

Major Commercial Centers on the Northern and Southern Coasts of the Persian Gulf and the Sea of Oman in the Parthian Era

Mohammad Jafar Chamankar¹

During the Parthian period (247 BCE – 224 CE), commercial hubs on the northern and southern coasts of the Persian Gulf and the Sea of Oman held particular significance due to their strategic geographical location and economic capacity. Charax, Apologos, Omana, Samahram, and Dibba were among the most important maritime trade centers in the regions north and south of the Strait of Hormuz. The objective of this paper is to examine the economic status of these centers under Arsacid rule. Using a descriptive-analytical research method based on library and documentary studies, the author seeks to answer the following questions: Which were the most prominent maritime trade hubs on the northern and southern coasts of the Persian Gulf and the Sea of Oman, and how did they play a role in regional and supra-regional commercial dynamics? The conclusion drawn from this research is that the Arsacids, either directly or through their appointed agents, maintained control over these ports. Through these areas, they played a key role in shaping the region's economy and developing international trade relations.

- **Keywords:**

Iran, Parthian Era, Persian Gulf, Sea of Oman, Commercial Centers, Northern Coasts, Southern Coasts.

¹. Associate Professor, Department of History, Faculty of Literature and Humanities, Urmia University, Urmia-Iran. mj.chamankar@urmia.ac.ir



مراکز عمده تجاری کرانه‌های شمالی و جنوبی خلیج فارس و دریای عمان در عصر پارتیان

محمدجعفر چمنکار^۱

چکیده

در دوره حکومت پارتیان (۲۴۷ ق.م. تا ۲۲۴ م.) کانون‌های تجاری در شمال و جنوب خلیج فارس و دریای عمان به علل موقعیت جغرافیایی مناسب و توانایی اقتصادی اهمیت ویژه‌ای داشتند. خاراکس، آپالوگوس، اومانا، سمهورم و دبا از مهمترین مراکز بازرگانی دریایی در نواحی شمالی و جنوب تنگه هرمز بودند. هدف از این نوشتار بررسی جایگاه اقتصادی این مراکز در دوره حاکمیت اشکانی است. نگارنده با استفاده از روش تحقیق توصیفی- تحلیلی و بر پایه مطالعات کتابخانه‌ای و مستندات سعی در پاسخ به این پرسش دارد که برجسته‌ترین کانون‌های تجارت دریایی در شمال و جنوب خلیج فارس و دریای عمان کدام بوده و چگونه در فعل و انفعالات بازرگانی منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای نقش‌آفرین بوده‌اند؟ نتیجه‌ای که از پژوهش حاضر حاصل می‌شود، این است که اشکانیان با اداره مستقیم و یا به وسیله کارگزاران منصوب خود بر این بنادر استیلاء داشتند و از طریق نواحی فوق نقش کلیدی در شکل‌گیری اقتصاد منطقه و توسعه روابط تجاری بین‌المللی ایفاء نمودند.

واژگان کلیدی:

ایران، عصر پارتیان، خلیج فارس، دریای عمان، مراکز تجاری، کرانه‌های شمالی کرانه‌های جنوبی.

مقدمه

مقارن با تشکیل حکومت آریایی مادها، خلیج فارس و دریای عمان مرکز ثقل تحولات اقتصادی در قاره آسیا محسوب می‌شد و مبدأ و مقصد بخش عمده ناوگان تجاری و بازرگانان از اقصی نقاط جهان بود. جایگاه استراتژیک نظامی و اقتصادی مذکور تحول نقش آفرینی ایران هخامنشی را در خلیج فارس و دریای عمان موجب شد. با ظهور سلوکیان، حکمرانان مقدونی با درک اهمیت سوق الجیشی این حوزه تکاپوهای نظامی و تجاری خود را بر جزایر و بنادر شمالی و جنوبی خلیج فارس و دریای عمان گسترش دادند. با تأسیس سلسله اشکانیان، نظام ملوک الطوائفی موجب شد تا بخش‌های عمده‌ای از کرانه‌ها و پس‌کرانه‌های این منطقه تحت حاکمیت و اداره حکومت‌های محلی به حیات سیاسی و اقتصادی خود ادامه دهند. سرحدات خلیج فارس و دریای عمان در دوره پارتیان به تکامل اقتصادی رسید و به عنوان مرکز ثقل در مبادلات بازرگانی ایران و جهان نقش راهبردی را ایفاء نمود. خلیج فارس و دریای عمان حلقه ارتباطی میان تمدن‌های مرکزی و داخلی ایران با جزایر و بنادر جنوبی و سپس بین‌النهرین، هند، چین، شرق و جنوب شرقی آسیا، مصر و آفریقای شرقی بود و تسلط بر این مناطق استراتژیک ضامن کسب ثروت و قدرت بیشتر برای اشکانیان بوده است. بر اساس این سیاست، اشکانیان بر مراکز عمده تجاری در شمال و جنوب خلیج فارس و دریای عمان تمرکز یافتند و از قابلیت‌های این بنادر در جهت تسهیل امور بازرگانی دریایی بهره‌مند شدند.

پیشینه پژوهش

آنچه به عنوان تاریخ دوره اشکانی در منابع فارسی وجود دارد، عمدتاً تاریخ سیاسی این سلسله ۵۰۰ ساله است و داده‌هایی اندک در ارتباط با حیات اقتصادی آن دوره حتی در ایالات داخلی ایران وجود دارد. این نقیصه در مورد شناخت مدون تحولات تجاری کرانه‌های شمالی و به خصوص جنوبی خلیج فارس و دریای عمان بیشتر نمایان است. در میان منابع فارسی کتاب «تاریخ خلیج فارس در دوره باستان» نوشته محمدجعفر چمنکار (۱۴۰۱)، تنها نوشتاری است که به صورت مشخص به کانون‌های تجاری شمال و جنوب خلیج فارس و دریای عمان در دوره پیش از اسلام پرداخته است. همین نویسنده (۱۴۰۳) در مقاله دیگری با عنوان «فرهنگ دریایی تمدن‌های اولیه مجاور خلیج فارس و دریای عمان» به فرایند تأثیرگذار مراکز اقتصادی خلیج فارس باستان در شکوفایی فرهنگی تمدنی این حوزه اشاره نموده است. به اعتقاد وی دریانوردی در میان آبراه‌های مختلف علاوه بر تبادلات اقتصادی موجب اشتراک‌گذاری امور فرهنگی مناطق گوناگون

با خلیج فارس و دریای عمان می‌شد. یعقوب محمدی و علیرضا خونانی (۱۳۹۲) در مقاله‌ای با عنوان: «خاراسن و جایگاه سیاسی و تجاری آن در شاهنشاهی اشکانی» بر اساس بررسی سکه‌ها به جایگاه این مرکز تجاری در رابطه با پارتیان و رومیان پرداخته‌اند. احمد حیدری (۱۳۹۹) در پژوهشی با نام «خارک و خاراسن پیشنهاد و بحثی در باره انتساب دو گور صخره‌ای بزرگ و نام جزیره خارک» بر اساس شواهد و مستندات تاریخی به بررسی دو گور صخره‌ای منسوب به تجار پالمیری در جزیره خارک و ارتباط این جزیره با خاراکس^۱ پرداخته است. حکمت‌الله ملاصالحی و دیگران (۱۳۹۵) نیز در نوشتاری با عنوان: «پیشنهادی برای جایگاه بندر پارتی امانا بر اساس بررسی‌ها و کاوش‌های انجام‌گرفته در سواحل شمالی و جنوبی تنگه هرمز» سعی در شناسایی موقعیت بندر امانا داشته‌اند. با این حال، عمده داده‌های محدود و پراکنده مربوط به شناخت مراکز برجسته تجاری خلیج فارس در دوره پارتی بر بنیاد منابع لاتین و بر پایه یافته‌های باستان‌شناختی حاصل می‌شود که در این نوشتار به شکل گسترده از آن بهره گرفته شده است. ایرن هایرینک (۱۹۹۸) در مقاله «ارتباطات بین‌المللی در جنوب خلیج فارس در اواخر قرن اول قبل از میلاد تا قرن اول میلادی» روابط تجاری مراکز اقتصادی جنوب تنگه هرمز با نواحی دوردست هند و چین و افریقای شرقی را مطالعه کرده است. لئوناردو گرگوراتی (۲۰۱۱) در مقاله «بندر اشکانی در خلیج فارس: خاراسن و تجارت آن» به اهمیت خاراسن به عنوان یکی از مهم‌ترین کانون‌های تجاری خلیج فارس در این برهه زمانی پرداخته است. میشل بوخارین (۲۰۱۲) در مقاله «عربستان ساحلی و حوضه‌های دریایی مجاور» بر اساس نوشته‌ای از یک بازرگان مصری ناشناس با عنوان: «سفرنامه دریای آریترا» مربوط به قرن اول میلادی به جغرافیای اقتصادی برخی از مراکز تجاری خلیج فارس و دریای عمان در دوره پارتی اشاره کرده است. صباح جاسم و عیسی یوسف (۲۰۱۴) نیز در پژوهشی با نام «دبا: بندری باستانی در خلیج عمان در اوایل دوران روم»، ارزش این مرکز تجاری در خلیج فارس و دریای عمان را بررسی نموده‌اند.

