

تجارت در خلیج فارس و سیراف در تاریخ (از دوران باستان تا ظهور صفویان)

فرحناز بهرامپور
کارشناس ارشد تاریخ

مقدمه

از زمانهای بسیار دور که تمدنها شکل گرفتند، مورد توجه اقوام قرار گرفت. این توجه به واسطه موقعیت جغرافیایی خاص این منطقه بود که به عنوان یک پل ارتباطی دریایی بین ممالک شرق دور و منطقه بین‌النهرین و دریای مدیترانه محسوب می‌شد.

از زمان هخامنشیان که ایران دارای یک امپراتوری متمرکز حکومتی و نظامی شد و توانست مستملکات خود را توسعه دهد، به خلیج فارس نیز از جهت نظامی و تجاری توجه نمود و کشتی‌های ایرانی سیادت خود را بر این دریا تثبیت کردند. تا جایی که غربیان به واسطه همین حضور این دریا را به نام دریای پارس شناختند.

این توجه در سلسله‌های بعدی از هخامنشیان در مورد اهمیت این دریا ادامه داشت. تا جایی که در دوره اشکانیان و ساسانیان کشتی‌های تجاری آنها به دورترین نقاط می‌رفتند. اردشیر اول ساسانی شهرهای مختلفی را در سواحل خلیج فارس تأسیس کرد که هدف از تأسیس این بنادر در



دست داشتن کنترل بازرگانی در این دریا و جلوگیری از نفوذ رومیان بوده است و سیراف یکی از آن بنادر است.

در دوران بعد از اسلام نیز تجارت دریایی از این منطقه انجام می گرفت تا قرون سوم و چهارم شهرهای ساحلی این دریا از رونق تجاری برخوردار بودند و با هند و چین و آفریقا به داد و ستد و ترانزیت دریایی مشغول بودند. اما تحولات سیاسی چون تضعیف قدرت بوبیان در فارس که حامی بنادر شمالی خلیج فارس بودند، اغتشاشات داخلی، کاهش قدرت خلفای عباسی، ظهور فاطمیان مصر و رقابت با عباسیان و شورش های داخلی موجب تغییرات اقتصادی در منطقه گردید که موجب رونق تجاری منطقه ای و افول ناحیه دیگری در حوزه دریای خلیج فارس گردید.

سیراف از مهمترین بنادر خلیج فارس محسوب می شد. طبق افسانه ها قدمت سیراف به دوران پیشدادیان می رسد. بازرگانان این بندر به کشورهایی چون چین، هند و سیلان در رفت و آمد بودند و شعبات تجاری در آن نقاط احداث کردند، در دوره اسلامی هم اهمیت تجاری سیراف حفظ گردید و توانست گوی سبقت را از بنادر ابله و بصره بگیرد و از لحاظ سرمایه گذاری موجود در این شهر و گسترش روابط تجاری بازرگانان آن، بیشترین مالیات را به والیان فارس پرداخت می کردند. اما با سقوط آل بویه، تغییرات سیاسی، تغییر راه تجاری از سیراف به شیراز به سود کرمان، زلزله و ویرانی ناشی از آن و کوچ مردم به سایر نقاط و قدرت گیری امیران کیش منجر به کاهش جمعیت و رکود تجاری و اقتصادی سیراف شود و دست زمانه نیز این شهر را دچار ویرانی نمود.

در این مقاله کوتاه سعی شده است، اشاره ای به موقعیت تجاری و تحولات سیاسی در حوزه خلیج فارس و رونق تجاری در این منطقه در دوران پیش از اسلام و پس از آن، تا روی کار آمدن صفویان داشته باشیم و نیز علل شکوفایی و افول اقتصادی و تجاری سیراف به عنوان یکی از مهمترین بنادر خلیج فارس بررسی کرده و نگاهی به کالاهای صادراتی و وارداتی سیراف داشته باشیم.

خلیج فارس در تاریخ

نام بعضی از مناطق، از نام اقوام و طوایفی که در آن زندگی می‌کردند، گرفته شده است و نام دریای پارس یا خلیج فارس نیز از نام طایفه پارس که از اقوام آریایی بودند و توانستند حکومت مقتدری را در خاورمیانه تشکیل دهند، گرفته شده است. این طایفه از استان فارس امروزی تا خوزستان و عیلام و کرانه‌های خلیج فارس حکومت می‌کردند و این نام را یونانیان بر روی این دریا نهادند، وسعت و شکوه امپراتوری ایرانیان، یونانیان را بر آن داشت تا نام این دریا را که راه آبی مهمی در تجارت دریایی بین شرق و غرب بود را از نام پارسیان اخذ نمایند.

جغرافی‌نگاران یونانی چون گزنفن و استرابن از این دریا به نام پرس یاد کرده‌اند. استرابن، جغرافی‌نگار قرن ۶۳ قبل از میلاد، در کتاب خود از دریای جنوب ایران به نام خلیج فارس یاد کرده است و محل سکونت اعراب را در منطقه بین خلیج عرب (بحر احمر، دریای سرخ، دریای قلزم) تا خلیج فارس معرفی می‌کند.

خلیج فارس در منابع لاتینی به نامهای پرسکوس ستیوس، اکوارم پرسیسکو (آبگیر پارس) نیز آمده است. اما قبل از تسلط آریایی‌ها، این دریا طبق نوشته کتیبه آشوری به نام نارمروتو (رود تلخ) خوانده می‌شد. اما از دوره هخامنشیان این دریا از اروندرود تا تنگه هرمز به نام خلیج پارس، خلیج فارس و خلیج العجم نام برده شده است.^۱

خلیج فارس از زمانهای دور تاکنون، یکی از مهمترین راههای بازرگانی بین شرق و غرب بوده و به عنوان پل ارتباطی بین شرق و غرب عمل کرده است و به همین جهت دارای اهمیت استراتژیکی در منطقه می‌باشد. البته باید ذکر کرد که دریای خلیج فارس و دریای مکران (عمان) یک دریای واحدی هستند و از آبهای این ناحیه با نام خلیج فارس و دریای عمان توأمان یاد می‌شود. استخری در مسالک و ممالک خود از دریای مکران و خلیج فارس توأمان به نام دریای پارس یاد می‌کند.^۲

این آبراه تجاری با نامهای راه ادویه و راه دریایی ابریشم نیز معروف است، زیرا از مهمترین کالاهای تجارتی این راه، ادویه مناطقی چون اندونزی و هند و ابریشم چین بودند.



تجارت خلیج فارس در دوران باستان

تجارت تمدنهای بین النهرین: خلیج فارس به دلیل قرار گرفتن در مسیر دریایی اقیانوس هند و دریای سرخ و مدیترانه از دیرباز محل تجارت دریایی بوده است. قدیمترین متونی که به تجارت در خلیج فارس اشاره دارد، متون سومری واکدی است. طبق این نوشته‌ها رفت و آمد بازرگانی از اوایل هزاره سوم پیش از میلاد در خلیج فارس برقرار بوده و مردم از این راه چوب، عاج و سنگهای قیمتی وارد می‌کردند.^۳ اما کاوشهای باستان‌شناسی در بندر ریگ، سابقه تجارت بین سواحل شمالی و جنوبی خلیج فارس و بین النهرین را به هزاره های پنجم و ششم قبل از میلاد می‌رساند.^۴ ارتباطات گسترده فرهنگی و تجاری بین دریای خلیج فارس و عمان در گل نبشته‌های تصویری دوره اورک چهار به ثبت رسیده است. فنیقیان در خلیج فارس حضور داشتند و مردم بین النهرین در این دریا رفت و آمد می‌کردند.^۵

در دوره قدرتمندی بابل، امتعه عربستان و هند از راه خلیج فارس وارد بازارهای بابل می‌شد. کالاهایی مانند بخور و ادویه مصرف زیادی داشتند. پنبه و الوارهایی از تایلوس صغیر برای مصارف مردم و کشتی‌سازی به بابل فرستاده می‌شد زیرا بابل از نظر الوار در مضیقه بود.^۶

تجارت دوره هخامنشیان: در دوران هخامنشی که در ایران یک حکومت مرکزی واحد و قدرتمندی ایجاد گردید، به امر تجارت نیز توجه زیادی شد. داریوش بزرگ که خواستار گسترش روابط بازرگانی بود، اسکولاخ دریاسالار یونانی خود را با ۲۰۰ فروند کشتی مأمور کشتیرانی و یافتن سواحل و جزایر در خلیج فارس نمود.^۷ از دوره هخامنشیان به بعد، نیز ارتباط دریایی بین بنادر خلیج فارس و هند دایر بوده است. بعد از قدرت‌گیری رومیان و تسلط آنها بر دریاهای شرقی، بازرگانی بین هند و اروپا بیشتر در دست یونانیان و رومیان قرار داشت که از راه دریای سرخ انجام می‌گرفت.^۸

تجارت دوره اشکانیان: در دوره اشکانیان هم تجارت دریای فارس، دارای اهمیت بود و کشتی‌های اشکانی تا جزیره سیلان می‌رفتند.^۹

اشکانیان نهایت سعی خود را در پاسداری از عدم نفوذ رومیان در خلیج فارس به کار بردند. آنان، هزینه جنگهای پیاپی با رومیان را از محل درآمد بازرگانی دریایی و بنادر خلیج فارس که

مرکز فعالیتهای تجاری بودند، تأمین می‌کردند. کشتی‌های ایرانی در این دوره تا بنادر چین می‌رفتند. چینیان علاقه‌مند بودند بدون واسطه ایران با رومی‌ها تجارت کنند اما اشکانیان با ترساندن فرستاده چین از سفر در دریای سرخ آنها را منصرف کردند.^{۱۰} طبق نوشته اریثران در سال ۸۰ م؟، عمان نیز متعلق به ایران بوده و کشتی‌های بزرگ با بارهای مس و صندل و الوار و آبنوس و ادویه و عطریات از کان وارد عمان می‌شده و از عمان نیز مرواریدهای ارزان‌قیمت و ارغوان و پارچه‌های معمولی و شراب و خرما و طلا و غلام به عربستان صادر می‌شد.^{۱۱} با ضعف حکومت اشکانیان، رومی‌ها توانستند از طریق رود دجله وارد خلیج فارس شده و تجارت دریایی مستقیم با ماوراءهند برقرار کنند.

تجارت دوره ساسانیان: ساسانیان مانند اشکانیان برای مقابله با رومیان و کنترل ارتباطات تجاری بین چین و هند با مدیترانه به تنگه هرمز توجه کردند. و در شهر هرمز پایگاه تجاری برقرار نمودند و این منطقه را تحت نفوذ کامل خود درآوردند. اردشیر بابکان، چندین بندر در کرانه این دریا بنا کرد، که منظور از تأسیس این بنادر، رسیدن به اهداف اقتصادی و تجاری و سیاسی بود. وی بازرگانی و تجارت را در این ناحیه گسترش داد و جانشینان وی نیز این سیاست را دنبال کردند. عزیزی می‌نویسد: ... اما اردشیر شاهنشاه ساسانی دید که رومیان از راه دریا با جزایر سراندیپ و مالابار و ساحل هند روابطی برقرار کرده‌اند و بحریه تجاری روم در سایه بحریه جنگی آن دولت رفته رفته زمام داد و ستد را از دست ایرانیان می‌ربایند، بنابراین پیش از هر چیز لازم دید که کرانه‌های خلیج فارس را به چنگ بیاورد و حکومت‌های مسقط و الخضر را که سر راه مقبوض بودند را از میان بردارد و چنین کرد ... و تکیه‌گاه‌ها و بنادر متعدد ساخت و به تکمیل بحریه ایران پرداخت.^{۱۲} به همین جهت یازده شهر از هیجده شهری که در زمان ساسانیان ساخته شد را به اردشیر اول نسبت می‌دهند.

