

بررسی وضعیت تجارت در عصر ساسانی و نقش جاده ابریشم در رونق تجارت

ساسانیان

مریم قاسم نژاد^۱

حسین کوهستانی^۲

چکیده

راه های ارتباطی در طی تاریخ همواره نقشی اساسی در رونق تجارت ایران داشته است در اواخر قرن نوزدهم فردیناند فون ریشتوفن (Richthofen Ferdinand von) جغرافی دان و زمین شناس آلمان، (۱۹۰۵-۱۸۳۳) در توصیف جاده های بازرگانی میان چین، آسیای مرکزی و اروپا، برای اولین بار اصطلاح جاده ابریشم را بکار برد. جاده ابریشم شاه راهی بود که در طول تاریخ بر تمام جوانب اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی ایران تأثیر بسزایی گذاشت. تأثیر اقتصادی این جاده چنان در ایران باستان پررنگ بوده است که هنگامی که صحبت از اوضاع اقتصادی پادشاهی های مختلف می شود به طور مستقیم و یا غیر مستقیم به جاده ای ابریشم متصل می شویم. عصر ساسانی نیز از این قاعده مستثنی نیست ازین روی در پژوهش حاضر نگارندگان با استفاده از روش توصیفی-تحلیلی به بررسی وضعیت جاده ای ابریشم در ایران عصر ساسانی می پردازند روش گردآوری اطلاعات در این پژوهش به شیوه ای کتابخانه ای است و طی پژوهش دریافتیم ساسانیان در طی ۴۲۷ سال حکومت خود توانستند کنترل زیادی را بر تجارت جاده ای ابریشم داشته باشند و البته اوج رونق و ساماندهی وضعیت جاده ابریشم را می توان در دوره ای پادشاهی خسرو انوشیروان دانست.

کلید واژگان: جاده ابریشم، ساسانی، تجارت، خسرو انوشیروان

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی

^۱ کارشناسی ارشد باستان شناسی دانشگاه بیرجند maryamghasemnezhad@birjand.ac.ir

^۲ استادیار و عضو هیات علمی دانشگاه بیرجند گروه باستان شناسی hkoohestani@birjand.ac.ir

مقدمه

ارتباطات، زیر بنای تمدن هر جامعه است، تنها بر این پایه است که گردونه حیات یک جامعه به گردش در می آید و به آن رشد و بالندگی می بخشد راه ابریشم با گذر از چندین کشور بزرگ و گسترده، مهم ترین پل پیوند میان اقوام و ملل آن روزگاران بوده، و سده هایی چند این بار سنگین تاریخی را بر دوش کشیده است. اگرچه مفهوم علمی جاده ابریشم، مسیرهای تجاری ای است که چین را به روم و بیزانس متصل می کند اغلب نقش مهمی که امپراطوری پارس در این تعاملات فرهنگی و سیاسی ایفا می کند دست کم گرفته می شود (Alarm, 2015: 1) در واقع این جاده نقشی بسیار فراتر از یک مسیر معمولی برای کشورهایی که از میان آن ها می گذشت ایفا می کرد. ایران نیز به عنوان یکی از مسیرهای اصلی عبور جاده ابریشم طی ادوار مختلف رونق تجاری و اقتصادی بسیاری را از قبال این جاده به دست آورد اگر چه فراز و نشیب و رکود و رونق به دلایل شرایط مختلف امری گریز ناپذیر بود. ساسانیان نیز به عنوان امپراطوری قدرتمند که نزدیک به پنج قرن بر ایران حکومت کردند سیاست های ویژه ای را در قبال جاده ابریشم به کار می بردند ازین روی در پژوهش حاضر به بررسی وضعیت جاده استراتژیک ابریشم در دوره ساسانی می پردازیم. سؤالات اصلی مورد بررسی در این مقاله بدین شرح هستند:

- وضعیت تجارت در ایران در دوران حکومت ساسانیان چگونه بود؟
- جاده ابریشم چه تاثیرات اقتصادی را بر ایران عصر ساسانی گذاشت؟

روش شناسی

منابع قابل استفاده درباره ساسانیان را می توان در دو دسته ی منابع باستان شناسی و منابع تاریخی بررسی کرد. تعداد زیادی از بناهای یادبود، ساختمان ها، نقوش برجسته، کتیبه ها، سکه ها و نوشته ها تصویر امروزی ما از باستان شناسی ساسانیان را می سازند (موسوی، دریایی، ۲۰۱۲: ۱۰۷۶) منابع تاریخی نیز بیشتر شامل نوشته های کتب تاریخی است. منابع تاریخی هم عصر، درباره ساسانیان بسیار محدود است و بیشتر منابع مربوط به بیزانس و اعراب هستند (EDWELL, 2013: 6051) زمانی که عرب ها ایران را در قرن هفتم مورد تهاجم قرار دادند آن ها تمام آثار هنری را نابود کرده بنابراین منابع زیادی که در دوره ساسانی ثبت شده باشند در دسترس نداریم ازین روی بیشتر منابع تاریخی برای پژوهش حاضر را نیز کتب تاریخی نوشته شده در دوران اسلامی تشکیل می دهند و به همین دلیل سعی شده کتب و نوشته های تاریخی با دقت بررسی شود و اطلاعات ثبت شده درباره وضعیت جاده ابریشم در زمان ساسانیان از آن استخراج گردد و از سوی دیگر، استفاده از پژوهش های جدید باستان شناسان و پژوهشگران نیز سهم زیادی در شناخت بیشتر نگارنده درباره موضوع

مورد بررسی ایفا می‌کند. رویکرد مورد استفاده در این پژوهش رویکرد توصیفی-تحلیلی و شیوه گرد آوری اطلاعات به شیوه کتابخانه‌ای است و نگارنده تلاش کرده تا با بررسی منابع معتبر درک درستی از وضعیت این جاده مهم در دوره ساسانی ارائه دهد.