تلاش اشکانیان برای توسعه نقش آفرینی سیاسی و نظامی در خلیج فارس و دریای عمان

استیلای ایران پارتی بر مناطق اصلی شمالی و جنوبی خلیج فارس

در اواخر حکومت سلوکیان در ایران، بخش‌های عمده‌ای از مناطقی که در ارتباط با کرانه‌های خلیج فارس و دریای عمان قرار داشتند، تحت حاکمیت و اداره حکومت‌ها و ساتراپ‌های محلی

^۱. Charax

^۲. Dibba

مستقل بودند. این مناطق با حفظ قالب و سنت‌های خود به انقیاد دولت تازه تأسیس اشکانیان درآمدند. بر اساس سیاست اشکانیان، نظام ملوک‌الطوایفی در سرزمین‌های جنوب ایران نیز به رسمیت شناخته شد. حاکمیت امپراطوری پارتی بر جزایر و بنادر خلیج فارس و دریای عمان در ابتدای تأسیس آن لرزان و فاقد سیاست‌ها و علایق بلندمدت و عمیقی بود. نوپایی حکومت اشکانیان، ضعف ناوگان دریایی، عدم ارتباط دریایی مازندران با سایر دریاها که در مجاورت پایتخت پارتیان قرار داشت، دور بودن خلیج فارس و دریای عمان از مرکز پارت‌ها در شرق ایران و عدم کوشش لازم و کافی برای دستیابی دائمی به دریا از مهم‌ترین عوامل شدت این فرآیند بود. استیلای کوتاه‌مدت اشکانیان بر سوریه و آسیای صغیر که با دریای مدیترانه و دریای سیاه مرتبط بود و احتمالاً به علت ضعف پارتیان انجام گرفت، این فرآیند منفی را افزون می‌ساخت (پیرنیا، ۱۳۷۰: ۲۶۷۲/۳).

با تحکیم تدریجی پایه‌های حکومت اشکانیان و تمرکز سیاسی، اقتصادی و به ویژه نظامی پارتیان، سنت توجه دولت‌های ایران به منطقه استراتژیک خلیج فارس و دریای عمان استمرار یافت و پارتیان به منظور توسعه نقش آفرینی خود در این حوزه حیاتی بر تکاپوهای خود افزودند. این تحرکات از زمان مهرداد اول که بنیانگذار عظمت دولت اشکانی شمرده می‌شود، آغاز گردید. مهرداد اول به کشور باختر (باکتریا) لشکرکشی کرد و بخش غربی آن ناحیه را به امپراطوری خود الحاق نمود. همچنین به ماد بزرگ لشکرکشی کرد و سپس مقارن با دوران انحطاط سلاطین موریای پس از عصر باشکوه آشوکا تا رود هیداسب (جیلیم امروز) در نواحی غربی پنجاب هندوستان پیشروی نمود. در عهد وی تمام فلات ایران، بین‌النهرین و سواحل خلیج فارس و دریای عمان تحت حاکمیت اشکانیان قرار گرفت. خوزستان، پارس، رنج و بابل که در ارتباط تنگاتنگی با این مناطق بودند، مراکز عمده امپراطوری محسوب می‌گشتند (مشکور، ۱۳۷۴: ۴۶؛ حکمت، ۱۳۳۷: ۲۰). بر اساس تقسیمات اداری امپراطوری اشکانی که به وسیله مهرداد اول شکل گرفت و با تکیه بر مطالب مورخان یونانی به ویژه پلینی^۱ و ایزیدور خاراکسی^۲، مملکت ایران به دو بخش عمده علیا و سفلی تقسیم می‌شد و ایالت‌های بین‌النهرین، بابل و زرنج در قسمت سفلی قرار داشتند. با این وجود، در این تقسیم‌بندی اداری ۱۸ ایالتی جدید، از شوش که به تصرف حکومت مستقل الیمائی (الی‌میان) درآمده بود و از ساتراپ‌نشین‌های پارس و کرمانیه که به همراه نیمه غربی گدروزیا یا بلوچستان در حاکمیت پارسیان قرار داشت و با سواحل جنوب و جنوب شرقی ایران در ارتباط بودند، اثری دیده نمی‌شود (گوتشمید، [بی‌تا]: ۸۸-۸۴؛ ستوده، ۱۳۵۱: ۱۸۸).

^۱. Pliny

^۲. Isidorus Characenus

تحركات نظامی ایران در مناطق جنوبی خلیج فارس و تنگه هرمز در دوره مهرداد اول گسترش یافت. پیرو این سیاست عمان و بحرین در حدود سال‌های ۱۴۲ق.م. به تصرف اشکانیان درآمد و در جزایر و بنادر عمده پایگاه‌های نظامی تشکیل گردید (گوتشمید، [بی‌تا]: ۸۸-۸۴). استیلای ایران پارتی بر مناطق اصلی شمالی و جنوبی خلیج فارس در منابع یونانی نیز ذکر شده است، چنانکه بر اساس نوشته یکی از دریانوردان یونانی که در خدمت مصریان فعالیت می‌کرد و در حدود سال ۸۰ ق.م. که می‌بایست مقارن با حکومت سنتروک، اشک دهم (۸۶-۶۷ق.م.) باشد، در دریای سرخ، بخشی از سواحل آفریقا و اقیانوس هند و دریای عمان به دریانوردی پرداخته است، سرزمین‌های واقع در حدود عمان و بحرین تحت حاکمیت عناصر ایرانی بوده است (اقبال آشتیانی، ۱۳۲۸: ۱۶) و کشف آثاری از سکونتگاه‌های پارتیان در منطقه خریس جزیره قشم و منطقه فیلکه کویت، امارات متصالح و بحرین گواه این مدعا هست (راد، ۱۳۵۰: ۱۶). در این دوران که تجاوز سیاه‌پوستان یا حبشی‌های بدوی به سواحل خلیج فارس تشدید شده بود، دولت پارتی ناگزیر به لشکرکشی به برخی مناطق جنوبی تنگه هرمز از جمله عمان و تنبیه مهاجمان شد (چمنکار، ۱۳۸۲: ۶۰). به نوشته دریانوردان یونانی در حدود ۸۰ ق.م. کشتی‌ها از دهانه خلیج فارس حرکت نموده و پس از شش روز به مرکز تجارتی دیگری می‌رسیدند که عمان نام داشت و متعلق به ایران بود (ویلسون، ۱۳۴۸: ۶۲). دامنه حاکمیت و تسلط ایران پارتی تا حدود عربستان کنونی، یمامه و مغرب آن ناحیه تا حوضه وسط و تا پائین وادی الواسیه گسترش داشت (تقی‌زاده، ۱۳۴۹: ۲۴). در دوره اشکانی به دنبال گسترش فعالیت‌های تجاری و برپایی پایگاه‌های نظامی، مهاجرت عناصر ایرانی از نیمه شمالی خلیج فارس به بخش‌های جنوبی تنگه هرمز و استقرار دائمی در این مناطق افزایش یافت (مجته‌دزاده، ۱۳۷۶: ۲۹). در مقابل، طی دوران ضعف اشکانیان، مهاجرت اقوام بدوی از مناطق جنوبی خلیج فارس به بخش‌های شمالی شدت یافت، چنانکه سکه‌های شخصی به نام مرداتس پسر فوباس پادشاه عمانی در ناحیه مسنه یا میشان در انتهای اروندرود، مصب رود دجله و ساحل خلیج فارس به دست آمده است. میشان حوزه جغرافیایی پادشاهی خاراکس بود و شامل رودخانه فرات، بخش‌هایی از خلیج فارس و رودخانه اولای یا کارون بود (حیدری، ۱۳۹۹: ۱۱۴). این امر بر اثر مهاجرت اقوام عمانی به ویژه قبیله الازد بود که بر طبق سنت عشیره‌ای اعراب، قسمتی به همان نام در زیستگاه اصلی خود باقی ماندند و برخی نیز در منطقه میشان ساکن شدند. در دوره اشکانی به سرزمین گرگان بزرگ اشاره شده است که محدوده وسیع جغرافیایی از شرق ایران تا سرحدات دریایی جنوب را شامل می‌شده است. چنانکه اردوان سوم، اشک هجدهم (۴۰-۱۲۰م.)

