم میلادی، از اهمیت خلیج فارس در اواخر دوره ساسانی حکایت دارد. تاریخ سکه‌ها نشان می‌دهد که آنها در دوره چی (۴۹۷-۵۰۱م) در استان ساحلی کوکو گنگ و یینگ داک مورد استفاده قرار گرفته اند. سکه‌های قباد یکم (۴۸۸-۵۳۱) در استان ساحلی

گوانگ دونگ پیدا شده‌اند. علائم ضرب آنها نشان می‌دهد که از ایالت پارس و مناطق مجاور آن هستند و به احتمال زیاد از راه دریا به آنجا رسیده‌اند. (daryae, 2003, 14)

مسیر دیگری که مورد توجه دریانوردان عصر ساسانی قرار داشت سواحل شرقی آفریقا بود. کشتی رانی میان خلیج فارس و شرق آفریقا از زمان ساسانیان همواره رو به رشد بوده است. میان پادشاه ساسانی و سلطان زنگبار روابط تجاری برقرار بوده است. (فهمی، ۱۳۵۷، ۱۰) آنان از آفریقا انواع چوب‌های گران بها و عاج به ایران می‌آوردند. (اکبری، ۱۳۸۲، ۲۲۶) بنادر ایرانی در تمام دوره ساسانی از رونق قابل توجهی برخوردار بود و اهمیت خود را در عصر اسلامی نیز حفظ کرد.

در این میان نام برخی از این بنادر و مراکز نظامی در منابع زیاد به چشم می‌خورد. یکی از این بنادر ابله نام دارد که در منتهی الیه شمال خلیج فارس قرار داشته و حلقه ارتباطی میان تجارت سوریه و شام تا هند و چین بوده است (محمدی، ۱۳۷۹، ۳۶۰/۲). ابن خردادبه جغرافیدان بزرگ قرن سوم هجری وصفی از مسیر تجاری بازرگانان یهودی در آن روزگار می‌کند که طی آن در مسیر بازگشت این بازرگانان از غرب (بیزانس) به شرق چین می‌گوید:

«پس از آن به انطاکیه مراجعت می‌کنند و از راه زمین پس از طی سه مرحله به جابیه می‌رسند. پس از آن در فرات سوار کشتی می‌شوند و به بغداد می‌آیند، از بغداد با کشتی از راه دجله به ابله می‌رسند و از ابله به سوی عمان و سند و هند و چین حرکت می‌کنند. تمام این راهها به یکدیگر متصلند». (ابن خردادبه، ۱۳۷۰، ۱۲۹)

«بلاذری»، «ابله» بندر تجارتی مهم ایران در ساحل شمالی خلیج فارس را دروازه و لنگرگاه بحرین و عمان و هند و چین دانسته است. (بلاذری، ۱۳۴۶، ۱۹۵) «جورج حورانی» در مقایسه بین عناصر ایرانی و عرب در تجارت دریایی چنین نتیجه‌گیری کرده است: «عصر پارسی در بندرها (بنادر عربی) نیرومند بودند و بندرها کم و بیش جزء قلمرو شاهنشاهی ساسانی به شمار می‌رفت. بسیاری از عرب‌های ازدی عمان به دین مزدایی گرویدند. در بندر «ابله» مردم کرانه نشین آمیخته‌ای از پارسیان و عرب‌ها بودند». (حورانی، ۱۳۳۸، ۶۱)

مرکز دیگر مهم نظامی- تجاری خلیج فارس را عمان ذکر می‌کنند. ایرانیان آن را «مُزون» می‌نامیدند که پایتخت آن صعار یا شعار بوده است. (مارکورات، ۱۳۷۳، ۹۵) اردشیر پاپکان قبیله‌ای از عرب را به آنجا

کوچاند که در کار ملاحی و جاشویی کشتی کار کنند. (محمدی، ۱۳۷۹، ۱۱۶/۳). صعار مرکز بزرگ بازرگانی ایرانیان در عمان بود که برای حفظ آن پادگانهایی نیز در آنجا ایجاد شد. (کمبریج، ۱۳۷۳، ۷۱۷/۳).