پیشینه پژوهش

پژوهش‌های زیادی در داخل و خارج از ایران در رابطه با جاده ابریشم صورت گرفته است که این جاده را از جهات گوناگون سیاسی، تاریخی، اقتصادی و ... مورد بررسی قرار داده‌اند اما پژوهش‌هایی که به طور خاص به وضعیت جاده‌ی استراتژیک ابریشم در دوره‌ی حکومت شاهان ساسانی پرداخته باشند بسیار محدود است از جمله پژوهش‌های تاریخی در رابطه با جاده ابریشم صورت گرفته است می‌توان به کتاب "راه ابریشم" نوشته‌ی لوس بولنوا اشاره کرد که توسط ملک ناصر نوبان ترجمه و در سال ۱۳۸۳ منتشر شد. از دیگر پژوهش‌هایی که خارج از ایران در رابطه با موضوع مورد نظر به انجام رسیده پژوهش آقای Michael Alram است که در مقاله‌ی خود تحت عنوان :

"The Cultural Impact of Sasanian Persia along the Silk Road –Aspects of Continuity

به بررسی تاثیرات فرهنگی جاده ابریشم در دوره ساسانی پرداختند و Heleanor Feltham نیز به بررسی بعضی کالاهای خاص و تأثیر گذار مورد تجارت در جاده ابریشم و به طور خاص در دوره‌ی ساسانی پرداخته است و نتیجه پژوهش او در سال ۲۰۱۰ به چاپ رسید. Daniel C, Waugh در مقاله تاریخی جاده‌ی ابریشم که در مجله‌ی دانشگاه پنسیلوانیا در سال ۲۰۱۰ به چاپ رسید به وضعیت این جاده در عصر ساسانی اشاراتی کرده است. از میان پژوهشگران داخلی آقای ناصر جدیدی و ساسان زارع در سال ۱۳۹۲ به بررسی وضعیت تجارت از زمان خسرو اول تا پایان پادشاهی خسرو پرویز پرداختند که در مقاله آن‌ها تحت عنوان "تجارت ساسانیان از خسرو اول تا پایان سلطنت خسرو پرویز (۵۳۱-۶۲۸م)" اشاره زیادی به وضعیت جاده ابریشم در این دوره نیز شده است. از جمله جدیدترین پژوهش‌ها در رابطه با وضعیت جاده ابریشم در دوره ساسانی مقاله آقای میثم لباف خانیکی است که در سال ۱۳۹۳ که تحت عنوان "تاثیرات متقابل نیشابور و راه ابریشم در دوره ساسانی" منتشر شد.

مختصری درباره ساسانیان

ساسانیان یکی از امپراطوری‌های ایران باستان بودند که از ۲۲۴ تا ۶۵۱ پس از میلاد بر ایران حکومت می‌کردند (frye, 2001: 274) امپراتوری ساسانی از افغانستان در شرق تا بین النهرین، بخش‌هایی از آناتولی و ارمنستان در غرب گسترده شده بود. ساسانیان رقیبی قدرتمند برای امپراتوری

روم بودند (دژم خوی: ۲۰۱۲: ۱). اردشیر نخستین پادشاه ساسانی بود پس از او شاپور اول روی کار آمد و حکومتی بسیار متمرکز را سامان داد. در قرن ۶ میلادی و در عهد سلطنت خسرو اول امپراتوری ساسانی به نقطه اوج پیشرفت رسید (موری، ۱۳۸۰: ۵۸) دین رسمی ساسانیان زرتشتی بود و در واقع امپراتوری ساسانی اولین حکومتی بود در ایران که دین رسمی داشتند (Katouzian 2009, 48). در طی ۴۲۷ سال حکومت ساسانیان ۳۳ پادشاه بر ایران حکومت کردند (Wiesehöfer, 1998: 315&319&320). ساسانیان در حدود پنج قرن حکومت خود فراز و نشیب زیادی را سپری کردند تا این که در زمان یزدگرد سوم حکومت ساسانی به دست اعراب برای همیشه خاتمه یافت. در حقیقت تاریخ شاهنشاهی ساسانی به جزر و مدی دائمی می‌ماند که سرشار از فراز و نشیب‌های غیر قابل انتظار بود.

