



## The role of Muslims in the trade developments of the Persian Gulf from the second century to the end of the eighth century AH based on historical texts

By: Reza Dashti <sup>1</sup>

### Abstract:

The Persian Gulf has long been an important waterway in the world of trade. In pre-Islamic times, important ports often appeared on its northern shores, but the reasons and factors have made the Persian Gulf trade at that time not as large as the Arabian Sea's, the Red Sea's and the Mediterranean's. During the Islamic period, especially from the second to the eighth century AH, Muslims played an important role in the trade developments of the Persian Gulf. This article seeks to provide a descriptive-analytical answer to the question of what was the role of Muslims in the development or commercial prosperity of the Persian Gulf from the second century to the end of the eighth century AH? As a result of the research, it was found that it was with the advent of Islam that, due to several reasons, the sustainable prosperity and commercial importance of the Persian Gulf by Muslims increased. Among the distinguishing features and backgrounds of this flourishing in the Islamic period should be the common religion of the coastal peoples in the north and south of the Persian Gulf, the approximate unity of culture and language of coastal peoples, geographical integrity, references to the Qur'an and Muslims' attention to navigation and shipping, as well as abolishing restrictive customs regulations, according to Islam's special view on trade and the access of Muslims and non-Muslims to ways to facilitate trade on the shores and back of the Persian Gulf. Another very important development in the flourishing of Persian Gulf trade and commerce after the rise of Islam, especially in the third and fourth centuries AH, was the transfer of the center of the Islamic Caliphate from

1. Assistant Professor of History of Islamic Civilization, Bushehr Branch, Islamic Azad University, Bushehr, Iran.  
Email: Dashti.r2012@yahoo.com



Damascus to Baghdad, near the Persian Gulf, via the Tigris and Euphrates rivers which linked the twin river to the Persian Gulf. On the other hand, the attention of the Abbasid caliphs and rulers to supplying various needs of the people of their realm through the Persian Gulf maritime trade made them sensitive to the security of the Persian Gulf. Later on, with the establishment of governments such as Al-Buwayh on the north and south shores of the Persian Gulf, the prosperity and trade of the Persian Gulf increased with the setup of communication routes, trading houses and shipping lines. This important issue and other causes and factors lent the Persian Gulf to become part of the Silk Road's maritime branch from second century AH by Eastern and Western merchants. From the end of the Sassanid period to the eighth century AH, the economic center of the Persian Gulf reached from the northernmost point of the Persian Gulf to its southernmost point, namely from Ublah to Basra, then Siraf to Kish and finally to Hormuz. During this period, a wide variety of items from China, India, Sri Lanka, East Africa and Egypt went to the Persian Gulf, and from here the items produced in the lands of Fars, Khuzestan, Iraq and even Rome were sent to distant places in the Orient.

**Keywords:** Islam, Trade, Persian Gulf, Muslim Merchants



## تأثیر مسلمانان سده دوم تا هشتم هجری در تحولات تجاری خلیج فارس بر پایه متون تاریخی

■ رضا دشتی<sup>۱</sup>

### چکیده

خلیج فارس از گذشته‌های دور از آبراه‌های مؤثر در زمینه تجارت جهانی بوده است که بندرهای مهمی در دوران پیش از اسلام بیش‌تر در کرانه‌های شمالی آن پدید آمده‌اند، اما تجارت خلیج فارس در آن دوران بر اثر عواملی به سطح تجارت دریای عرب، سرخ و مدیترانه نرسید. مسلمانان در دوران اسلامی به‌ویژه از سده‌های دوم تا هشتم هجری، در تحولات تجاری خلیج فارس و شکوفایی آن بسیار تأثیر گذاردند. این مقاله به روش توصیفی - تحلیلی، در پی پاسخ‌گویی به چگونگی نقش‌آفرینی مسلمانان در تحولات یا شکوفایی بازرگانی خلیج فارس از قرن دوم تا پایان قرن هشتم هجری است. پس از ظهور اسلام با توجه به نگاه ویژه این دین به دریانوردی و بازرگانی، شکوفایی پایداری در کار و بار تجارت خلیج فارس نمایان شد.

### کلیدواژگان

اسلام، تجارت، خلیج فارس، بازرگانان مسلمان، بندرهای تجاری

۱. استادیار گروه تاریخ تمدن ملل اسلامی، دانشگاه آزاد اسلامی، بوشهر، ایران.

Email: Dashti.r2012@yahoo.com



## مقدمه

برای شناخت جامع و دقیق تأثیر اسلام و مسلمانان در شکوفایی بازرگانی خلیج فارس، کرانه‌ها و پس‌کرانه‌های آن، نخست باید تعریفی واضح درباره «بازرگانی» عرضه کرد؛ سپس به گزارش تاریخی و جغرافیای تاریخی خلیج فارس، بندرهای شمالی و جنوبی، ساحل‌ها و مناطق مجاور آن پرداخت و اوضاع تجارت خلیج فارس را پیش و پس از اسلام بررسی و سرانجام تأثیر اسلام و مسلمانان را در شکوفایی بازرگانی خلیج فارس ارزیابی کرد.

تجارت یا داد و ستد کاری در پایین‌ترین یا خردترین سطح اقتصاد و تنها بر معامله متمرکز است که دو طرف این معامله به ایجاد زمینه‌های لازم برای شکل‌گیری معامله مطمئن و سودآور متعهد نیستند، بلکه تنها به خرید و فروش محصول توجه می‌کنند و پس از وقوع معامله، کار تجارت پایان می‌پذیرد، اما بازرگانی در سنجش با تجارت، مفهوم گسترده‌تری دارد؛ یعنی افزون بر داد و ستد، حوزه‌های دیگری در معنای آن می‌گنجد. مهم‌ترین موضوعات مطرح در بازرگانی چنینند: داد و ستد، بیمه، حمل و نقل، روش‌های پرداخت، بازاریابی، مذاکرات و مکاتبات بازرگانی، اسناد و قراردادهای خرید و فروش کالا. بازرگانی فرآیندی است که تجارت و داد و ستد بخشی از آن به شمار می‌رود (محترم و نصیری سوادکوهی، ۱۳۹۵: ۱۱-۲۸).