پیش از رسیدن به سلطنت بر این حدود فرمان می‌راند. او با هدف ایجاد تمرکز سیاسی و اداری، خاراکس را در کرانه خلیج فارس تصرف کرد و با خلع والیان محلی، ارتباز پارسی را به حکومت این حوزه مهم بازرگانی منصوب نمود (ستوده، ۱۳۵۱: ۲۰۴).

تقابل پارتیان و رومیان در مرزهای خلیج فارس

در تقابل اشکانیان با امپراطوری روم، گاه منازعات به نبردهای دریایی در محدوده خلیج فارس و بین‌النهرین منتهی می‌شد. لشکرکشی تراژان یا تریانوس^۱ ملقب به پائیکوس امپراطور روم در سال ۱۱۶م. و معاصر حکومت خسرو اشکانی اشک بیست و چهارم (۱۳۰-۱۰۹م.) نمونه‌ای از این وقایع است. سپاه روم از کنار رودخانه فرات به کرانه دجله گسیل شده و در لحظه‌ای نادر یکی از امپراطوران روم به سرحد خلیج فارس گام نهاد و به تماشای کشتی‌هایی که به سوی اقیانوس هند می‌رفتند، پرداخت. به پاسداشت این رخداد، تندیس‌هایی از امپراطور تراژان بر ساحل خلیج فارس برپا گردید. تراژان سفری تجسسی را نیز در خلیج فارس انجام داد که عمدتاً شامل مجمع‌الجزایر بحرین گشت (گوتشمید، [بی‌تا]: ۲۱۷). وی سرانجام در نتیجه شورش‌های مردم ایران مجبور گردید تا عقب‌نشینی نماید و پس از ناکامی در تصرف الحضر در بین‌النهرین پیش از رسیدن به روم در سال ۱۱۷م. درگذشت. هادریان^۲ امپراطور جدید روم با دولت ایران صلح نمود و سرزمین‌های اشغالی از جمله در محدوده خلیج فارس را تخلیه کرد. سپتیم سوروس^۳ امپراطور روم نیز مقارن با حکومت بلاش چهارم اشک بیست‌وهفتم (۲۰۸-۱۹۱م.) در اواخر تابستان سال ۱۹۸م. با استفاده از ناوگان خود در طول رودخانه فرات حرکت نمود و به شهر بابل رسید. به دستور او ترعه شهر لایروبی شد و به رود دجله اتصال یافت (مشکور، ۱۳۷۴: ۷۱) لشکرکشی وی نیز با شیوع بیماری و گسترش قحطی در سپاه او به شکست انجامید و شهرهای سلوکیه در کران دجله، بابل، تیسفون و سرزمین‌های مجاور خلیج فارس مجدداً تحت حاکمیت اشکانیان قرار گرفت. هدف اصلی رومی‌ها تسلط بر مراکز عمده تجارت دریایی در شمال و جنوب خلیج فارس و دریای عمان و رقابت و ایجاد محدودیت اقتصادی برای اشکانیان بود.

^۱. Traianus

^۲. Hadrianus

^۳. Septimius Severus

راه‌های تجاری متصل به خلیج فارس و دریای عمان

امپراطوری پهناور اشکانی بر سر راه‌های عمده دریایی و زمینی به ویژه خلیج فارس، دریای عمان، دریای سرخ، اقیانوس هند و جاده ابریشم دریایی قرار گرفته بود. اشکانیان با هدف استفاده از عوارض گمرگی و توسعه بازرگانی به ساخت و نوسازی بنادر و راه‌های قدیمی پرداختند. جاده ابریشم که به بخش‌هایی از انشعابات سواحل جنوبی ایران منتهی می‌شد، یکی از بهترین طرق ارتباطی در این روزگار بود و در دوره حکومت ۵۰۰ ساله پارتیان به شکل‌گیری نهایی رسید و به مرکزی برای تبادلات اقتصادی و فرهنگی بین شرق و غرب تبدیل شد. دولت اشکانی بر بخش عمده‌ای از این راه تسلط داشت و از حمل و نقل کالا در این جاده سود فراوان می‌برد. بازرگانان ایرانی، یونانی، بابل، یهودی و عرب در این شاهراه تجاری به طور فعال به دادوستد مشغول بودند (ریاضی، ۱۳۷۴: ۵۲؛ 51-76 : 2016, *Manguin*). جاده ابریشم از انطاکیه مرکز رومیان در سوریه شروع شده و از فرات و شهر هیراپلیس یا مینیج می‌گذشت و داخل امپراطوری پارت می‌شد و پس از عبور از اکباتان، راگا، هکاتوم پیلوس یا صد دروازه در شرق خراسان و مرو به بلخ می‌رسید و از آنجا به سوی پامیر استمرار می‌یافت (گروسه، ۱۳۷۹: ۹۲-۹۳؛ Liu, 2010: 1155). در آغاز سده یکم میلادی، یکی از مهم‌ترین راه‌های بازرگانی که با خلیج فارس و دریای عمان پیوند داشت، راهی فرعی بود که از راه شاهی هرات جدا می‌شد و در جهت شمال به مرو و فراسوی آن می‌رفت و پس از آن به راه ابریشم که از طریق واحه‌های ترکستان شرقی از چین می‌آمد، می‌پیوست. این جاده همچنین از مرگیانه به آریا یا هرات امروزی، درنگیانه و سکستان و از آنجا به آرخوسیا می‌رفت و از آنجا به قندهار کنونی و سپس به ناحیه غزنه می‌رسید و در این منطقه، حاشیه شرقی مرز امپراطوری پارتی به کران غربی هند بر می‌خورد و درون سرزمین آسیای صغیر و سوریه به خصوص پالمیرا از راه فرات به سلوکیه می‌پیوست که گذرگاهی به فرات سفلی و از آنجا به خلیج فارس داشت (پارشاطر، ۱۳۷۷: ۷۴).

راه‌های تجاری عربستان برای انتقال کالاهای ساخت هندوستان و چین به مصر و اروپا حائز اهمیت فراوانی بود و به صورت خطوط اتصالی فعالیت می‌کردند. در نتیجه این امر، میان خلیج عمان و خلیج فارس از یک سو و مدیترانه و مصر از سوی دیگر پیوند تنگاتنگی برقرار بود (faraj, 2024: 171-174) و در این راه بازرگانی دو مسیر عمده وجود داشت:

- ۱- راه شمالی؛ از خلیج فارس و دریای عمان و به‌ویژه بنادر عمان آغاز می‌شد و پس از پیمودن بادیه‌الشم و فلسطین به صور در فنیقیه می‌رسید و یا به قصد مصر از سوریه و فلسطین به خلیج عقبه و بندر غزه امتداد می‌یافت.

۲- راه عربستان جنوبی؛ کشتی‌های هندوستان کالاهای خود را به بندر عمان یا یکی از بنادر جنوبی منتقل کرده و سپس تجار عرب آن را به موازات سواحل جنوبی به یمن و سپس به موازات دریای سرخ به عربستان سنگی (پترا) حمل و از آنجا به بندر ایله یا ایلات در فلسطین و در کرانه خلیج عقبه یا بندر غزه در مدیترانه ارسال می‌کردند (فیاض، ۱۳۶۹: ۱۱). سکه‌ای از بلاش (۷۸-۵۱ م.) در جبل‌الکنزان عربستان کشف شده است که جزء معدود مواد فرهنگی اثبات شده اشکانیان در عربستان شرقی است (potts, 2010:73).

در دوره اشکانی مراکزی برای بازرگانان، دلان و کارکنان حمل‌ونقل دایر شده بود و راه‌های آبی مرمت و نگهداری می‌گردید و در بنادر تشکیلاتی برای تجارت دریایی برپا بود. از کالاهایی که به‌وسیله کشتی از بنادر خلیج فارس بارگیری می‌شد و تا سیلان و بنادر چین ارسال می‌گشت، مراقبت زیادی صورت می‌گرفت و امنیت آنها تأمین می‌شد. تجارت با انواع کشتی‌ها به اکثر نقاط جهان انجام می‌گرفت و ایرانیان عصر پارتی با ساخت کشتی‌های بزرگ که در کارگاه‌های متعدد در سواحل شمالی و جنوبی خلیج فارس و دریای عمان تولید می‌شد و شناسایی دقیق راه‌های دریایی، بر دریانوردی جهان تأثیر فراوان گذاشتند (مجتهدزاده، ۱۳۷۵: ۷۴). در این زمینه می‌توان گفت که طرحی نادر از یک کشتی عصر اشکانی در کاوش‌های یکی از بناهای دوراروپوس به دست آمده است (بیانی، ۱۳۵۲: ۲۴۱). راه دریایی به سوی سواحل و بنادر هند نیز از طریق دریای عمان، اقیانوس هند و دریای سرخ صورت می‌گرفت (Tahtoo, 1987: 251-264).