وضعیت تجارت در دوره ساسانی

تجارت در زمان ساسانیان در سطح بین‌المللی گسترش پیدا کرد. تجار و بازرگانان به همراه کشتی‌های تجاری ایرانی به سرزمین‌های دور دست ایرانی و سرزمین‌های دور دست آفریقا دست یافتند و توانستند در آن ایام با کشورهای هندوستان و چین روابط تجاری برقرار کنند. شاهنشاهی ساسانی به خاطر موقعیت سرزمین خود و عبور کاروان‌ها و جاده‌های تجاری به یک شاهراه تبدیل شده بود. با گسترش امکانات حمل و نقل زمینی و دریایی زمینه‌ی خوبی را برای تجارت مهیا کرد. از طریق صادرات کالا به دیگر مناطق و واردات کالا مبادلات تجاری خود را وسعت بخشید که درآمدهای زیادی عاید خزانه سلطنتی شد (جدیدی، زارع، ۱۳۹۲: ۶۸).

پادشاهی ساسانیان نوعی حکومت دینی بود. اقتصاد و تجارت به عنوان یکی از ابعاد جامعه ساسانی، قوانین و احکام مخصوص به خود را داشت. این قوانین در دین رسمی ساسانیان (یعنی دین زرتشتی) ریشه داشتند و تطبیق آن‌ها با قوانین تجارت بین‌الملل، برای آنان مسئله‌ای اساسی بود تقریباً تمامی قوانین دوره ساسانی از «اوستا» و دستورهای دینی آن اقتباس شده بود، اما کاربرد این آموزه‌ها در اقدامات قانونی از جمله تجارت، به صورت غیرمستقیم بود. زیرا اصول و مقررات اوستا که در نسک‌های گوناگون آن منعکس است، چه از لحاظ مدنی و چه از لحاظ جزائی، کامل و رافع همه احتیاجات جامعه ایرانی آن روز نبودند. در مقایسه با تراز پیشرفت جامعه‌ای که در آن به کار بسته می‌شدند، کهنه و ابتدایی به شمار می‌رفتند. این امر در زمینه تجارت که به رکنی از ارکان سیاست‌های داخلی و خارجی دولت ساسانی تبدیل شده بود، بسیار مشهود بود. لذا برای تکمیل آن، وضع قوانین عرفی و اجتماعی و تجاری دیگر ضرورت داشت و این نقیصه را پادشاهان ساسانی با صدور فرامین و وضع پاره‌ای مقررات، مرتفع می‌کردند (احمدی، ۱۳۴۶: ۹۴). در قانون نامه «ماتیگان هزار دانستان» انواع قراردادهای، معاملات و حل معضلات مربوط به آن‌ها، طبق شرایط

متعدد از جمله شرایط رسیدن کشتی به لنگرگاه، وجود کالا در کشتی و حمل آن به محل فروش، درج شده است در جامعه ساسانی، بازرگانی از لحاظ دینی برای بی دینان منع شرعی داشته است و این حکم در مواقع قدرت و میدان داری موبدان و هم چنین تعصب ورزی پادشاهان ساسانی، حتی در مورد پیروان سایر ادیان موجود در قلمرو ساسانی نیز اعمال نسبت می‌شد. و سخت گیری‌های «کریتر» به اقلیت‌های مذهبی و تبعید یهودیان و مسیحیان، دلیل موثقی بر این ادعا است (نادری قره بابا، ۱۳۹۰: ۲۰). از جمله مهم‌ترین عوامل در تجارت ساسانیان می‌توان به اهمیت خلیج فارس در این دوره اشاره نمود 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 سیالن به تجارت مشغول بودند. گسترش روابط تجاری ایرانیان با چین سبب شد تا نام پوسبو یا پوسه به کشتی‌هایی که به دهانه دریای چین وارد می‌شدند، اطلاق شود (اقتداری، ۱۳۶۴: ۶۳).

جاده ابریشم

برای آشنایی با راه ابریشم نخست باید راه‌های قدیم ایران را که زیر بنای راه ابریشم است، شناخت. وجود تعداد بسیاری از واژه‌ها و اصطلاحات مربوط به راه و راهداری در زبان فارسی مانند کاروانسرا، خان ساباط، پل و مانند آنها نشانگر این است که زندگی مردم این کشور تا چه اندازه به راه وابسته بوده است. پیدایش راه در ایران و تاسیسات مربوط به آن سرگذشتی بسیار کهن دارد. راه‌ها و معابر کنونی ایران که شرق را به غرب و شمال را به جنوب و کشور را به سرزمین‌های بیرون از مرز آن پیوند می‌دهد کم و بیش با جزیی تغییر که علم و صنعت جدید در این اواخر در آن بوجود آورده همان مسیرهای قدیمی است که ساختمان طبیعی این آب و خاک آن را الزامی کرده است و از همان روزگاری که سرزمین ایران مورد استفاده مردم آن واقع شده است در حقیقت می‌توان گفت طرح راه‌ها و جاده‌های ایران قدیم و ایران کنونی طبق الگویی است که طبیعت آب و خاک بر اهالی آن تحمیل کرده است، منتهی هر چه بر میزان تمدن و درجه قدرت صنعتی مردمش افزوده شده، توانسته اند با دستکاری و رفع دشواری‌های این الگوی طبیعی راه خود را برای رسیدن به هدف‌ها آسان‌تر و کوتاه‌تر سازند. قدیمی‌ترین راه بزرگ ایران، جاده شاهی است که از بابل شروع می‌شد و با گذر از تنگنای زاگرس، به کرمانشاهان و اکباتان (همدان) می‌رسید از آنجا به ری می‌رفت و در امتداد جنوب البرز به باکتريا (بلخ) می‌انجامید. این راه از روزگاران کهن، اصلی‌ترین راه پیوند میان شرق غرب بوده است. بدین ترتیب راه ابریشم، راهی نو بنیاد نیست، بلکه همان مسیر قدیم است که در گذر روزگاران از آسیای مرکزی به چین پیوسته و سرازیر شدن کاروان‌های ابریشم نهاده است. برقراری ارتباط رسمی

