

تجارت دریایی خلیج فارس در روزگار باستان؛ از هخامنشیان تا پایان دوره اشکانی

علیرضا عبداللہی^۱
زینب بهاروندی^۲

چکیده:

خلیج فارس به عنوان یک شاهراه بزرگ تجاری، از گذشته‌های دور تا کنون مورد توجه ایرانیان بوده است. مدارک باستان‌شناسی و متون تاریخی گواهی بر این ادعاست که ایرانیان در دوران باستان، در دریانوردی و تجارت دریایی مهارت زیادی داشتند و سیطره دریایی خود را در خلیج فارس گسترش داده‌اند. چنانکه ایران در تمام طول دوره هخامنشی مالک مطلق خلیج فارس و حوزه اقیانوس هند بود. آشنایی ایرانیان با دریانوردی و سکونت آنان در سواحل خلیج فارس باعث گردید تا آنان به اهمیت تجارت دریایی پی ببرند. در این دوران اقداماتی در جهت تسهیل تجارت دریایی انجام گرفت. و با سقوط هخامنشیان و روی کار آمدن سلوکیان و اشکانیان، رفت و آمد ناوگان دریایی ایران در خلیج فارس دچار فراز و نشیب‌هایی شد. چنانکه در دوران سلوکیان قدرت دریایی ایران در خلیج فارس تا حدودی روبه تحلیل رفته بود از اینرو پارتیان تلاش نمودند با استحکام پایه‌های قدرت خود، تجارت دریایی ایران در خلیج فارس را گسترش دهند. این پژوهش، پژوهشی نظری (توصیفی-تحلیلی) بوده و مبتنی بر روش کتابخانه‌ای می‌باشد که از منابع متقدم و پژوهش‌های معاصر (جدید) نیز استفاده شده است. هدف از این پژوهش بررسی تجارت دریایی خلیج فارس در دوره هخامنشیان، سلوکیان، پارتیان می‌باشد.

کلیدواژگان: خلیج فارس، تجارت دریایی، ایران باستان، هخامنشیان، سلوکیان، اشکانیان.

۱. مدرس تاریخ دانشگاه آزاد بندر ماهشهر hedishn@yahoo.com

۲. کارشناسی ارشد مطالعات خلیج فارس zeinabbaharvandi@yahoo.com

خلیج فارس از گذشته‌های بسیار دور به سبب موقع جغرافیایی ویژه و واقع شدن برگذرگاه تمدنهای بزرگ و نیز به عنوان یک شاهراه ارتباطی در طول دوران باستان از جهات سیاسی، نظامی، اقتصادی و فرهنگی اهمیت ویژه‌ای برای فلات ایران داشته در تمامی اعصار و قرون، عامل حیاتی و منبع اقتصادی بوده است. به سبب همین ویژگیها مورد توجه اقوام و ملل مختلف قرار گرفته و قدیم‌ترین تمدنهای بشری در سواحل آن بوجود آمدند. هریک از اقوام و ملل جهانی که به قدرت رسیده‌اند سعی کرده‌اند به نحوی بر این منطقه مهم نفوذ یافته و نقشه تسلط بر آن را در سر داشته‌اند. در این پژوهش به بررسی موقعیت جغرافیایی خلیج فارس پرداخته شده است. چرا که موقعیت و شرایط جغرافیایی نقش مهم و تعیین کننده‌ای در شکل دادن به تجارت، اقتصاد و اوضاع اجتماعی خلیج فارس داشته است. پس از آن تلاش شده است به پیشینه تجارت دریایی در خلیج فارس به دوران قبل از روی کار آمدن هخامنشیان پرداخته شود. سپس به مقوله فعالیت های دریایی و بازرگانی دریایی در دوران هخامنشیان بویژه تلاش های صورت گرفته در زمان کورش کبیر و داریوش بزرگ بصورت جداگانه بررسی گردد. و در ادامه به روند بازرگانی دریایی در زمان سلوکیان پرداخته شده، سرانجام تجارت دریایی در عهد اشکانیان مورد ارزیابی قرار گرفته است.

در این پژوهش در پی پاسخ به این پرسش هستیم که، روند تجارت دریایی در خلیج فارس در دروران باستان در دوران هخامنشیان، سلوکیان و اشکانیان چگونه بوده است. در کدام دوره توجه بیشتری به تجارت دریایی در خلیج فارس شده و در چه زمانی ما شاهد افول فعالیت های تجاری در خلیج فارس می باشیم.

موقعیت جغرافیایی خلیج فارس:

خلیج فارس با حدود ۲۲۶ هزار کیلومتر مربع وسعت در جنوب کشور، بین ایران و شبه جزیره عربستان واقع شده، و با دریای مکران (عمان) به وسیله ی تنگه ی هرمز مربوط می شود و دو سوم کرانه های جنوبی ایران یعنی از دهانه اُروند رود تا تنگه ی هرمز در مجاورت آن قرار دارد . خلیج فارس بین ۲۴ تا ۳۰ درجه و ۳۰ دقیقه عرض شمالی و

۴۸ تا ۵۶ درجه و ۲۵ دقیقه طول شرقی از نصف النهار گرینویچ قرارداد (وثوقی، ۱۳۸۴: ۸). فاصله عرض خلیج فارس بین ۱۸۵ تا ۳۳۳ کیلومتر (۱۰۰ الی ۱۸۰ گره دریایی) متغیر است (حافظ نیا، ۱۳۷۱: ۱۶) عمیق ترین نقطه آن در حدود پانزده کیلومتری تنب بزرگ قرار دارد و ۹۳ متر است. (جعفری، ۱۳۶۳: ۵۸) خط القعر ناودیس خلیج فارس نزدیک ساحل ایران است که پس از عبور از مابین جزایر تنب و فارو در منطقه هرمز به سمت ساحل شبه جزیره المسمند کشیده می شود. (حافظ نیا، ۱۳۷۱: ۱۶) اطراف ساحل خلیج فارس در تمام جهات کم عمق است و در تقسیم بندی دریاها در ردیف دریا‌های کم عمق قرار می گیرد. توده های مرجانی که در اعماق آب های خلیج فارس به فراوانی و بیشتر به موازات ساحل یافت می شوند، از عمق آب می کاهند. (تکمیل همایون، ۱۳۸۰: ۱۱)

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

(۱۳۸۴: ۱)

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

بازرگانی خلیج فارس قبل از روی کار آمدن هخامنشیان:

خلیج فارس نظر به موقعیت خاص و ممتازی که دارد، از قدیمی ترین از منہ تاریخی مورد توجه بشر واقع گردید، و شاید به توان گفت یکی از قدیمی ترین دریاهایی است، که انسان متمدن شناخته است. برخی از مورخان از جمله صاحب کتاب «ملوک العرب» عقیده دارند که خلیج فارس گاهواره تمدن عالم یا مبدأ پیدایش نوع بشر می باشد و ساکنان باستانی اش نخستین انسان هایی بوده اند که طریق دریانوردی را آموخته، کشتی را اختراع کردند و با تسلط اراده خود بر امواج خروشان دریا، خاور و باختر را به یکدیگر پیوند زدند. (رائین، ۱۳۵۰ / ۱: ۶۵)

تاریخ اولیه خلیج فارس هنوز هم بدرستی روشن نیست. اما آنچه مسلم است و گفته می شود این است که سه نژاد مختلف انسانی در سواحل خلیج فارس در حدود ده هزار سال قبل از میلاد مسیح می زیسته اند (سیوری، ۱۳۷۷: ۱۰)

۱- دراویدیان^۱، که در سواحل مکران اقامت داشته و بین بلوچ ها تحلیل رفته و معدوم شده اند.

۲- نژاد سامی، در سواحل عربستان که بعدها در شمال به نام آرامیها و شامیها و در مشرق به نام بابلیها و آشوریها و در جنوب به اسم اعراب و در مغرب بنام فینیقی ها و یهودی ها معروف شده اند و محل سکونت این نژاد ناحیه ای بوده است که حدود آن جبال ارمنستان، قسمتی از سرزمین ایران، سواحل خلیج فارس، اقیانوس هند، دریای احمر، مصر و مدیترانه بوده و به نام (هلال حاصلخیز) نامیده می شده است.