کانون‌های تجاری شمال خلیج فارس و دریای عمان

بندر خاراکس در بین‌النهرین سفلی

بندر خاراکس یا خاراسن در بخش ساحل جنوبی بین‌النهرین به عنوان یکی از مهم‌ترین کانون‌های تجاری خلیج فارس، راه عمده به سوی سرزمین هند بود. در سده اول میلادی بازرگانان با استفاده از بادهای موسمی به طور مستقیم از خلیج فارس عازم هند، سری‌لانکا و سواحل چین می‌شدند (رائین، ۱۳۵۶: ۲۲۹) و بازرگانان از خاراکس تا مصب رودخانه سند را طی ۴۰ روز طی می‌کردند. یک بازرگان یونانی‌الاصل مصری ناشناس در کتابی با ۶۶ بخش تحت عنوان: «سفرنامه دریای آریتر^۱» یا سفرنامه پریپلوس مربوط به نیمه نخست قرن اول میلادی (احتمالاً مابین سال‌های ۴۰ تا ۷۰ م.) شهر خاراکس را بازار پارتی خوانده است که از این شهر کالاهایی مانند مروارید سیاه، پارچه‌های ارغوانی رنگ، شراب و طلا که از برخی مراکز اقتصادی

^۱. Periplus Maris Erythraei

جنوبی خلیج فارس چون اومانه وارد می‌کرد را به دیگر نقاط صادر می‌نمود (مشکور، ۱۳۷۴: ۷۱). این نوشته اطلاعات ارزشمندی از اماکن جغرافیایی شاهراه دریایی مصر در شمال آفریقا تا اقیانوس هند، راه‌های تجاری دریای اریتره که همان اقیانوس هند و مخصوصاً شمال آن بود، جمعیت بازرگان ساکن در بندر، نژادها و اشخاص را بیان می‌کند (Bukharin, 2012, P177-178). سفرنامه با اشاره به مطلب فوق‌الذکر می‌نویسد: «فرا تر از تنگه‌ها (تنگه‌هرمز)، آن دریای بسیار بزرگ و پهن، خلیج فارس به فضای داخلی می‌رسد. در انتهای فوقانی این خلیج، شهرک بازاری وجود دارد که طبق قانون مشخص شده است به نام آپولوگوس، واقع در نزدیکی خاراکس اسپاسینی و رودخانه فرات با قابقرانی در دهانه خلیج فارس، پس از گذشت یک دوره شش روزه، یکی دیگر از بازارهای ایالت پارس به نام اومان^۱ وجود دارد. کشتی‌های بزرگ به طور منظم از هر دو شهر به باریگازا (یک مرکز تجاری مربوط به شمال شرقی هند) ارسال می‌شود» (Gregoratti, 2019, 55).

علاوه بر باریگازا، بارباریکون در ساحل دریای عرب در گجرات نیز ارتباط نزدیک تجاری با این ناحیه داشت. از این دو بندر کالاهایی مانند ادویه، ترشیجات، پماد و مرهم، سنگ‌های قیمتی، چوب صندل، ساج، آبنوس و ابریشم خام به آپالوگوس^۲ صادر می‌شد (Gregoratti, 2011, 218). بارباریکون مرکز تجارت ابریشم در سواحل هند بود (رسائی، [بی‌تا]: ۱۵۷). در هند دو منطقه یا پایانه اصلی در سواحل غربی به عنوان مراکز توزیع برای تجارت داخلی شناخته می‌شدند؛ یکی از آنها به شمال غربی هند عمدتاً به باریگازا و بندر همسایه منتهی می‌شد که سفالینه‌های خلیج فارس مشهور به سفال‌های آملوره در ساحل و بازارهای داخلی آن مانند ناحیه نوسا کشف شده است. این مسیر قدیمی‌ترین راه دریایی محسوب می‌شد. مسیر دیگر به هند جنوبی منتهی می‌گشت که علاوه بر سفرنامه پریپلوس، توسط نخستین منابع ادبی تامیلی هند از قرن اول قبل از میلاد و قرن اول میلادی نیز گزارش می‌شود (schenk, 2007: 68). امرای خارکس از طریق بندر آپالوگوس، ابتدا به طور مستقل و سپس با همکاری شرکای تجاری ماهر ناحیه پالمیرا به لطف اختیارات اعطائی توسط اشکانیان و پیوند محکم با مقامات پارتی به طور فعال در تجارت خلیج فارس، دریای عمان و کرانه‌های اقیانوس هند شرکت داشتند (schenk, 2007: 68). این فرایند به خصوص از دوره حاکمیت تیرایوس^۳ (۸۰ ق. م.) فرمانروای وقت خاراکس با ایجاد کاروان‌های مستقیم بین خاراکس با پترا و نیز پالمیرا و راه‌های دریایی با هند افزایش یافت (سرفراز و آورزمانی، ۱۳۸۰: ۶۸-۶۷).

1. Omana

2. Apalagos

3. Tiraeus

خاراکس آنچنان دارای اهمیت بود که در کنار شوش و ایالت پارس، حق ضرب سکه را داشت و در ضرابخانه شهر سلوکیه در کران دجله، سکه های ارزشمند مسین ضرب می شد. از خصوصیات مهم سکه های این ناحیه کثرت سکه های ۴ درهمی نقره و سکه های برنزی ۴ درهمی با وزن ۱۴ گرم است که نشانگر رونق تجارت و بازرگانی خاراکس بوده (سرفراز و آورزمانی، ۱۳۸۰: ۶۹) و نام مهرداد دوم اشکانی بر روی سکه های متعدد خاراکس ضرب شده بود (محمدی فر و خونانی، ۱۳۹۲: ۱۲۲). تا پیش از تهاجم تراژان، خاراکس سکه هایی از نوع هلنیستی ضرب می کرد، در حالی که پس از حمله، سکه ها بیشتر ماهیت اشکانی پیدا کردند. خاراکس در سراسر امپراتوری ساسانی و تا خلافت اموی سکه ضرب می کرد و ضرب سکه تا سال ۷۱۵ م. ادامه داشت.



سکه تترادراخم نقره ضرب خاراکس با نقش مهرداد اول اشکانی

در سمت راست و هراکلس در سمت چپ

منبع: <https://www.coinarchives.com>

خاراسن در تجارت اشکانیان با چین و سرزمین های ماورای آن نقشی مهم برعهده داشت. روابط تجاری بین ایران و چین از زمان مهرداد دوم اشکانی رو به گسترش نهاد و مابین سال های ۱۲۰ تا ۸۸ ق. م. برای نخستین بار سفیری از طرف امپراتور وو^۱ از سلسله هان^۲ چین به ایران اعزام شد و در سال ۹۷ م. نیز سفیری به نام گان بینگ^۳ از طرف بان جاو^۴ (بان ژائو) سردار چینی به دربار پارتیان اعزام شد. این سفیر می خواست از خلیج فارس تا خلیج عقبه در دریای سرخ و داکیین^۵ یا مصر را مورد بررسی قرار دهد، اما منصرف شد. این عدم توفیق ناشی از سیاست

^۱. Wu

^۲. Han

^۳. Ganying

^۴. Ban Zhao

^۵. Da Qin

تجاری اشکانیان در انحصار تجارت بین شرق و غرب و چین و روم و عدم تمایل آنان به شناسایی راه‌های تجارت دریایی به وسیله رقیبان بوده است (پیرنیا، ۱۳۷۰: ۲۶۹۸/۳). گان بینگ اظهار می‌دارد که غربی‌ترین مکانی که مأموریت وی برای دستیابی به آن حاصل شد، کشور تیاوژی^۱ است که اکثر دانشمندان آن را با خاراکس - مسنه در سواحل شمالی خلیج فارس و جنوب سرزمین بین‌النهرین مطابقت می‌دهند (Gregoratti, 2019: 57). مقارن با این تحولات، خاراکس تحت اداره والیان ایرانی مهرداد دوم قرار داشت (ستوده، ۱۳۵۱: ۲۰۳). گزارش سفر گان بینگ در باره سیاست ممانعت اشکانیان می‌گوید: «او در کنار دریای بزرگ به تیاوژی رسید. او می‌خواست از آن عبور کند، اما ملوانان مرز غربی آن شی^۲ (اشکانیان) به او گفتند: اقیانوس عظیم است. افرادی که سفر دور خود را انجام می‌دهند در صورت مطلوب بودن باد می‌توانند در سه ماه این کار را انجام دهند. با این حال، اگر با وزش باد (طوفان، باد مخالف) روبرو شوند، می‌تواند دو سال طول بکشد. به همین دلیل است که تمام مردانی که از طریق دریا می‌روند برای مدت سه سال اندوخته می‌برند. اقیانوس پهناور مردان را ترغیب می‌کند تا به فکر کشور خود باشند، دچار فراق وطن شوند و برخی از آنها بمیرند» (Gregoratti, 2019: 57).