ایرانیان با تصرف یمن در سال (۵۷۴ م) صاحب اختیار اقیانوس هند، دریای عمان، بحر احمر و خلیج فارس شدند. نفوذی که ایرانیان در این دریاها حاصل کردند یکی از عللی بود که قدرت و شهرت روم را در دریا‌های شرق متزلزل و به کلی خاموش کرد.^{۱۳} باید ذکر کرد که از دیگر عوامل تسلط بر دریاها، وجود نیروی دریایی قوی بود. اما اطلاعات در این مورد ناچیز



است. ساسانیان برای ساختن سفاین تجاری و یا جنگی خویش احتیاج به بنادری داشتند و احتمالاً بعضی از بنادر مهم که مرکز بازرگانی به شمار می رفتند، مراکزی برای ساخت و تعمیر کشتی ها نیز داشتند.

استقرار حکومت ایرانی در یمن، موجب انتقال داد و ستد کهن بین هند و مصر به وسیله دریانوردان ایرانی شد.^{۱۴} ظاهراً در این دوره هنوز کشتیهای بازرگانی چین در خلیج فارس حضور نداشتند و کسی از حضور ایشان در دریای پارس سخن نمی گوید اما ارتباط تجاری دریایی با چین برقرار بوده است. شاید این سفرها یک سویه بوده و از ایران به چین انجام می گرفت. کوسماس، ملاح هندی که در عصر ژوستین امپراتور روم (۵۳۵م) می زیسته است، راجع به تجارت حوزه خلیج فارس با چین می نویسد: «... که اعراب و ایرانیها و حبشی ها به کار تجارت می پرداختند و محل تلاقی و معاملات ایشان جزیره سیلان (سرندیپ) بوده است و چینیان به خلیج فارس و عربستان راه نیافته بودند».^{۱۵} ایرانیان تا اواخر عهد ساسانی نیز به امر تجارت با چین مشغول بوده اند. چا-او-چوکو، وقایع نگار چینی می نویسد که فعالیت بازرگانی توسی ها (ایرانی) در بازار چین در آخرین سالهای حکومت ساسانیان از شهرت زیادی برخوردار بوده است.^{۱۶} نوشته های بلاذری نیز شاهی بر این ارتباطات می باشد. بلاذری می نویسد که عتبه بن غزوان فاتح بندر ابله به عمر نوشت: «ابله بندرگاهی است که از آنجا به بحرین و عمان و هند و چین می توان رفت».^{۱۷} بنابراین می توان گفت که تجارت دریایی با چین و شرق دور از دوران ساسانی شروع شده بود. جرج حورانی نیز بعید می داند که ایرانیان این گونه سفرهای دلیرانه را فوری پس از شکست از اعراب آغاز کرده باشند و این گونه سفرها از دوران ساسانی آغاز شده بود.^{۱۸} دکتر وایت هاوس باستان شناسی که سیراف را از دل خاک خارج کرده است اعتقاد دارد با توجه به اینکه بقایای آثار چینی در لایه های اولیه آن پیدا نشده باید نتیجه گرفت که ورود ظروف چینی به طور ناگهانی در تاریخ (۱۸۰۰م/۱۸۴ق) در خلیج فارس بوده است.^{۱۹} و ظاهراً قرن دهم میلادی سرآغاز حضور چینیان در خلیج فارس است. عدم پیدا نشدن محصولات چینی نمی تواند دال بر عدم ارتباط تجاری بین خلیج فارس و چین در قبل از قرن دهم میلادی باشد، زیرا اظهارات

افرادی چون بلاذری و طبری نوشته‌های چینی موید وجود مراودات تجاری بین خلیج فارس و چین در دوره پیش از اسلام می باشد.

توسعه تجاری ساسانیان علاوه بر بیزانس و شرق آفریقا و بین‌النهرین تا شرق آسیا نیز گسترده بود. و نشانه‌های آن پیدا شدن سکه‌ها و کالاهای ساخت ایران در آن مناطق است.

راهها و بنادر دوره ساسانی: راههای باستانی به جای مانده در ناحیه فارس، که قدمت بعضی از این راههای مکشوفه، به دوران هخامنشی و پیش از آن می‌رسد. یکی از راههای باستانی در فارس، راهی بود به طول ۲۵۰ کیلومتر بود که از فیروزآباد به خلیج فارس می‌رفت. [این جاده در قرن ۱۰م/ ۴ ق و تا هنگام سقوط بندر سیراف راه تجاری بود] اهمیت این راه در دوران ساسانی به این علت بود که باعث دسترسی آسان آنان به دریای خلیج فارس و تجارت دریایی می‌شد. برسر این راه، کاروانسراهایی وجود داشت که حکایت از رونق و گستردگی تجارت در منطقه فارس در پیش از اسلام دارد.

در کارنامه اردشیر بابکان از اردشیر (بوشهر) نام برده شده است. و این شهر از طریق جاده‌ای که قبلاً اشاره رفت، به کازرون وصل می‌شد. و کالاهای صادراتی از طریق این جاده به دیگر نقاط حمل می‌شد.

ایرانی‌ها در ساختن بندر، دارای سابقه طولانی هستند و اسامی بعضی از بنادر و شهرهای باستانی سواحل خلیج فارس از خلال اسناد و آثار بجای مانده از گذشتگان به ما رسیده است.

اکثر این بنادر در دوران ساسانی و به خصوص در عهد اردشیر اول ساخته شده‌اند و یا توسعه و رونق بیشتری یافتند. اردشیر اول این شهرها را به جهت نظارت بر امر تجارت و گرفتن عایدات زیادی که از راه تجارت خلیج فارس عاید می‌شد، در سواحل خلیج فارس ایجاد کرد. از بنادر مهم تاریخی خلیج فارس در این دوره، باید به ابولا، مهرویان (مهرویان)، سی نیز، بندر ریگ، بوشهر (ری شهر، لیان)، بندر گناوه، سیراف و هرمز اشاره کرد که در ادامه مقاله به معرفی بیشتر بنادر ذکر شده، پرداخته خواهد شد.



تجارت دریایی در دوران اسلامی

تجارت دریایی در قرون اولیه اسلام: انتقال قدرت از ساسانیان به اعراب مسلمان تاثیر چندانی بر روند تجاری و اقتصادی ناحیه خلیج فارس برجای نگذاشت. زیرا اعراب خود به اهمیت تجاری این بنادر واقف بودند و از آنان به نفع خویش استفاده نمودند، به عنوان مثال، عتبه بن غزوآن فاتح بندر ابله درباره اهمیت این بندر به عمر می نویسد که از این بندر می توان به بحرین و عمان و هند و چین رفت. و منظور وی استفاده از راه دریایی در امر تجارت و بدست آوردن سود و گسترش اسلام در بلاد دور بود.

در قرون اولیه اسلام، تجارت با چین و هند ادامه پیدا کرد. ای چینگ مسافر چینی در یادداشتهای خود به سال ۵۱ق/ ۶۷۱م نوشته است که تاجران ایرانی را در سوماترا دیده است.^{۲۰} «داد و ستد بین بنادر خلیج فارس و به خصوص سیراف با چین که از دوره ساسانی آغاز شده بود به دنبال غارت کوانگ چو (کانتون) در سال (۷۸۵م/۱۶۹ق) به توسط تا-شی (اعراب) اوپوسی (ایرانیان) انجام شد، قطع گردید.^{۲۱} تا اینکه در سال (۷۹۲م/۱۷۶ق) بندر کانتون به روی سیرافی ها و اعراب باز شد و خط سیراف- کانتون بار دیگر رونق گرفت».^{۲۲}

بنادر ایرانی دوره ساسانی همچنان به عنوان پایگاه تجارت دریایی در خلیج فارس در دوران اسلامی نیز مطرح بودند که به تعدادی از این بنادر مشهور اشاره می کنیم. از جمله این بنادر باید به بصره اشاره کرد. این بندر یکی از مهمترین مراکز ترخیص کالای تجاری با هند و ماوراءهند بود. بصره قدیم در ساحل راست فرات قرار داشت و بصره جدید در زمان فتح ایران و طبق فرمان عمر، در ساحل دجله به عنوان پایگاه نظامی برای نظارت بر راه هند و عمان ساخته شد تا از درخواست کمک ایرانیان از ممالک خارجی جلوگیری نمایند. دو ترعه، این شهر را به بغداد و خلیج فارس مرتبط می کرد و این موقعیت مکانی به بصره کمک کرد که به صورت یکی از شهرهای مهم تجاری، در خلیج فارس مبدل شود.

ابولا: نیز یکی از مهمترین شهرهای بندری- تجاری ایران بود که از زمان ساسانیان به عنوان بندر تجاری برای بازرگانان شناخته بود. این بندر مخرج عمده خلیج فارس و محل تلاقی راههای عمده ایران و عربستان بر ساحل دجله محسوب می شد.

مهروبان: این لنگرگاه اولین بندری بوده است که کشتی‌ها وقتی از بصره و مصب دجله به قصد هند بیرون می‌آمدند به آن می‌رسیدند.^{۲۳} این بندر بر سر راه تجاری اصفهان و شیراز به خلیج فارس قرار داشته و در سفرنامه‌های مختلف به آبادانی از آن یاد شده است.^{۲۴} این شهر با رونق‌گیری بندر سی‌نیز به تدریج از رونق افتاد و سپس بر اثر قیام قرمطیان ویران شد. در این شهر پارچه‌های کتانی خوب بافته شده و خرماي آن صادر می‌گردید. در (۱۰۵۲م) این شهر وجود داشته و اکنون از آن اثری نیست.

سی‌نیز: از بنادر بزرگ خلیج فارس بود و تا پیش از رونق سایر بنادر بیشتر مبادلات تجاری بین فلات مرکزی ایران از طریق فارس و سی‌نیز انجام می‌شد و با قیام قرمطیان از رونق افتاد.^{۲۵} در آنجا انواع پارچه‌های کتانی بافته و صادر می‌شد.

بندر ریگ: در ۲۵ کیلومتری بندر گناوه است. قسمتی از محدوده تاریخی این شهر در زیر آب است و بقایای آثار کشف شده از درون آب، نشان‌دهنده تجارت در این مکان از دوره پارتیان تا عباسیان است.

بندر ریشهر: از لیان باستانی در نزدیکی بوشهر امروزی قرار دارد و دارای قدمت چند هزارساله می‌باشد و آثار باستانی بجای مانده از دوران ساسانی نشانگر اهمیت این منطقه تجاری در دوره مذکور است. با ظهور اسلام، ریشهر اهمیت خود را از دست داد و با احداث بوشهر رو به زوال رفت و از سنگ بناهای آن برای ساخت بوشهر استفاده گردید.

بندر گناوه: در ۱۵۶ کیلومتری شمال غربی بوشهر قرار دارد. گناوه قدیم در شمال گناوه کنونی قرار داشته و در میانه راه بوشهر به بندر دیلم قرار داشته است. آثار بجای مانده از دوره ساسانی نشان‌دهنده قدمت آن در پیش از اسلام است. در کتب قدیم نام آن به اسامی جنبه، جنفه، جنبابا آمده است.

دوره عباسیان: با وسعت گرفتن قلمرو تمدن اسلامی، تجارت نیز توسعه و پیشرفت زیادی کرد. توسعه تجارت دریایی موجب توسعه صنایع و تولیدات سرزمینهای اسلامی و صدور آن به دیگر نقاط جهان و کسب ثروت و موجب آبادانی و انباشت خزاین حاکمان گردید و بازرگانان در تمدن اسلامی از اقشار ثروتمند جامعه محسوب می‌شدند.