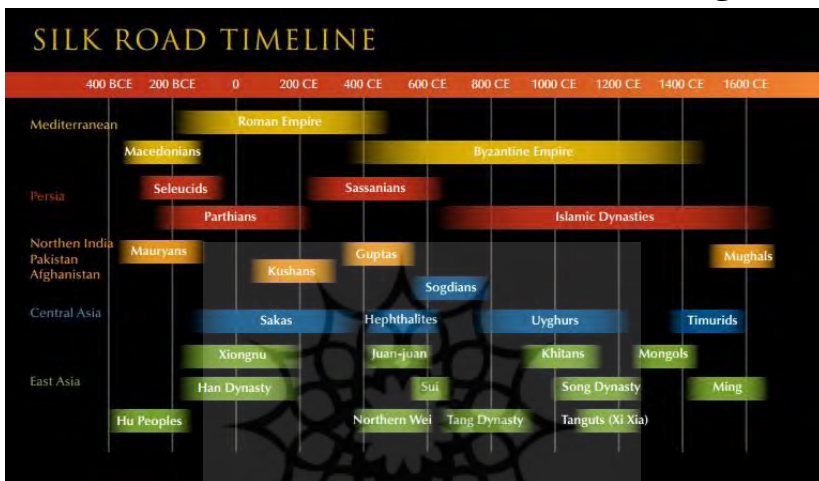
بین ایران و چین، که با آمدن نماینده‌هایی از امپراتوری‌های غرب به دربار اشکانیان آغاز شد، طلیعه‌ای بود بر پیوندهایی گسترده که با آمد و شد نمایندگان دو کشور روز به روز بر گستره آن افزوده می‌شد. هم‌چینیان به موقعیت حساس ایران آگاه بودند و هم‌ایرانیان به نقشی که می‌توانستند به عنوان پایگاه پل شرق و غرب ایفاء کنند و بنابراین هر دو طرف می‌کوشیدند تا با گشایش راه ابرایشم، اقتصاد خویش را رونق بخشند.

ایران که همواره از جانب رومیان مورد یورش قرار داشت، با شجاعت در برابر حملات آنان ایستاد و رومیان را واداشت تا بازرگانی خود را با خاور دور تنها از راه ابریشم عملی سازند. در انحصار داشتن راه حمل و نقل کالا میان خاور و باختر، سرمایه‌هنگفتی را نصیب ایران زمین کرد و اقتصاد آن راه، که تا آن روز بر کشاورزی و دامپروری تکیه داشت، رونقی روزافزون بخشید و در پی آن مراکز برای راهنمایی بازرگانی، واسطه‌چگونگی حمل و نقل کالا، پرورش رهبران کاروان و تشکیلاتی نیز برای حمل و نقل دریایی که شاخه‌ای از راه ابریشم بود، شکل گرفت.

جاده یا راه ابریشم، راهی کاروان‌رو که از دوران باستان در دو قاره آسیا و اروپا از چین تا مدیترانه، مورد بهره‌برداری تجاری، زیارتی و سیاحتی بوده است بر اساس شواهد تاریخی حداقل از قرن دوم قبل از میلاد این راه تجاری رونق داشته و مناسبات تجاری مناطق حدفاصل چین تا امپراتوری روم از این طریق انجام می‌گرفته است. نقش واسطه‌ای ایران در این روابط تجاری بسیار مهم بود و با وجود تلاش‌هایی که از طرف امپراتوری روم و بیزانس صورت گرفت در تمامی دوران قبل از اسلام برتری و تسلط ایران بر این جاده‌ی تجاری محفوظ ماند (رضوی، ۱۳۸۷: ۷۳). نام جاده ابریشم را اولین بار فردیناند فون ریشتهوفن جغرافیدان آلمانی، در میانه قرن نوزدهم به کار برد. ظاهراً سبب این نامگذاری، تجارت ابریشم به عنوان معروف‌ترین، سبک‌ترین و گرانبهاترین کالایی بوده که طی دهه‌ها قرن از طریق این جاده از چین به غرب می‌رفته است. مسیر اصلی این راه بین ۳۰ و ۴۰ درجه عرض شمالی و ۱۰ تا ۱۱۰ درجه طول شرقی امتداد داشته است. راه‌های فرعی دیگری نیز از هند و جنوب ایران به آن می‌پیوسته که به دلیل اهمیت نوع کالاهایی که در آن‌ها حمل می‌شده، نام‌های دیگری، مثل "راه ادویه"، به آن‌ها داده شده است این راه‌ها نیز. تا ۲۰ درجه عرض شمالی امتداد می‌یافتند (سلمانیان، زندهمقدم، ۱۳۸۹: ۳). اصطلاح جاده ابریشم القاکننده این مفهوم نیست که ابریشم تنها کالای تجاری در این جاده بوده، بلکه کالاهایی چون سنگ‌های قیمتی، چای، ادویه، کاغذ و چینی‌آلات نیز مورد نظر بوده و ابریشم نقش اساسی پول رایج را ایفا می‌کرد و از اهمیت افزون‌تری برخوردار بود و به سبب ویژگی تجملی محض آن، نامش را به مجموعه این جاده‌ها و راه‌ها داد (حشمتی پور، ۱۳۸۹: ۱).