بر اساس سالنامه‌های چینی، سوداگران اشکانی با استفاده از ارابه و کشتی‌های خلیج فارس به کشورهای مجاور و سرزمین‌های دوردست که چندین هزار فرسنگ مسافت دارد، کالا صادر و وارد می‌کردند و در کار بازرگانی مهارت فراوان داشتند (آذری، ۱۳۵۲: ۳۲).



نقشه موقعیت طبیعی خاراکس

منبع: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Karte_Charakene.png

^۱. Tiaozhi

^۲. Anxi

بندر اَبَلَه یا آپولوگوس در کرانه اروندرود

منطقه بین‌النهرین در تجارت دریایی مراکز اقتصادی شمالی و جنوبی خلیج فارس نقشی مهم را ایفاء می‌کرد، زیرا از طریق بندر اَبَلَه یا آپولوگوس (در شمال شرقی بصره امروزی) که دروازه هند نیز خوانده می‌شد، به صورت بلاواسطه با این حوزه آبی در ارتباط بود (چمنکار، ۱۳۸۹: ۳۵). اَبَلَه در انتهای شرقی بصره در سمت راست دجله و در وسط اروندرود قرار داشت و در این زمان این رود در اثر رسوبات دریا تا دهانه بندر فاو پیش نرفته بوده است. شهر اَبَلَه به صورت سازمان‌یافته در زمان سلوکیان در مکان برخورد دجله با اروندرود به نام آپولو خدای یونانی ساخته شد و سپس در عربی به اَبَلَه تغییر نام یافت. این بندر در اوایل سلسله ساسانی، اینشتاربار اردشیر نامیده می‌شد (مرادیان، ۱۳۵۵: ۳۲) و آخرین پایگاه دریایی و مرکز تجارت در خط سیر کشتی‌ها از هند به خلیج فارس محسوب می‌شد (رسائی، [بی‌تا]: ۱۵۶). منابع قرون نخستین اسلامی از باغات و مزارع، بازار، رباط و رفاه و شکوفایی تجاری این بندر یاد کرده‌اند (قره‌چانلو، ۱۳۹۲: ۲۸۳/۱) و موقعیت طبیعی مناسب این بندر به مردم آن امکان را می‌داد تا در فرات به کشتی بنشینند و خود را به اَبَلَه برسانند و در آنجا سوار کشتی‌های بزرگ شوند و دریاها را درنوردند و از سوی شرق تا هندوچین و از سمت غرب تا دیلمون (بحرین) و عدن بروند. از آنجا که اَبَلَه لنگرگاه طبیعی مناسبی داشت، کشتی‌های مختلف از چین، هند و سایر نواحی دیگر به آنجا آمده و تاجران بزرگ پیوسته در آن تردد داشتند. کاروان‌ها مال‌التجاره هند، چین، عمان و بحرین را از طریق این بندر به تدمر یا پالمیرا در استان حمص سوریه و حوران در جنوب غربی سوریه حمل می‌کردند (ساله، ۱۳۸۰: ۲۲۸).

در سده دوم میلادی، مرکز عمده تجارت با بین‌النهرین و شرق، پالمیرا در سوریه امروزی بود. راه‌های بازرگانی از پالمیرا به فرات رسیده و از آنجا به سوی سرزمین‌های شرقی استمرار می‌یافت. کاروان‌ها از راه دورائورپوس در جهت پائین رودخانه به بندر خاراکس در کرانه خلیج فارس می‌رسیدند و در آنجا با کشتی‌های گوناگونی که از هند و چین رهسپار بودند، به بارگیری و باراندازی کالا می‌پرداختند (یارشاطر، ۱۳۷۷: ۱۴۰). جواهرات و احجار کریمه، ادویه‌جات معطر، حیوانات کمیاب چون طاووس و بوزینه از مهم‌ترین کالاهای مورد دادوستد بودند (فیاض، ۱۳۶۹: ۱۱).

واردات عمده ایران در دوره اشکانی کالاهائی مانند ابریشم خام چینی، احجار گرانبهای هند، عطریات، تریاک، بردگان خواجه، ادویه‌جات به ویژه انواع فلفل، پارچه و منسوجات، عاج، آهن‌آلات، چرم و روغن‌های معطر مشرق زمین بود. صادرات ایران نیز شامل قالی و قالیچه، ادویه‌جات، پارچه‌های ابریشمی، لوحه‌های کنده‌کاری‌شده با تصاویر شاهان و بزرگان ایران و

نوازندگان، انواع فلزات، زعفران، قیر و روغن‌های معدنی، شراب، پرندگان و مروارید خلیج فارس بود. کاروان‌هایی که از بین‌النهرین می‌آمدند، شیشه‌آلات سوریه، پارچه‌های ابریشمی و پشمین ارغوانی، شراب، لبنیات و کره را به نواحی شرقی امپراطوری اشکانی حمل می‌کردند و از آنجا کالاهای بازرگانی محلی را به سرزمین چین و هندوستان صادر می‌کردند (یارشاطر، ۱۳۷۷: ۱۳۹). بر اساس سالنامه پوبلیوس گایوس کورنلیوس تاکیتوس یا تاسیتوس^۱ مورخ رومی (۱۱۷-۵۶م). اشکانیان از طریق تسلط بر کانون‌های اقتصادی خلیج فارس و دریای عمان و تجارت و حق انتقال، جابجایی و توزیع کالا بین شرق (چین و هند) و غرب صاحب ثروت فراوانی شده و در عایدات بازرگانی دریایی هم‌تراز با امپراطوری روم شرقی شده بودند (دوبواز، ۱۳۴۲: ۱۸۱). اُبله تا قرن هفتم هجری قمری به حیات اقتصادی خود به عنوان مرکز مهم تجاری در شمال خلیج فارس و منطقه بین‌النهرین جنوبی ادامه داد. از اواخر قرن هشتم هجری قمری به بعد، دیگر سخنی در باره اُبله دیده نمی‌شود و آنچه در منابع در باره آن آمده، نقل گفته‌های پیشینیان است. به نظر می‌رسد که اُبله از این تاریخ به کلی از میان رفته و جز نامی از آن باقی نمانده بوده است. با رونق گرفتن شهر بصره از اهمیت اقتصادی اُبله کاسته شد؛ تا جایی که به تدریج رو به ویرانی گذاشت و در نهایت از میان رفت (قره‌چانلو، ۱۳۹۲: ۲۸۳/۱).



نقشه جغرافیایی اُبله یا آپولوگوس در بین‌النهرین سفلی

منبع: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Zanj_Rebellion_Small.svg

^۱. Tacitus

مراکز تجاری جنوب خلیج فارس و دریای عمان

بندر بازرگانی اومانا در مجاورت تنگه هرمز

بندر اومانا که پریپلوس^۱ از آن به عنوان «جایی که کمی دورتر از تنگه هرمز قرار دارد»، یاد می‌کند، قابل مقایسه با ملیحه، اد دور و دبالحصن در امارات متحده عربی کنونی، ساحل باطنه یا ساحل مسندام در عمان فعلی، مکانی میان قطر و تنگه هرمز، بندری در ساحل گدورزیا و مکران ایران، مکانی در ساحل کرمانیه و بندری مابین کرانه‌های شرقی عمان تا بندر جاسک ایران است (Haerinek, 1998: 274-278). این بندر به وسیله ایرانی‌ها اداره می‌شد و طیف وسیعی از تجار، دریانوردان و کشتی‌های پارسی در آن قرار داشتند (Potts, 2018: 63-64). بر اساس نوشته پریپلوس، اومانا مرکز استخراج مروارید و دارای منابع آب شرب تازه بود. کشتی‌های تجاری و ماهیگیری برای تهیه آب و سایر تدارکات در این ناحیه لنگر می‌انداختند و آذوقه خود را تأمین می‌کردند. دیگر جزیره تأمین آذوقه در جنوب خلیج فارس، دیلمون یا بحرین بود. اومانا توقفگاهی مناسب برای کشتی‌هایی بود که میان خاراکس و شمال غربی هندوستان در تجارت بودند (Potts, 2018: 274). علاوه بر مس، ادویه، پوشاک و احجار کریمه، چوب مهم‌ترین کالایی بود که از هندوستان به بازار این منطقه صادر می‌شد. تیره‌های چوبی، نهال و قلمه درختان مختلف، هیزم، چوب درخت آبنوس، ساج و چوب درخت شیشم یا سیسو یا درخت رز هندی یا دلبرگیا با رنگ قهوه‌ای تیره که در شرق هند و به خصوص ناحیه بیهار می‌روئید و ارتفاع آن گاه تا ۲۵ متر و ضخامت تنه‌اش به ۲ تا ۳ متر می‌رسید، برای مصارف خانگی، تولید ابزارهای چوبی، خانه‌سازی و به ویژه ساخت و تعمیر کشتی از هندوستان وارد می‌شد. چوب خوشبو و مقاوم در برابر رطوبت، چوب درخت صندل یا چندل^۲ از دیگر الواری بود که از سواحل هند و اندونزی، آفریقای شرقی و زنگبار وارد اومانا و جنوب خلیج فارس می‌شد و گاه به تقلب به جای عود فروخته می‌شد. مولوی در باره چوب صندل چنین می‌گوید:

هر هلاک امت پیشین که بود
ز آنکه چندل را گمان بردند عود
(مولوی)

در مقابل آن کالاها مروارید، کندر و مواد خوشبوکننده، برده، شراب، انواع خرما، پارچه‌های صورتی رنگ و لباس‌های محلی نیز از این منطقه به سایر نواحی خلیج فارس، دریای عمان و هندوستان ارسال می‌شد (Potts, 2018: 276). همچنین پریپلوس عنوان می‌کند که در حدود

^۱. Periplus

^۲. Rhizophora , Mucronata

مراکز عمده تجاری کرانه‌های شمالی و جنوبی خلیج فارس و دریای عمان در عصر پارتیان □ ۴۱

۱۵۰۰ استادیس^۱ آن سوی مدخل بندر موسچا^۲، یک رشته کوه در امتداد ساحل دریا وجود دارد و در انتهای آن هفت جزیره در یک ردیف قرار گرفته‌اند که به نام جزایر زنبیوس^۳، خوانده می‌شدند (Casson, 1989: 71). این جزایر قابل مقایسه با جزایر کوریا موریبا در ۱۵۰ کیلومتری شمال خور روری از توابع شهرستان سلیم در کرانه‌های شمال شرقی استان ظفار در جنوب عمان امروزی یا مزون یا ماگان باستان است. مجموعه‌ای از پنج جزیره به نام‌های حلانیه یا موریبا (بزرگ‌ترین جزیره)، جیلیه، سورا، ماسکی و جورزانه بر روی هم، مجمع‌الجزایر کوریا و موریبا یا جزرالحلائیات را به وجود آورده‌اند (چمنکار، ۱۳۸۳: ۲۲؛ Hurewitz, 1975: 309).



نقشه موقعیت طبیعی عمان

منبع: <https://www.google.com>

بندر سمهورم در کرانه دریای عمان

ناحیه تمدنی سمهورم^۴ در منطقه خور روری در ضلع شرقی شهر صلاله مرکز استان ظفار و بعد از روستای طاقه در عمان امروزی به عنوان یکی از ناشناخته‌ترین مراکز تجاری جنوب تنگه هرمز در دوره پارتی شناخته می‌شود. سمهورم به صورت سامحرم، سمهورام یا سومحرم نیز نوشته می‌شود. قدمت بناهای برجای مانده از این مرکز تجاری، آنها را به قدیمی‌ترین

^۱. واحد مسافت یونانی مابین ۱۵۹ تا ۲۱۰ متر، Stades

^۲. Moscha

^۳. Zenobios

^۴. sumhuram

سکونتگاه‌های تجاری در مزون باستان یا عمان فعلی تبدیل کرده است؛ این ناحیه نیز با نوشته‌های پریپلوس قابل مطابقت است. سمهورم یکی از بنادر مهم عربستان جنوبی و مجرائی مهم برای شبکه بین‌المللی تجارت به خصوص داد ستد کندر و مواد خوشبوکننده در مناطق نجران، جیزان و عسیر در عربستان، یمن و ظفار در عمان و رابطی میان دریای مدیترانه، دریای سرخ و دریای عمان و اقیانوس هند بوده است. دو نظریه متضاد در مورد منشاء این شهر وجود دارد. بر اساس کتیبه‌ای که در ورودی این محوطه تاریخی در نتیجه کاوش‌های گوناگون باستان‌شناسی یافت شده، این شهر در قرن سوم قبل از میلاد توسط یک حاکم محلی به نام ایلاد یلوت اول^۱ از امرای حضرموت در یمن امروزی و مهاجرین آنها تأسیس شده است. در نظری دیگر سمهورم یا سامارام مؤسس این شهر بوده و نام او بر آن باقی مانده و در طول تاریخ به یادگار گذاشته شده است (Avanzini, 2016:183, 198, 201). محدوده زمانی تأسیس تا فروپاشی آن از سال ۲۰ قرن اول میلادی تا حدود قرن پنجم تا هفتم میلادی دانسته شده و یکی از علل اصلی انحطاط تدریجی آن از بین رفتن مجاری آبی در دهانه منطقه خور روری در نتیجه انباشت گل و لای و شن و ماسه و عدم دسترسی آسان به دریا بوده است. بنت^۲ انگلیسی (۱۸۹۷-۱۸۵۲ م.) و همسرش مبل^۳ جزء نخستین دانشمندانی بودند که در سال ۱۸۹۵ م. در جریان سفر اکتشافی پرمخاطره خود از این مناطق ناشناخته تاریخی دیدار کردند و به مطالعه پرداختند. سپس هیئت‌های آمریکایی در ابتدای دهه ۱۹۵۰ و ۱۹۶۰ میلادی و نیز باستان‌شناسان و زمین‌شناسان ایتالیایی در سال ۱۹۹۴ م. پژوهش‌های بیشتری را انجام دادند. این شهر در نزدیکی یک شکاف طبیعی در دیواره دریا واقع شده و در نتیجه، تشکیل یک بندرگاه طبیعی را داده که از منابع آب شرب نیز برخوردار بوده است. کتیبه‌هایی به مانند کتیبه‌های کشف‌شده در جنوب عربستان در کنار دروازه یادبود این شهر حک شده است. در خارج از دیوار شهر، معبدی کوچک و سایر سازه‌های مقارن با مرحله اول ساخت شهر با قدمت قرن سوم قبل از میلاد تا قرن اول میلادی کاوش شده و مقدار زیادی اشیاء آهنی و برنز نیز کشف شده است. همچنین وجود کارگاهی برای ساخت ابزارآلات فلزی نشان می‌دهد که این شهر یک مرکز بسیار مهم برای تجارت داخلی به سمت جنوب شرقی عربستان و سواحل شمالی عمان بود که معادن سرشار و گرانبهای مس در آن قرار داشتند. ظفار در دوره باستان منبع اصلی تجارت کندر و بخور بود و به نظر می‌رسد که

^۱. Ilad Yelot I

^۲. James Theodore Bent

^۳. Mabel

تأسیس این شهر تا حدودی با آرزوی امرای حضرموت برای کنترل تولید این کالای ارزشمند و اشرافی که حتی به مصر و شمال آفریقا صادر می‌شد و جاده‌های متصل به آن، مرتبط باشد. پس از اکتشافات آمریکایی‌ها مشخص شد که سمهورم تنها یک ایستگاه کوچک تجاری و نظامی و یا مهاجرنشین کم‌اهمیت در عربستان جنوبی نبوده است. سمهورم شهری باشکوه با معابد، ساختمان‌های شخصی و عمومی، تأسیسات گسترده نظامی، قلعه‌های مستحکم، قبرستان و آثار هنری گوناگون بوده که دیواری قطور با طول ۷ هزار مترمربع از سنگ و مخلوط ملات گل و سنگ‌ریزه و برج و بارو آن را محافظت می‌کرد (Avanzini, 2016: 183, 198, 201).

مزارع و باغات حاصلخیز نیز در محدوده شهر قرار داشتند. کشف سفالینه، ظروف آشپزخانه، بامبو، یک کتیبه نادر تامیل-براهمایی مربوط به قرن اول میلادی، یک تندیس برنزی خاص زن هندی و سکه‌های از کانیشکا^۱ پادشاه کوشانی در این منطقه نشان‌دهنده تجارت با سواحل دوردست به خصوص نواحی ساحلی شمال‌غربی هندوستان بوده است (Avanzini, 2016: 183, 29, 101, potts 2010: 99, 101, paven, 2011: 198, 201). بر اساس نوشته پریپلوس در این ناحیه ساکنان بومی تحت حاکمیت و هدایت امرای حضرموت قرار داشتند، اما در دوره‌های گذشته، پارس‌ها بر آن حکومت می‌کردند (cassion, 1989: 71). این مسئله نشانگر تسلط عناصر ایرانی بر تمام گذرگاه‌های ورودی و خروجی خلیج فارس به آب‌های آزاد از جمله دریای سرخ و تنگه باب‌المنندب، دریای عمان و در انتها اقیانوس هند بوده است (Haerinek, 1998: 275).