خلیج فارس از دست کم چهار هزار سال پیش، آبراه مؤثری در جهان تجارت بوده و تجارت و دریانوردی از دوره‌های کهن باستان در این خلیج صورت می‌پذیرفته (بایندر، ۱۳۸۸: ۸)؛ چنان‌که نخستین مدارک تاریخی نشان‌دهنده رونق و آبادانی بندرها و جزیره‌های خلیج فارس و کار و بار تجاری در آن‌جا، از اواخر هزاره سوم پیش از میلاد به دست رسیده است. این دوره با استیلای سومریان بر بخش‌های جنوبی بین‌النهرین در کرانه‌های خلیج فارس مقارن بود و مرزهای دولت سومریان از قلمرو تجاری خلیج فارس می‌گذشت (ولز، ۱۳۶۵: ۲۰۶؛ ویلسون، ۱۳۱۰: ۹).

متون سومری بارها از بندرهای دیلمون، مگن و ملوخ نام برده‌اند و بازرگانان سومری مستقر در شهرهای اور، اریدو، لاگاش و نیبور با شهرهای ثروت‌مند جهان باستان، از راه خلیج فارس مرتبط بودند (بهمنش، ۱۳۶۹: ۸۸). پس از تسلط آکدی‌ها بر سومریان در زمان سارگن (۲۳۰۰ ق.م)، او توانست بخش‌های فراوانی را از ساحل‌ها و بندرهای خلیج فارس فراچنگ بیاورد (بیگدلی، ۱۳۶۸: ۲۲). عیلامی‌ها در هزاره دوم پیش از میلاد، بخش‌های مهم کرانه‌های خلیج فارس را (بندر لیان / بوشهر تا خوزستان)، در دست داشتند و توانستند نخستین تمدن مقتدر و پیش‌رفته ساحل خلیج فارس را پدید آورند (مجتهدزاده، ۱۳۴۹: ۳۰).

آثار باستانی جزیره خارک بر این دلالت می‌کند که عیلامیان برای سکونت (دستی، ۱۳۸۱: ۱۶۱) و کشتی‌رانی و تجارت در حوزه خلیج فارس، از این جزیره و بندر ریشه‌ها در شبه جزیره بوشهر منتفع بودند (امیر ابراهیمی، بی‌تا: ۵۳) و افزون بر استفاده از راه‌های دریایی خلیج فارس و دریای عمان، در کرانه‌ها و پس‌کرانه‌ها نیز از شبکه ارتباطی رودخانه‌های دز، کرخه، دجله و فرات بهره می‌بردند و با ایجاد و اتصال





کانال‌های آبی گوناگون، روابط بازرگانی تنگاتنگی میان عیلام و بابل پدید آمد (کینگ، ۱۳۷۸: ۱۷۲). تمدن بابل نیز نزدیک خلیج فارس کنار رودخانه‌های بزرگ دجله و فرات پیدا شد و مرکز ارتباطات دریایی هند و خلیج فارس به شمار می‌رفت. بنابراین، بابلیان نیز با توجه به جایگاه ویژه‌شان، در تجارت و بازرگانی خلیج فارس بسی مؤثر بودند (ویلسون، ۱۳۱۰: ۱۵-۱۷). بخت نصر دوم پادشاه بابل معطوف به رونق تجارت و بازرگانی خلیج فارس، به کارهای گوناگونی دست زد؛ برای نمونه، تأسیس بندری در نواحی جنوبی بابل در کرانه‌های خلیج فارس، ساخت شهری در کرانه فرات بنام تریدون (ترتون) و تخریب شهر بندری صور در سواحل مدیترانه (در لبنان امروزی) که به انگیزه رونق‌بخشی به تجارت دریایی خلیج فارس صورت پذیرفت (کینگ، ۱۳۷۸: ۲۱۴ و ۲۱۵؛ ویلسون، ۱۳۱۰: ۱۵).

پس از چیرگی دولت‌های آریایی بر فلات ایران، اهمیت خلیج فارس و تجارت دریایی آن فزونی گرفت؛ زیرا سیاست‌ها و کارهای امپراتوران هخامنشی مستقیم و نامستقیم، به طرز مثبت و عمیقی در شکوفایی اقتصاد دریایی خلیج فارس تأثیر گذارد. از سویی، ایالت پارس در دوره هخامنشیان به مهم‌ترین مرکز سیاسی و اقتصادی آنان در پس کرانه‌های خلیج فارس بدل گشت و بر اهمیت این آبراه افزود و از سوی دیگر، خلیج فارس و جزیره‌ها و بندرهای آن بر اثر مجاورت با مهم‌ترین ایالت هخامنشیان (پارس)، از رونق و آبادی و اهمیت خاصی برخوردار شدند (امیرابراهیمی، بی‌تا: ۴۲ و ۴۷). تحرکات و اقدامات نخستین شاهان هخامنشی موجب شد که دامنه تجارت دریایی خلیج فارس در سنجش با زمان‌های پیشین، از وسعت بیش‌تری برخوردار شود و امکان ارتباط فعالان این حوزه فراتر از نواحی ساحلی فراهم آید (ویلسون، ۱۳۱۰: ۳۵-۳۶). رونق بندرهای دریای مدیترانه و دریای سرخ در عهد سلوکیان (قرون دوم و سوم پیش از میلاد)، با حمایت بطالسه مصر، از رونق بندرهای خلیج فارس بیش‌تر و تجارت شرق به غرب در خلیج منحصر شد، اما بندرهای حوزه شمالی خلیج فارس، دوباره در دوره اشکانیان به‌ویژه سده‌های اول و دوم میلادی، تا اندازه‌ای رونق گرفتند؛ زیرا اشکانیان به خلیج فارس و بندرهای آن به‌ویژه مَکَن، اُپولوگوس (اُبُلَه)، آرارکیا (خارک) (دشتی، ۱۳۸۱: ۲۷) توجه می‌کردند.