جاده ابریشم در دوره ساسانی

در زمان ساسانیان با گسترش شهرنشینی، مبادلات تجاری افزایش پیدا کرد و باعث رونق شهرهای تجاری و بازرگانی شد. تصویر زیر جدول زمانی رونق جاده‌ی ابریشم را نشان می‌دهد همان طور که در تصویر قابل مشاهده است ساسانیان در بازه بیش از چهارصد سال در روند مبادلات جاده ابریشم نقش آفرینی کردند.



شکل ۱. جدول زمانی جاده‌ی ابریشم (Waugh, 2010: 15)

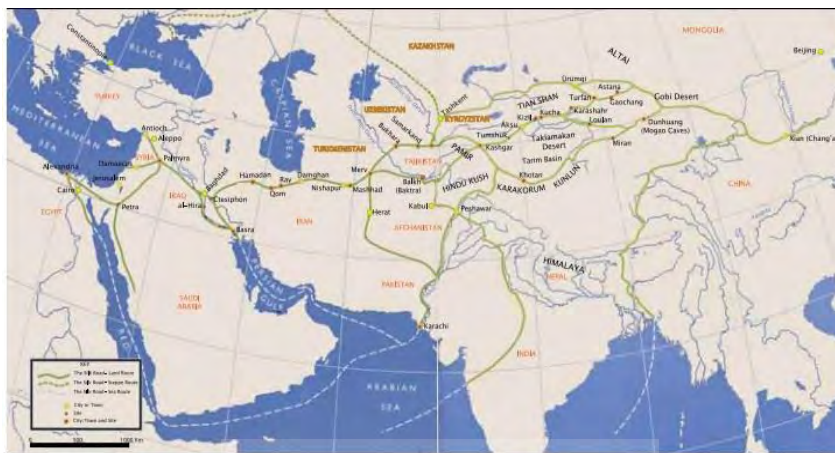
این جاده علاوه بر اینکه مسیر جا به جایی حجم سنگینی از کالاهای بازرگانی شرق و غرب بود بستر مبادلات فرهنگی و اعتقادی هم بود و مسیری بود برای انتقال آیین‌های بودایی، هندو، زرتشتی و... (محمودآبادی، ۱۳۸۳ : ۱۰) بوده است و در ادوار مختلف تاریخ مورد استفاده ماجراجویان و جهانگشایان قرار گرفته و سبب دگرگونی و تحولات سیاسی و غیره حتی مهاجرت‌ها و جابجایی‌ها و در برخی موارد موجب انحطاط فرهنگی در حوزه‌های وسیعی از آسیا تا اروپا و آفریقا گردید (قریب، ۱۳۷۲: ۱۲۹) همانطور که در دوره ساسانی شاهد انتقال اندیشه‌های مانویت به شرق نیز از طریق جاده ابریشم هستیم (رضایی باغ بیدی، ۱۳۷۶: ۲۱۵).

از اوایل عهد ساسانی تا سقوط دولت مذکور تجارت ابریشم در خاورمیانه از اهمیت فراوان برخوردار گردید و در زمان ساسانیان مهم‌ترین کالایی که به صورت ترانزیت از ایران می‌گذشت، ابریشم بود (کریستین سن، ۱۳۸۸: ۱۵۳). در این دوره روابط ایران و چین توسعه و گسترش بیشتری می‌یابد و دو ملت مناسباتی با یکدیگر برقرار می‌سازند. رفت و آمد سفرا و نمایندگان سیاسی و همچنین