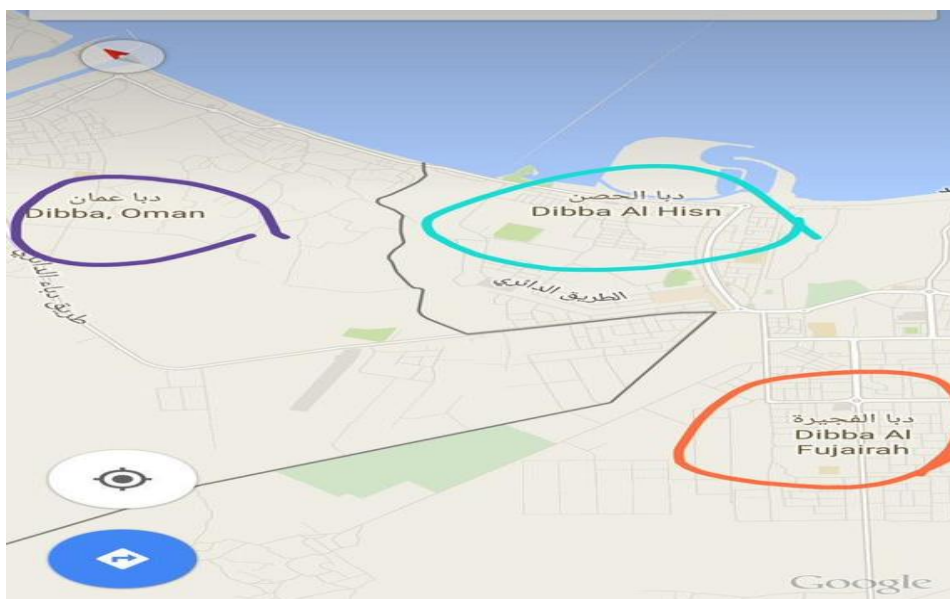
محوطه باستان‌شناسی سمهورم در جنوب عمان

منبع: https://madainproject.com/samharam_archaeological_park

^۱. Kanishka

بندر دِباء در کرانه خلیج عمان

دِباء یکی دیگر از مناطق مهم در مسیر تجاری خلیج فارس و دریای عمان با سواحل هندوستان و چین و شرق آفریقا بود. دِباء در سواحل شرقی امارات متحده عربی کنونی واقع شده و مستقیماً مشرف به خلیج عمان است. این منطقه امروزه میان کشور سلطنت‌نشین عمان (دباء‌البیعه، دباء‌العمان)، امارت فجیره (دباء‌الفجیره) و امارات شارجه (دِباء‌الحِصن) تقسیم شده است (چمنکار، ۱۴۰۱: ۱۶۶). نقش تاریخی دِباء که موقعیتی استراتژیک داشته، فقط با کاوش‌های اخیر در این منطقه آشکار شده است. در حالی که کالاهای وارداتی موجود در دِباء از محل‌های مختلف و دوردست تهیه شده‌اند، مجموعه‌ای از اتاق‌های کوچک و مجاور که در سطح ۳ حفاری‌ها وجود دارد، حاوی مقادیر قابل توجهی شیشه، قیر، حصیر و بوریا و مروارید است که نشان می‌دهد از آنها به عنوان کارگاه برای تولید و ذخیره مواد جهت فروش و صادرات استفاده شده است. این کالاها همراه با موقعیت طبیعی شهر، نشان از اهمیت این بندر به عنوان یک کارگاه بزرگ در شرق عربستان دارد. سفال‌ها چه وارداتی و چه از مبدا محلی به وفور در کل سایت و به ویژه در سطح ۳ کاوش شده است. کشف انواعی از کالاهای بین‌النهرین همراه با سایر کشفیات در مقبره‌های جمعی، وجود روابط تجاری و اقتصادی بین دِباء و مناطق دوردست بین‌النهرین، شمال شرقی عربستان، بحرین، جنوب شرقی ایران و هند را نشان می‌دهد. به نظر می‌رسد که بین‌النهرین منبع اصلی سفال‌های وارد شده در دِباء از جمله کوزه‌های بزرگ اندود شده با قیر بوده است. پیوندهای تجاری بین دِباء و هند همچنین با عرضه سفال‌های هندی، مهره‌های عقیق جگری قلم‌زنی شده و صنایع عاج‌آلات آشکار شده است. همچنین بندر باستانی دِباء برای کشتی‌های حمل کالا به خصوص از جهان رومی که از خاراکس و از طریق خلیج فارس کشتیرانی می‌کردند، لنگرگاه مناسبی را فراهم می‌کرد. کشتی‌ها پس از بارگیری، از تنگه هرمز عبور کرده و سپس با حرکت به سمت شرق، به سوی اقیانوس هند حرکت می‌کردند (jasim and Yousif, 2014: 87).



نقشه نواحی سه‌گانه دِباء در جنوب خلیج فارس

منبع: <https://www.google.com>

نتیجه‌گیری

با ظهور سلسله پارتیان، حاکمیت سیاسی و اقتصادی ایران بر منطقه خلیج فارس و دریای عمان که در دوره سلطه سلوکیان دچار نوعی فروپاشی شده بود، اعاده گردید. اشکانیان با هدف توسعه اقتصادی خود و کسب راه‌های جدید درآمد و کاهش نفوذ و قدرت امپراطوری روم شرقی به این نواحی توجه خاصی نشان دادند. بر این اساس، اشکانیان بدون تحمیل نظرات محدودکننده، با به کارگیری امرای بومی در شکوفایی کانون‌های اصلی تجاری در شمال و جنوب خلیج فارس و دریای عمان نقش‌آفرین شدند. ارزش کلان تجارت بین‌المللی به ویژه ادویه‌های هند و ابریشم از چین، شیشه‌های اسکندریه مصر و عاج‌های حکاکی‌شده هندی، سرمایه‌گذاری در این مراکز را برای اشکانیان و تجار سودآور می‌کرد. اومانا، خاراکس، دِباء، آپالوگوس و سمهورم از مهم‌ترین مراکز بازرگانی دریائی در جنوب خلیج فارس و دریای عمان بودند که بخش فعل و انفعالات اقتصادی و تجارت دریایی، حول محور آنان می‌گذشت. کشف بادهای موسمی در قرن اول قبل از میلاد، این امکان را برای بازرگانان فراهم کرده بود تا از پهنه اقیانوس هند عبور کنند. در گذشته، کشتی‌ها صرفاً در امتداد نزدیک به سواحل حرکت می‌کردند و کشف بادهای موسمی نقشی مهم در تسهیل امور تجارت دریایی داشت. در نتیجه تجارت مستقیم بین کانون‌های اقتصادی خلیج

فارس و دریای عمان با بازارهای جهانی بسیار گسترش یافت. تمام این مراکز در این برهه زمانی به دنبال سیاست تساهل و تسامح اشکانیان، دوره‌ای شکوفا از رونق و پیشرفت را تجربه کردند و علاوه بر نواحی شمالی تنگه هرمز، با سرزمین‌های دوردست آفریقای شرقی و شمالی، دریای سرخ، شبه‌قاره هند، چین و ماورای آن تا شرق و جنوب شرقی آسیا در ارتباط تنگاتنگ اقتصادی بودند.

منابع و مأخذ

فارسی:

- آذری، علاءالدین، «روابط ایران و سیلان»، مجله بررسی‌های تاریخی، ۱۳۵۲، شماره ۴، سال ۸، مهر و آبان، صص. ۱۴۸-۱۰۹.
- اقبال آشتیانی، عباس، ۱۳۲۸، مطالعاتی در باره بحرین و جزایر سواحل خلیج فارس، تهران: چاپخانه مجلس.
- بیانی، شیرین، ۱۳۵۲، هشت مقاله در زمینه تاریخ، تهران: توس.
- پیرنیا، حسن، ۱۳۷۰، تاریخ ایران باستان، تهران: دنیای کتاب.
- تقی‌زاده، حسن، ۱۳۴۹، از پرویز تا چنگیز، تهران: فروغی.
- چمنکار، محمدجعفر، «جابه‌جایی کانون‌های تجاری خلیج فارس و دریای عمان در سده‌های هفت و هشت هجری»، فصلنامه تاریخ اسلام و ایران، ۱۳۸۹، سال ۲۰، شماره ۶، صص. ۵۳-۲۷.
- ۱۶، صص. ۶۵-۵۴.
- ۱۳۸۳، بحران ظفار و رژیم پهلوی، تهران: مؤسسه مطالعات تاریخ معاصر ایران.
- ۱۴۰۱، تاریخ خلیج فارس در دوره باستان، ارومیه: دانشگاه ارومیه.
- حکمت، علی‌اصغر، روابط هند قدیم و ایران باستان»، فصلنامه دانشکده ادبیات و علوم انسانی دانشگاه تهران، ۱۳۳۷، سال ۵، شماره ۳، صص. ۷-۲.
- حیدری، احمد، «خارک و خاراسن؛ پیشنهاد و بحثی در باره انتساب دو گور صخره‌ای بزرگ و نام جزیره خارک» فصلنامه پژوهش‌های ایران‌شناسی، بهار و تابستان ۱۳۹۹، سال ۱۰، شماره ۱، صص. ۱۲۴-۱۰۳.
- دوبواز، نیلسون کارل، ۱۳۴۲، تاریخ سیاسی پارت، اشکانیان، ترجمه: علی‌اصغر حکمت، تهران: ابن‌سینا فرانکلین.
- راد، بابک، آثار ساسانی خلیج فارس، جزیره قشم»، مجله بررسی‌های تاریخی، ۱۳۵۰، مهر و آبان، شماره ۴، سال ۶، صص. ۳۰-۱.
- رائین، اسماعیل، ۱۳۵۶، دینوردی ایرانیان از عصراستعمار تا امروز، تهران: جاویدان.