۳- ایلامی ها، اقوامی بوده اند که قبل از شروع تاریخ در دشت های جنوبی غربی ایران بین شرقی تا نزدیک بوشهر اقامت داشته اند. پس از ایلامی ها اقوام سومری هستند و حدس زده می شود که در حوالی پنج هزار سال قبل از میلاد مسیح به نواحی خلیج

فارس مهاجرت کرده اند . نکته قابل توجه اینست که خلیج فارس تا چه اندازه واسطه مروده بین اقوام و ملل مختلف بوده است، زیرا این مراودات دریایی موجب ایجاد بنادری در زمان خود و در طول سواحل خلیج فارس می شده است. (رائین، ۱۳۵۰: ۱/ ۶۶-۶۷)

آشوریان این دریا را در کتیبه های خود « نارم‌تو »^۱ یعنی رود تلخ نامیدند . این امر نشان می دهد که سواحل خلیج فارس برای آشوریان فاتح و جنگاور که رسالت تمدن خویش را بر غارت سرزمین های آباد مجاور قرار داده بودند، نامی آشنا، و سواحل آن با آبادانی و ثروت توأم بوده است. (رو، ۱۳۶۹: ۲۸۴)

بنابراین در پایان هزاره چهارم و اوایل هزاره سوم پیش از میلاد جوامع شهر نشین و متعاقب آن حکومت‌های اولیه در بین النهرین و ایلام در حال شکل گیری بود. در هزاره سوم پیش از میلاد و در دوران حکومت دوم آوان در شوشتر حدود حکومت ایلام تا لیان یا بوشهر کنونی ادامه است

کتیبه های ایلامی، نخستین اطلاعات را از سرزمین لیان یا بوشهر کنونی و حدود آن ارائه می دهند. (کامرون، ۱۳۷۲: ۲۴) این امر نشان می دهد که در حدود بوشهر، شهری بزرگ به نام لیان، یا آفتاب درخشان، توسط ایلامیان بنا شده که حکومت آنها بخش مهمی از سواحل خلیج فارس را در برمی گرفت. (گیرشمن، ۱۳۷۲: ۳۹) ایلامیان در دوره هایی به خاطر برتریشان برخوزستان، بی تردید برتری سیاسی و تجاری براین دریا داشته اند . این برتری همیشگی نبود چرا که با تسلط اکدیها بر سومر و در زمان حکومت سارگن (حدود ۲۳۰۰ ق.م)، پادشاه آکد توانست در یک لشکرکشی بخش های عمده ای از بنادر و سواحل خلیج فارس را به تصرف خود در آورد . شواهد تاریخی حکایت از تسلط کامل اکدیها بر بخش های شمالی خلیج فارس دارد و سارگن مسیرهای کشتیرانی در این منطقه را زیر نظر خود داشته است. (وثوقی، ۱۳۸۴: ۲۳- ۲۲) برتری اکدی ها هم به طول نیانجامید . چرا که برتری ایلام در زمان شوتروک ناخونته ی اول^۲ ۱۱۷۱-۱۲۷۰ ق.م و شیلهاک اینشوشیناک^۱ ۱۱۶۵-۱۱۵۱ ق.م از

شمال میان رودان تا کرانه‌های خلیج فارس گسترش یافت. (گیرشمن، ۱۳۴۹: ۵۷) و در همین زمان بود که «لیان» حکم پایگاه دریایی آنان را پیدا کرد (آمی، ۱۳۴۹: ۲۹) در مورد اهمیت «لیان» جورج کامرون در کتاب خود می‌آورد: «شیلهاک اینشوشیناک دارای امپراتوری نیرومندی بود. وی بر «لیان» بوشهر در خلیج فارس نیز فرمانروایی داشت، زیرا در آنجا پرستشگاهی که هوبان – نومنا^۲ برای کیریریشا^۳ ساخته بود او نیز پرستشگاه مشترک هوبان و کیریریشا را بازسازی کرد. (کامرون، ۱۳۷۲: ۹۲) به نظر می‌رسد که قرار گرفتن یکی از مهمترین معابد ایلامی در این منطقه از خلیج فارس، می‌تواند نشان از رونق و رواج تجارت دریایی در این دوران از تاریخ باشد. همچنین مهرهای بدست آمده در شهر کیش^۴، در نزدیکی بغداد امروزی با مهرهای بدست آمده در هندوستان مشابه هستند. (ویلسن، ۱۳۶۶: ۳۴-۳۵) علاوه بر این، بعضی از مهرهای استوانه‌ای و تکه سنگهایی که از روی آنها به طریق گود حکاکی شده از هند به این سرزمین آمده و برعکس در دره‌های سند مهر استوانه‌ای و لوازم آرایشی ایلامیان مورد تقلید قرار گرفته است. (آمی، ۱۳۴۹: ۱۲) از مطالب گفته شده چنین برمی‌آید که قدر مسلم در این دوران تجارت دریایی بین خلیج فارس با هند برقرار بوده است. هم‌زمان با ایلامیان، بابلی‌ها هم از این دریا استفاده می‌کردند. از آنجایی که بابلی‌ها به خلیج فارس نزدیکتر بوده‌اند، از راه این دریا با هندوستان ارتباط داشته‌اند. (ویلسن، ۱۳۶۴: ۳۴) گفته شده است که سلاطین بابلی توجهی خاص به حمل و نقل در خلیج فارس از خود نشان داده‌اند. اما از نظر الوارد در مضیقه بوده‌اند، احتمالاً با دست یافتن به الوارهای مناسب در هند به تدریج مانع دریانوردی را از سر راه برداشتند. (ویلسن ۱۳۶۴: ۴۶) آنچه از مطالعات باستان‌شناسان در کتیبه‌های اقوام ایلام، کلد، آشوره بابل به عمل آورده و آثاری که در جزیره‌ی بحرین و خرابه‌های ریشهر در نزدیکی بندر بوشهر و عمارات سنگی جزیره‌ی هنگام وجود دارد برمی‌آید که

1. Shilhak Inshushinak
2. Huban-numdna
3. Kiririsha
4. kisch

خلیج فارس و سواحل و جزایر آن وضع در خور توجهی در نظر گذشتگان بخصوص شهریاران و سرداران بزرگ دارا بوده و میدان رقابت پهناوری در بازرگانی و دریانوردی آن دوران را تشکیل می‌داده است (نشأت، ۱۳۴۴: ۱۳-۱۲) قدر مسلم، ساحل نشینان دریای پارس از دیرباز، به دریانوردی و سیر و سفر در دریای چین و هند نام آور بوده‌اند. برای ساکنین کرانه‌های این دریا، چه آنها که بر ساحل شمال آن، از کرانه‌های شرقی دجله تا دست‌های مکران و بلوچستان به نام پارسی و ایرانی معروف بوده‌اند و زنگی و یمنی شهرت داشته‌اند دریا منبع نعمت و برکت راه تجارت و ثروت و وسیله آمد و شد و دفاع و لشکرکشی بوده است. (رائین، ۱۳۵۰: ۹۹/۱)

رقابت بنادر و جزایرخلیج فارس و دریای مدیترانه که از هزاره سوم پیش از میلاد آغاز شده بود با قدرت گرفتن مادها و پارس‌ها در قرن هفتم پیش از میلاد وارد دوره‌ی جدیدی شد. پیروزی مادها بر آشوری‌ها و ضمیمه شدن لودییه و بابل و ایالت‌های غربی آسیای صغیر و نیز فتح سرزمین‌های مجاور دریای مدیترانه به حکومت هخامنشیان دوره‌ای جدید از تبادلات اقتصادی و تجاری بنادر و جزایر خلیج فارس در آن سهم عمده‌ای داشتند، آغاز گردید گسترش رو به افزایش مرزهای ایران از دوره‌ی مادها به این سو و توسعه‌ی آن به طرف دریای مدیترانه، توجه پادشاهان ایران را به دریانوردی و امور تجارت دریایی بیش از پیش افزایش داد. (وثوقی، ۱۳۸۴: ۳۲) به سبب گرفتاری‌های پادشاهان ماد در ولایت شمالی و نبردهایی که در آن طرف خاک‌ماد صورت می‌گرفت، این امر باعث شد که پادشاهان ماد کمتر به فکر دریای پارس افتاده باشند. (اقتداری، ۱۳۴۵: ۴۲) از اینرو بیشتر توجه آنان به سمت دریای مدیترانه بود تا دریای پارس.

به دلیل فقدان منابع، که نشان از حضور فعال و مستمر دولت ماد در دریای پارس باشد، که شاید موجه‌ترین دلیل آن همان گرفتاریها و مشکلاتی که پادشاهان ماد در منطقه مدیترانه با آن دست و پنجه نرم می‌کردند. باعث گردید تا حضور پر رنگی در دریای پارس از خود نشان ندهند. از اینرو نگارنده به همین مطالب مختصر در مورد دولت ماد بسنده می‌کند.

تجارت دریایی خلیج فارس در عهد هخامنشیان:

با تاسیس امپراتوری کوروش کبیر در سال ۵۵۰ قبل از میلاد مسیح، و سپس دوران حکومت کمبوجیه و داریوش زوایای تاریک تاریخ خلیج فارس روشن تر می گردد. هخامنشی ها کلیه نواحی آسیای غربی و مصر را به یک امپراتوری پایدار و ماندگار یکپارچه و متحد تبدیل کردند. (سیوری، ۱۳۷۷: ۱۳) با ظهور این سلسله، مرزهای ایران در ضلع جنوبی خلیج فارس و دریای عمان مستحکم شد. و کرانه های خلیج فارس در شمال و جنوب تنگه ی هرمز به بخشی از ساتراپی چهاردهم دولت هخامنشی تبدیل شد. (پیرنیا، ۱۳۷۰: ۱۴۷۴)

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

قابل ذکر است که در ابتدای دوره ی هخامنشیان در بخش تجارت دریایی خلیج فارس رکود حاصل شد که علت آن این بود که سوداگران برای مدتی متوجه بحر احمر شدند و از دیگر سو از پارسیان نیز می ترسیدند که ایالت مرزی آن ها از ناحیه خلیج فارس مورد هجوم اقوام بیگانه قرار گیرد (ویلسن، ۱۳۶۴: ۴۷) اگرچه پیرنیا معتقد است که تجارت از راه خلیج فارس، اگر هم کم شده باشد، هیچگاه در این زمان موقوف نشده و بنادر

ایران همچنان از راه بابل با هند ارتباط داشته اند. (پیرنیا، ۱۳۷۰: ۱۵۱۰/۲). دیری نپایید که با استقرار دولت هخامنشی به تدریج خلیج فارس رونق خود را بازیافت، چنانکه ویلسن نیز از ارتباط دریایی بین بنادر خلیج فارس با دریای هند اشاره می کند. (ویلسن، ۱۳۶۴: ۴۸)

دولت هخامنشی با پیروزی بر دولت های بین النهرین و سلطه برکناره های شمالی و جنوبی دریای پارس، به واقع، وارث بازرگانی دریایی و راه تجارت خاور با باختر گردید. اهمیت راه آبی خلیج فارس و نگهداری امنیت آن بر کورش کبیر واضح بود، زیرا تجارت بین منطقه هند، آفریقای خاوری، دریای پارس و کشورهای پیرامون آن سود سرشاری نصیب بنادر و جزایر مجاور دریای پارس می ساخت.