خلیج فارس و بندرهای پیرامون آن در دوره ساسانیان، از حمایت پادشاهان و حاکمان پارسی برخوردار بودند. این حمایت‌ها به ایجاد و تجدید بنای بسیاری از بندرها (ریوآردشیر، سینیز، مَهروبان، اُبُلَه، بهمن اردشیر، اردشیر خره، سیراف، جنابه و...) انجامید. ایجاد این بندرها را در حاشیه خلیج فارس به اردشیر ساسانی نسبت داده‌اند (اصفهانی، ۱۳۶۷: ۴۴). تسلط بر خلیج فارس و بندرها و راه‌های آن نزد ساسانیان به اندازه‌ای مهم بود که می‌توان تجارت و بازرگانی دریایی را نخستین و مهم‌ترین عامل توسعه اقتصاد ساسانی برشمرد (دریایی، ۱۳۸۳: ۱۰۱-۱۰۵؛ انوری و دیگران، ۱۳۸۶: ۱۰۲).

بندر اُبُلَه در شمالی‌ترین نقطه خلیج فارس، مهم‌ترین بندر تجاری ساسانیان و خاستگاه تجارت با شرق دور بود. بندر جنابه هم پایین‌تر از آن در قسمت‌های مرکزی حاشیه شمالی خلیج فارس، در دوره ساسانی از رونق و آبادانی خاصی برخوردار شد؛ چنان‌که مردم جنابه در هنگامه سقوط دولت ساسانی



(۱۸ ق) چندین هزار اوقیه<sup>۱</sup> طلا «مال المصالحه» به مسلمانان پرداختند و با آنان صلح کردند (فسائی، ۱۳۶۷: ۱، ۱۷۶). سیراف نیز پایین‌تر از آن دو، بندری بین المللی و ممتاز بود که پادشاهان ساسانی آن را به پایگاهی دریایی برای حمله به مناطق عُمان بدل کردند، اما به‌زودی به بندر و بارانداز مهمی در ساحل شمالی خلیج فارس بدل گشت (ویلیامسن، ۱۳۵۱: ۴۴). به‌رغم تلاش‌های دولت‌های ایرانی در ساخت بندرها و توجه به آنها، سواحل شمالی و جنوبی خلیج فارس و مناطق پیرامون آن در دوران پیش از اسلام، در دست گروه‌ها و افراد گوناگونی بود که هر یک از آنان برای چیرگی بیش‌تر بر این آب‌راه مهم، پیوسته با دیگری می‌جنگید. بنابراین، افزون بر نبرد دو امپراطوری بزرگ غربی (روم) و شرقی (ایران) پیرامون خلیج فارس، گروه‌های متعدد محلی و قبیله‌ای با یک‌دیگر منازعه می‌کردند و این خود موجب می‌شد که به‌رغم تلاش‌های فراوان دولت‌های ایرانی پیش از اسلام، تجارت و بازرگانی خلیج فارس در رقابت با تجارت دریای روم (مدیترانه) و دیگر حوزه‌ها (دریای سرخ و دریای عرب)، از رونق و شکوفایی کم‌تری برخوردار باشد.

جغرافی‌دانان مسلمان درباره حدود و گستره جغرافیایی خلیج فارس، نکته‌های گوناگونی گفته‌اند. برای نمونه، ابن‌رسته از جغرافی‌دانان سده چهارم قمری، در بخش «صفت دریاها» شروع شرقی دریای فارس را دهانه «دجله العورا» دانسته است که به جزیره‌ای به نام «تیز» مکران (اول محدوده دریای هند) می‌انجامید (ابن‌رسته، ۱۸۹۱: ۸۶-۸۷). استخری آغاز خلیج فارس را بندر «دبیل» در اقیانوس هند و شرقی‌ترین نقطه آن و بندر «آبادان» را غربی‌ترین نقطه‌اش دانسته و بندرهایش را به ترتیب از غرب تا شرق نام برده است: آبادان، سینیز، جنابه، نجیرم، سیراف، حصن ابن‌عمار، هرمز و دبیل (اصطخری، ۱۳۴۷: ۱۰۹). ابن‌رسته با توجه به پهنای این آب‌راه، از آبادانی و توجه و تسلط پادشاهان پارسی و مردم ایران قدیم به جای جای این دریا سخن گفته است (ابن‌رسته، ۱۸۹۱: ۱۰۹). برخی از جغرافی‌دانان مسلمان، مرز پایانی این دریا را سران‌دیب (سریلانکای امروزی) دانسته‌اند (اصطخری، ۱۳۴۷: ۳۴). مقدسی نیز خلیج فارس را «دریای عجم» نامیده و آن را در بردارنده دریای قُلم، یمن، عمان، مکران، کرمان، فارس و هَجَر دانسته و افزوده است: «بیش‌تر مردم این دریا را تا مرزهای یمن، دریای فارس نامند و بیش‌تر کشتی‌سازان، دریانوران ایرانی‌اند» (مقدسی، ۱۳۶۱: ۲۴ و ۱۲۶).

بنابر مقیاس‌های دقیق امروزی درباره حدود خلیج فارس، این خلیج از جنوب تنگه هرمز آغاز می‌شود و به شمالی‌ترین نقطه‌اش؛ یعنی بندر خرمشهر می‌رسد و مسافت ۱۲۹۰ کیلومتر را فرامی‌گیرد. این آب‌راه در جنوب از طریق دریای عُمان به اقیانوس هند می‌پیوندد. پهنای آن در وسیع‌ترین نقطه (از بندر بوشهر در سواحل شمالی تا بندر قطیف در سواحل جنوبی)، ۶۴۰ کیلومتر است. مساحت خلیج فارس را کمابیش ۴۵۰/۲۲۶ کیلومتر مربع تخمین زده‌اند. عمق این دریا به‌رغم عمق دریای عُمان که به سه هزار متر هم می‌رسد، حداکثر ۹۱ متر و میانگین عمقش ۳۶ متر است (وثوقی، ۱۳۸۶: ۸).