جهانگردان و زائران بودایی چین به ایران و ممالک همجوار آن فزونی می‌گیرد به هر حال در رأس همه مسائل مورد علاقه دو ملت داد و ستد و بازرگانی نقش اول را دارد. ایرانی‌ها از تجارت با چین سود می‌بردند و همواره در تحکیم روابط و مناسبات خود با آن‌ها می‌کوشیدند (فاضلی، ۱۳۹۰: ۱۲۵). همانطور که پیش‌تر ذکر شد راه بزرگ درآمد برای شاهنشاهی ایران، بازرگانی ابریشم و اخذ حقوق گمرکی از بازرگانان و کاروانیانی بود که از ایران می‌گذشتند. چین در آن روزگار از ایران وسمه، قالی، سنگ‌های گران بها و پارچه وارد می‌کرد و از صادرات مهم چین به ایران ابریشم بود که در دربار بیزانس حکم ارز را داشت و مهم‌تر از طلا و سنگ‌های گران بها بود. هدف ایران از در دست داشتن راه ابریشم افزایش گردش کالا نبود بلکه کم‌توان نمودن رومی‌ها بود زیرا جنگ‌های طولانی مدت و فرسایشی بین ایران و بیزانس که در عصر ساسانی اتفاق افتاد ابتدا با انگیزه کشورگشایی و گسترش مرزهای جغرافیایی صورت می‌گرفت، اما پس از سال‌های متمادی جنگ بین دو امپراطوری و مشاهده نتیجه تقریباً برابر جنگ‌ها، هر دو دولت را از هدف کشورگشایی به سمت تسلط بر شهرهای کاروانی، جاده‌های بازرگانی و رودها و بنادر و آبراهه‌های تجاری سوق داد. این رقابت‌های تجاری و جنگ‌ها به تدریج منجر به تغییراتی در مسیرهای تجاری خشکی و آبی شد. یکی از این تغییرات تغییری بود که در اثر جنگ‌های این دو امپراطوری در جاده و شاهراه باستانی ابریشم اتفاق افتاد (ایمان پور، کوهساری، ۱۳۹۰: ۳۹) و آن را از رونق اقتصادی و تجاری انداخت. دولت ایران همواره بهای ابریشم را بالا می‌برد تا از این رهگذر از بیزانس طلا و پول بیشتری را به چنگ آورد و امپراتوری بیزانس را از لحاظ نظامی کم‌توان کند. روشن است که بیزانس نیز نمی‌توانست به چنین سیاستی از سوی دولت ایران تن در دهد از این رو همواره راه دشمنی با ایران را در پیش می‌گرفت. دربار بیزانس می‌دید که در فاصله‌های صلح آمیز میان جنگ‌ها، همواره مقدار چشمگیری طلا از بیزانس به ایران سرازیر می‌شود. از این رو به کوشش برمی‌خواست ولی تلاش رومی‌ها برای رهایی از این وابستگی اقتصادی همواره بیهوده می‌ماند. در دوره ساسانی شهرهای مرتبط با راه ابریشم توسعه یافته، منجر به شکل‌گیری شهرهای جدید شد که یکی از این شهرها نیشابور بود (افخمی، ۱۳۹۴: ۳۰) نقش پادگانی و امنیتی شهر نیشابور در دوره ساسانی یکی از عوامل اصلی برقراری امنیت در جبهه شرقی راه ابریشم به شمار می‌رفت. ایجاد امنیت در مسیر راه ابریشم سبب امنیت خاطر بازرگانان و کاروانهای تجاری می‌شد (لباف خانیکی، ۱۳۹۳: ۹۲) و این امر مبادلات تجاری در این بخش از راه ابریشم را رونق می‌بخشید. Feltham نیز معتقد است در بیش از چهارصد سال حکومت ساسانی، پارسی‌ها فرهنگ غالب بر جاده‌ی ابریشم بودند (Feltham, 2010: 4). از طرفی دیگر دوره‌ی پادشاهی خسرو انوشیروان دوره‌ی شکوه امپراطوری در عرصه‌های مختلف بوده است به طوری که زرین کوب خسرو انوشیروان را آخرین تجسم وحدت بین کیاست و قدرت در خاندان ساسانی می‌دانند (زرین کوب، ۱۳۶۸: ۴۹۸). از آغاز پادشاهی خسرو انوشیروان در سال ۵۳۱ م،