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

با روی کار آمدن داریوش کبیر، اقدامات وی خلیج فارس را وارد مرحله ای دیگر نمود. داریوش بزرگ، برای نگهداری و نظم خلیج فارس و دریای پارس به ساختن گروهی از ناوگان مجهز جنگی و به حمایت از بازرگانی، خود درصدد برآمد از کارشناسان فینیقی برای ساختن کشتی های تجاری و ناوگان جنگی استفاده کند به همین منظور تعداد زیادی ناوگان جنگی و بازرگانی برای ایران ساختند که توانست داریوش را بر دریاها مسلط کند و با همراهی کارشناسان فینیقی بر دشواری های دریایی خود فایق گردید. (میریان، بی تا: ۲۷) ریچارد فرای اگرچه هخامنشیان را نخستین ترویج کنندگان بازرگانی خشکی و دریا می داند اما در ادامه می افزاید که پارسیان هرگز دریانوردان کارآمدی نشدند و این کار را به ملت های فرو دست خود محول کرده بودند. (فرای، ۱۳۴۴: ۱۸۲) هادی حسن، در ارتباط با این مبحث می نویسد که هخامنشیان در نخستین دوره حکومت خود، با درک محدودیت امکانات خود با ملل دریانوردی که زیر

فرمان آورده بودند، مدارا می کردند. (حسن، ۱۳۷۱: ۵۰) چنین به نظر می رسد که فینیقیان از جمله ملت های زیر فرمان امپراتوری هخامنشی بودند که از استقلال نسبی برخوردار گشتند.

قدر مسلم ناوگانی که داریوش به وسیله ی فینیقیان ساخته بود. توانست بر تمام سواحل و جزایر ایران در خلیج فارس به خوبی مسلط گردد. چنانکه در امور بازرگانی و دریانوردی توانستند با عربستان و هندستان، چین و آفریقا و دیگر کشورهای جهان به کار داد و ستد مشغول شوند و به خوبی در امور دریانوردی مسلط شدند. (میریان، بی تا: ۲۷) پارسیان، امکانات تازه ای را در پرورش و پیشرفت اقتصادی، با یکی کردن تمام آسیای غربی و مصر در یک شاهنشاهی با دوام گشودند. داریوش بزرگ ارزش وصل کردن ایران را با هند و مصر از راه دریا و خشکی نیک می دانست و برای این مقصود پاره ای عملیات دریایی و قابل ملاحظه ای را سازمان داد. (حورانی، ۱۳۳۸: ۱۲)

هرودوت در کتاب خود در مورد اقدام داریوش چنین آورده است که: « او می خواست معلوم کند که رودخانه سند در کجا به دریا می ریزد، داریوش برای این منظور خود گروهی را که به قول ایشان اعتماد داشت به این رودخانه فرستاد. عده مزبور که شخصی کاریاندی^۱ به نام اسکولاکس یا آسیکیلاکس^۲ سردسته آنها بود به دریا رسیدند پس از کرانه ها راه غرب را در پیش گرفتند و بعد از سی ماه بحر پیمایی به همان مقصدی رسیدند که فرعون مصر فینیقیان را فرستاده بود پس از مسافرت این هیأت دریایی بود که داریوش هندیان را مطیع خود ساخت و همواره از دریای جنوبی استفاده می کرد.» (هرودوت، ۱۳۶۸: ۲۶۸) احتمالاً هدف داریوش از فرستادن این گروه دریایی ایجاد راهی بهتر در جهت برقراری روابط بازرگانی میان هند و ایران بوده است. (کورت، ۱۳۷۸: ۶۳) کتاب پریپلوس^۳ یا دریانوردی گرداگرد جهان^۴ که اسکیلاکس بعد از اتمام مأموریتش به رشته تحریر در آورده بود، داریوش را ترغیب کرد تا فرمانروایش را هر چه

۲
۱

1. caryanian
2. scylax
3. periplus
4. circum Navigation

بیشتر به طرف شرق گسترش دهد که در این راستا پیش از سال ۵۱۳ قبل از میلاد، هند غربی به تصرف ایران در آمده و ساتراپ نشین هندوکش نیز تشکیل شده بود. این ساتراپ نشین جدید متشکل بود از سرزمین هایی واقع در امتداد کرانه های رود سند و شعباتش که به زودی سبب شد تجارت پروونقی بین آن ساتراپ نشین و سایر ولایات امپراتوری هخامنشی بوجود آید. (سیوری، ۱۳۷۷: ۱۵) آشکار است که داریوش نسبت به اهمیت قدرت دریایی در اقیانوس هند و خلیج فارس اشراف و آگاهی کامل داشته و پی برده بود، برای شاهنشاهی بزرگی که بر پل زمینی خاورمیانه سوار است، تسلط بر کشیرانی در اقیانوس هند و خلیج فارس تا چه اندازه اهمیت دارد. (توین بی، ۱۳۷۹: ۱۱) هادی حسن در خصوص قدرت دریایی ایران در این دوره، می نویسد که ایران در تمام طول دوره هخامنشی مالک مطلق و بلامنازع کرانه های شرقی دریای مدیترانه و خلیج فارس و حوزه ی اقیانوس هند باقی ماند و حتی در فواصل کوتاهی از ۴۲۸-۵۲۵ ق . م و از ۳۳۲-۳۴۵ قبل از میلاد، فرمانروای مطلق دریای مدیترانه هم شد. (حسن، ۱۳۷۱: ۵۰) از این رو داریوش کبیر به منظور گسترش فعالیت های تجاری امپراتوری هخامنشی گام های موثری جهت تقویت بنیه دریایی هخامنشی برداشت از جمله این اقدامات باشکوه و متهورانه اوانمام ترعه بزرگی بود که رودخانه نیل را به دریای سرخ متصل می ساخت و فرعون « نخائو »^۱ پسر « پسامتیکوس »^۲ کندن ترعه را آغاز کرده بود. این کانال در واقع بر رودخانه نیل نزدیک شهر « بوباسیک »^۳ شروع می شد و از شهر « پاتوموس »^۴ می گذشت و به دریای سرخ می رسید . با ساخت و اتمام آن ترعه که شکل ابتدایی کانال سوئز کنونی در ۲۴۰۰ سال پیش است، داریوش ارتباط مستقیمی بین ایران و دریای سرخ بوجود آورد و بدین طریق راه تجارتی ارزانی را بین مصر و هند و خلیج فارس، هموار ساخت. (سیوری، ۱۳۷۷: ۱۴)

1. pharaoh Necho
2. Psammetichus
3. bubastic
4. patumos

افتخار این راه دریایی، که مهمترین راه دریایی در دوران هخامنشیان و همچنین بسیاری از قرون و اعصار بوده برای همیشه از آن ایران و شاهنشاه بزرگ آن داریوش کبیر خواهد بود. حضور ترعه ای که دریای احمر را از راه نیل به دریای مغرب متصل می ساخته و باز کردن این راه مهم دریایی، یکی از شاهکارهای داریوش است که علاقه و بصیرت فراوان او به ایجاد راههای سهل و کوتاه دریایی و توسعه امور بازرگانی و اتصال قسمت های مختلف شاهنشاهی، عظمت و قدرت امپراتوری بزرگ هخامنشی را تضمین می کرد. (رایتن، ۱۳۵۰: ۱/ ۱۳۸)

چنین به نظر می رسد که حفر کانال سوئز توسط داریوش را باید در راستای هدف های اقتصادی و تجاری و توسعه حمل و نقل دریایی در حوزه امپراتوری دانست. (اقتداری، ۱۳۴۵: ۴۲). همچنانکه عبدالحسین زرین کوب در این مورد اظهار می دارد که با توسعه ای که قلمرو هخامنشی یافته بود و مخصوصاً به دنبال نظم و انضباط اداری و نظامی بی مانندی که داریوش کبیر در سراسر آن برقرار می داشت، اقدام برای بررسی کرانه های خلیج فارس و دریای هند وسیعی در ایجاد ارتباط بین دریای مدیترانه با دریای احمر ظاهراً غیر از حفظ و تأمین وحدت امپراتوری می بایست تا حدودی ناظر بر توسعه مناسبات بازرگانی آن نیز بوده باشد. (زرین کوب، ۱۳۷۳: ۲/ ۱۵۳) با در نظر گرفتن عملیاتی که داریوش کبیری برای تسهیل راههای ارتباطی به انجام رسانده و نتیجه اش پیشرفت تجارت در قلمرو شاهنشاهی ایران بوده است واضح می گردد که مقصود وی از گشودن این راه دریایی تنها بسط و توسعه فرمانروایی نبوده بلکه می خواسته است راههای بسته دریاها را بر روی بازرگانان کشور خود باز نماید و خلیج فارس را، راه ارتباط و پایگاه شاهنشاهی به مستملکات و ممالک خود در ماورای بحار قرار بدهد. (نشأت، ۱۳۴۴: ۳۵)