عمق آب سواحل شمالی خلیج فارس نیز در سنجش با کرانه‌های جنوبی‌اش، بیش‌تر است و از این‌رو، احداث بندر و اسکله در بخش‌های شمالی آن در سنجش با دیگر بخش‌هایش، آسان‌تر و کم‌خطرتر صورت

۱. مقیاسی برای اندازه‌گیری فلزات گران‌بها برابر با ۷/۵ مثقال طلا.



می‌پذیرد. سطح شنی و مسطح ساحل‌های جنوبی خلیج فارس، راه‌نمای خوبی برای دریانوردان به شمار نمی‌آید. بنابراین، بندرهای شمالی خلیج فارس در درازنای هزاران سال گذشته، پیوسته از رونق و آبادی بیش‌تری برخوردار بوده‌اند. افزون بر ژرفای بیش‌تر آب سواحل شمالی خلیج فارس در سنجش با کرانه‌های جنوبی آن، ویژگی‌های ممتاز دیگری در ساحل‌های شمالی دیده می‌شود: کوهستانی بودن، آب و هوای کمابیش مناسب، پناه‌گاه‌های طبیعی متعدد، وجود آب شیرین و آشامیدنی در آنها برای استفاده دریانوردان و عدم برآمدگی زیرآبی (و ثوقی، ۱۳۸۶: ۴-۵) که کشتی‌رانی را در آنجا آسیب‌پذیر می‌کند.

این ویژگی‌ها موجب شده‌اند که بندرهای فعال و مهم از قرن‌ها قبل از میلاد بیش‌تر در سواحل شمالی خلیج پدید آیند. بندرهای هرمز، تیز، کیش، سیراف ریشهر، لیان، سینیز، جنابه، مهرابان، خارگ، ابله و بصره، از بندرهای این ساحل‌ها هستند که پیوسته پیش از پیدایی اسلام تا نخستین سده‌های تاریخ اسلام یا تنها در دوره اسلامی به‌رغم فراز و نشیب‌های بسیار، فعال بوده‌اند (اقتداری، ۱۳۴۸). بندر ابله در دوره ساسانیان، بصره در سده‌های اول تا سوم و سیراف در سده‌های سوم و چهارم به‌ویژه در دوره آل‌بویه و کیش و هرمز در سده‌های هفتم تا نهم قمری، مهم‌ترین بندرهای تجاری خلیج فارس بودند. خلیج فارس در درازنای تاریخ از منظرهای گوناگون مهم بوده است. برای نمونه، از دید منابع غنی دریایی (مروارید، مرجان و ماهی)، از سده‌های گذشته به آن توجه می‌کرده‌اند. برخی از نویسندگان، تاریخ صید مروارید را در خلیج فارس، سه هزار سال پیش می‌دانند. جاحظ در التبصر فی التجاره درباره برتری آشکار مروارید دریای فارس بر مروارید دریای سرخ و گران‌بها بودن آن نکته‌هایی آورده و بهای یک مروارید گرد کمابیش دو مثقال خلیج فارس را در سده سوم قمری، ده‌هزار دینار دانسته است (جاحظ، ۱۹۳۵: ۵۸). به نوشته اصطخری، «دُرّ یتیم» (نوعی مروارید درشت، شفاف و درخشان)، از شکارگاه‌های پیرامون جزیره خارگ فراچنگ می‌آمده است (اصطخری، ۱۳۴۷: ۲۰۱). مرجان را نیز پیرامون جزیره خارک شکار می‌کرده و ماهی و میگوی خلیج فارس را هم به صورت خشک و نمک‌سود به سرزمین‌های دور می‌برده‌اند (شوشتری، ۱۳۶۹: ۱۱۳).

اهمیت ویژه خلیج فارس در درازنای تاریخ از جایگاه جغرافیایی یگانه آن سرچشمه می‌گیرد. خلیج فارس در قلب خاورمیانه و مرکز دنیای قدیم بود. حوزه بین النهرین (سرزمین حاصل‌خیز میان دجله و فرات)، از جنوب به خلیج فارس می‌رسد و از راه خلیج به هندوستان، سیلان، کرانه‌های عربستان، عدن، حبشه، آفریقای شرقی، اندونزی و چین مرتبط می‌شود و از راه فرات به سوریه، دریای مدیترانه و اروپا می‌پیوندد. بنابراین، خلیج فارس مرکز ارتباط و تلاقی دنیاهای شرق و غرب به شمار می‌رفته است (امیرابراهیمی، بی‌تا: ۵۵).

## تأثیر اسلام و مسلمانان در شکوفایی تجارت و بازرگانی خلیج فارس در دوران اسلامی

پس از ظهور اسلام، گسترش تجارت و بازرگانی در جهان مسلمان‌نشین طبیعی بود؛ زیرا اسلام امر تجارت و دسترس مسلمانان و نامسلمانان را به راه‌های تسهیل‌کننده تجارت مهم می‌شمرد. این دیدگاه