جدا از رفع نیاز جوامع، ثروت اندوزی و ماجراجویی از عوامل مهم توسعه تجارت دریایی در دوره عباسیان محسوب می شود. نوشته های بجای مانده از بازرگانان مسلمانی چون ابوزید و سلیمان سیرافی نشانگر روحیه ماجراجویی این گونه افراد در سفر به دوردست ها می باشد. دوران عباسی مصادف با تحولات سیاسی گسترده در منطقه بود، از جمله شورش های متعدد در بلاد مختلف اسلامی و افزایش قدرت سلسله های محلی که به تدریج منجر به کاهش قدرت سیاسی خلفای عباسی و در نهایت تجزیه سرزمین های خلافت گردید.

تغییرات مذکور باعث پیدایش شهرهای جدید و بوجود آمدن راه های جدید تجاری شد. به عنوان مثال، با انتقال پایتخت عباسیان به بغداد، این شهر در موقعیت تجاری قرار گرفت. کالاهایی که از شرق وارد بنادر سیراف، بصره، ابله می شد از طریق راه بغداد به اروپا و دیگر بلاد اسلامی صادر می شد. سیراف نیز در پی این تغییر به بندر بین المللی در خلیج فارس مبدل شد.

بندر پرقدمت ابولا، نیز همچنان نقش مهمی در انتقال کالاها و معاملات در ناحیه خلیج فارس به عهده داشت و از رونق و آبادانی برخوردار بود. ناصر خسرو، سیاح قرن چهارم هجری در سال (۱۰۵۱م/ ۴۳۵ق) این شهر را آباد و معمور توصیف کرده است.^{۲۶} این شهر در قرن ۱۴ میلادی از اعتبار افتاد.

در عهد خلفای عباسی، بخش عمده تجارت دریایی عراق از راه بصره انجام می گرفت. این شهر مهمترین بازار داد و ستد سنگهای معدنی و فلزات بود و پارچه های ابریشمی و بازار جواهرفروشی آن معروف بود. این شهر سه بازار بزرگ داشت که داد و ستد بازرگانان بلاد مختلف در آن انجام می گرفت.

ناصر خسرو در مورد نحوه داد و ستد در بصره می نویسد: که تاجران اسناد و یا اشیاء قیمتی خود را در نزد صرافان می گذارند و رسید می گیرند و بعد هرچه می خردند بابت قیمت آن برات می دهند و تجار مقیم این شهر کلیه معاملات خود را به وسیله قبض و برات انجام می دهند.^{۲۷} پس از اینکه سیراف مهمترین بندر تجاری خلیج فارس گردید، بصره در درجه دوم اهمیت قرار گرفت. این شهر پس از حمله مغول و انقراض عباسیان رو به ویرانی رفت.



در قرون سوم و چهارم هجری، تجارت در این ناحیه به بالاترین درجه پیشرفت خود رسیده بود. از این شاهراه تجاری، ادویه، پارچه های ابریشمی و کالاهای لوکس برای عرضه در بازارهای شرق و اروپا وارد خلیج فارس می شد و کالاهایی مانند عنبر، صندل، سنگهای قیمتی، آبنوس، کاغذ، انواع عطریات و چوب بامبو صادر می شد.^{۲۸} در مورد تنوع تجاری و محصولات دریای فارس، مسعودی می نویسد: صید مروارید رواج دارد و انواع مرجان و یاقوت و لعل و الماس و فیروزه یافت می شود و مس از کرمان و عمان استخراج می شود و اقسام عطریات و چوبهای خوشبو و ادویه طبی و امثال آن تجارت می شود.^{۲۹}

در دوره عباسیان، مهمترین شریک تجاری خلیج فارس، چین بوده است و تجار ایرانی و عراقی از راه خلیج فارس به چین و هندوستان می رفتند و مهمترین بندر مبدا به این سفر، سیراف بوده است. اساسی ترین کالای تجاری با چین ابریشم بوده است.

نخستین منبعی که به حضور ایرانیان در نواحی جنوب شرقی آسیا اشاره می کند، سفرنامه سلیمان سیرافی است. بندر کانتون از مراکز اصلی تجاری چین با تجار مسلمان و بویژه ایرانیان بود و هاوولی می نویسد که در این بندر تعداد ایرانیان زیاد بوده است.^{۳۰}

به غیر از رابطه تجاری دریایی با آسیای دور، بیشترین و قدیمترین رابطه تجاری در این شاهراه دریایی مربوط به تجارت با هند می گردد. اساس تجارت با هند بر ابریشم چین استوار بود. «بندر هرموز مرکز تجارت محصولات هند بود».^{۳۱}

تجارت با کشورهای آفریقایی نیز از دوره ساسانیان و پیشتر و بعد از آن انجام می شد. بنادر خلیج فارس در این دوره توقفگاهی برای کالاهایی بودند که از بین النهرین به آسیا و شرق آفریقا روان بودند.^{۳۲} همچنین وجود آثار تاریخی مربوط به مسلمان و بخصوص ایرانیان در زنگبار نشانگر توسعه رابطه تجاری بین خلیج فارس و کشورهای آفریقایی است. تجارت عربستان از طریق جده و به توسط ایرانیان انجام می شد. بیشترین روابط تجاری با آفریقا و کشورهای عربی از طریق بازرگانان سیرافی انجام می گرفت.

حمل و نقل از خلیج فارس به هند و چین از سه راه صورت می گرفت:

«۱- از کرانه های ساحلی به هند و سپس چین؛



۲- از ابله و سیراف به هند و چین؛

۳- از سیراف مستقیم به صحار [ساحل شرقی عمان] و مسقط می رفتند و پس از ذخیره آب مستقیم از راه دریای هند به مالابار جنوبی رفته به چین می رسیدند.^{۳۳}

در رونق و آبادانی این منطقه عناصر سیاسی دخیل بودند و وجود حاکمان مقتدر باعث امنیت جاده‌های کاروان‌رو و حمایت آنان از بازرگانی و بازرگانان و حتی سرمایه‌گذاری ایشان موجب رونق اقتصادی منطقه خلیج فارس و به خصوص شهرهای تجاری ساحلی و مراکز بازرگانی می‌گردید. از جمله خاندانهای حکومتگر ایرانی که با اقتدار در ناحیه فارس فرمانروایی کردند باید به آل بویه اشاره کرد.

آل بویه: درخشان‌ترین دوران تجارت این ناحیه که از امنیت و آبادانی برخوردار بود مربوط به حکومت آل بویه (دیالمه) بر ایالت فارس است (۳۳۸ق- ۴۴۷ق). اقتدار این خاندان، بخصوص در زمان عضدالدوله از فرمانروایان دیالمه فارس که از عراق تا سند و عمان و عربستان و یمن کشیده شده بود. خلفای عباسی مطیع این خاندان بودند.

با بررسی میزان مالیاتی که بنادر و به خصوص سیراف به والیان ایالت پارس پرداخت می‌کردند متوجه ثروت و رونق تجاری این ناحیه در آن عهد می‌گردیم. ابن بلخی مالیات سیراف در زمان المقتدر بالله (۳۲۰ق- ۲۹۵ق) را برابر با مجموع مالیات ولایات پارس و کرمان و عمان معرفی می‌کند.^{۳۴}

با مرگ عضدالدوله دیلمی دو دوره ناآرامی در ناحیه فارس و سواحل خلیج فارس بوجود آمد که موجب از دست رفتن امنیت در جاده‌ها که از عوامل مهم رونق تجاری محسوب می‌شود، گردید. دوره اول از سال ۴۵۵ الی ۵۱۰ قمری طول کشید.

جنگ بین بازماندگان خاندان بویه منجر به تضعیف آنان شد. جنگ‌های بازماندگان این خانواده بر سر تصرف نواحی کرمان و فارس از یک سو و کشمکش بین سلجوقیان و آل شبانکاره و سلاجقه فارس و کرمان از سوی دیگر موجب عدم امنیت در جاده‌های بازرگانی این ناحیه شد و مهاجرت و استقرار آل شبانکاره در دابجرد و جدا شدن قسمت شرقی فارس که



دارای اهمیت تجاری بود را به دنبال داشت. زیرا جاده کاروان‌رو شیراز، به کرمان و هرمز تحت اختیار آنان قرار گرفت.^{۳۵}

دوره دوم اغتشاش در این ناحیه از سال ۵۱۰ الی ۵۴۳ قمری به طول انجامید. این ایالت صحنه درگیری بین اتابکان سلجوقی و غزنویان و در نهایت منجر به خروج سلجوقیان از ناحیه فارس شد. تغییر مسیر تجاری که موجب رونق کرمان و مهمترین شهر بندری و تجاری این ایالت یعنی هرموز گردید به زیان سیراف تمام شد.

ناامنی در فارس تا روی کار آمدن سلغریان ترک‌نژاد ادامه داشت. در دوران حکومت اتابک ابوبکر (۶۲۳-۶۵۹ ق/ ۱۲۲۶-۱۲۶۰ م) فارس دوره ای از امنیت و اقتدار را تجربه کرد. فتح کیش و بحرین در سالهای ۶۲۸ ق و ۶۳۳ ق نمونه‌ای از تلاشهای سلغریان در بدست گرفتن تجارت دریایی جنوب بود. امرای هرموز از ایشان اطاعت می‌کردند و این موجب نفوذ سلغریان در تجارت اقیانوس هند می‌گردید.

در نیمه دوم قرن ششم هجری آل شبانکاره از اطاعت آل بویه و سلجوقیان سرباز زدند که باعث سقوط تجارت فارس و سیراف گردید.^{۳۶} سختگیری‌های امرای شبانکاره باعث گردید تا بازرگانان جاده‌های منتهی به کرمان را ترجیح دهند که موجب شکوفایی کرمان گشت و ایالت فارس قدرت اقتصادی و سیاسی خود را به مدت یک قرن به نفع کرمان از دست داد.

ارسالان شاه از سلسله سلجوقیان کرمان بین سالهای ۴۹۸-۵۳۶ ق/ ۱۱۰۴-۱۱۴۱ م کرمان را به اوج ترقی رساند و با تصرف شیراز و یزد تمام مسیرهای تجاری جنوب ایران را بدست آورد که موجب رونق هرموز گردید و در کنار آن شهر جیرفت نیز رونق یافت. اما هرموز هنوز تحت تأثیر جزیره کیش قرار داشت. با مرگ ارسالان در سال ۵۷۰ ق و دخالت اتابکان یزد و فارس و ملوک شبانکاره، کرمان راه انحطاط را در پیش گرفت. تصرف کرمان بدست غزنویان و استقرار آنها در مسیرهای تجاری جنوب و غرب موجب ناامنی در جاده‌ها و بروز اختلافات قومی در این منطقه شد. این حوادث موجب گردید تا امرای هرموز خود را از استیلای امرای کرمان برهانند و شرایط مناسب را برای کسب استقلال اقتصادی و سیاسی خویش فراهم کنند.



در ناحیه فارس با مرگ اتابک ابوبکر در سال ۶۵۹ ق/ ۱۲۶۰ م و بروز مجدد جنگ‌های داخلی که سقوط سلغریان فارس را به همراه داشت این ناحیه را نیز به مدت بیست و شش سال دچار نابسامانی و درگیری کرد.

ناحیه فارس از زمان انحطاط آل بویه تا زمان حمله مغولان در قرن ۷ ق، دورانی از جنگ و ناامنی و گاه رونق و امنیت را تجربه کرد.