باید یاد آور شویم که این ترعه، پس از مدت ها تحمل زحمت و مخارج فراوان حفر گردید و برای اولین بار در دنیای قدیم راه خلیج فارس دارای یک ناوگان جنگی و تجارتی گشت. از این تاریخ به بعد تمام سواحل و جزایر خلیج فارس تحت اختیار دولت ایران در آمد و ناخدایان ایرانی با کشتی های خود در سراسر آن به پشتگرمی دولت مقتداری که همه دول بزرگ دنیای قدیم را منکوب کرده بود. به دریانوردی و تجارت

مشغول شدند و از راه بنادر و جزایر خلیج فارس با ممالک دور و نزدیک مانند عربستان و هندوستان و چین و آفریقا به داد و ستد و رفت و آمد پرداختند. (میریان، بی تا: ۲۲)

به یقین باید، گفته هرودوت را ارج نهاد که گفته است، در آسیا مهم ترین اکتشافات به وسیله ی داریوش انجام گرفته است. (هرودوت، ۱۳۶۸: ۱۱۰-۱۰۹) قدر مسلم، اقدامات داریوش در جهت تسهیل امور تجارت دریایی نخستین تأثیراتش را در رشد و آبادانی و رونق خلیج فارس و جزایر و بنادر آن بر جای گذاشت. با حفر کانال سوئز کشتی ها و دریانوردان خلیج فارس می توانستند کالاهای خود را به طور مستقیم به بنادر دریای مدیترانه حمل نمایند و از آن طرف نیز فرآورده های مورد نیاز خود را تأمین کنند. همچنانکه گیرشمن اعتقاد دارد در عصرهخامنشی به دلیل وجود مسکوکات، تجارتی بری و بحری به نواحی بعید کشانیده شد. تجارت جهانی به نقاط دورتر حتی دانوب^۱ و رن^۲ رسیده است، و حتی هندوستان و سرانیدب در این عهد ادویه پوست های نباتات و فلفل صادر می کردند، و ملاحان یونانی، فینیقی و عرب ارتباط میان هند، خلیج فارس، بابل، مصر و بنا در بحر الروم را تأمین می کردند، و سکه های مکشوفه، وسعت تجارت را در این عهد نشان می دهد، وی در ادامه می افزاید که خمره هایی که در آن شراب، روغن، دارو و عسل حمل می شده دلیل بر روابط تجاری با غرب بوده، در خود ایران به دست آمده است. (گیرشمن، ۱۳۴۹: ۲۰۷-۲۰۶)

پس از حفر کانال به واقع، سطح معاملات تجارتی، توسعه ی فوق العاده ای یافت که تا آن موقع بی سابقه بوده است. از آن پس، بازرگانان، از راههای صحرای عربستان، که خالی از اشکال و خطر نبود، صرف نظر کرده از دریا امتعه واجناس خود را به مقصد خلیج فارس و بحر عمان می رسانیدند. با ایجاد این راه آبی جدید، متاع هند در کناره های مدیترانه و دریای سرخ، و اجناس صادره از اروپا و آسیای صغیر در بازارهای هندوستان به فروش می رسید. از این به بعد کشتی های بازرگانی هخامنشی از هند تا اسپانیا سینه ی دریاها را عمیق را شکافته در تمام آب ها پرچم ایران را به اهتزاز در آوردند. (احتشام زاده، ۱۳۵۵: ۱۱۷)

اسناد و مدارک تاریخی حاکی از آن می باشد که هدف اصلی داریوش از حفر کانال سوئز در گام نخست رونق بخشیدن به تجارت بنادر خلیج فارس و در مراحل بعدی تفوق دریایی بر مدیترانه و سهولت حمل و نقل کالاها در امپراتوری بزرگ ایران بوده است. در مورد بحث تجاری خلیج فارس در این دوره زمانی باید گفت که در این زمان از خلیج فارس ماهی صید می شد و به صورت خشک یا در آب نمک خیسانده در خمره ها می گذاشتند و به نقاط دور دست صادر می کردند. ملاحان یونانی و فینیقی و عرب ارتباط بین هند، خلیج فارس، بابل و مصر و بنادر دریای احمر را تأمین می کردند. (گیر شمن، ۱۳۴۹: ۲۰۶-۲۰۴) داریوش در زمینه توسعه و ساخت بندر گاههای ساحل خلیج فارس نیز نقش مؤثری داشت. به نظر می رسد که استاندارد سازی واحدهای وزنی و سنجش، از دیگر فعالیت های سود بخش داریوش در بخش بهبود تجارت و رونق بخشیدن به وضع تجارت دریایی کشور بوده است، (بهشتی، ۱۳۸۶: ۲۴) بدون شک حفر کانال سوئز هم جهت ارتباط دریایی و تجارت ملل با هم بوده است. (داندامایف، ۱۳۵۸: ۴۸) در یک نتیجه گیری کلی از مطالب ذکر شده، چنین به نظر می رسد که با روی کار آمدن امپراتوری هخامنشی و گسترش قدرت آنان به سوی سواحل مدیترانه و دریای سرخ، لزوم توجه به تجارت دریایی و به ویژه سواحل و بنادر در خلیج فارس بیش از پیش مطرح شد. اقدامات کوروش و داریوش باعث ایجاد امنیت در نواحی ساحلی و تسهیل مراودات اقتصادی و تجاری شد. به بیان دیگر، در این دوره تجارت در سواحل خلیج فارس بر سواحل و بنادر مدیترانه پیشی گرفت، با حفر کانال مصر این بنادر و جزایر خلیج فارس بودند که در سایه امنیت بوجود آمده توسط امپراتوری هخامنشی بیشترین سهم را در تجارت دریایی دارا بودند. به خصوص تجارت با دریای هند حائز اهمیت فراوانی بود.

تجارت دریایی خلیج فارس در عهد سلوکیان:

پس از آنکه اسکندر در سال ۳۳۰ ق. م توانست پایتخت دولت شاهنشاهی یعنی پرسپولیس را در سرزمین پارس تصرف کند، در واقع رسماً به حیات دولت هخامنشی پایان بخشید. (پیرنیا، ۱۳۶۴: ۱۱۶ - ۱۰۷) پس از یورش اسکندر مقدونی و بدنبال آن

سقوط شاهنشاهی هخامنشی، ناوگان دریایی ایران دچار سستی و گرفتاری شد و اقتدار ایران در خلیج فارس به مرور زمان رو به تحلیل رفت، و این ضعف قدرت قوای ایران تا روزگار اشکانیان پابرجا ماند. (میریان، بی تا: ۲۷)

اسکندر که در پی جهانگشایی بود، فتوحات خود را تا سرزمین هند ادامه داد. در پی این لشکر کشی به سرزمین هند بود که واقعه‌ی بسیار مهم اکتشافات دریایی یکی از سرداران اسکندر به نام نئارخوس^۱ مطرح گردید اسکندر، پس از تسخیر سرزمین‌های کرانه‌ی رود سند در هندوستان، آرزومند بود که از راه دریا از سند گذشته به دریای عمان و خلیج فارس راه یابد و سپس از سرزمین‌های دور دست اسرار آمیز عربستان جنوبی و یمن و افریقا که آن روزگاران، برای جغرافی دانان و سرداران و بازرگانان ناشناخته بود، دیدن نماید و آنها را جزو قلمرو کشورهای فتح شده‌ی خود درآورد. اسکندر می دانست که پیش از او جهانگشایان و سرداران و دریانوردان جسور بابلی، ایلامی، آشوری و پارسی گاهگاه از این دریای پر خطره گذشته و در دل دشت‌های عربستان جنوبی سیرو سفر کرده اند. وی از سرداران و مشاوران خود شنیده بود که داریوش کبیر شاهنشاه هخامنشی، ناوگانی را مأمور مطالعه در آب‌های خلیج فارس و دریای هند و پیمودن پیرامون عربستان کرده است. اسکندر در دهانه‌ی رود سند به یکی از فرماندهانش به نام نئارخوس دستور داد تا در رأس ناوگانی، کرانه‌های شمالی خلیج فارس را بپیماید، نئارخوس با ۳۲ کشتی بزرگ و کوچک ناوگان دریایی اسکندر را به سوی خلیج فارس پیش راند. (اقتداری، ۱۳۴۵: ۵۰ - ۴۶) و این در حالی بود که اسکندر خود شخصاً فرماندهی نیروهای زمینی و گذر از سرزمین‌های خشک و لم یزرع «گدروسیا»^۲ را به عهده گرفت. نئارخوس، نام کلیه جزایر، لنگرگاه‌ها و روستاهای نواحی ساحلی، واقع در مسیرش، تا رودخانه دجله را، در دفتر روزانه اش با دقت هرچه تمامتر به ثبت رسانید. (سیوری، ۱۳۷۷: ۱۵)

نئارخوس در یادداشت‌های سفر خود، در مورد تجارت دریایی که در آن زمان در خلیج فارس بوده می نویسد: که از سواحلی که پیمودم مانند سواحل خلیج فارس پر کشت و