این شاهنشاه کوشش می‌کرد، آسیب‌های اجتماعی ایران را که از قیام مزدکی‌ها که در زمان پادشاهی قباد ساسانی (۴۸۷-۵۳۱م) ناشی شده بود، برطرف کند و قدرت پیشین شاهنشاهی ساسانی را بازیابد. خسرو اول برای اینکه تجارت در داخل مملکت خود را با امنیت و آرامش صورت گیرد دست به اقدامی زد که تا آن زمان بی سابقه بود او از میان روستاییان طبقه ی سرباز را به وجود آورد. وی برای آنکه بهتر بتواند از سرحدات دفاع کند، در آن مناطق قبایل مطیعی را که وظیفه متحدان رومی یا چینی را ایفا می‌کردند مستقر ساخت؛ استحکامات قوی در معبر "در بند" برای قطع راه مهاجمان بدوی بنا کرد، و دیواری به طول چند کیلومتر که قرب گوشه ی جنوب شرقی دریای خزر ساخته شد، دشت گرگان را حمایت می‌کرد این کار خسرو اول باعث شد که تجار در مناطق داخلی به راحتی رفت و آمد کنند و از هجوم دشمنان در امان باشند. برای بهتر شدن داد و ستد و همچنین برای اینکه تجار در سطح بالا و بدون مشکلات در حال انجام امور خود باشند، دولت مجبور شد وسایل حمل و نقل در جاده ها و شهر و نهر و ایستگاه و کاروانسرا و آب انبار بسازد. عده مخصوصی برای این کار معین شده بودند و بر ایستگاه های سرحدی و بنادر دریایی مراقبت و نظارت داشتند که همه این موارد نشان از اهمیت تجارت در آن دوره دارد که به یک هدف در حکومت تبدیل شد. او به ویژه می‌کوشید به مشکلات مرزی خود با همسایگانش و به خصوص امپراطوری بیزانس فائق آید، در این میان نقش جاده ی ابریشم برای دستیابی او به اهدافش بسیار اهمیت داشت خسرو انوشیروان یا خسرو اول با تسلط بر مناطق تجاری در کنار دریای سیاه و امتداد جاده ابریشم توانست در زمان پادشاهی خودش زمینه خوبی برای بازرگانان ایران برای دادوستد فراهم آورد. با کشف برخی سکه‌های ساسانی در امتداد جاده ابریشم در شمال شرقی چین در مناطقی چون: اولوغ آرت (Ulughart)، سرباشی (Subashi)، بولداجین (Bogdachin)، آستانه (Astana)، قوجو (godjo)، یارخوت (Yarkhato) می‌توان دریافت تجارت کالا به پول ساسانیان با شرق آسیا بسیار رونق داشته (جدیدی و زارع، ۱۳۹۲: ۷۱ و ۶۷). گردیزی مورخ قرن چهارم قمری، مطالبی را در مورد گسترش مناسبات تجاری با ملل راه ابریشم در دوره ی خسرو انوشیروان ذکر کرده است (گردیزی، ۱۳۶۳: ۸۴). اگرچه یکی از اقدامات خسرو انوشیروان در رابطه با جاده ابریشم قطع تجارت ابریشم از مسیر ایران در برهه ای از زمان بود از میانه سده ششم میلادی و در پی قدرت گرفتن امپراطوری تورکیوت‌ها ایرانیان به فراست دریافتند که که طلای رومی‌ها دیگر تنها خزانه‌ی ایران را پر نکرده و خزانه‌ی خاقان تورکیوت را نیز سیراب می‌کند و این طلا می‌تواند صرف توسعه طلبی تورکیوت‌ها به سمت غرب یعنی شاهنشاهی ساسانی شود که در آن زمان از سوی امپراطوری بیزانس نیز تحت فشار بود، پس ایرانیان به دستور خسرو انوشیروان با زیرکی تجارت ابریشم را در جاده ابریشم متوقف کردند، و با تسلط بر یمن کوشش کردند تا این تجارت را از راه دریا و بدون واسطه تورکیوت‌ها انجام دهند. این ماجرا نشان دهنده این مساله است که

جاده ابریشم علاوه بر نقش اقتصادی کاربرد سیاسی نیز برای شاهان ایرانی به خصوص شاهان ساسانی نیز داشته است.



شکل ۲- نقشه‌ی مسیرهای جاده ابریشم (Waugh, 2010: 12)

نتیجه

بررسی ساختار تجارت در دوره ساسانی نشان می‌دهد، علی‌رغم اهمیت تجارت برای حکومت‌های قبل از دوره ساسانیان، در این دوره تجارت به عنوان رکن اساسی و تعیین‌کننده سیاست دولت مبدل شده بود، که در رقابت با امپراطوری روم شرقی به عنوان حربه موثر، مورد استفاده قرار می‌گرفت. در رابطه با نقش جاده ابریشم در این تجارت نیز بر پایه‌ی آنچه گفته شد جاده ابریشم پیوند دهنده‌ی بدنه اصلی تمدن‌های قدیمی در سه قاره اروپا، آسیا و آفریقا بوده و از این نظر بسیار حائز اهمیت می‌باشد و در دوره ساسانیان نیز تجارت از طریق جاده‌ی ابریشم نقشی اساسی در سوددهی اقتصادی داشت و علاوه بر سود اقتصادی جاده‌ی ابریشم وسیله‌ای برای پیاده کردن سیاست‌های شاهان ساسانی به خصوص در رابطه با رقیب دیرین خود یعنی بیزانس نیز بود. دیگر نقشی که از جاده ابریشم می‌توان یافت مسیری برای انتقال اندیشه‌های دینی به خصوص اندیشه‌های رایج در عصر ساسانی یعنی زرتشت و مانویت است. در دوره‌ی حکومت ساسانیان اوج رونق و بهبود شرایط مسیر جاده‌ی ابریشم در ایران را می‌توان در دوره‌ی خسرو انوشیروان مشاهده کرد که سیاست‌های خاصی را در رابطه با این مسیر تجاری در ایران پیش گرفت. با توجه به شواهد تاریخی و باستان‌شناسی یافت شده می‌توان با قطعیت درباره‌ی رونق مسیر جاده‌ی ابریشم در ایران سخن گفت. اگر چه در اواخر دوره سلطنت ساسانیان با شروع بحران‌های جانشینی و منازعات خانوادگی بین ساسانیان

متاخر رونق تجارت و به طبع جاده ی ابریشم رو به افول گذاشت اما با ورود اسلام و به کار بردن شیوه آنها دوباره شکوفایی خود را بدست آورد.