افزون بر پی‌آمدهای فراگیری اسلام (دین مشترک، وحدت تقریبی فرهنگ و تمدن و زبان، از میان رفتن مرزهای محدود جغرافیایی و مقررات محدودکننده گمرکی)، به دسترس‌پذیرتر شدن راه‌های ارتباطی انجامید و این عوامل خود بر توسعه و رونق بازرگانی غرب و جنوب غرب آسیا به‌ویژه حوزه خلیج فارس و تجارت دریایی آن افزود (موثقی، ۱۳۸۳: ۲۵؛ قربانی، ۱۳۶۱: ۱۷). فتوحات اسلامی به انقراض امپراطوری گسترده ساسانی و جای‌گیری بخش‌های گسترده‌ای از قلمرو روم شرقی در حدود حاکمیت مسلمانان، انجامید. امپراطوری ایران به ضعف و تجزیه دچار بود و رومیان دوره تاریک قرون وسطا را می‌گذراندند. خلفای راشدین (۴۰-۱۱ ق)، امویان (۱۳۲-۴۰ ق) و پس از آنان عباسیان (۶۵۶-۱۳۲ ق)، در این زمان بر قلمرو گسترده‌ای در آسیا، آفریقا و حتی اروپا (اندلس) چیره شدند. بازرگانی بر اثر این فتوحات، در سرزمین‌های گسترده دولت اسلامی، بسی گسترش یافت. سهم تأثیر خلیج فارس، دریای عمان، اقیانوس هند و بندرهای واقع در کرانه‌های آنها، در تجارت دریایی دوره اسلامی، بسیار است؛ زیرا چرا عربان پیش از اسلام نه تنها سابقه و تجربه دریانوردی و بازرگانی دریایی نداشتند، بلکه خلفای راشدین به‌ویژه عمر در دوره اسلامی، سپاهیان مسلمان را از دریانوردی و سفر به مناطقی فراتر از دریا، بازمی‌داشت؛ چنان‌که پافشاری معاویه بر حمله به قبرس در دریای مدیترانه در دوره خلیفه دوم، بی‌نتیجه ماند و این حمله در دوره عثمان صورت پذیرفت (رائین، ۱۳۵۶: ۲۸۵-۲۹۰). معاویه (با استناد به نامه‌اش به خلیفه دوم)، در اجرای این کار از تجربه پنج ناو خدا (ناخدا) و استاد کشتی‌سازی ایرانی بهره گرفت و از این تجربیات به نیکی یاد کرد (رائین، ۱۳۵۶: ۲۸۷-۲۹۰). خداوند بزرگ در سوره‌های گوناگون قرآن کریم سی بار با تعبیر گوناگون مانند فلک، سفینه، جوار و جاریه با صیغه‌های مفرد و جمع، درباره کشتی سخن گفته و به استفاده‌های گوناگون اقتصادی، مسافرتی و... بشر از آن اشاره کرده است. مارتین هارتمن مستشرق آلمانی، با اشاره به نمونه‌هایی از روی‌گردانی مسلمانان عرب از دریا و دریانوردی به‌ویژه در دوره خلفای راشدین، تأکید می‌کند سرچشمه بیزاری آنان از دریا، قرآن و آداب و سنن اسلامی نیست؛ زیرا اشارات قرآن کریم با کشتی‌رانی و تجارت دریایی سازگارند؛ چنان‌که خداوند می‌فرماید: «کشتی‌هایی که به کمک خداوند سبب می‌شوند تا آدمی بر روی دریاها به دریانوردی بپردازند» (توبه، ۲۱-۲۲)؛ «از نشانه‌های او کشتی‌هایی‌اند که همچون کوه‌ها در دریا حرکت می‌کنند» (شورا، ۳۲).

بنابراین، اسلام مسلمانان را به دریانوردی و تجارت دریایی تشویق کرده است، بلکه بیگانگی نخستین عربان مسلمان با دریا، از سبک زندگی و محیط حاکم بر عربستان پیش از اسلام سرچشمه می‌گیرد؛ زیرا اعراب بادیه‌نشین که گاهی به غارت‌گری و تهاجم می‌پرداختند و چیزی را جز صحرای عربستان نمی‌شناختند، از دریا می‌هراسیدند و با آن ناآشنا بودند (Encyclopedia, 1993: V5, 843) تسلط بر بندرهای دریای مدیترانه در دوره اسلامی، پس از فتح شامات (سوریه، اردن، لبنان و فلسطین)، در دست گرفتن بندرها دریای سرخ، بندرهای دریای هند و ارتباطات تجاری با شرق دور و چین؛ به‌ویژه در سده‌های سوم و چهارم قمری، زمینه بسیار نیکویی برای گسترش تجارت و بازرگانی







مسلمانان فراهم آورد. گسترش تجارت دریایی در جهان اسلام، نخست به همت غیر عرب‌ها به‌ویژه ایرانیان صورت پذیرفت؛ زیرا ایرانیان از تجربه فراوانی در دریانوردی و تجارت دریایی برخوردار بودند و تجارب دریایی آنان در دوره اسلامی، دنباله دریانوردی ایرانیان دوران باستان بود. روند رشد تجارب دریانوردی و تجارت دریایی ایرانیان عصر باستان که از دوران هخامنشیان آغاز شد، به‌رغم فراز و نشیب‌های فراوانش در دوره‌های گوناگون، در سده‌های پنجم و ششم میلادی (اواخر دوره ساسانیان)، به اوج رسید.

اُبُلّه، جنّابه و سیراف، مراکز بازرگانی و صادرات و واردات خلیج فارس در دوره ساسانیان بودند، اما این کارها در دوره اسلامی در بندر نوپدید بصره متمرکز شد. بندر بصره را سال شانزدهم قمری با کاربری اردوگاه جنگی ساختند و این بندر به‌زودی از اهمیت ویژه سیاسی، فرهنگی و اقتصادی برخوردار شد. مرکز تجاری دریایی در سده سوم قمری هم‌زمان با شورش زنگیان و قیام قرامطه (دشتی، ۱۳۹۲: ۲۶۴) که بین‌النهرین را بسیار ناامن کرده بودند، از بصره به سیراف منتقل شد. بندر سیراف در سنجش با بندر بصره از جایگاهی بهتر و از حمایت آل‌بویه نیز برخوردار بود (انوری و دیگران، ۱۳۸۶: ۱۴۱-۱۷۰). تاریخ بندرها و جزیره‌های خلیج فارس در سده‌های چهارم و پنجم قمری (دوره آل‌بویه)، به دوره درخشان اقتصادی رسید. عوامل تحول و رونق خلیج فارس و حوزه تجاری آن در دوره آل‌بویه، چنینند:

۱. استقرار آل‌بویه در سراسر کرانه‌ها و پس‌کرانه‌های خلیج فارس از جنوب کرمان (تنگه هرمز) و عمان تا بین‌النهرین و یک‌پارچگی حاکمیت سیاسی همه این مناطق؛ ۲. سیاست امیران آل‌بویه به‌ویژه در دوران حکومت معز الدوله و عضد الدوله دیلمی درباره امنیت‌گستری تا پس‌کرانه‌های خلیج فارس؛ ۳. یک‌پارچگی فرهنگی (دینی و زبانی و...) پس‌کرانه‌های شمالی و جنوبی خلیج فارس (ویلسون، ۱۳۱۰: ۳۰-۴۸؛ وثوقی، ۱۳۸۶: ۴۴).