1. Neurcus
2. gedrosia

زرع نیست، عطر و ادویه، از عربستان، از راه دریای پارس می آوردند و به بابل می بردند. وی هنگامی که در مسیر دریایی خود در خلیج فارس، به دماغه ی مسندم می رسد به تجارت دارچین و ادویه در این مسیر اشاره می کند. (اقتداری، ۱۳۴۵: ۵۴-۵۳) قدر مسلم، با وجود خسارات و صدماتی که اسکندر به ایران وارد ساخت، اما این واقعیت نیز انکار ناپذیر است که همه ی جهانیان قسمت زیادی از آگاهی های دقیق و علمی خود را در مورد خلیج فارس و اقیانوس هند را مدیون اسکندر هستند. سفرنامه ای که نئارخوس سردار اسکندر از خود به جای گذاشت، بعدها ارزنده ترین راهنمای جهانگردان و دریانوردان شد. به طوری کلی می توان گفت، که نئارخوس اولین ناخدای بزرگ و نخستین مسافری است که در دریای هند و ایران به این تفضیل سفر کرده است. اسکندر با کمک سردار خود نئارخوس توانسته بود اطلاعات مشروحی در مورد خلیج فارس و صدف و مروارید آن به دست آورد. نئارخوس، وظیفه داشت با کشتی های خود از مصب رود سند بگذرد و به سواحل مکران و تنگه هرمز برود، آنگاه وارد خلیج فارس شده، درباره خصوصیات این دریای داخلی ایران و مردم سواحل و جزایر آن بدقت تحقیق کند. نئارخوس خود درباره ی هدف اسکندر می نویسد: اسکندر قصد داشت کشتی های زیادی فراهم آورد و شخصاً از دهانه ی رود سند تا دریای هند و سواحل ایران بازدید نماید. (رائین، ۱۳۵۰: ۱/ ۲۲۳ - ۲۲۱) به نظر می رسد، اسکندر که سرمست غرور جهانگشایی و آرزومند کشف سرزمین های دور دست و مطیع کردن اقوام و ملل مختلف بود. خود تصمیم داشت که از کرانه ی رود سند به دریای پارس رود. در سال ۳۲۶ قبل از میلاد مسیح، از دهانه ی رود سند عبور نمود و مسافتی چند در دریا براند، ولی به نظر می رسد موج های هراس انگیز دهانه ی رود سند، در نخستین روزهای سفر دریایی او را از عبور از دریایی ناشناخته حذر داشته باشد. (اقتداری، ۱۳۴۵: ۴۷) و ناگفته نماند که نئارخوس در پایان سفر دریایی خود در دهانه فرات از دهی به نام دبیری دوتیس (دجله امروزی) نام می برد، که در این آبادی تجاری از سواحل عربستان و هندوستان در آن رفت و آمد می کردند و عطریات و ادویه جات با خود می آوردند و به بابل می بردند. (رائین، ۱۳۵۰: ۱/ ۲۲۷)

حکما و مورخین یونان، هدف اسکندر اعزام سردار خود به این مسافرت، را این می دانسته اند، که قصد داشت تا سواحل بلوچستان، کرمان، و فارس، خوزستان و غیره، را به دقت بررسی و معلوم نماید که آیا می توان از راه مصر به ایران و هندوستان مراوده بازرگانی پیدا نمود یا نه؟ جمعی دیگر از مورخین معتقدند که شاید خیال اسکندر این بوده که حدود ممالکی که سفر نمود و به دریا محدود می شده علی التحقیق بدانند. (نشأت، ۱۳۴۴: ۴۰) گیرشمن در مورد این قضیه معتقد است که، منافع بازرگانی یونانیان و رابطه ی آنها با شرق از راه خشکی و دریا تا حدود زیادی در اقدام به سفر دریایی نثارخوس دخالت داشته است. به نظر می رسد که هدف اصلی اسکندر از اعزام نثارخوس به خلیج فارس، شناسایی کامل بنادر و سواحل خلیج فارس بوده باشد و اگر این چنین باشد این خود نشان از اهمیت فوق العاده خلیج فارس به عنوان آبراه مهم دریایی در اقتصاد و تجارت دریایی منطقه می باشد. در هر حال، اسکندر هم از لحاظ سیاسی و نظامی و هم از لحاظ تجاری می خواست سراسر کرانه ی خلیج فارس را یک پارچه کند، بلند پروازی که نه سلوکیان و نه پارتیان (اشکانیان) به پای آن نرسیدند. (جی بویل، ۱۳۷۷: ۱۵۹) اسکندر تا زمان مرگش به سال ۳۲۳ قبل از میلاد، نقشه های بلند پروازانه ای جهت تسخیر عربستان، ناحیه گسترده و پردردسری که ولایات شرقی و غربی امپراتوریش را قطع می کرد، در سر می پرورانید. اسکندر در نظر داشت ناوگانی به فرماندهی نثارخوس، به کرانه های عربستان اعزام داشته و آن سواحل را به صورت مستعمره در آورد. او به منظور راه اندازی این جهازات، فینیقی ها را به خدمت خود درآورد.

در این راستا کشتی هایی از بنادر صور و صیدا به رودخانه فرات فرستاد. این کشتی ها جهت اجرای عملیات اکتشافی و بررسی های مقدماتی به خلیج فارس اعزام شدند. اسکندر امیدوار بود راه تجارتی منظمی بین رودخانه سند و دجله و فرات و از آنجا به ترعه هایی که رودخانه ی نیل را به دریای سرخ متصل می کرد، برقرار و هموار سازد. او همچنین در نظر داشت، بابل نه تنها به عنوان پایتخت، بلکه به صورت پایگاه نیروی دریایی و مرکز بازرگانی در آید. او همچنین می خواست، پناهگاه دریایی عظیمی را که

بتواند هزار کشتی را در خود جای دهد، حفر کند، و ساخت بنادر زیادی را نیز طراحی کرده بود. (سیوری، ۱۳۷۷: ۱۶)

جورج حورانی نیز در کتاب خود به این قضیه پرداخته است که اسکندر در سال آخر عمرش سرگرم اجیر کردن فینیقیان بود تا در خلیج فارس به کشتیرانی و ماندگار شدن در کرانه های آن بپردازد، و سعی در بهتر کردن ناروانی در فرات و افزودن گنجایش بندر درونی بابل و فرستادن سه کشتی برای بررسی خلیج فارس بود، یکی از این کشتی ها به بحرین رسید و مرواریدگیری آنجا را از نزدیک دید ولی هیچیک از آنها از دماغه ی مسندم، نگذشته و این سفرها بی ثمر ماند. (حورانی، ۱۳۳۸: ۱۶ - ۱۵) اما همه ی نقشه های اسکندر که در سر می پروراند نقش بر آب شد. چرا که اجل مهلتش نداد و در سال ۳۲۳ قبل از میلاد در گذشت. جانشینان اسکندر فرمانروایان لایق و کاردانی بودند، اما از آن دیدگاه که او برای تشکیل امپراتوری جهانی و یکپارچه نمودن شرق و غرب پیگیری می کرد، بی بهره بودند، سرانجام بعد از یک دهه جنگ های بی وقفه بین رقبا و مدعیان امپراتوری، کلیه سرزمین های نیمه شرقی امپراتور اسکندر به دست سلوکوس نیکاتور^۱ ۳۱۲ - ۲۸۰ ق. م افتاد. در سال ۳۱۲ قبل از میلاد، سلوکوس خود را شاه بابل، شوش، ماد و ایران اعلام کرد، چند سال بعد فرمانروای کلیه سرزمین های واقع بین سند و فرات شد، او پایتختش را از بابل به « سلوکیه » انتقال داد. (سیوری، ۱۳۷۷: ۱۷) گفته می شود که زمان سلوکوس یکم، شخصی به نام مگاستن (مگاستینس)، از راه خلیج فارس، به هند فرستاده شد. او نخستین کسی بود که مطالبی در این آگاهی ها را از بازرگانی که به آنجا رفت و آمد می کردند به دست آورده بود، از این رو می توان دریافت که سوداگری دریایی خلیج فارس و شرق دور در این زمان وجود داشته است. (ویلسن، ۱۳۶۴: ۵۶)

با مرگ اسکندر، به نظر می رسد که جانشینانش، نقشه های او را رها کردند، و ظاهراً آنان فعالیتی از خود در خلیج فارس نشان ندادند، در سده ی سوم، فعالترین بازرگانان در این ناحیه، مردم گرها^۲ یا گرا^۱، یک شهر کلانی بودند (حورانی، ۱۳۳۸: ۱۶)، که در