فارس مقارن با دوره یورش مغولان به مناطق زیر تقسیم شده بود:

«۱- فارس: به مرکزیت شیراز و نواحی شمالی؛

۲- ناحیه شبانکاره: مناطق همجوار کرمان و تقریباً تمامی نواحی شرقی؛

۳- ابراهستان (لارستان): نواحی جنوب شرقی و جاده های مسیر سیراف و کیش؛

۴- ملوک کیش و نواحی پس کرانه».^{۳۷}

به غیر از اختلافات داخلی در ایران و ناحیه فارس بروز کشمکش‌های سیاسی در عرصه بین‌المللی نیز بر تجارت خلیج فارس اثرگذار بود. ظهور فاطمیان مصر در قرن چهارم هجری و رقابت سیاسی آنان با خلفای بغداد سرزمینهای اسلامی را به دو قطب بغداد و مصر تقسیم کرد. نفوذ فاطمیان تا هند نیز رسیده بود و آنان برای ضربه زدن به اقتصاد خلافت بغداد در صدد تغییر راه تجارت دریایی از خلیج فارس به دریای سرخ برآمدند.^{۳۸} کاهن معتقد است: که در حوالی سال ۳۹۱ ق/ ۱۰۰۰ م جریان حمل کالا از غرب به هند از طریق خلیج فارس متوقف شد و به سمت دریای سرخ برگردانده شد. این امر به دلیل مشکلاتی بود که آل بویه در عراق در مقابل قرمطیان بحرین و فاطمی‌ها بر سر مسئله شام با آن مواجه بودند. آنان با قدرت تمام تسلط خود را بر دریای مدیترانه به کمک ونیزی‌ها تثبیت کردند.^{۳۹}

در قرون چهارم و پنجم قمری نیز سواحل عمان از گسترش تهاجمات و کشمکش‌های داخلی بی‌نصیب نماند. درگیری بین خوارجی‌های اباضی مستقر در عمان و سنیان مستقر در ساحل عمان و حمله قرامطه بحرین به عمان طی ۳۵ سال بر اقتصاد این ناحیه ضرباتی را وارد کرد و موجب ویرانی در بندر صحار گردید.^{۴۰} این بندر در قرن هفتم هجری از حیات اقتصادی منطقه خارج شد. خاندان ایرانی «محمد درم کو» که در صحار دارای اقتدار بودند جهت دستیابی

به موقعیت تجاری بهتر عازم هرموز شدند [قرن پنجم هجری]. خاندان وی پس از دو قرن توانستند نام خود را به عنوان بنیانگذار ملوک هرموز در تاریخ به ثبت رسانند و باعث حضور ایرانیان در حوزه اقیانوس هند گردند. افول تجارت عمان باعث رونق تجارت ناحیه کرمان در طی نیمه دوم قرن ۵ ق گردید.

هرموز: هرمز پس از افول سیراف از مهمترین پایانه‌های تجاری در خلیج فارس و اقیانوس هند شد. این شهر نقش مهمی در تجارت ناحیه شرق فارس در دوران متحول قرون چهارم تا هفتم بر عهده داشت.

هرمز قدیم در کنار خلیج فارس واقع شده بود. حیات اقتصادی آن با قرار گرفتن در مسیر بصره و ابله به سوی هندوستان آغاز می‌شود. این بندر به عنوان ایستگاهی برای ترخیص و بارگیری و ذخیره آب مورد استفاده قرار می‌گرفت. ابن حوقل در ۳۶۷ ق آن را به عنوان بندرگاه و مرکز تجارت کرمان معرفی می‌کند.^{۴۱} این بندر در این زمان به توسعه و اهمیت قرون چهارم و پنجم هجری نرسیده بود. در اواخر قرن چهارم به علت تغییر مسیر جاده های منتهی به مرکز ایران و افول سیراف در قرن پنجم به تدریج به رشد اقتصادی دست پیدا کرد.

رشد سریع این ناحیه از زمان مهاجرت خاندان محمد درم‌کو از شهر صحار عمان در نیمه دوم قرن پنجم هجری به این شهر آغاز گردید. امرای هرمز تا سقوط سلغریان فارس، دست‌نشانده اتابکان فرس (فارس) و حکمرانان کرمان بودند.

مردم هرموز در قرن هشتم هجری به جزیره جرون که در زمان سلطنت بهاءالدین ایاز نام هرمز به خود گرفت، مهاجرت کردند. (۶۹۶ ق/۱۲۹۶ م)

در تاریخ علل مختلفی برای این مهاجرت نقل شده است. ابوالفداء، حمله مغولان (۱۳۰۱ م) به هرمز را علت این مهاجرت می‌داند. تیکشیرا و جانواباروس نوشته اند که تعداد زیادی از ترکان ترکستان به فارس حمله کرده و چون هرموز در خطر بود امیر هرمز با خریدن این جزیره از پادشاهی کیش مردمش را به آنجا انتقال داد.^{۴۲} اشپولر نیز چون ابوالفداء حمله لشکریان جغتای به جنوب شرقی ایران را عامل انتقال می‌داند.^{۴۳} نطنزی هم ترس از حمله ملک اسلام پادشاه کیش را عامل مهاجرت معرفی می‌کند.^{۴۴} این انتقال باعث در امان ماندن از تهاجمات مغولان و دیگر



حاکمان و امکان کنترل بیشتر بر عبور و مرور کشتی‌های بازرگانی از این تنگه گردید. این شهر از طریق شهر نرماشیر در جنوب غربی بم که در قرن ۱۰ ق آباد بوده است به سه منطقه مهم تجاری زرنند مرکز سیستان و دیبل بندرگاه مهم هند و از طریق جیرفت به کرمان متصل می‌شد.

سیاست فاطمیان مصر در برتری تجارت دریای سرخ موجب تاثیرات منفی بر اقتصاد خلیج فارس گشت و هرموز نیز نتوانست حداکثر استفاده را از آبادانی کرمان ببرد.

در نیمه اول قرن ششم هجری، استفاده از مسیرهای شرقی به سمت مکران و بندر تیز فرصت مناسب را از دست هرموز خارج کرده بود اما در نیمه دوم قرن ششم با آغاز رکود کرمان، ناآرامی‌های فارس و تصرف کیش بدست اتابک ابوبکر مقدمات استقلال ملوک هرموز فراهم گشت. به هنگام رونق سیراف، هرمز توانست با بهره‌گیری از تجارت زمینی در مسیر کرمان و بندر مهم کرمان به حیات تجاری خود ادامه دهد. با افول سیراف این شهر به عنوان پایگاهی در مسیر دریایی بصره به هند قرار گرفت. با افول بندر تیز در مکران و تغییر مسیرهای خشکی کرمان به هرموز در قرن ششم و افول کیش و ضمیمه شدن به حکومت ملوک هرمز در قرن هفتم هجری، این شهر ساحلی در موقعیت تجاری مهم در خلیج فارس و حوزه تجارت دریایی اقیانوس هند قرار گرفت و کالاهای هند از آنجا به عراق و عرب و عجم و خراسان حمل می‌شد.^{۴۵}

ملوک هرمز توانستند در قرن هشتم با اولویت قرار دادن تامین امنیت تجاری و اهمیت دادن و توسعه روابط تجاری دریایی و همچنین تسامح مذهبی، بر امور تجاری خلیج فارس و اقیانوس هند مسلط شدند.

مهمترین طرف تجاری هرمز هند بود و ایشان در تجارت این ناحیه سرمایه‌گذاری کرده بودند. گروههای قدرتمند در هند و هرموز ضمن همکاری با یکدیگر سعی در بدست گرفتن انحصار تجارت در این ناحیه می‌نمودند.

ملوک هرموز در قرون ۸ و ۹ ق، با کرمان و فارس، تیموریان و بعدها آق قویونلوها، روابط حسنه سیاسی ایجاد کرده بودند. آنان با پرداخت مقرری به قدرتمندان نواحی پس‌کرانه‌ای موجبات امنیت مسیر هرمز را فراهم می‌کردند.^{۴۶}



پادشاه و بازرگانان برای تسهیل امور بازرگانی با یکدیگر فعالیت می‌کردند. آنان به غیر از هند با دریای مدیترانه و شرق آفریقا نیز روابط بازرگانی داشتند.

قرن نهم مصادف با جنگهای مختلف بین بازمندگان تیمور و پس از آن ترکمان شرایط را برای عدم مداخله ایران در امور هرمز را فراهم ساخت. هرمز در این قرن به شکوه و ثروت رسیده بود.

در قرن چهاردهم میلادی، هرمز جدید مبدل به یک شهر جدیدی گردیده بود. مردمان آن دیار به تجارت ابریشم، مروارید، احجار قیمتی و ادویه مشغول بودند و آنجا تبدیل به بندری پررونق گشته بود.

عوامل رشد و رونق هرمز تا قبل از حضور پرتغالیان عبارت بودند از:

- ۱- بروز جنگ در ایالت فارس و متروک گشتن جاده های تجاری در غرب این ناحیه؛
- ۲- افول سیراف؛
- ۳- افول بندر صحار و مهاجرت طبقه اشراف و ثروتمندان این شهر به هرموز؛
- ۴- حضور شبانکاره‌ها و سخت‌گیری آنان نسبت به بازرگانان باعث تغییر مسیر تجاری به طرف کرمان شد؛
- ۵- حمایت سلجوقیان کرمان از هرموز؛
- ۶- تضعیف سلجوقیان کرمان و حمله مغولان به فارس موجب استقلال و قدرت آنان شد؛
- ۷- با انتقال به جزیره هرمز و در اختیار گرفتن تنگه، موجب انحطاط کیش به نفع خود شدند؛
- ۸- همکاری شاه و تجار در ایجاد تسهیلات تجاری؛
- ۹- ایجاد امنیت در مسیرهای تجاری؛
- ۱۰- بکارگیری دیپلماسی مناسب در روابط خود با حاکمان ایالات مختلف ایران.

همزمان با تحولات سیاسی داخل ایران در قرون هشتم و نهم هجری، در چین نیز دگرگونی‌هایی انجام گرفت. در قرن ۱۴م، بعد از جنگ های بیست ساله، مغولان از حاکمیت چین کنار رفتند و سلسله مین به مدت ۳۰۰ سال در چین به حکومت رسید. آنان روابط نزدیکی با بازرگانان شهرهای ساحلی داشتند و علاقه‌مند بودند با نفوذ در تجارت جنوب شرقی آسیا، از راه



هند کنترل تجارت دریای سرخ را بدست گیرند و به همین دلیل به توسعه تجارت دریایی همت گماشتند.

با استیلای ترکان بر مدیترانه و تسلط آنان بر راه ترانزیت خشکی غرب که منجر به افول تجارت ایتالیایی ها گردید، اروپائیان به دنبال کشف راه جدیدی به هند برآمدند. کشف راه جدید دریایی از طریق دماغه امید نیک توسط پرتغالیان، امکان حضور گسترده آنان را در اقیانوس هند و خلیج فارس فراهم کرد. آنان قسمتی از هند را متصرف شدند و تجارت این ناحیه را در دست گرفتند. آلبو کرک سردار پرتغالی، متوجه اهمیت جغرافیایی تنگه هرمز گردید، زیرا این جزیره بر دهانه خلیج فارس واقع بود و مرکزیت تجاری خلیج فارس و هند را عهده دار بود. وی در سال (۱۵۰۶م) هرمز را تصرف کرد.

امیر هرمز بیش از این تحت تابعیت ایران قرار داشت و علی رغم اعتراض شاه اسماعیل اول، هرمز تحت تبعیت پادشاهی پرتغال قرار گرفت. شاه اسماعیل به دلیل نداشتن ناوگان دریایی و شکست از ترکان در چالدران و شورش مکرانی های بلوچستان، نتوانست این جزیره را باز پس گیرد. در سال (۱۵۱۳م) پادشاه اسپانیا برای حفظ متصرفات خود در هند به آلبوکرک دستور داد تا عدن را برای نگهداری باب المندب تصرف کند و هرمز را برای تسلط بر بصره همچنان حفظ نماید، زیرا تنگه های مذکور از راه های تجاری مهم بین شرق و بین النهرین و اروپا شمرده می شدند. اقدام آلبو کرک در تصرف عدن موفقیت آمیز نبود اما هرمز تا زمان شاه عباس کبیر در اختیار پرتغال و سپس اسپانیا باقی ماند. شاه عباس کبیر با استفاده از دیپلماسی اقتصادی، توانست کمپانی هند شرقی را وادار به همکاری با خود نموده و هرمز را از پادشاهی اسپانیا- پرتغال پس بگیرد.