به دلیل موقعیت برجسته عمان در مسیر بازرگانی خلیج فارس این منطقه به یک مرکز نیرومند اقتصادی مبدل شد به طوری که اصطخری جغرافیدان قرن سوم و چهارم هجری در مورد آن می‌گوید که در عمان و بر کرانه دریای فارس هیچ شهری آبادان تر و توانگرتر از صعار نیست. (اصطخری، ۱۳۷۰، ۲۷)

این تسلط ساسانیان بر خلیج فارس و اهمیتی که به آن می‌دادند تا پایان روزگار آنان ادامه داشت و رقیب تجارت دریایی رومیان از طریق تنگه باب المندب و دریای سرخ بود. ادامه برتری ساسانیان بر خلیج فارس و مسیرهای دریایی این دریا با نقاط تجاری مشرق به آنجا کشید که برخی مورخان گمان می‌کردند که ایرانیان در زمان انوشیروان سرتیپ (سیلان) را به تصرف درآورده‌اند. (اصفهان‌ی، ۱۳۶۷، ۵۶). در حالیکه ایرانیان هیچگاه به آنجا لشکرکشی نکردند؛ بلکه این قدرت اقتصادی ایرانیان بود که در آن نواحی قدرت نمایی می‌کرد. این اقتدار تا بدانجا کشید که حتی ایرانیان در تجارت ابریشم و کالاهایی که از هند به حبشه نیز می‌آوردند، دخالت کنند. روایت مستقیم پروکوپیوس مورخ بیزانسی در قرن ششم میلادی حاکی از تسلط بازرگانان ایرانی بر تجارت حبشه دارد. با دخالت مستقیم در خرید ابریشم از هند و کوتاه کردن دست بازرگانان دیگر این اقتدار و تسلط بر دریاها از جمله خلیج فارس را ساسانیان مدیون بنیانگذار بزرگ خود اردشیر پاپکان بودند. کسی که از زمان خود جلوتر بود و همواره به فرداها فکر می‌کرد. (عباس، ۱۳۴۸، ۱۷۹)

همچنین وجود گارگاه‌های کشتی‌سازی و در بندر سیراف و شهر اردشیرخوره همه حکایت از تجارت فعال و پر رونق خلیج فارس با اقصی نقاط دارد. «گابریل فراند» براساس شواهد زبان‌شناسی و در یک تحقیق به یاد ماندنی، تفوق عنصر ایرانی را بر تجارت دریایی پیش از اسلام و تأثیرش را بر ادبیات تجاری عرب نشان داده است. او در این باره می‌نویسد:

«به یقین می‌توان گفت که سفرهای دریایی پیش از سده نهم میلادی تنها به وسیله دریانوردان

ایرانی انجام گرفته و آنها در تجارت با خاور دور مقدم بر اعراب بوده‌اند». (ریکس، ۱۳۵۱، ۱۲۴)

اشپولر رونق زبان فارسی را به عنوان زبان داد و ستد، دلالت بر برتری ایرانیان در تجارت دریایی دانسته است. (اشپولر، ۱۳۷۷، ۲۷۱)



## نتیجه

خلیج فارس و اهمیت استراتژیک تجاری آن همواره مورد توجه سلاطین حاکم بر ایران بود؛ در میان دولت ساسانیان نیز این قاعده مستثنی نبود، به طوری که آنان از همان ابتدای تأسیس حکومت به این منطقه و تجارت آن اهمیت ویژه‌ای قائل شدند. چنانکه اردشیر اول در پی ایجاد بنادر نظامی - تجاری در خلیج فارس اقدام به تأسیس شهرهای بندری و لشکرکشی به منطقه‌ای از سواحل خلیج فارس نمود.