1. seleucus Nicator
2. garrha

دروان فرمانروایی سلوکوس، گرها (گراها)، شهری کلانی در شمال شرقی ساحل عربستان و اندکی در شمال بحرین قرار داشت، به صورت بازاری عمده در خلیج فارس، برای تجارت عربستان و هند درآمد. گرها (گرا)، به صورت کانون تجارت کاروانی با جنوب عربستان و تجارت زمینی و دریایی با سلوکیه - پایانه غربی کالاهایی که از خلیج فارس به عرب فرستاده می شد - درآمد. مراکز بازرگانی و بازارهایی نیز در « تردون »^۲ واقع در دهانه فرات و در « خاراکس »^۳ واقع در نقطه اتصال دجله و کارون، به وجود آمد. چنانکه در سال ۲۰۵ ق.م، شاه سلوکیه موسوم به آنتیوخوس سوم^۴، شهرگرها (گرا) را مورد تاخت و تاز قرار داد، اما با گرفتن باج فراوانی از سیم و کندر و مرمکی از آنجا عقب نشینی نمود « آنتیوخوس اپیفانس »^۵ (۱۶۴ - ۱۷۶ ق. م) نیز سفری اکتشافی از کرانه های عربی خلیج فارس به عمل آورده است. (سیوری، ۱۳۷۷: ۱۷) با آنکه جانشینان اسکندر در ایران به اهمیت خلیج فارس به خوبی آگاه بودند و توانستند در کرانه های خلیج فارس ۹ شهر بنا کنند که از جمله می توان به انطاکیه پارس یعنی بوشهر امروزی در کنار لیان باستانی اشاره کرد. (گیرشمن، ۱۳۴۹: ۲۸۷) که این شهر بی تردید در زنجیره ی بازرگانی روزگار هژمونی یونانیان حلقه اتصال مهمی بوده است. (جی بویل، ۱۳۶۸: ۳ / ۴۱۲)

در یک نتیجه گیری کلی در مورد جانشینان اسکندر باید گفت که با مرگ اسکندر، عملاً نقشه های او درباره ی گسترش و توسعه تجارت بابل و خلیج فارس متوقف شد، و جانشینان او بخاطر درگیریها و کشاکش هایی که برسر جانشینی با هم داشتند، چندان توجهی به امور تجارتي منطقه ای از خود نشان ندادند، و این بی توجهی که سلوکیان به امور تجارت در خلیج فارس از خود نشان دادند سبب شد که با استقرار بطلمیوس اپیفانس سردار اسکندر در مصر و تأسیس سلسله بطالسه و عدم وجود قدرتی سرنوشت ساز در منطقه خلیج فارس، در راستای بهبود امر تجارت، همگی دست به دست هم

1. garra
2. Tredon
3. charax
4. AntiochusIII
5. Antiochus Epiphanes

داد، تا در طی قرون سوم و دوم قبل از میلاد بنادر دریای سرخ و دریای مدیترانه با حمایت کامل حکام بطالسه، نقش اساسی را در تجارت دریایی شرق و غرب به عهده بگیرند، و در این دو قرن اعراب ساکن عربستان جنوبی یعنی سبائیان و اعراب عربستان شرقی یعنی اهالی گرها (گرا) با حمایت قطعی بطلمیوس فرمانروایی مصر و جانشینانش توانستند نقش اساسی را در تجارت هند و اروپا ایفا کنند. (وثوقی، ۱۳۸۴: ۴۹ - ۴۸)

تجارت دریایی خلیج فارس در عهد اشکانیان:

با تشکیل دولت اشکانی، گسستگی دوران بعد از اسکندر مقدونی از بین رفت و در این دوران جاده‌های تجاری که از رونق افتاد، بود به سرعت رونق گذشته خود را باز یافت. در روزگار اشکانیان خلیج فارس جایگاه ممتاز خود را در سیاست خارجی ایران حفظ نمود، و حاکمیت بلامنازع پارتیان بر این بخش تداوم یافت. (تقی زاده، ۱۳۴۹: ۳۵) پس از آنکه اشکانیان استقرار پیدا کردند تسلط دولت ایران بر سواحل و جزایر خلیج فارس که در جریان حمله اسکندر مقدونی دچار ضعف شده بود دوباره برقرار می گردید و اسناد و مدارکی که از این زمان به دست آمد. نشان می دهد که اشکانیان هم بر سواحل شمالی و هم سواحل جنوبی و هم بر جزایر خلیج فارس فرمانروایی می کرده اند. (میریان، بی تا: ۲۳) با استحکام پایه‌های اقتدار سیاسی، اشکانی ها در گسترش بازرگانی کوشیدند، عوارض گمرکی سود زیادی را وارد خزانه‌ی پادشاهی پارت می کرد. پارت ها دو راه تجاری را زیر نظر داشتند: یکی راه فرات که از آسیای کوچک، سوریه، میان رودان شمالی به خلیج فارس می رفت، و دیگری راه شمال از فرات، ماد، پارت به شرق و به ترکستان چین می رسید. این راه با راه ابریشم که از چین می آمد پیوند می یافت. (دیاکونف، ۱۳۵۷: ۲۸۸)

بازرگانی و دریانوردی ایرانیان در این دوره خیلی پیشرفت کرد و با رومیان در همه جا همچشمی و رقابت می کردند. رفتار دولت اشکانی با بازرگانان خارجی نسبت به رفتاری که دولت روم به آنها می نمود خیلی بهتر بود. (صادق نشات، ۱۳۴۴: ۶۱) تجار پارتی یا افرادی که از طرف آنها عمل می کردند، کنترل و مبادله کالا از راه خشکی از غرب به شرق و بالعکس را برعهده داشته اند. رومیان نیز که به نوبه خود می دیدند تجارت

شرقی‌شان وابسته به دلالان پارتی شده است و در عین حال حمل و نقل دریایی ارزاتر می‌شود، کوشیدند راه دریایی را برای ارتباط با عربستان و هند و چین انتخاب کنند. با وجود این، به دلایل متعدد تجارت دریایی هرگز نتوانست کاملاً جانشین تجارت زمینی شود، غیر از جاده ای که از سوریه به بین‌النهرین و ایران و از آنجا به چین راه داشت (جاده ابریشم) بخش مهمی نیز از طریق توأم دریا - خشکی انجام می‌گرفت. یعنی از راه سوریه به بین‌النهرین (میشان) و از آنجا از طریق دریا به هندوستان و از آنجا از راه خشکی به شرق دور. (ویستهوفر، ۱۳۷۷: ۱۸۵)

یکی از عوامل مهم جنگهای ایران و روم این بود که رومی‌ها می‌خواستند با تصرف بین‌النهرین بر خلیج فارس یعنی کلید بازرگانی خاور دور تسلط یابند و مال التجار خود را از راه خلیج فارس که کوتاهترین فاصله دریایی بین روم و خاور دور بود، عبور دهند اما اشکانیان جلو آنها را گرفتند و اجازه نمی‌دادند، جز ایرانیان، مردم دیگری بر خلیج فارس، که حکم دریای داخلی اشکانیان را داشت نفوذ کنند راولینسون می‌نویسد: بازرگانی و دریانوردی ایرانیان در عصر اشکانیان پیشرفت زیادی می‌کرد و همه جا بارومیان رقابت و برابری می‌کردند. شاهنشاهی اشکانیان به عقیده محققین، به یک کشور بین‌المللی شبیه بود که از همه اقوام و ملل در طول شاهراه تجارتی آن از باختر تا خاور (مرزهای هندوستان) گرد آمده بودند. راه دریایی بازرگانی که از خلیج فارس آغاز می‌شد، در این زمان اهمیت فوق‌العاده‌ای داشت. کشتی‌هایی که در خلیج فارس آمد و شد می‌کردند، تا جزیره سیلان و جزایر هند شرقی، حتی سواحل چین پیش می‌رفتند و ناخدایان و ملاحان ایرانی مهارت و قدرتی یافته بودند که هیچکس را یارای رقابت با آنان نبود و حتی برپیشیان خود، یونانی‌ها و فینیقی‌ها و مصری‌ها، نیز برتری داشتند. (رئین، ۱۳۵۰: ۱/ ۲۲۹). پروفیسور هادی حسن معتقد است که در این دوره، تجارت دریایی، دریای سرخ نسبت به خلیج فارس پیشی گرفته بود. (هادی حسن، ۱۳۷۱: ۹۷-۹۶). در توجیه این امر باید متذکر شد که حدوداً از سال ۱۴۰ قبل از میلاد، قدرت روبه رشد پارتیان که اساساً از نقطه نظر نیروی زمینی توانمند بودند و تجارت زمینی پرمنفعتی با آسیای مرکزی و چین داشتند، به گونه‌ای فزاینده و روز افزون در امر تجارت یونان - روم، با مشرق زمین از طریق خلیج فارس، اختلال ایجاد کرد و نتیجه

برای چندین سده دریای سرخ به صورت پل ارتباطی عمده و اصلی، بین اروپا و هند در آمد. (راجر سیوری، ۱۳۷۷: ۱۸). در ادامه پروفیسور هادی حسن پارس، کرمان، سواحل جنوب خلیج فارس و عمان امروزی را تحت سلطه ایران می داند که بدون تردید این تسلط نمی توانسته بدون برخورداری از قدرت دریایی قابل اعمال باشد. (هادی حسن ۱۳۷۱: ۹۷) به گفته‌ی احمد اقتداری، در دوره ی اشکانیان تجارت منظمی در آب های خلیج فارس از دهانه ی فرات تا کارون، تا آب های عمان، عدن، شرق افریقا و دریای سرخ برقرار بوده است. (اقتداری، ۱۳۶۴: ۲۰۳)