پرتغالیان، علاوه بر گرفتن حق گمرکی از کشتی هایی که از این تنگه عبور می کردند، بر چگونگی صادرات کالا نیز نظارت داشتند. تجارت بین اقیانوس هند و خلیج فارس در دست آنان قرار گرفته بود و از این راه سود سرشاری بدست می آوردند. پرتغالیان کالاهای خود را به راحتی وارد خلیج فارس می کردند و بازرگانی را هم که با اروپا معامله داشتند را موظف کرده بودند که امتعه خود را در بنادر تحت نظارت پادشاهی اسپانیا- پرتغال به فروش رسانند.



کیش: در دوران قبل از قدرت‌یابی هرمز و با سقوط سیراف و با حمایت تورانشاه از پادشاهان سلجوقی کرمان مبدل به بندر تجاری در منطقه شد این جزیره در زمان اسکندر اختصاص به الهه ونوس و مرکوری داشته است.^{۴۷} و کشتی‌های هندی و عربی در لنگرگاه آن پهلو می‌گرفتند. حاکمان کیش در روزگار عباسیان و سلجوقیان با تقدیم کالاهای تجارت هند از پشتیبانی آنان بهره می‌بردند.

تاریخ وصاف درباره علل توسعه کیش می‌نویسد: اولاد قیصر که ناخدای سیرافی بودند به کیش مهاجرت کردند و به سمت تجارت با اقیانوس هند ثروتمند شدند و بر کیش حکومت یافتند.^{۴۸}

یاقوت حموی در قرن ۱۳ق، این شهر را با عمارات عالی معرفی می‌کند که تحت اختیار پادشاه عمان قرار داشت. ربی بنیامین (۱۱۷۳-۱۱۶۴م) کیش را مرکز تجاری برای بازرگانان هندی، ایرانی و عربی توصیف می‌کند که کالاهای خود را به آنجا صادر می‌کنند. شغل مردم نیز دلالی امتعه خارجی بوده است.

در دوره مغولان، ایلخانان از حاکمان کیش حمایت می‌کردند و در اختلاف و جنگ بین کیش و هرمز جانب کیش را می‌گرفتند. از سال ۶۹۲ق/۱۲۹۲م تا ۷۲۵ق/۱۳۲۴م خاندان ملک اسلام در فارس و کیش حکومت کردند. شیخ‌الاسلام جمال‌الدین ابراهیم بن شیخ محمد طیبی که از ثروتمندان فارس و از تیره اعراب بود به کمک صدر جهان وزیر گیخاتو از جانب الخانان به لقب ملک اسلام ملقب شد و حکومت فارس و املاک خالصه ایلخان بروجهر به او واگذار گردید. فارس و کیش به مبلغ هزار تومان به مدت چهار سال به او مقاطعه دادند.^{۴۹} وی توانست امنیت را در فارس برقرار نموده و با تشکیل ناوگان قدرتمند، کیش را تبدیل به یکی از بنادر مرفه اقیانوس هند و خلیج فارس کرد. برادرش تقی‌الدین بن محمد طیبی که وزیر یکی از ملوک هند بود توانست از قدرتش در جهت اهداف برادرش استفاده کرده و کلیه تجارت هند و شرق دور را به سمت کیش متمایل کند.^{۵۰} وی مؤسس سلسله تجاری در ناحیه خلیج فارس شد. خاندان ملک اسلام در عصر ایلخانان در فارس و جزایر فارس از اهمیت زیادی برخوردار بودند و اعتبار خود را در نزد ایلخانان حفظ کردند. چنانکه در بین سفرایی که غازان خان در سال ۶۹۷ق به چین



گسیل داشت، فخرالدین احمد پسر شیخ الاسلام جمال الدین ابراهیم سوامیلی، رئیس خانواده سوامیلی از ملوک کیش بود.^{۵۱} او در سر راه خود به چین در هند امتعه خریداری کرده و در دربار یوان چین به فروش رساند و معاملاتی با دربار چین انجام داد.

خاندان سوامیلی در هند و چین پایگاه و نمایندگان تجاری داشتند و عمده شکوفایی کیش به علت تجارت با چین بوده است. ایلخانان از طریق این خاندان، شبکه تجارت دریایی خود را در اقیانوس هند و چین توسعه دادند. این روابط نشان می‌داد که فرمانروایان برای کسب سود و ارتباطات تجاری خود، نیازمند خاندانهای تاجر و دریانورد بوده اند و در مقابل آنان نیز از طریق حمایت ایلخانان و نفوذ در دیوان سالاری مغولان و داشتن نمایندگیهای تجاری در هند و آسیای دور شبکه بین‌المللی تجاری به وجود آوردند.

بعد از وفات ملک السلام، پسرش ملک عدل شیخ عزالدین عبدالعزیز به امارت رسید. هدف او تسلط بر هرموز بود اما با حمایت شدید تاجر و یکپارچگی مردم هرموز که جنگ خود را دفاع ایرانی در مقابل نفوذ اعراب می‌دانستند، ملک عدل به مقصود خود نرسید و قرار شد که پادشاه هرمز سالیانه مالی مقرر به عزالدین پرداخت کند.^{۵۲}

با روی آوردن امرای کیش به راهزنی و ایجاد امنیت در مسیرهای دریایی موجب تغییر مسیر کشتی‌ها به مکران و بندر تیز گردید. بندر نیز در استان مکران واقع بود و در مسیر تجارت مستقیم دریایی از سواحل جنوبی خلیج فارس به سمت ایران قرار داشت و هرمز را تحت تاثیر خود قرار داده بود.

این شهر بعدها اهمیت خود را به نفع جزیره هرمز از دست داد. در سال ۷۳۲ق به سبب حمله ملوک هرمز به کیش، ایشان همه پایگاههای تجارتی خود، چون بحرین و قطیف را از دست داد و با ادامه حملات ملوک هرمز، کیش امتیاز تجاری خود را به هرمز سپرد.^{۵۳}

سیراف در دوره باستان

بندر سیراف در کنار خلیج فارس به فاصله ۲۴۰ کیلومتری جنوب شرقی بوشهر و ۳۰۰ کیلومتری غرب بندر عباس جای گرفته و تا شیراز ۲۴۰ کیلومتر فاصله دارد.



خرابه‌های سیراف قدیم در نزدیکی بوشهر و در کنار بندر طاهری قرار دارد. این بندر در قرون سوم و چهارم هجری در اوج شکوفایی تجاری و اقتصادی بود. این بندر مبدل به پایانه بین‌المللی تجاری در خلیج فارس گردید. تاریخ تجاری این شهر به دو دوره پیش و پس از اسلام تقسیم می‌شود.

دوران قبل از اسلام: سیراف نیز یکی از این بنادر باستانی بود که به دلیل جغرافیایی تبدیل به یکی از بنادر مهم تجاری در خلیج فارس گردید و شکوه خود را تا قرنهای زیادی حفظ کرد. و اکنون با نام بندر طاهری در کنار سیراف قدیم ویران شده به حیات خود ادامه می‌دهد.

یاقوت حموی درباره گذشته این شهر می‌نویسد: ... سیراف نام شهری است که طبق اساطیر ایرانی کی‌کاوس به هنگام پرواز بر این شهر افتاد. و چون آب و شیر خواست و بدو دادند نام این شهر را شیلو و سراف درآمد. بازرگانان آن را شیلو گویند.^{۵۴} وی می‌افزاید که بندری در آنجا وجود ندارد. اما در دو فرسخی آنجا مکانی موسوم به نابد (نابند) است که خلیجی بین دو کوه می‌باشد. آثار خرابه‌های شیلو قدمت این شهر را به دوران شاپور اول می‌رساند.^{۵۵}

شاید سیراف در دوران اردشیر ساخته شده باشد زیرا به فیروز آباد اولین پایتخت ساسانیان نزدیک بوده است تا پادشاه ساسانی بتواند به آسانی امنیت منطقه را در مقابل تحریکات خارجی چون شورش و ناآرامی‌های حاکم بحرین تامین نماید. در هر حال آنچه مسلم است سیراف از دوران قبل از اسلام بندری تجاری بوده است. مهمترین دوره‌ای که در منابع پیش از اسلام از سیراف یاد می‌شود، دوره ساسانیان است.

دوره ساسانی: ایرانیان برای گسترش تجارت خود احتیاج به بندرهایی چون سیراف داشتند که می‌توانست محلی برای توقف کشتی‌ها و باراندازی و بارگیری کالاها باشد. در سده چهارم میلادی طبق گزارش آمیانوس مارسلینوس، رفت و آمد تجاری در خلیج فارس رونق زیادی داشت^{۵۶} و سیراف نیز از این تردد بهره می‌برد.

در سده ششم میلادی، هدف ایرانیان تنها تسلط بر خلیج فارس نبود. بلکه به مناطق شرقی نیز نظر داشتند. و این امر باعث کشمکش میان آنها و امپراتوری روم شرقی می‌شد.^{۵۷} ساسانیان با چین داد و ستد داشتند و پیدا شدن کالاهای صادراتی از چین، نظیر ظروف سلسله تانگ در بندر



سیراف، نشانگر این ارتباط تجاری است.^{۵۸} هرچند دکتر وایت هاوس تجارت در دوره ساسانی و قبل از آن را با چین رد می کند.

تجارت سیراف در دوره اسلامی

دوره عباسیان: دشواری ناوبری در ابله^{۵۹} باعث رشد سیراف گردید و به تدریج ابله و بصره از رونق افتاد.^{۶۰} حورانی می نویسد: کالاها را عموماً در کشتی های کوچکتر، از بصره و بندرهای دیگر خلیج فارس به سیراف می آوردند و از آنجا روی کشتی های بزرگ به چین می بردند ... این بازرگانی به اندازه ای رونق داشت که سیراف را در ثروت رقیب بصره ساخته بود.^{۶۱} سیراف در این دوران [اسلامی] به مدت سه سده، بزرگترین بندر بازرگانی دریای پارس، بلکه بزرگترین بندر بازرگانی خاور به شمار می رفت. وجود سیراف در بخش شمالی و صحار در جنوب خلیج فارس، این امکان را به ایرانیان می داد تا کنترل کامل را بر این دریا و مسیرهای منشعب از آن داشته باشند. ابن خرداد (۸۴۴-۸۴۸ م) از تاجران یهودی در تجارت فعال با مدیترانه و اقیانوس اطلس می نویسد. استخری از ارتباط بازرگانان توانگر سیراف با هند و زنگبار سخن می گوید. سکه های سیرافی مکشوفه در چین، هند، زنگبار، اندلس، روم، بیزانس مؤید ارتباط وسیع بازرگانان این دیار با سایر نقاط عالم بود.^{۶۲} سکه های مکشوفه از دوران هخامنشی، اشکانی و ... گرفته تا دوره مغولان، تیموریان را شامل می شود. سیراف در قرن نهم روابطی با چین و هند داشته است. مسائل تجاری بی تاثیر از مسائل سیاسی نبودند، چنانکه قیام زنگیان و قرامطه در قرن سوم و اوایل قرن چهارم هجری، که باعث ناامنی در شمال خلیج فارس گردیده بود بعضی از بنادر تجاری چون مهربان و سی نیز را از رونق انداخت. اما قدرت گیری اسماعیلیان در مصر (قرن چهارم هجری) که منجر به رکود جریان اقتصادی و تجاری در بنادر بین النهرین شد و نتیجه آن تمرکز تجارت در بندر سیراف شد.^{۶۳} بعدها فاطمیان با اخذ سیاست تغییر مسیر تجاری دریایی به دریای سرخ و کاهش واردات و صادرات از این ناحیه سعی در منزوی کردن تجارت این ناحیه و ضربه به قدرت اقتصادی خلیفه بغداد بنمایند. این مسئله تاثیر منفی بر تجارت سیراف و مناطق بین النهرین که پشتیبان این بندر بودند بجای گذاشت.