نکته قابل توجه در اهمیت خلیج فارس در عهد ساسانی این است که در این دوره ملوانان و ناخدایان ایرانی، خلیج فارس را که در حکم دریای داخلی ایران به شمار می‌رفت، پایگاه آمد و شد کشتی‌های خود قرار دادند و حجم معاملات تجاری ایران با کشورهای چین و سیلان و مناطق اقیانوس هند افزایش یافت. به طوری که گسترش روابط تجاری ایرانیان با چین سبب شد تا نام پوسیو یا پوسه به کشتی‌هایی که به دهانه دریای چین وارد می‌شدند، اطلاق شود. ایرانیان ابریشم خام را از چین وارد می‌کردند و بافت و رنگ آمیزی آن را خود انجام می‌دادند. همچنین کالاهایی چون؛ طلا، نقره، عاج، سرب، چوب صندل و منسوجات مختلف توسط ایرانیان از هند و با مقدار کمتری از سرزمین‌های عربستان به سرزمین چین فرستاده می‌شد.

مسیر دیگری که مورد توجه دریانوردان عصر ساسانی قرار داشت سواحل شرقی آفریقا بود. کشتیرانی میان خلیج فارس و شرق آفریقا از زمان ساسانیان همواره رو به رشد بوده است. میان پادشاه ساسانی و سلطان زنگبار روابط تجاری برقرار بوده است. بنادر ایرانی در تمام دوره ساسانی از رونق قابل توجهی برخوردار بود و اهمیت خود را در عصر اسلامی نیز حفظ کرد. این اقتدار تا بدانجا کشید که حتی ایرانیان در تجارت ابریشم و کالاهایی که از هند به حبشه نیز می‌آوردند، دخالت می‌نمودند.

نکته قابل توجه اینکه، در این دوره، به دلیل کسادی جاده ابریشم و از رونق افتادن تجارت زمینی به خاطر جنگ‌های ایران و بیزانس و بالا بردن عمدی تعرفه‌های گمرکی و ایجاد تورم در قیمت ابریشم از سوی ساسانیان، امپراتوری روم به تجارت دریایی توجه ویژه نمود. بنابراین به همین دلیل و با رونق تجارت دریایی، تجارت خلیج فارس اهمیت فراوان یافت و پارس به مرکز مهم در تجارت با سرزمین‌های دور و نزدیک تبدیل شد. این موضوع را حجم بالای ضرب سکه در ضربخانه‌های پارس در اواخر دور ساسانی و همچنین کشف بسیاری از سکه‌ها و مهرهایی با نام شهرهای پارس در بنادر چین و هند تأیید می‌کنند.

## منابع

- ا، جی بویل (۱۳۶۸). تاریخ ایران از سلوکیان تا فروپاشی دولت ساسانی، ترجمه حسن انوشه، ج ۳، تهران، امیرکبیر.
- ابن اثیر، عزالدین (۱۳۴۷). تاریخ کامل، ترجمه محمد حسین روحانی، تهران، اساطیر.
- ابن خردادبه (۱۳۷۰). المسالک و الممالک، ترجمه حسین قره چانلو، تهران، مترجم.
- احسان عباس (۱۳۴۸). عهد اردشیر، ترجمه محمدعلی امام شوشتری، تهران، انجمن آثار ملی.
- اشپولر، برتولد (۱۳۷۷). تاریخ ایران در قرون نخستین اسلامی، ترجمه مریم میراحمدی، تهران، علمی و فرهنگی.
- اصطخری، ابوالعباس (۱۳۷۰). المسالک و الممالک، به اهتمام ایرج افشار، تهران، علمی و فرهنگی.
- افشار سیستانی، ایرج (۱۳۷۲). نام خلیج فارس بر پایه اسناد تاریخی، تهران، صدیقی.
- اقبال آشتیانی، عباس (۱۳۸۴). مطالعاتی در باب بحرین و جزایر و سواحل خلیج فارس، تهران، اساطیر.
- اقتداری، احمد (۱۳۴۵). خلیج فارس، بی جا، شرکت سهامی کتابهای جیبی با همکاری موسسه انتشارات فرانکلین.
- \_\_\_\_\_ (۱۳۴۵). خلیج فارس، بی جا، شرکت سهامی کتابهای جیبی با همکاری موسسه انتشارات فرانکلین.
- \_\_\_\_\_ (۱۳۶۴). از دریای پارس تا دریای چین، تهران، شرکت ایران.
- اکبری، امیر (۱۳۸۲). تاریخ اجتماعی ایران در عصر ساسانیان، مشهد، محقق.
- امیرابراهیمی، عبدالرضا (بی تا). خلیج فارس، تهران، پژوهشگاه علوم انسانی.
- بلاذری، احمد بن یحیی (۱۳۴۶). فتوح البلدان، ترجمه آذرنوش، تهران، بنیاد فرهنگ ایران زمین.
- بلعمی، ابوالحسن (۱۳۸۰). تاریخنامه طبری، به تصحیح محمد روشن، تهران، سروش.
- پیرنیا، حسن (۱۳۶۴). تاریخ ایران از آغاز تا انقراض ساسانیان، تهران، خیام.
- تکمیل همایون، ناصر (۱۳۸۰). خلیج فارس، تهران، دفتر پژوهش‌های فرهنگی.