مراکز عمده تجاری کرانه‌های شمالی و جنوبی خلیج فارس و دریای عمان در عصر پارتیان □ ۴۷

- رسائی، فرج‌الله، [بی تا]، ۲۵۰۰ سال بر روی دریاها، تهران: انتشارات مجله پیک دریا.
- ریاضی، محمدرضا، «جاده ابریشم، شکل‌گیری و پیشینه»، فصلنامه باستان‌شناسی و تاریخ، ۱۳۷۴ بهار و تابستان، سال ۹، شماره ۲، صص. ۶۷-۵۲.
- سالم، عبدالعزیز، ۱۳۸۰، تاریخ عرب قبل از اسلام، ترجمه: باقر صدری‌نیا، تهران: انتشارات علمی و فرهنگی.
- ستوده، حسینقلی، ۱۳۵۱، «قلمرو دولت اشکانی»، بررسی‌های تاریخی، ۱۳۵۱، سال ۷، شماره ۶، شماره پیاپی ۴۳، صص. ۲۰۴-۱۸۸.
- سرفراز، علی‌اکبر و فریدون آورزمانی، ۱۳۸۰، سکه‌های ایران، تهران: سمت.
- فیاض، علی‌اکبر، ۱۳۷۸، تاریخ اسلام، تهران: دانشگاه تهران.
- قره‌چانلو، حسین، ۱۳۹۲، جغرافیای تاریخی کشورهای اسلامی، تهران: سمت.
- گروسه، رنه، ۱۳۷۹، امپراطوری صحرانوردان، ترجمه: عبدالحسین میکده، تهران: انتشارات علمی و فرهنگی.
- گوتشمید، آلفرد فن، [بی تا]، تاریخ ایران و ممالک همجوار آن، ترجمه: کیکاوس جهانگیری، تهران: علمی.
- مجتهدزاده، پیروز، «نام خلیج فارس در درازای تاریخ»، فصلنامه اطلاعات سیاسی و اقتصادی، ۱۳۷۵ خرداد و تیر، سال ۱۰، شماره ۱۰۶-۱۰۵، صص. ۲۹-۲۰.
- ، ۱۳۷۶، «نگاهی به جغرافیای تاریخی خلیج فارس، ایرانیان در خلیج فارس»، فصلنامه سپهر، ۱۳۷۶، دوره ۶، شماره ۲۲، صص. ۲۹-۲۱.
- محمدی‌فر، یعقوب و علیرضا خونانی، «خاراسن و جایگاه سیاسی و تجاری آن در شاهنشاهی اشکانی»، فصلنامه مطالعات تاریخ فرهنگی، تابستان ۱۳۹۲، سال ۴، شماره ۱۶، صص. ۱۳۲-۱۱۳.
- مرادیان، خدامراد، ۱۳۵۵، کشور حیره در قلمرو شاهنشاهی ساسانیان از ۲۲۶ تا ۶۳۲ میلادی، تهران: بنیاد نیکوکاری نوریانی.
- مشکور، محمدجواد، ۱۳۷۴، جغرافیای تاریخی ایران باستان، تهران: دنیای کتاب.
- ویلسون، آرنولد، ۱۳۴۸، خلیج فارس، ترجمه: محمد سعیدی، تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب.
- هرتسلفد، ارنست، ۱۳۵۴، تاریخ باستانی ایران بر بنیاد باستان‌شناسی، ترجمه: علی‌اصغر حکمت، تهران: انجمن آثار ملی.
- یارشاطر، احسان (ویراستار)، ۱۳۷۷، تاریخ ایران کمبریج از سلوکیان تا فروپاشی دولت ساسانیان، ترجمه: حسن انوشه، ج ۳، قسمت ۲، تهران: امیرکبیر.

لاتین:

- Avnzini, Alessandra, 2016, The port of Sumhuram (khor Rori), New Data on History, IN: Imperial Rome, Indian Ocean Regions and Muziris: New Perspectives on Maritime Trade, Editor k.s. Mathew, Taylor & Francis: uk.
- Bukharin, m, The Coastal Arabia and the Adjacent Sea-Basins in the Periplus of the Erythrean Sea (Trade, Geography and Navigation), Topoi.Orient-Occident,2012, Supplément 11, Lyon.
- Cassion,Lionel, 1989, The Periplus Maris Erythraei: Text with Introduction, Translation, and Commentary, Princeton University Press:UK.

- faraj,rita, 2024 ,The Ancient Silk Road in Arabic Sources (ninth to fourteenth centuries AD) in: Showcasing the role and legacy of the Arabic Language along the Silk Roads , unesco, 171-199.doi.org/10.54678/CSIM3818
- Gregoratti , Leonardo, A Parthian port on the Persian Gulf: Characene and its trade, *Anabasis, Studia classica et orientalia*,2011 , N2.
- Gregoratti, Leonardo, 2019, Indian Ocean Trade: the Role of Parthia, in, *The Indian Ocean Trade in Antiquity Political, Cultural and Economic Impact*, Edited by Matthew Adam Cobb, Routledge :London and NewYork.
- Haerincq ,Erne, International Contacts In The Southern Persian Gulf In The Late 1st Century B.C./ 1st Century A.D.: Numismatic Evidence From ED-DUR (Emirate Of UMM Al-Qaiwain, U.A.E.), *Iranica Antiqua*, 1998, vol 33.
- Jasim, Sabah:Yousif, Eisa, (2014), Dibba: an Ancient Port on the Gulf of Oman in the early Roman Era, *Arab. arch. epig.*,2014, N. 25.
- Potts, Daniel, 2010¹ ,The Circulation of Foreign Coins within Arabia and of Arabian Coins outside the Peninsula in the pre-Islamic Era, (IN) *Coinage of the Caravan Kingdoms Studies in Ancient Arabian Monetizatio*, edited by Martin Huth and Peter G. van Alfen, The American Numismatic Society: usa.
- Hurewitz,j.c, «Editor »1975 , *The Middle East and North Africa in World Politics: A Documentary Record*,vol 1, Yale University Press: Yale.
- Manguin, Pierre-Yves , 2016. "Austronesian Shipping in the Indian Ocean: From Outrigger Boats to Trading Ships". In Campbell, Gwyn (ed.). *Early Exchange between Africa and the Wider Indian Ocean World*. Palgrave Macmillan :Montreal , Canada. pp. 51–76.
- Paven, A, 2011, *Sumhuram as International Centre: The imported Pottery*:IN: Alessandra Avanzini, *Along the Aroma and Spice Routes : the Harbour of Sumhuram, its Territory and the Trade between the Mediterranean, Arabia and India*.Pisa,Bontedera,Bandecchi and Vivaldi: italy
- Potts, Daniel, 2018, *The Persian Gulf in the Cosmographia of the Anonymous Geographer of Ravenna, c. 700 AD*, Institute for the Study of the Ancient World, New York University, No.5.
- Liu, Xinru, *The Silk Road in World History*,*The Journal of Asian Studies* , 2010,70(04):1156-1157.DOI:10.1017/S0021911811001975
- Schenk, Heidrun , *Parthian Glazed Pottery from Sri Lanka and the Indian Ocean trade*, *Zeitschrift für Archäologie Außereuropäischer Kulturen*, 2007,N.2.

سایت:

- <https://www.coinarchives.com>, A searchable archive of past coin auctions for the collector and researcher,27/5/2025.
- https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Karte_Charakene.png,1/6/2025.
- https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Zanj_Rebellion_Small.svg.1/6/2025.
- <https://www.google.com>.22/3/2024.
- https://madainproject.com/samharam_archaeological_park.11/4/2025