اصطخری هم در قرن دهم میلادی (۴ق)، سیراف را یکی از مهمترین شهرهای فارس معرفی می‌کند.^{۶۴} ابن بلخی هم سیراف را شهر بزرگی معرفی می‌کند که محل تجارت بوده است.^{۶۵} ابن حوقل هم سیراف را از نظر وسعت مانند شیراز می‌داند و آن را از کوره‌های شیراز معرفی می‌کند. وی وصفی که از منازل سیرافیان می‌کند، نشان‌دهنده ثروت و رفاه ساکنان آن دارد. وی اهالی آنجا را بازرگان معرفی می‌کند.^{۶۶} در زمان مقدسی (۴ ق) این شهر رو به خرابی گذاشته و مردم این شهر به مکانهای دیگر کوچ کردند.

اوج شکوفایی بندر سیراف در دوره اسلامی، در قرن چهارم هجری است. و ناخدایان معروف سیرافی چون سلیمان سیرافی که نزد اروپائیان نیز به سلیمان تاجر مشهور است معرف شکوه سیراف و گستردگی تجارت خلیج فارس با کشورهای دور دست می باشند. آنان به جزایر دور دست اقیانوس هند چون جاوه، اندونزی، سیلان و ... سفر کردند و علاوه بر تجارت با این مناطق، تمدن و فرهنگ ایرانی- اسلامی را نیز بدانجا بردند. ایشان رساله‌هایی هم در باب دریانوردی برای آیندگان به جای گذاشته اند.

تاجران بزرگ خلیج فارس از جمله سیراف به تجارت بین المللی اشتغال داشتند و علاوه بر آن خود صاحب کشتی‌های تجاری بودند. سیراف به عنوان بندر بین المللی معرف بود.

در این دوره مهم‌ترین شریک تجاری ایران به جز هند، چین بوده است. سلیمان سیرافی می‌نویسد: کالاهای صادراتی از کشورهای اسلامی از بصره و عمان و دیگر بنادر خلیج فارس در سیراف به سفاین چین انتقال داده می شد.^{۶۷} یعقوبی هم می‌نویسد که برای رفتن به چین باید از سیراف بر کشتی نشست.^{۶۸} مقدسی، سیراف را طرف تجاری چین معرفی می‌کند و به آن درگاه چین می‌گوید.^{۶۹} مسعودی نیز از آمد رفت و کشتی‌های سیرافیان به چین حکایت می‌کند.^{۷۰} مهمترین تجارت با چین، ابریشم بود که بعد از تنزل اقتصادی بصره و ابله از سیراف انجام می‌گرفت و این متاع در اروپا و دیگر کشورها خواهان زیادی داشت. [بنابراین یک راه دریایی ابریشم بود و البته بیشتر به نام راه ادویه معروف است].

صادرات سیراف به چین: مرجان، اسب، پارچه‌های پشمی و ماهوت‌های قرمز بود و از چین هم دیبا، کاشی، چینی و انواع داروها و چای وارد می‌کردند.



به غیر از اقلام ذکر شده، کالاهای صادراتی دیگر عبارت بودند از: فوطه، تراز، خاک قرمزی به نام گل که برای ساختن مهر مخصوص خلفای عباسی به کار می رفت و بر بهار. سیراف بازاری مهم برای تجارت مروارید شمرده می شد. سیرافی ها در تجارت با آفریقای شرقی نقش مهمی داشتند. سیراف بندری بود که محصولات دیگر نقاط ایران بخصوص شهرهای پس کرانه خلیج فارس از آنجا صادر می شد. تجارت سیراف در سه حوزه منطقه ای، ملی و بین المللی انجام می شد.

در دوران آل بویه، شاخه ای از آنان به نام دیالمه فارس، توانستند با تأمین امنیت در ناحیه فارس و ایجاد مناسبات حسنه با قرامطیان و گسترش دامنه اقتدار خود از یمن تا هند، زمینه گسترش تجارت دریایی در خلیج فارس را فراهم نمایند و بنادر دریای فارس از جمله سیراف را فعال سازند. مهمترین راه تجارتي که ایران را از راه خشکی به دریای جنوب پیوند می داد، راه سیراف به شیراز بود. و این شهر بعد از شیراز مهمترین شهر این ایالت بود.

توسعه تجارت و کثرت رفت و آمد دریایی به این بندر، باعث گردید حق گمرکی کشتی ها بالا باشد و عشور گمرکی دریافت شود.^{۷۱} سیراف به انضمام عوائد عشریه که از کشتی های تجاری می گرفته است ۲۵۳۰۰۰ دینار عاید می داشته است.^{۷۲}

تجارت سیراف سود زیادی نصیب حکام فارس می کرد چرا که مالیات زیادی از بازرگانان سیرافی دریافت می کردند. ابن بلخی مقدار مالیات سیراف را در دوره المقتدر بالله (۳۲۰ق-۳۹۵ق/ ۹۳۲م-۹۰۸م) را ۱۰/۸۵ درصد مالیات مجموع ولایات پارس و کرمان و عمان ذکر می کند.^{۷۳} تجارت پیشه اکثر مردمان سیراف بود و آن باعث ثروتمندی اهالی سیراف گشت. ابن حوقل از بازرگان سیرافی یاد می کند که ثلث مالش به هنگام وصیت در حدود نهصد هزار دینار بالغ می شد.^{۷۴}

سعیدی نیا در مقاله خود، علل موفقیت سیراف در قرن چهارم هجری به دلایل ذیل بیان می کند:

«۱- قرار گرفتن در مسیر شاهراه تجاری و ارتباطی منطقه فارس به خلیج فارس و مطرح بودن به عنوان بندر مرکزی راه دریایی ابریشم در خلیج فارس؛



۲- حمایت حاکمان وقت از موقعیت سیراف به دلیل نیاز به رونق اقتصاد دریایی جهت تقویت اقتصاد داخلی؛

۳- آبادانی مناطق پس‌کرانه‌ای خلیج فارس به خصوص ایالت فارس در عهد آل بویه و بویه عضدالدوله و استقرار امنیت در راه‌های مختلف تجاری؛

۴- ارتباط با شهرهای پس‌کرانه‌ای قدرتمند چون فیروزآباد، دارابگرد و کازرون و مراکز داخلی ایران چون اصفهان و خراسان؛

۵- حمایت ساختار فتووالیسم از منافع تجار و مال‌التجاره آنها به دلیل شکل‌گیری نظام و تشکیلات تجاری رسمی؛

۶- پیشرفت علمی در امر دریانوردی.^{۷۵}

این موقعیت ویژه سیراف از نظر تجاری، در اواخر قرن چهارم هجری به سر آمد.

افول سیراف به عوامل متعددی وابسته بود که در طول سالیان منجر به سقوط این شهر آباد گردید. منابع یکی از دلایل افول تجارت در سیراف را، مربوط به زلزله سال ۳۶۷ یا ۳۶۶ هجری می‌دانند که موجب ویرانی زیادی در سیراف شد و مسعودی نیز اشاره به زلزله‌خیز بودن این شهر دارد.^{۷۶} و زلزله‌ای که در قرن چهارم هجری رخ داد، بیست و یک سال بعد از وی حادث شد. یاقوت حموی می‌نویسد که در زمان او شهر بندرگاه مناسبی برای پهلو گرفتن کشتی‌ها ندارد.^{۷۷} و این بدین معنی است که در قرن هفتم هجری قسمتی از این شهر به زیر آب فرو رفته بود. و سیرافیان کالاهای خود را در نایبند در نزدیکی سیراف ترخیص می‌کردند.^{۷۸} به غیر از زلزله قرن چهارم، می‌توان مرگ عضدالدوله دیلمی را هم که باعث شروع دورانی از هرج و مرج در فارس گردید، از عوامل سقوط تدریجی سیراف معرفی کرد.

راجر سیوری، شورش هوانگ چائو و غارت کانتون [که مهمترین مرکز تجارت دریایی چین با غرب و بخصوص با سیراف محسوب می‌شد] و حضور قرامطه در بحرین و فاطمیان در مصر (۳۵۶ هجری) که باعث رکود تجارتی در خلیج فارس و رونق تجاری دریای سرخ شد^{۷۹}، از عوامل انحطاط بازرگانی سیراف معرفی می‌کند.

پرفسور هیکوئیچی عوامل توسعه و انحطاط سیراف را در فاکتورهای زیر معرفی می‌کند:



«۱- تغییرات اجتماعی در قرون ۴ و ۵ هجری؛

۲- مهاجرت بازرگانان و دریانوردان سیرافی؛

۳- مهاجرت سیرافیان بر بازرگانان داخلی چون بازرگانان شیرازی و سمرقندی تاثیر داشته و ایشان به تجارت اقیانوس هند روی نهادند.^{۸۰}

مهاجرت بازرگانان سیرافی به کیش که در رقابت با سیراف بودند و حمایت تورانشاه سلجوقی و سپس ایلخانان از امرای این جزیره باعث رونق تجاری و قدرت یابی اقتصادی این جزیره گردید که منجر به تغییر مسیر بازرگانی و عدم توجه و کاهش رونق تجاری در سیراف گردید. بعضی از مهاجرین به کیش و عدن رفتند ... این مهاجرین در کیش و عدن قدرت گرفتند و در رقابت با سیراف پیروز شدند.^{۸۱}

البته در افول تدریجی سیراف، کشمکش های سیاسی در ناحیه فارس و ظهور قدرتهای جدید چون شبانکاره ها که باعث ایجاد ناامنی در راه های تجارتی فارس به خصوص جاده غربی که راه اتصال سیراف به مرکز ایران بود و جنگ هایی که شهرهای تجاری چون شیراز، دارابگرد، کرمان، اصفهان را که از مراکز داد و ستد با سیراف بودند در خود فرو برده بودند را باید در نظر گرفت.

در زمان یاقوت حموی (اوایل قرن سیزدهم میلادی) سیراف دچار انهدام شده بود و موقعیت خود را به نفع جزیره کیش از دست داده بود. وی می نویسد: ... از وقتی که جزیره کیش آباد و معمور گردید هرمز مرکز تجارت هندوستان شده است صیرف اهمیت و اعتبار قدیم خود را از دست داده است. فعلاً در آنجا چند خانواده فقیر زندگی می کنند.^{۸۲} ابن بلخی می نویسد: «... بعد از پدران امیر کیش مستولی شدند و جزیره قیس و دیگر جزایر بدست گرفتند و آن دخل که سیراف را می بود بریده گشت و بدست ایشان افتاد». ^{۸۳}

با توجه به عواملی که شمرده شد، زمینه برای رکود اقتصادی و تجاری سیراف مهیا گردید و با قدرت گیری امیران کیش، جلوی ترانزیت کالا به سیراف گرفته شد و گسترش تجارت کیش، به تدریج سیراف و هر آنچه را که از شکوه اقتصادی گذشته اش به جای مانده بود را به انحطاط

کشاند و عدم اهمیت دادن حکام فارس به آبادانی مجدد سیراف باعث پراکندگی مردمان و انتقال ثروت این شهر به دیگر نقاط شد.

کالاهای تجاری سیراف

سیراف در دوره ساسانیان دارای اهمیت بود و دوران اسلامی نیز تبدیل به یک بندر تجاری بین‌المللی گشته بود و کالاهایی از هند و چین و آفریقا وارد این بندر می‌گردید. از مهمترین کالاهایی که در آن دوران وارد سیراف می‌شد، می‌توان به: دست‌بافهای ابریشمی، کارهای دستی، مشک، کافور، کاغذ و ظرفهای چینی که از چین وارد می‌شد. از هند و جاوه: ادویه، عطر، چوبهای صندل، آبنوس، عود و کافور و چوبهای صنعتی خیزران و عاج^{۸۴} اشاره کرد.