اواخر سده پنجم و ششم قمری پس از انقراض حاکمیت آل‌بویه و روی کار آمدن سلجوقیان، مرکزیت تجاری خلیج فارس از سیراف به بندر نوپدید جزیره کیش منتقل شد (ویلسون، ۱۳۱۰: ۶۵ و ۶۶) که در آن دوره، مروارید خلیج فارس خوانده می‌شد. هرمز قدیم (نزدیک میناب) پس از این در سده‌های هفتم و هشتم قمری، جای کیش را گرفت. از این‌رو، مرکز اقتصادی خلیج فارس از اواخر دوره ساسانیان تا سده هشتم قمری، از شمالی‌ترین نقطه خلیج فارس به جنوبی‌ترین نقطه آن؛ یعنی از اُبُلّه به بصره؛ سپس سیراف و کیش و سرانجام هرمز منتقل شد (ویلسون، ۱۳۱۰: ۷۰).

ظهور اسلام و پیدایی امپراطوری اسلامی در بخش‌های غربی و جنوب غربی آسیا، اوضاع منطقه را متحول کرد و موجب شد که زمینه برای رونق فعالیت‌های تجاری و بازرگانی در سراسر دنیای اسلام به‌ویژه کرانه‌ها و پس‌کرانه‌های خلیج فارس فراهم آید (مونتگمری، ۱۳۶۱: ۳۷). مسیحیت جهان پیرامون دریای مدیترانه و اسلام سرزمین‌های پیرامون دریای خلیج فارس را یک‌پارچه و متحد کرد و روح تازه‌ای در کالبد تجارت و بازرگانی این آبراه مهم و بین‌المللی دمید. تغییرات برآمده از گسترش اسلام در منطقه غرب و جنوب غرب آسیا و تأثیرات عمیق و مثبت آن در تجارت و بازرگانی خلیج



فارس، کرانه‌ها و پس کرانه‌هایش، بدین شرح عرضه می‌شوند:

۱. عملیات مکرر نظامی مسلمانان در سده نخست قمری هم‌زمان با گسترش اسلام، به ناامنی مسیرهای خشکی انجامید و تجار و بازرگانان به همین سبب بیش‌تر به استفاده از مسیرهای دریایی می‌گراییدند و خلیج فارس در این میان، از مهم‌ترین مسیرهای دریایی به شمار می‌رفت؛
۲. تسلط مسلمانان بر کرانه‌های مدیترانه (نیمه سده اول قمری) به تجارت دریایی مدیترانه بسیار آسیب رساند (مونتگومری، ۱۳۶۱: ۳۸) و به تضعیف این فعالیت در آن منطقه و از دست رفتن یک‌پارچگی و انسجام سیاسی آن‌جا به سود خلیج فارس انجامید (حورانی، ۱۳۳۸: ۷۳-۷۷)؛ یعنی استیلای اعراب مسلمان بر آن سرزمین، الگوی کهن تجارت را تغییر داد (مونتگومری، ۱۳۶۱: ۳۸)؛
۳. منطقه و حوزه تجاری خلیج فارس، کرانه‌ها و پس کرانه‌های آن در دوران برتری اسلام و مسلمانان یک‌پارچه شد و همه مناطق ساحلی و پیرامونی آن به صورت شبکه‌ای با محوریت خلیج فارس و مدیریت نیروی واحدی به نام اسلام و مسلمانان به یک‌دیگر پیوستند. این تحوّل، به پی‌آمدهای مثبتی در زمینه فرآیند تجارت و بازرگانی خلیج فارس انجامید؛ زیرا موجب امنیت و تثبیت اوضاع شد و منازعات پیشین و موانع تجارت را تا اندازه فراوانی، فروکاست؛
۴. مسلمان شدن ایرانیان موجب نزدیکی و اتحاد دو دریانوردان ایرانی و عربی شد و این خود از دیگر تأثیرات اسلام در شکوفایی دریانوردی و تجارت در خلیج فارس به شمار می‌رود. دریانوردان مسلمان ایرانی و عربی تا هنگامه ظهور قدرت‌های اروپایی در خلیج فارس و دیگر دریاها، با یک‌دیگر هم‌کاری می‌کردند (رسایی، بی‌تا: ۱۶۴) که توسعه فراوان فنون دریانوردی مسلمانان از نتایج مثبت این تعامل در پرتو اسلام بود (الهی، ۱۳۸۸: ۱۹۵). این دو گروه مسلمان همواره با هم و کنار هم به کار تجارت می‌پرداختند و هرگز در بازرگانی، رقیب و دشمن یک‌دیگر نبودند (وٹوقی، ۱۳۸۶: ۸۷). این هم‌راهی به هم‌افزایی در شکوفایی تجارت و بازرگانی خلیج فارس؛ یعنی مبدأ سفرهای تجاری دریایی، می‌انجامید؛
۵. دیگر تحوّل بسیار مهم در زمینه شکوفایی و رونق تجارت و بازرگانی خلیج فارس پس از ظهور اسلام، انتقال مرکز خلافت اسلامی (امویان) از دمشق شام (نزدیک دریای مدیترانه) به بغداد (نزدیک خلیج فارس از طریق دجله و فرات) در دوره عباسیان بود. این انتقال موجب توجه به خلیج فارس و توسعه و تقویت روی کرد خلفا و دولت‌مردان عباسی به آن (نه به انگیزه تسلط حاکمیتی، بلکه به انگیزه تأمین نیازهای عمومی) شد و این روی کرد خود در ارتقای جایگاه تجاری و بازرگانی خلیج فارس بسیار تأثیر گذار (ابن‌خردادبه، ۱۳۷۰: ۱۳۰؛ سوردل، ۱۳۷۵: ۱۰۵؛ Miles, ۱۹۶۶: ۳۷۲)؛ چنان‌که خلیج در عصر عباسیان به مرکز مهم اقتصادی بدل گشت (انوری و دیگران، ۱۳۸۶: ۹۷).
۶. دستگاه خلافت در دوران اسلامی به‌رغم دوران پیش از اسلام به‌ویژه در دو سده نخست قمری درگیر توسعه ارضی بود و بر اثر نزدیکی مرکز خلافت اموی به سرزمین روم و دریای مدیترانه، از