منابع

- ۱- حمدی، اشرف، قانون و دادگستری در شاهنشاهی ایران باستان، انتشارات وزارت فرهنگ و هنر. تهران، ۱۳۴۶.
- ۲- افخمی، بهروز، بررسی جایگاه راه ابریشم در دوره‌های تاریخی ایران باستان، مجله مطالعات ایرانی، سال ۱۳۹۴، شماره ۲۸، ص ۱۷-۳۶
- ۳- اقتداری، احمد، از دریای پارس تا دریای چین، تهران، شرکت ایران، ۱۳۶۴
- ۴- ایمان پور، محمدتقی، کوهساری، رضا، بررسی تأثیر جنگ های ایران و بیزانس بر تغییر مسیر جاده های تجاری در عهد ساسانی، پژوهش نامه تاریخ، سال ۱۳۹۰، شماره ۲۵، ص ۳۳ تا ۴۸
- ۵- جدیدی، ناصر، زارع، ساسان، تجارت ساسانیان از خسرو اول تا پایان سلطنت خسرو پرویز (۵۳۱-۶۲۸م)، پژوهش در تاریخ، سال ۱۳۹۲، شماره ۱۱، ص ۶۷-۸۲
- ۶- حشمتی پور، رسانا، جاده ابریشم رهگشای توسعه گردشگری در کشورهای اسلامی، مجموعه مقالات چهارمین کنگره بین المللی جغرافیدانان جهان اسلام، سال ۱۳۸۹ زاهدان
- ۷- رضایی باغ بیدی، حسن، نقش جاده ی ابریشم در انتقال مانویت به شرق، ایران شناخت، سال ۱۳۷۶، شماره پنج، ص ۲۱۳-۲۲۶
- ۸- رضوی، ابوالفضل، راه های تجاری در عهد ایلخانان، پژوهش نامه ی تاریخ، سال ۱۳۸۷، شماره ی یازدهم، ص ۷۱-۹۰
- ۹- زرین کوب، عبدالحسین، تاریخ ایران، چاپ دوم، تهران، انتشارات امیر کبیر، ۱۳۶۸
- ۱۰- سلمانیان، مریم، زند مقدم، محمدرضا، احیا جاده ابریشم و نقش آن در توسعه تجارت بازارهای اسلامی، مجموعه مقالات چهارمین کنگره بین المللی جغرافی دانان جهان اسلام، سال ۱۳۸۹ زاهدان
- ۱۱- فاضلی، محمد تقی، جاده ابریشم و نقش ایران به عنوان عامل ارتباط غرب و شرق در دوران باستان، پژوهشنامه تاریخ، سال ۱۳۹۰، شماره بیست و پنجم، ص ۱۱۵-۱۲۹
- ۱۲- قریب، بدیع الزمان، (سغدی‌ها و آسیای میانه) یادیار... مجموعه مقالات درباره آسیای مرکزی، تهران، موسسه مطالعات و تحقیقات فرهنگی، پژوهشگاه، ۱۳۷۲
- ۱۳- کریستین سن. آرتور، ایران در زمان ساسانیان، ترجمه: رشید یاسمی، چاپ اول، تهران: راستی نو، ۱۳۸۸

- ۱۴- گردیزی، ابوسعید عبدالملک بن ضحاک بن محمود، تاریخ گردیزی، تصحیح: عبدالحی حبیبی، تهران: دنیای کتاب، ۱۳۶۳
- ۱۵- لباف خانیکی، میثم، تأثیرات متقابل نیشابور و راه ابریشم در دوره ساسانی، مطالعات باستان شناسی، سال ۱۳۹۳، دوره ۶، شماره ۸، ص ۸۷-۹۷
- ۱۶- محمود آبادی سید اصغر، جاده ابریشم در ساختمان تمدن سه دولت ایران، چین و روم باستان (در دوران اشکانیان)، فصلنامه‌ی فرهنگ اصفهان، سال ۱۳۸۳، شماره‌ی ۲۷ و ۲۸، ص ۴-۱۵
- ۱۷- نادری قره بابا، حسین (۱۳۹۰)، تجارت و مسائل حقوقی آن در دوره ساسانیان، رشد آموزش تاریخ، شماره ۲، ص ۱۴-۲۱

18- Alram, Michael (2015), The Cultural Impact of Sasanian Persia along the Silk Road Aspects of Continuity, e-Sasanika 14.

19- Dezhmakhoo, Maryam. "An introduction to gender structure and social inequality in the Sasanian Empire, Iran.", Archaeological Science Journal, vol. 1, no. 1 (2012): 1-4.

20- EDWELL, PETER. "Sasanian.", the encyclopedia of ancient history, Wiley-Blackwell, (2013): 6051-6056.

21- Feltham, Eleanor B. (2010), "Lions, Silks and Silver: The Influence of Sasanian Persia" Sino-Platonic Papers, no 206: 1-51

22- Frye, Richard Nelson. The history of ancient Iran. Munich: C.H. Beck vol. 3, 1984.

-Katouzian, Homa. The Persians: Ancient, Medieval and Modern Iran. New Haven: Yale University Press, 2009.

23- Waugh, Daniel C (2010), The Silk Roads in History, journal of the University of Pennsylvania Museum of Archaeology and Anthropology: 9-22