از سیراف هم انواع پارچه‌های کتانی، پنبه‌ای، لنگ، دستمال، حوله، پارچه‌های پشمی، فرش، مروارید، ساخته‌های فلزی، طلا و نقره، عطر، گلاب، سفره‌های بسیار خوش نقش صاحبان تجار می‌شد.^{۸۵} مناسبات تجاری ساسانیان با هند و چین گسترده بود. و ایرانیان شعبات تجاری و مراکز بازرگانی در شهرهای هند و شرق آسیا، تأسیس کرده بودند.

در دوره‌های اسلامی نیز کالاهای صادراتی و وارداتی از سیراف، همان کالاهای نامبرده شده در بالا است. استخری از عود، عنبر، جواهر، خیزران و گیاهان دارویی نام می‌برد و بازرگانان این شهر را با سرمایه‌های کلان معرفی می‌کند.^{۸۶} لسترنج سیراف را مرکزی برای توزیع کالاها به سایر نقاط تمدن اسلامی می‌شمارد.^{۸۷} در بازار سیراف امتعه نفیس و کمیاب هندی که در زبان عربی به آن بر بهار می‌گفتند و مروارید خرید و فروش می‌شد.^{۸۸} یکی از مهمترین صادرات سیراف نوعی گل بوده است که به عربی آن را الطین السیراف می‌گفتند. این گل به جای لاک و مهر استفاده می‌شد.^{۸۹} و این گل مورد استفاده مهرهای خلفای عباسی قرار می‌گرفت.^{۹۰}

از سیراف به نقاط دوری مانند چین امتعه صادر می‌شد و لوبون اشاره می‌کند که مرجان، پارچه‌های پشمی و ماهوتهای قرمز و اسب از جمله این کالاهای صادراتی بودند.^{۹۱} هادی حسن هم بر تجارت ابریشم از چین به ایران از راه خلیج فارس اشاره می‌نماید.^{۹۲} از سیراف به کشورهای افریقایی و خاور دور عنبر، عاج و برده فرستاده می‌شد.^{۹۳}



نتیجه گیری

خلیج فارس از دیرباز دارای موقعیت استراتژیک سیاسی و تجاری بوده است و به همین جهت مورد توجه ملل مختلف قرار داشته و دارد. این دریا چون پلی، دنیای شرق و غرب را از راه دریا به یکدیگر پیوند می دهد. بر این اساس حکومت‌های مختلف ایرانی در جهت حفظ منافع اقتصادی-تجاری خود در این منطقه و سیادت ایرانیان بر این دریا، تدابیر مختلفی اتخاذ کرده‌اند. از جمله ایجاد شهرهای ساحلی و بنادری برای باراندازی کالاهایی که از منطقه مدیترانه و یا کشورهای دوردستی چون چین وارد خلیج فارس می‌شد.

عوامل سیاسی و یا طبیعی باعث رونق و یا افول بنادر خلیج فارس در دوره‌های مختلف تاریخی بوده است. از جمله عوامل رونق داشتن موقعیت مناسب جغرافیایی به جهت تجارت دریایی، امنیت راه‌های تجاری بود. تجارتی که از طریق این بنادر انجام می‌شد سود فراوانی را علاوه بر بازرگانان، نصیب امرای فارس و فرمانروایان می‌کرد به همین جهت به آبادانی و حمایت مالی حکومت از اینگونه بنادر اهمیت داده می‌شد.

تجارت گسترده فرامنطقه‌ای در خلیج فارس، بعضی از بنادر چون سیراف را مبدل به یک بندرگاه بین‌المللی کرده بود و حضور بازرگانان خارجی و داخلی در این شهر و سرمایه‌گذاری آنان در امر تجارت و تأسیس نمایندگی‌های تجاری و گردش سرمایه، باعث ثروتمندی این ناحیه گردیده بود. و از علل انحطاط بعضی از بنادر چون سیراف، باید به تغییر راه‌های تجاری در نتیجه اغتشاشات سیاسی و یا قومی، جنگ‌ها و یا بلایای طبیعی چون زلزله که موجب مهاجرت بازرگانان و در نتیجه انتقال سرمایه به دیگر نقاط می‌گردید و مشغول بودن حاکمان برای بدست آوردن قدرت سیاسی و سیادت در منطقه که موجب عدم توجه کافی آنان به بعضی از بنادر بود، اشاره کرد.

پی‌نوشت‌ها

۱. پیروز مجتهدزاده، دریای خلیج فارس، تهران، انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۵۶، ص ۱۷.
۲. سید محمدعلی امام شوشتری، منابع اقتصادی خلیج فارس، سمینار خلیج فارس، ج ۲، تهران، اداره کل انتشارات رادیو، مهر ۱۳۴۱، ص ۹۱.



۳. آرنولد ویلسن، خلیج فارس، ترجمه محمد سعیدی، تهران، بنگاه ترجمه و نشر کتاب، ۱۳۴۸، ص ۳۷.
۴. حسین توفیقیان، نگاهی به سیر تحول و جابجایی مراکز تجاری و فرهنگی در حاشیه شمالی خلیج فارس، مجموعه مقالات اولین کنگره بین المللی سیراف، ج ۱، بوشهر بنیاد ایران شناسی، ۱۳۸۴، ص ۴۳۶.
۵. پیشین، ص ۴۰.
۶. خلیج فارس، ویلسن، ص ۴۶.
۷. عبدالحسین زرین کوب، تاریخ مردم ایران قبل از اسلام، تهران، امیرکبیر، ۱۳۳۸، ص ۱۵۳.
۸. پیشین، ص ۴۸.
۹. ایرج افشار (سیستانی)، جغرافیای تاریخی دریای پارس، تهران، حوزه هنری دفتر تبلیغات اسلامی، ۱۳۷۶، ص ۱۷۸.
۱۰. عبدالحسین زرین کوب، تاریخ مردم ایران در قبل از اسلام، تهران، امیرکبیر، ۱۳۸۰، ص ۱۵۲.
۱۱. خلیج فارس، ویلسن، ص ۶۲.
۱۲. محسن عزیزی، سیاست دولتهای اروپایی در خلیج فارس، سمینار خلیج فارس، ج ۲، اداره کل انتشارات رادیو، ص ۲.
۱۳. آرتور کریستین سن، ایران در زمان ساسانیان، ترجمه رشید یاسمی، تهران، دنیای کتاب، ۱۳۷۰، ص ۱۹۰.
۱۴. آی سیری ویرا، تجارت خلیج فارس از دیدگاه تاریخی، ترجمه امیر مرتضوی، مجموعه مقالات اولین سمینار مسائل خلیج فارس، تهران، دفتر مطالعات سیاسی و بین المللی وزارت خارجه، ۱۳۷۲، ص ۱۸۲-۱۸۳.
۱۵. خلیج فارس، ویلسن، ص ۶۸.
۱۶. محمد باقر وثوقی، تاریخ مهاجرت اقوام در خلیج فارس، شیراز، دانشنامه فارس، ۱۳۸۰، ص ۶۱.
۱۷. بلاذری، فتوح البلدان، ترجمه محمد توکل، تهران، نقره، ۱۳۳۷، ص ۴۷۷.
۱۸. جرج حورانی، دریانوردی عرب در دریای هند، ترجمه مقدم، تهران، فرانکلین، ۱۳۳۸، ص ۶۸-۶۶.
۱۹. دیوید وایت هاوس و اندرو ویلیامسون، بازرگانی دریایی ساسانیان، ترجمه اسدالله ملکیان، تهران، سازمان کشتیرانی آریا، ۱۳۵۵.
۲۰. تاریخ مهاجرت اقوام در خلیج فارس، ص ۷۱.
۲۱. خلیج فارس، ص ۷۴.
۲۲. دریانوردی عرب در هند، ص ۸۴.
۲۳. احمد اقتداری، آثار شهرهای حاشیه خلیج فارس، تهران، ۱۳۸۴، ص ۵.
۲۴. نگاهی به سیر تحول و جابجایی مراکز ...، ص ۴۳۹.
۲۵. یاقوت حموی، معجم البلدان، ج ۳، ص ۲۱۱.
۲۶. اندریو ویلیامسون، تجارت در خلیج فارس در دوره ساسانیان و در قرون اول و دوم هجری، تهران، مجله باستان شناسی و هنر ایران، ۱۳۵۱، ص ۱۵۱-۱۴۲.
۲۷. خلیج فارس، ص ۷۷.
۲۸. دریانوردی عرب در هند، ص ۸۴.
۲۹. مسعودی، التبیه والاشراف، ترجمه ابوالقاسم پاینده، تهران، علمی فرهنگی، ۱۳۶۵.
۳۰. دونالد هاوولی فدریای پارس و سرزمینهای متصل، ترجمه حسن زنگنه، قم، بوشهر شناسی.
۳۱. ابن بطوطه، سفرنامه ابن بطوطه، ترجمه علی محمد موحد، تهران، انتشارات علمی و فرهنگی، ۱۳۶۱.
۳۲. منابع اقتصادی خلیج فارس، ص ۹۸.



۳۳. تاریخ مهاجرت اقوام در خلیج فارس، ص ۷۲-۷۳.
۳۴. ابن بلخی، فارسنامه، به اهتمام لسترنج و رینولد نیکلسون، تهران، دنیای کتاب، ۳۶۳، ص، ۷۱.
۳۵. معین الدین زرکوب شیرازی، شیرازنامه، به کوشش اسماعیل واعظ جواد، تهران، بنیاد فرهنگ ایران، بی تا، ص ۵۵.
۳۶. فضل بن عبدالله شیرازی، وصاف الحضرة، تهران، ابن سینا.
۳۷. تاریخ اقوام مهاجر ...، ص ۱۲۰.
۳۸. فدریای پارس و سرزمینهای متصل، ص ۷۷.
۳۹. به نقل از تاریخ مهاجرت اقوام ...، ص ۸۳ [کاهن].
۴۰. شمس الدین محمود دمشقی، نخبة الدهر فی عجایب البر و البحر، ترجمه سید محمد طیبان، تهران، فرهنگستان ادب و هنر ایران، ۱۳۵۷.
۴۱. ابن حوقل، صورة الارض، ترجمه جعفر شعار، تهران، امیرکبیر.
۴۲. به نقل از تاریخ مهاجرت اقوام ...، ص ۱۱۷.
۴۳. اشپولر، تاریخ مغول در ایران، ترجمه محمد میر آفتاب، تهران، بنگاه ترجمه و نشر کتاب، ۱۳۵۱، ص ۵۵.
۴۴. معین الدین نطنزی، تصحیح او، تهران، کتابفروشی طهوری، ۱۳۳۳.
۴۵. سفرنامه ابن بطوطه، ج ۱، ص ۳۳۴.
۴۶. تاریخ مهاجرت اقوام ...، ص ۲۴۹.
۴۷. خلیج فارس، ص ۱۱۰.
۴۸. تاریخ وصاف.
۴۹. شیرازنامه، ص ۹۹.
۵۰. پیشین، ص ۳۰۲ و ۳۰۳.
۵۱. همان، ذکر بعضی از ملوک عصر.
۵۲. محمد شبانکاره‌ای، مجمع الانساب، تصحیح میرهاشم محدث، تهران، امیرکبیر، ۱۳۶۳، ص ۲۱۷.
۵۳. یوکائیچی یاسیرو، از سیراف به کیش: تجارت اقیانوس هند و کیش در عصر مغول، کنگره بین المللی سیراف، بوشهر، ۱۳۸۴، ص ۱۳۶.
۵۴. اصطخری، مسالک و ممالک، به اهتمام ایرج افشار، تهران، علمی فرهنگی، ۱۳۶۷، ص ۱۱۵.
۵۵. عبدالرضا ابراهیم، خلیج فارس، پژوهشگاه علوم انسانی، تهران [بی تا]، ص ۷۲.
۵۶. تورج دریانی، شاهنشاهی ساسانی، ترجمه مرتضی ثاقب، تهران، فققنوس، ۱۳۸۳، ص ۱۰۵.
۵۷. همان، ص ۱۰۳.
۵۸. همان.
۵۹. دونالد هاوولی فدریای پارس و سرزمینهای متصل، ترجمه حسن زنگنه، قم، بوشهرشناسی، ص ۷۴-۷۷.
۶۰. همان، ص ۷۴.
۶۱. دریانوردی عرب در ...، ص ۸۹.
۶۲. ابن خردادبه، مسالک و ممالک، ترجمه سعید خاکزند، تهران، موسسه فرهنگی حنفاء، ۱۳۷۱.
۶۳. تاریخ ایران کمبریج، زیر نظر باسورث، ترجمه حسن انوشه، تهران، امیر کبیر، ۱۳۶۶، ص ۲۳۵.
۶۴. مسالک و ممالک، اصطخری، ص ۱۱۵.