دید نفوذ سیاسی به خلیج فارس اعتنایی نمی‌کرد، بلکه خلفای عباسی تنها به انگیزه تأمین نیازهای بغداد، در تحکیم تسلط حاکمیتی بر خلیج فارس می‌کوشیدند و این خود موجب تحقق نوعی جریان تجارت آزاد در خلیج فارس شد؛

۷. افزون بر پیدایی جغرافیای واحد و یک‌پارچگی حوزه خلیج فارس که آثار مثبت فراوانی در زمینه فعالیت‌های تجاری به دنبال آورد، نگرش مثبت اسلام به امر تجارت، به رونق کار و بار بازرگانی در سرزمین‌های اسلامی انجامید (مونتگمری، ۱۳۶۱: ۳۶-۳۹).

این عوامل موجب شدند که خلیج فارس از سده دوم قمری به بعد، به بخشی از راه ابریشم دریایی نزد بازرگانان شرق و غرب بدل گردد (آیرین و برانستون، ۱۳۷۵: ۴۵-۹۲؛ بولنوا، ۱۳۸۳: ۳۲-۸۵؛ یاحسینی، ۱۳۸۴: ۸۵).

مهم‌ترین ویژگی‌های تجاری و بازرگانی خلیج فارس را از سده دوم تا هشتم قمری چنین می‌توان برشمرد:

۱. توسعه و رشد فنون دریانوردی و پیدایی فرهنگ دریانوردی اسلامی - ایرانی که دست‌آوردهای فرهنگی ایرانی، عربی و آفریقایی را در برداشت؛

۲. توسعه مراکز شهری در کرانه‌ها و پس‌کرانه‌های خلیج فارس به‌ویژه نواحی مرکزی و ساحل‌های عمان که در دوره آل‌بویه به اوج رسید و دنباله روی کرد ساسانیان به مناطق پس‌کرانه‌ای به شمار می‌رفت؛ چنان‌که بندرهای بسیاری (از شمالی‌ترین نقطه خلیج فارس تا جنوبی‌ترین نقطه‌اش؛ یعنی اُبُلّه، بصره، جنّابه، نجیرم، سیراف، کیش، هرمز و صحار)، از اواخر دوره ساسانیان تا سده هشتم قمری تأسیس شدند یا توسعه یافتند؛

۳. گسترش تجارت دریایی خلیج فارس تا حوزه شرق آفریقا، توسعه تجارت دریایی با چین و آسیای جنوب شرقی و فزونی گرفتن حجم تبادلات اقتصادی منطقه‌ای، گسترش زبان فارسی در کانون‌های تجاری خلیج فارس، دریای سرخ و آفریقای شرقی و ورود گسترده واژه‌های فارسی به ادبیات سرزمین‌های آسیای جنوب شرقی و شرق آفریقا، از مهم‌ترین ویژگی‌های تجاری و بازرگانی خلیج فارس در این شش سده بوده است (وثوقی، ۱۳۸۶: ۴۴؛ یاحسینی، ۱۳۸۴: ۶۶-۸۹).

### اقلام تجاری و بازرگانی خلیج فارس در دوره اسلامی (سده دوم تا هشتم هجری)

برای پی بردن به اهمیت بازرگانی خلیج فارس در عصر اسلامی، به اهمیت راه‌ها باید توجه کرد. شبکه راه‌های کاروان‌رو روزگاران قدیم از آسیای صغیر تا ماوراءالنهر که شرح آنها در کتب مسالک به تفصیل آمده است، بیش‌تر به کرانه‌های شمالی و شرقی خلیج فارس می‌انجامید و تاجران و بازرگانان حتی محصولات پشت دریای خزر؛ مانند پوست روباه و خز سمور و سنجاب را برای مصرف و صدور به بندرهای خلیج فارس می‌آوردند تا از این‌جا به هندوستان، چین و شرق آفریقا صادر و در مقابل، کالاهای آن کشورها از راه خلیج فارس به ایران وارد شود و از ایران به کشورهای هم‌سایه برود.





سیراف در سده سوم و چهارم قمری به روزگار عباسیان، از مهم‌ترین شهرهای تجاری خلیج فارس و از شهرهای شهیر در تجارت دریایی میان خاورمیانه، چین، هند و آفریقای شرقی بود (انوری و دیگران، ۱۳۸۶: ۱۸۱) و به اندازه‌اش شهیر شد که تاجران فراوانی افزون بر تأسیس تجارت‌خانه‌های بسیار در آن‌جا، به معاملات مهمی با هند و آسیای جنوب شرقی در این شهر می‌پرداختند. صد سال بعد بر اثر جایگاه ممتاز بندری سیراف، بازرگانان ثروت‌مندی در آن‌جا پیدا شدند که به مبادلات مهمی با بازرگانان دریای احمر، آفریقای شمالی، ماداگاسکار در جنوب شرقی آفریقا می‌پرداختند (وایت هوس، ۱۳۸۴: ۱۴). بازار مبادلات تجاری خلیج فارس در سده‌های سوم و چهارم قمری که بیش‌تر در بندرهای سیراف و نجیرم پدید آمد، کالاهای زیر را عرضه می‌کرد:

محصولات صادراتی ایالت فارس زره، کتان، گلاب، انواع عطرها، انواع عرقیات، انواع پارچه، انواع شراب، شیشه، خشک‌بار، سرب، خاک سرخ و گِل سیرافی، کالاهای اهواز و پیرامون آن؛ یعنی شکر، قند، نبات، دیبا، خَز (نوعی مخمل)، خرما، دوشاب، لُنگ، دستمال ابریشمی، پرده‌های بَصَنّایی<sup>۱</sup> و کالاهای صادراتی شوش؛ یعنی مرکبات، عطریات به‌ویژه عطر بنفشه و شاه اسپرم، جُل اسب، پالان استر و الاغ.