- جعفری، عباس (۱۳۶۳). *شناسنامه جغرافیای طبیعی ایران*، تهران، انتشارات گیوتاشناسی.
- چمنکار، محمد جعفر (۱۳۸۵). «جایگاه خلیج فارس و دریای عمان در توسعه روابط اقتصادی در هزاره‌های پیش از میلاد»، فصلنامه تاریخ روابط خارجی وزارت امور خارجه، س ۷، ش ۲۸.
- حافظ نیا، محمد رضا (۱۳۷۱). *خلیج فارس و نقش استراتژیک تنگه هرمز*، تهران، انتشارات سمت.
- حسن، هادی (۱۳۷۱). *سرگذشت کشتیرانی ایرانیان*، ترجمه امید اقتداری، شرکت به نشر.
- حمزه بن حسن اصفهانی (۱۳۶۷). *تاریخ پیامبران و شاهان*، ترجمه جعفر شعار، تهران، امیر کبیر.
- حورانی، جرج (۱۳۳۸). *دریانوردی عرب*، ترجمه محمد مقدم، تهران، ابن سینا.
- خدادایان، اردشیر (۱۳۸۰). *اشکانیان*، تهران، نشر به دید.
- خلیفه، مجتبی (۱۳۷۸). «تجارت دریایی خلیج فارس - چین در سده‌های میانه به روایت ناظر چینی»، فصلنامه تاریخ روابط خارجی وزارت امور خارجه، س ۹، ش ۳۶.
- دوازده امامی، غلامرضا (۱۳۸۷). «خلیج فارس یا خلیج عربی بررسی یک جغرافیا در پیشینه تاریخی و سیاسی»، فصلنامه مطالعات ایرانی دانشگاه شهید باهنر کرمان، ش ۱۳.
- دینوری، ابوحنیفه احمد بن داوود (۱۳۶۶). *اخبار الطوال*، ترجمه محمود مهدوی دامغانی، تهران، نشر نی.
- رائین، اسماعیل، (۱۳۵۰). *دریانوردی ایرانیان*، تهران، چاپخانه زیبا.
- ریکس، توماس (۱۳۵۱). «دریانوردی ایرانیان در خلیج فارس»، مجله فرهنگ ایران زمین، ش ۱۸، تهران.
- زرین کوب، عبدالحسین (۱۳۶۴). *تاریخ مردم ایران قبل از اسلام*، تهران، امیرکبیر.
- سحاب، عباس (۱۳۶۷). «خلیج فارس در نقشه‌های کهن»، مجموعه مقالات سمینار بررسی مسائل خلیج فارس، تهران، دفتر مطالعات خلیج فارس.
- سیوری، راجرز، و. جی بی. کلی، (۱۳۷۷). *خلیج فارس از دوران باستان تا اواخر قرن هجدهم میلادی*، ترجمه حسن زنگنه، قم، مرکز بوشهر شناسی با همکاری انتشارات همسایه.
- شوشتری، عباس (۱۳۵۲). *ایران نامه یا کارنامه ایرانیان در عصر ساسانیان*، تهران، آسیا.
- شیپمان، کلاوس (۱۳۸۶). *مبانی تاریخ پارتیان*، ترجمه هوشنگ صادقی، تهران، نشر و پژوهش فروزان روز.