با وجود این تفاسیر به نظر می رسد، در این دوره داد و ستد خلیج فارس بیشتر در دست شهرهای کوچک میانجی بوده است. جورج حورانی در کتاب خود از گرهبه همچون شهری بزرگ و از شهری دیگر در اکیله نزدیک رأس مسندم که بندر بارگیری برای هند بود نام می برد، و معتقد است در این دوره سده های پر کارتر خلیج فارس هنوز نیامده و این دوره هنوز روزگار دریای سرخ بود. (حورانی، ۱۳۳۸: ۲۱) بر طبق نوشته‌های سفرنامه نویسی گمنامی در کتابی که پیشتر به نام سفر در دریای اریتره نام دارد، که حدود ۸۰ م نوشته متذکر می شود که مرکز تجاری عمده دیگر ایرانیان، عمان نام داشته است که کشتی های بزرگ با، بار مس و صندل، تیروالوار، شاخ و آبنوس به آنجا فرستاده می شدند. از عمان ادویه، عطریات و نوعی کشتی مخصوص که تخته های آن را به هم می دوختند، به عربستان صادر می گردید. از عمان و آپولوگوس مرواریدهای ارزان قیمت، ارغوان، پارچه‌های معمولی، شراب، خرما، طلا و برده صادر می شد. (ویلسن، ۱۳۶۴: ۶۱-۲)

خارکس یا میشان، در زمان اشکانیان شهرتی جهانی و ثروتی افسانه‌ای داشته که در نتیجه واقع بودن در رأس خلیج فارس آن را به دست آورده بود. این مملکت کوچک علی رغم این که خراج گذار دولت بزرگ اشکانی بود اما به مراتب بیش از پادشاهان اشکانی در تجارت دریایی آن روزگار شرکت و فعالیت داشت. (بارتولد، ۱۳۷۲: ۲۰۵) تجارت دریایی در این دوره از اهمیت فراوانی برخوردار بوده است. به ویژه اینکه، شهر بندری، اسپاسینو (خاراکس) در خلیج فارس است که تجارت دریایی از این محل شروع می شد. از خود خاراکس، راه تجاری معروفی به سلوکیه منتهی می شد. در ضمن نباید

شبکه‌ی رودخانه ای و آبراهه های عالی نادیده گرفته شود. بالاخص فرات یا آبراهه هایش، نقش مهمی را برای ترانزیت کالاهای داخلی بین النهرین به عهده داشت. (شیمپان، ۱۳۸۶: ۱۱۴) ناگفته نماند که اشکانیان، مروارید خلیج فارس را به عنوان یکی از صادرات گران بهای خود به سرزمین‌های دیگر از جمله چین صادر می‌کردند، (خدادادیان، ۱۳۸۰: ۲۸۲) چنانکه ایزیدور خاراکسی در بخش جامعه ی پارت، از مروارید خلیج فارس به عنوان یک کالای مهم تجاری یاد می کند که بعدها حتی مورخان اسلامی و مسالک و ممالک نویسان از آن یاد کرده‌اند (کالج، ۱۳۵۷: ۷۴) قابل ذکر است که در دوره اشکانیان خلیج فارس، شکل یک منطقه ترانزیت کالا را داشت، زیرا تسهیلات بسیاری برای بازرگانان خاور و باختر فراهم کردند و شهرها و بندرهای دریایی پارس گمرک خانه دایر و از کالاهای وارده و صادره برابر ۱۰ درصد ارزش آن عوارض دریافت داشتند و چون درآمدهای خود را از محل وصول خراج اراضی و عوارض گمرکی به دست می‌آوردند، همواره سعی داشتند که صلح، امنیت و آزادی و داد و ستد تجاری در قلمروشان نگهداری شده تا درآمدهای گمرکی کاهش نیابد. (امیر ابراهیمی، بی تا: ۵۹-۶۰).

اما شروع تجارت در حجم کلان میان چین و غرب باید در عهد مهرداد دوم (۸۸/۸۷-۱۲۶/۱۲۳ ق. م) وقتی صورت گرفته باشد که یک هیأت چینی به دیدار پارتیان آمد، (شیمپان، ۱۳۸۶: ۱۱۳) چنانکه براساس نوشته های چینی، پیشینه‌ی روابط تجاری خلیج فارس با چین به عهد اشکانیان ۲۴۷ قبل از میلاد تا ۲۲۴ م باز می‌گردد. گویا چینی ها برای نخستین با در حدود سال ۱۲۰ ق.م اطلاعاتی درباره ی آسیای غربی و بین النهرین به دست آوردند. این اطلاعات را چانگ چین^۱ به دست آورده بود، شخصی که فرستاده‌ی سیاسی امپراتور ووتی^۲ به نزد کوشان ها بود. او مأموریت داشت تا از آنها برای مقابله با هون ها تقاضای کمک کند. زمانی که چانگ چین، در سرزمین پارت بود، درباره کشورهای غرب آسیا مطالبی شنید و به کشورش انتقال داد. کان یینگ^۳ در

1. chang cheien
2. wuti
3. kan ying

حدود سال ۹۷ میلادی اطلاعات مبهم او را تکمیل کرد. بینگ درباره ی راه دریایی خلیج فارس اطلاعات دقیقی به چین فرستاد. همچنین در کتابی با عنوان سیر و سیاحت در دریای اریتره، نوشته‌ی جهانگرد ناشناس یونانی نیمه‌ی دوم سده نخست میلادی، درباره‌ی تجارت دریایی و زمینی، به ویژه ارتباط دریایی چین با سیلان و هند با کشتی های بزرگ در عهد اشکانی اطلاعات موثقی وجود دارد. (خلیفه، ۱۳۸۷: ۲)

نخستین سفیر دولت چین که در زمان مهرداد دوم، به ایران آمده، درباره‌ی ایران و مردم آن این‌طور می‌نویسد: «اکثر مردم دهقان هستند و به کار کشاورزی اشتغال دارند و برنج و جو می‌کارند و شراب درست می‌کنند. این مملکت دارای صدها شهر و قلعه بزرگ و کوچک است و از همه ممالک بزرگتر است، سوداگران از اربابه و کشتی استفاده می‌کنند و به کشورهای مجاور حتی تا چندین هزار فرسنگ می‌روند و در کار بازرگانی مهارت فراوان دارند و از نقره، سکه درست می‌کنند از چینی ها طرز قالب گیری سلاح را آموخته‌اند». (پتروشفسکی و دیگران، ۱۳۵۴: ۶۴-۶۵)

ناگفته نماند اولین هیاتی که از چین به ایران آمدند در این زمان، محصولات چوبی بذر یونجه، مو، خیار، پیاز، زعفران، گل یاس، را از ایران به کشور خود برده و در مقابل زردآلو، هلو و بعدها کرم ابریشم را به ایران آوردند. (گیرشمن، ۱۳۴۹: ۳۳۸)

در مورد تجارت ابریشم در این زمان، آنچه قابل ذکر است این می باشد که مسأله تجارت ابریشم مورد توجه بازرگانان پارسی قرار گرفت، چنانکه، باز شدن جاده ابریشم در زمان مهرداد دوم، عواید حاصل از تجارت آن دولت پارسی را بر آن داشت تا از طریق دریا به مانند راههای زمینی تجارت آن را به خود اختصاص دهد. به همین جهت بنادر جنوبی خود را سروسامان داده و از طریق آنها به خصوص بنادر آپولوگوس در ساحل فرات و خاراکس با هندوستان به تجارت ادویه و ابریشم پرداختند و جالب اینکه کشتی های پارسی مسیر آبی خاراکس تا مصب رودخانه سند را چهل روز می پیمودند. (خدادایان، ۱۳۸۰: ۱۸۷)

گفته می شود، چون ایرانیان تمایل نداشتند که چینی ها به راه های دریایی که به روم می‌رسد آشنایی یا بند و هم چنین نمی خواستند روم از راه ایران با چین مناسبات بازرگانی برقرار کند، لذا سعی آنها بر این قرار گرفت که خود تجارت چین را از راه

زمینی - دریایی در دست داشته باشد. (گوتشمید، بی تا: ۲۷۷) دولت اشکانی به گونه ای عمل کرد که راه روم باستان را به چین نشان ندهد، ووی را به سواحل و جزایر خلیج فارس رهنمون می کرد و آن را به عنوان « دریای مغرب » به او معرفی می کرد، در این دوران، خاراکس و تَوَج (تائوکه) هر دو در کنار خلیج فارس دو بندر مهمی بودند که با هند و آفریقا داد و ستد تجاری داشتند. (مظاهری، ۱۳۷۷: ۲ / ۵۹۸)

در قرون اول میلادی که کالاهای تجارتی پس از عبور از سرزمین ایران وارد کشور کوشان می شد، قسمتی از این کالاها از مناطق ترکستان چین به سرحدات آن کشور حمل می گردید و قسمت دیگر، از طریق معابر هندوکش و طول دره کابل به سوی هند فرستاده می شد. کوشان ها به خاطر تسلط بر جلگه شمال هند درصد برآمدند تا تماس خود را با مناطق مرزی چین آغاز کنند و به مثابه پلی میان تمدن های چین و هند باشند، از این رو کاروان هایی در جهت حرکت جنوب راهنمایی می شدند و وارد مصب سند شده و از آن جا با کشتی های که در اختیار بود به مقصد امپراتوری روم یعنی از راه آبی خلیج فارس و سپس دجله و فرات تجارت ابریشم را ادامه دهند و در عوض رومی ها ظروف فلزی و ابگینه های بسیار زیبا و عالی اسکندریه را به چین وارد می کردند. (جی بویل، ۱۳۶۸: ۲۹۳-۲۹۴) اما این روش زیاد پایدار نماند چرا که پادشاهان اشکانی مانع ادامه این کار کوشانیان شدند و آنها را از این تجارت مستقیم با روم منع کردند، و تجار چینی و هندی به همان مسیر اصلی خود که راه ابریشم بود بازگردانید. به هر تقدیر، پارتی ها درصد بودند که راههای وصول را از نظر نمایندگان چینی پنهان دارند و به این طریق مانع از ارتباط مستقیم آنها با روم شوند، این سیاست چند قرن اجرا و دنبال گردید. ایرانی ها از فروش پارچه ها چینی به ویژه، ابریشم خام، به روم عواید سرشاری به دست می آوردند، بنابراین با تهدید و ارباب فرستادگان چین را از تماس مستقیم با رومیان باز می داشتند.