۶۵. ابن بلخی، فارسنامه، به اهتمام لسترنج و رینولد نیکلسون، تهران، دنیای کتاب، ۱۳۶۳، ص ۱۷۹.
۶۶. صورة الارض، ص ۱۶۳.
۶۷. سلیمان سیرافی، شگفتی‌های جهان باستان، ترجمه محمدلوی عباسی، تهران، گوتنبرگ، ۱۳۳۵، ص ۳۳.
۶۸. ابن مقدسی، احسن التقاسیم فی ...، ترجمه علینقی منزوی، تهران، شرکت مولفان و مترجمان، ۱۳۶۱، ص ۶۳۶.
۶۹. واضع یعقوبی، تاریخ یعقوبی، ترجمه محمد ابراهیم آیتی، ج ۱، تهران، علمی فرهنگی، ۱۳۵۴، ص ۲۲۴-مسعودی.
۷۰. مروج الذهب، ترجمه ابوالقاسم پاینده، ج ۱، تهران، علمی فرهنگی، ۱۳۷۴، ص ۱۶۹.
۷۱. مجید یکتایی، تاریخ گمرک ایران، تهران، دانش، ۱۳۵۵، ص ۳۳.
۷۲. خلیج فارس، ص ۱۱۰.
۷۳. فارسنامه، ص ۷۱.
۷۴. صورة الارض، ص ۶۹۰.
۷۵. حبیب الله سعدی‌نیا، مقاله «روابط تجاری و اقتصاد بندر سیراف با مناطق پس کرانه ای و درون مرزی ایران»، ج ۱، مجموعه مقالات کنگره بین المللی سیراف، بوشهر، بنیاد ایران‌شناسی، ۱۳۸۴، ص ۲۷۷.
۷۶. مسعودی، التبیان والاشراف، ترجمه ابوالقاسم پاینده، تهران، علمی فرهنگی، ۱۳۶۵.
۷۷. یاقوت حموی، مجمع البلدان.
۷۸. همان.
۷۹. راجر سیوری، جی. بی. کلی، خلیج فارس از دوران باستان تا اواخر قرن ۱۸ میلادی، ترجمه حسن زنگنه، قم، مرکز بوشهرشناسی، ۱۳۷۷، ص ۳۷.
۸۰. یوکلایچی یاسیرو، از سیراف به کیش: تجارت اقیانوس هند و کیش در عصر مغول، کنگره بین المللی سیراف، بوشهر، ۱۳۸۴، ص ۱۲۵.
۸۱. همان، ص ۱۲۷.
۸۲. معجم البلدان حموی.
۸۳. فارسنامه، ص ۱۷۹.
۸۴. جغرافیای تاریخی دریای پارس، ص ۲۹۴.
۸۵. همان.
۸۶. منابع اقتصادی خلیج فارس، ص ۱۴۳.
۸۷. سرزمینهای خلافت شرقی، ص ۳۱۴.
۸۸. همان.
۸۹. محمدحسن سمسار، جغرافیای تاریخی سیراف، تهران، انجمن، آثار ملی، ۱۳۵۷، ص ۲۱۰.
۹۰. محمدحسین نظامی، تجارت دریایی سیراف در قرن چهارم هجری، تهران، اولین همایش ملی بنیاد ایران‌شناسی، ۱۳۸۱، ص ۲۷۳.
۹۱. گوستاولوبون، تمدن اسلام و عرب، ترجمه هاشم حسینی، تهران، کتابفروشی اسلامیه، ۱۳۵۸، ص ۹۱.
۹۲. هادی حسن، سرگذشت کشتی‌رانی ایرانیان، ترجمه امید اقتداری، مشهد، انتشارات آستان قدس رضوی، ۱۳۷۱، ص ۱۷۵.
۹۳. دریای پارس و ...، ص ۷۴.



منابع

- ابن بلخی، *فارسانامه*، به اهتمام لسترنج، تهران، دنیای کتاب، ۱۳۶۳.
- ابن حوقل، *صورة الارض*، ترجمه جعفر شعار، تهران، امیرکبیر، ۱۳۶۶.
- ابن خردادبه، *مسالك و ممالك*، ترجمه سعید خاکزند، تهران، موسسه فرهنگی حیفاء، ۱۳۷۱.
- ابن واضع یعقوبی، *تاریخ یعقوبی*، ترجمه محمد ابراهیم آیتی، ج ۱، تهران، علمی فرهنگی، ۱۳۵۴.
- اصطخری، *مسالك و ممالك*، به اهتمام ایرج افشار، تهران، بنگاه ترجمه و نشر کتاب، ۱۳۳۷.
- افشار (سیستانی) ایرج، *جغرافیای تاریخی دریای پارس*، تهران، حوزه هنری دفتر تبلیغات اسلامی، ۱۳۷۶.
- اقتداری، احمد، *آثار شهرهای حاشیه خلیج فارس*، تهران، ۱۳۴۸.
- امام شوشتری، سید محمدعلی، *منابع اقتصادی خلیج فارس*، سمینار خلیج فارس، ج ۲، تهران، اداره کل انتشارات رادیو، ۱۳۴۱.
- باسورث، *تاریخ ایران کمبریج*، ترجمه حسن انوشه، تهران، امیرکبیر، ۱۳۶۳.
- بلاذری، *فتوح البلدان*، ترجمه محمد توکل، تهران، نقره، ۱۳۶۷.
- توفیقیان، حسین، *نگاهی به سیر تحول و جابجایی مراکز تجاری و فرهنگی در حاشیه شمالی خلیج فارس*، مجموعه مقالات اولین کنگره بین المللی سیراف، ج ۱، بوشهر، بنیاد ایران شناسی، ۱۳۸۴.
- حموی، یاقوت، *معجم البلدان*، ج ۳، [بی جا]، [بی تا].
- حورانی، جرج، *دریانوردی عرب*، ترجمه محمد مقدم، تهران، ابن سینا، ۱۳۳۸.
- دریانی، تورج، *شاهنشاهی ساسانی*، ترجمه مرتضی ثاقب فر، تهران، ققنوس، ۱۳۸۳.
- دمشقی، شمس الدین محمود، *نخبة الادر فی عجایب البر و البحر*، ترجمه سید محمد طبیان، تهران، فرهنگستان ادب و هنر ایران، ۱۳۵۷.
- زرکوب شیرازی، معین الدین، به کوشش اسماعیل واعظ جواد، تهران، بنیاد فرهنگ ایران، بی تا.
- زرین کوب، عبدالحسین، *تاریخ مردم ایران قبل از اسلام*، تهران، امیرکبیر، ۱۳۶۸.
- سعیدی نیا، حبیب الله، *روابط تجاری و اقتصادی بندر سیراف با مناطق پس کرانه ای و درون مرزی ایران*، ج ۱، مجموعه مقالات کنگره بین المللی سیراف، بوشهر، بنیاد ایران شناسی، ۱۳۸۴.
- سمسار، محمدحسن، *جغرافیای تاریخی سیراف*، تهران، انجمن آثار دل، ۱۳۵۷.
- سیوری، راجر، بن کلی، *خلیج فارس از دوران باستان تا اواخر قرن ۱۸ میلادی*، ترجمه حسن زنگنه، قم، مرکز بوشهرشناسی، ۱۳۷۷.
- عبدالله شیرازی، شیخ شهاب الدین، *تاریخ و صاف*، ج ۲، تهران، [بی نا]، [بی تا].
- عزیزی، محسن، *سیاست دولتهای اروپایی در خلیج فارس*، سمینار خلیج فارس، ج ۲، اداره کل انتشارات رادیو، [بی تا].
- کریستین سن، آرتور، *ایران در زمان ساسانیان*، ترجمه رشید یاسمی، تهران، دنیای کتاب، ۱۳۷۰.
- لسترنج، گی، *سرزمینهای خلافت شرقی*، ترجمه محمد عرفان، تهران، علمی فرهنگی، ۱۳۶۷.
- لویون، گوستاو، *تمدن اسلام و عرب*، ترجمه هاشم حسینی، تهران، کتابفروشی اسلامی، ۱۳۵۸.
- مجتهدزاده، پیروز، *دریای خلیج فارس*، تهران، انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۵۶.
- مسعودی، *التنبیه و الاشراف*، ترجمه ابوالقاسم پاینده، تهران، علمی و فرهنگی، ۱۳۶۵.
- مسعودی، *مروج الذهب*، ترجمه ابوالقاسم پاینده، تهران، علمی و فرهنگی، ۱۳۷۴.



- مقدسی، احسن/التفاسیم فی معرفة الاقالیم، ترجمه علی نقی منزوی، تهران، شرکت مؤلفان مترجمان، ایران، ۱۳۶۱.
- نطنزی، معین الدین، منتخب التواریخ، تصحیح اوین، تهران، خیام، بی تا.
- نظامی، محمدحسین، تجارت دریایی سیراف در قرن چهارم هجری، تهران، اولین همایش بنیاد ایران شناسی، ۱۳۸۱.
- وایت هاوس، دیوید و اندریو ویلیامسون، بازرگانی دریایی ساسانیان، ترجمه اسدالله ملکیان، تهران، سازمان کشتیرانی آریا، ۱۳۵۵.
- ویرا، آی، سیراف، تجارت خلیج فارس از دیدگاه تاریخی، ترجمه سید امیر مرتضوی، مجموعه مقالات اولین سمینار مسائل خلیج فارس، تهران، دفتر مطالعات سیاسی و بین المللی وزارت امور خارجه، ۱۳۷۲.
- ویلسن، آرنولد، خلیج فارس، ترجمه محمد سعیدی، تهران، بنگاه ترجمه و نشر کتاب، ۱۳۶۸.
- ویلیامسون، اندریو، تجارت در خلیج فارس در دوره ساسانیان و در قرون اول و دوم هجری، مجله باستان شناسی و هنر ایران، ۱۳۵۱.
- هادی، حسن، سرگذشت کشتیرانی ایرانیان، ترجمه امید اقتدار، مشهد، انتشارات آستان قدس رضوی، ۱۳۷۱.
- هاولی، رونالد، دریانوردی عرب، ترجمه مقدم، تهران، فرانکلین، ۱۳۳۸.
- یاسیرو، یوکائیچی، از سیراف به کیش: تجارت اقیانوس هند و کیش در عصر مغول، اولین کنگره بین المللی سیراف، بوشهر، بنیاد ایران شناسی، ۱۳۸۴.
- یکتایی، مجید، تاریخ گمرک ایران، تهران، دانش، ۱۳۵۵.