- عبداللهی، علیرضا و زینب بهاروندی (۱۳۹۱). «تجارت دریایی خلیج فارس در دوران باستان از هخامنشیان تا پایان دوره اشکانی»، فصلنامه پژوهش در تاریخ، س ۲، ش ۸.
- فرای، م ریچارد (۱۳۴۴). میراث باستانی ایران، ترجمه مسعود رجب نیا، تهران، انتشارات بنگاه ترجمه و نشر کتاب.
- فن گوتشمید، آلفرد (بی تا). تاریخ ایران و ممالک همجوار آن از زمان اسکندر تا انقراض اشکانیان، ترجمه کیکاووس جهاننداری، تهران، سازمان انتشارات علی اکبر علمی.
- فهمی، عبدالعزیز (۱۳۵۷). ایرانی‌ها و شرق آفریقا، تهران، بنیاد فرهنگ ایران.
- کارنامه اردشیر بابکان (۱۳۶۹). برگردان از پهلوی قاسم هاشمی نژاد، تهران، مرداز.
- یارشاطر، احسان (۱۳۷۳). تاریخ ایران از سلوکیان تا فروپاشی ساسانیان، (از مجموعه پژوهش‌های کمبریج)، ترجمه حسن انوشه، تهران، امیرکبیر.
- گدار، آندره (بی تا). هنر در ایران، ترجمه بهروز حبیبی، تهران، دانشگاه تهران.
- گیرشمن، رومن (۱۳۷۲). ایران از آغاز تا اسلام، ترجمه محمد معین، تهران، علمی و فرهنگی.
- م، آ داندامایف (۱۳۵۸). تاریخ سیاسی و اقتصادی هخامنشیان، ترجمه میرکمال بنی پور، تهران، نشر گستر.
- مارکورات، یوزف (۱۳۷۳). ایرانشهر بر مبنای جغرافیای موسی خورنی، ترجمه مریم میراحمدی، تهران، اطلاعات.
- مجتهدزاده، پیروز (۱۳۵۴). «توضیحی بر تاریخ دریانوردی و کشتیرانی در خلیج فارس و دریای هند»، مجله خواندنیها، ش ۷۰، س ۳۵، صص ۲۲-۲۴.
- محمدی، محمد (۱۳۷۹). تاریخ و فرهنگ ایران در دوره انتقال از عصر ساسانی به عصر اسلامی، تهران، توس.
- محمودآبادی، اصغر (۱۳۷۸). پژوهش‌هایی در تاریخ، فرهنگ و سیاست ایران باستان، اهواز، مهریار.
- مظاهری، علی (۱۳۷۷). جاده ابریشم، ترجمه ناصر نویان، تهران، انتشارات موسسه مطالعات و تحقیقات فرهنگی.

- میریان، عباس (بی تا). *جغرافیای تاریخی خلیج فارس و دریای پارس*، خرمشهر، کتابفروشی میریان.
- نشأت، صادق (۱۳۴۴). *تاریخ سیاسی خلیج فارس*، تهران، شرکت نسبی کانون کتاب.
- نلدکه، تئودور (۱۳۶۰). *تاریخ ایرانیان و عرب‌ها در زمان ساسانیان*، ترجمه عباس زریاب، تهران، انجمن آثار ملی.
- وثوقی، محمد باقر (۱۳۸۴). *تاریخ خلیج فارس و ممالک همجوار*، تهران، انتشارات سمت.
- ویستهورف، یوزف (۱۳۷۷). *ایران باستان از ۵۵۰ ق.م تا ۶۵۰ م*، ترجمه مرتضی ثاقب فر، تهران، ققنوس.
- ویلسن، آرنولد (۱۳۶۶). *خلیج فارس*، ترجمه محمد سعیدی، تهران، علمی و فرهنگی.
- هرودو، (۱۳۶۸). *تواریخ*، ترجمه وحید مازندرانی، تهران، دنیای کتاب.

Daryaei, Turaj (2003). *The Persian Gulf trade in late antiquity*, journal of world History, vol. 14, no. 1





پښتونستان د علومو او انساني مطالعاتو فریښتی  
پرتال جامع علوم انسانی