نتیجه گیری

در حدود دو هزار سال پیش از روی کار آمدن هخامنشیان کشتی ها و دریانوردان در خلیج فارس در حال رفت و آمد بودند. و در واقع دریانوردی هخامنشیان دنباله ای تجارت

دریایی ایلامی ها و بابلی ها بود. تجارت دریایی در خلیج فارس با فروپاشی قدرت پادشاه بابل و فتح مهم ترین شهر بین النهرین به دست ایرانیان نه تنها دچار رکود و زوال نشد بلکه با اعمال سیاست های پادشاهان هخامنشی از جمله کوروش و داریوش به اوج قدرت خود رسید. اقداماتی که در جهت تسهیل امور تجارت دریایی انجام دادند نخستین تاثیراتش را در رشد و آبادانی و رونق خلیج فارس بر جای گذاشت. با یورش اسکندر، و سقوط هخامنشیان، دوران افول تجارت دریایی در خلیج فارس نتایج زینباری را به دنبال داشت. جانشینان اسکندر نیز نتوانستند توجهی به امور اقتصادی در این منطقه از خود نشان دهند. چرا که خلیج فارس در خلا قدرت سیاسی نواحی پس کرانه-ای و گسترش ناامنی ها نتوانست همچون گذشته در تجارت دریایی سهم عمده‌ای داشته باشد. تا اینکه با روی کار آمدن اشکانیان، شرایط سیاسی در ایران و بین النهرین به نفع تجارت خلیج فارس تا حدودی تغییر یافت. به دیگر سخن؛ می توان گفت که طی دوره‌ی سلوکیان و اشکانیان در نیمه اول حکومت آنان تا زمان مهرداد دوم، خلیج فارس به دلیل ناامنی پس کرانه‌های آن و کشمکش قدرت های سلوکی و اشکانی مورد توجه پادشاهان قرار نداشت. و در دوره دوم اشکانیان بود که با تلاش آنان سعی در استحکام و ایجاد امنیت در حکومت خود گامی بلند در جهت گسترش تجارت دریایی برداشتند.

منابع

آمیه، پیر، (۱۳۴۹)، تاریخ ایلام، ترجمه‌ی شیرین بیاتی، تهران، انتشارات تهران.

۱. م. دیاکونف، (۱۳۵۷)، تاریخ ماد، ترجمه‌ی کریم کشاورز، تهران، پیام.

۲. جی بویل، (۱۳۶۸)، تاریخ ایران از سلوکیان تا فرو پاشی دولت ساسانی، ترجمه حسن انوشه، تهران، امیرکبیر.

احتشام زاده، مرتضی، (۱۳۵۵)، ایران در زمان هخامنشیان، تهران، شرکت سهامی کتابهای جیبی.

اشپولر، بارتولد، (۱۳۷۲)، تذکره جغرافیای تاریخی ایران، ترجمه‌ی محسن سردادور، تهران، انتشارات توس.

اقبال آشتیانی، عباس، (۱۳۸۴)، مطالعاتی در باب بحرین و جزایر و سواحل خلیج فارس، بی جا، انتشارات اساطیر.

اقتداری، احمد، (۱۳۶۴)، از دریای پارس تا دریای چین، بی جا، انتشارات شرکت تحقیق انتشار مسائل حمل و نقل ایران.

اقتداری، احمد، (۱۳۴۵)، خلیج فارس، بیجا، شرکت سهامی کتاب های حبیبی با همکاری مؤسسه انتشارات فرانکلین.

امیرابراهیمی، عبدالرضا، (بی تا)، خلیج فارس، تهران، پژوهشگاه علوم انسانی . بهشتی، رکسانا، (۱۳۸۶)، ر اهنمای سفر به استان فارس، ترجمه ی حسین یعقوبی، تهران، روزنه.

پطروشفسکی و دیگران، (۱۳۵۴)، تاریخ ایران از دوران باستان تا سده هجدهم، تهران، پیام .

پیرنیا، حسن، (۱۳۶۴)، تاریخ ایران از آغاز تا انقراض ساسانیان، تهران، خیام .

تقی زاده، حسن، (۱۳۴۹)، از پرویز تا چنگیز، تهران، فروغی .

تکمیل همایون، ناصر، (۱۳۸۰)، خلیج فارس، تهران، دفتر پژوهش های فرهنگی .

توین بی، آرنولد، (۱۳۷۹)، جغرافیای اداری هخامنشیان، ترجمه همایون صنعتی زاده، تهران، انتشارات موقوفات افشار .

جعفری، عباس، (۱۳۶۳)، شناسنامه جغرافیای طبیعی ایران، تهران، انتشارات گیتاشناسی.

حافظ نیا، محمدرضا، (۱۳۷۱)، خلیج فارس و نقش استراتژیک تنگه هرمز، تهران، انتشارات سمت.

حسن پیرنیا، (۱۳۷۰)، ایران باستان، تهران، دنیای کتاب .

حسن، هادی، (۱۳۷۱)، سرگذشت کشتیرانی ایرانیان، ترجمه امید اقتداری، شرکت به نشر .

حورانی، جرج ف، (۱۳۳۸)، دریانوردی عرب در دریای هند، ترجمه محمد مقدم، تهران، ناشر کتابخانه ابن سینا.

خدادادیان، اردشیر، (۱۳۸۰)، اشکانیان، تهران، نشریه به دید.

خلیفه، مجتبی، (۱۳۷۸)، تجارت دریایی خلیج فارس - چین در سده های میانه به روایت ناظر چینی، فصلنامه تاریخ روابط خارجی، تهران، سال نهم، شماره ۳۶، ص ۲

رائین، اسماعیل، (۱۳۵۰)، دریانوردی ایرانیان، تهران، چاپخانه زیبا.

رو، ژرژ، (۱۳۶۹)، بین النهرین باستان، ترجمه هوشنگ مهدوی، تهران، نشر نو.

زرین کوب، عبدالحسین، (۱۳۷۳)، تاریخ مردم ایران قبل از اسلام، تهران، امیرکبیر.

سیوری، راجرز. و، جی بی. کلی، (۱۳۷۷)، خلیج فارس از دوران فارس از دوران باستان تا اواخر قرن هجدهم میلادی، مترجم حسن زنگنه، قم، ناشر مرکز بوشهر شناسی با همکاری انتشارات همسایه.

شیمپان، کلاوس، (۱۳۸۶)، مبانی تاریخ پارتیان، ترجمه ی هوشنگ صادقی، تهران، نشر و پژوهش فروزان روز.

فرای، م ریچارد، (۱۳۴۴)، میراث باستانی ایران، ترجمه مسعود رجب نیا، انتشارات بنگاه ترجمه و نشر کتاب.

فن گوتشمید، آلفرد. (بی تا)، تاریخ ایران و ممالک همجوار آن از زمان اسکندر تا انقراض اشکانیان، ترجمه کیکاووس جهانداری، تهران، سازمان انتشارات علی اکبر علمی.

کالج، مالکوم، (۱۳۵۷)، پارتیان، ترجمه مسعود رجب نیا، تهران، سحر.

کامرون، جورج، (۱۳۷۲)، ایران در سپیده دم تاریخ، ترجمه حسن انوشه، تهران، علمی و فرهنگی.

کورت، آملی، (۱۳۷۸)، هخامنشیان، ترجمه مرتضی ثاقب فر، تهران، ققنوس.

- گیرشمن، رومن، (۱۳۷۲)، ایران از آغاز تا اسلام، ترجمه ی محمد معین، تهران، علمی و فرهنگی .
- م . آ داندامایف، (۱۳۵۸)، تاریخ سیاسی و اقتصادی هخامنشیان، ترجمه میرکمال بنی پور، تهران، نشر گستر.
- مظاهری، علی، (۱۳۷۷)، جاده ابریشم، ترجمه ناصر نوین، تهران، انتشارات مؤسسه مطالعات و تحقیقات فرهنگی .
- میریان، عباس، (بی تا)، جغرافیای تاریخی خلیج فارس و دریای پارس، خرمشهر، کتابفروشی میریان.
- نشأت، صادق، (۱۳۴۴)، تاریخ سیاسی خلیج فارس، تهران، شرکت نسبی کانون کتاب .
- هرودوت، (۱۳۶۸)، تواریخ، ترجمه وحیدمازندرانی، تهران، دنیای کتاب .
- وثوقی، محمدباقر، (۱۳۸۴)، تاریخ خلیج فارس و مالک همجوار، تهران، انتشارات سمت .
- ویستهوفر، یوزف، (۱۳۷۷)، ایران باستان از ۵۵۰ پیش از میلاد تا ۶۵۰ پس از میلاد، ترجمه مرتضی ثاقب فر، تهران، ققنوش .
- ویلسن، آرنولد، (۱۳۶۶)، خلیج فارس، ترجمه محمد سعیدی، تهران، علمی و فرهنگی.