بیر، پلنگ و پوست آن، فیل، بوقلمون (مرغ هندی)، یاقوت (از سیلان)، صندل سفید، آبنوس، نارگیل، لفل سیاه و عاج از هندوستان و پرند، حریر، ظروف چینی، کاغذ، مُرکب، طاووس، زین اسب، نمد، دارچین و ریوند از چین وارد می‌شد. هم‌چنین روغن بلسان، کاغذ بردی، دیبای مصری و کتان را از مصر و زبرجد، عاج، میخک، چوب ساج و برده را از آفریقای شرقی به خلیج فارس و بازارهای بندرهای آن می‌آوردند (شوستری، ۱۳۶۹: ۱۱۷). به گزارش منابع تاریخی، تاجران و بازرگانان از سرزمین نوبه و زنگبار چرم، زرافه و اسب آبی را از طریق خلیج فارس برای خلفای عباسی و حاکمان مصر به بندر سیراف می‌بردند (ابن بلخی، ۱۳۷۴: ۳۲۲؛ یاحسینی، ۱۳۸۴: ۸۸).

بازار مبادلات تجاری خلیج فارس در سده‌های هفتم و هشتم به کیش؛ سپس به هرمز منتقل شد و اقلام تجاری مبدأ و مقصد آنها چنین بود: انواع مربا، میوه‌های خشک، مواد رنگ‌ریزی و کالاهای لوکس، از فارس و ابریشم، فرش و اسلحه، از یزد و گندم، جو، خرما و اسب از کرانه‌های خلیج فارس به آن‌جا می‌رفت (ووثوقی، ۱۳۸۶: ۵۳). انواع مروارید و اسب‌های عربی و ایرانی از بحرین و جلفار و اسب و اسلحه را از لار به هرمز می‌بردند و از آنجا به چین و هند و دکن و گجرات صادر می‌کردند (ویلسون، ۱۳۱۰: ۷۱).

کالاهایی همچون ابریشم، مُسک، ریواس از چین و ختا و جیوه و نقره را از کرانه‌های دریای مدیترانه و لفل، دارچین، زنجبیل، سیر و داروهای گیاهی، برنج و طلا را از هند می‌آوردند (ووثوقی، ۱۳۸۶: ۵۳). افزون بر اینها، برده آفریقایی و هندی به هرمز وارد می‌شد (ابن ماجد، ۱۳۷۲: ۴۱).

حجم و تنوع اقلام تجاری پیش‌گفته که از سرزمین‌های کرانه‌ای و پس‌کرانه‌ای گوناگون به قلمرو مبادلاتی خلیج فارس می‌رفت، بر وجود زیرساخت‌های لازم برای رونق بخشیدن به تجارت و بازرگانی

۱. پرده‌های نیکو که به همه جهان  
ببرند از شهر بَصَنّا [بخوزستان]  
خیزد. (حدود العالم، ۱۴۲۳ ق: ۱۵۰).



حوزه آبی خلیج دلالیت می‌کند که تأسیس بندرهای متعدد، راه‌های کرانه‌ای و پس کرانه‌ای، انعقاد قراردادهای تجاری میان حاکمان و بازرگانان مسلمان با حاکمان و بازرگانان دیگر ملت‌ها، از میان بردن مقررات محدودکننده گمرکی و حمایت‌های قانونی دولت‌های اسلامی از فرآیند تجارت و بازرگانان، از این دست زیرساخت‌ها به شمار می‌روند و این خود بر اهمیت تأثیرگذاری اسلام و مسلمانان در ایجاد آن فرآیند دلالیت می‌کند.

## نتیجه

خلیج فارس از مهم‌ترین آب‌راه‌های بین‌المللی است که از دیرباز تا کنون از دید راه‌بردی و تجاری از اهمیت برخوردار بوده است؛ چنان‌که کهن‌ترین مدارک تاریخی دال بر رونق و آبادانی بندرها و جزیره‌های خلیج فارس و رواج فعالیت تجاری در آنها، از عصر سومریان (اواخر هزاره سوم پیش از میلاد) به دست رسیده است. توجه به خلیج فارس و تجارت آن در دیگر دوره‌های تاریخی پیش از اسلام؛ یعنی عصر پیدایی دولت آریایی هخامنشی در هم‌سایگی خلیج فارس، فزونی گرفت. اهمیت خلیج فارس در سنجش با دریای مدیترانه در دوره سلوکیان تا اندازه‌ای کاسته شد، اما شاهان ساسانی دوباره به خلیج فارس اعتنا کردند و بندرهای یازده‌گانه‌ای در کرانه‌های آن پدید آوردند و بنابراین، دوره رونق تجاری خلیج آغاز شد. توجه ویژه‌ای در این دوره به کرانه‌ها و پس کرانه‌های خلیج فارس و راه‌های تجاری منتهی به آن صورت گرفت که این خود موجب شکوفایی تجاری این آب‌راه شد. شکوفایی پایدار و اهمیت تجاری خلیج فارس پس از ظهور اسلام، بر اثر عواملی افزایش یافت. دین مشترک مردمان ساحل‌نشین در شمال و جنوب خلیج فارس، وحدت تقریبی فرهنگ و زبان مردمان ساحل‌نشین، یک‌پارچگی جغرافیایی، اشارات و تأکیدات قرآن درباره دریانوردی و کشتی‌رانی، از میان رفتن مقررات محدودکننده گمرکی با توجه به نگاه ویژه اسلام به امر تجارت و دسترس مسلمانان و نامسلمانان به راه‌های تسهیل‌کننده تجارت در کرانه‌ها و پس کرانه‌های خلیج فارس، از ویژگی‌ها و زمینه‌های این شکوفایی در دوره اسلامی‌اند.

هم‌چنین انتقال مرکز خلافت اسلامی از دمشق به بغداد (نزدیک خلیج فارس) که از طریق دجله و فرات به خلیج می‌پیوندند، دیگر تحوّل بسیار مهم در زمینه شکوفایی و رونق‌گیری تجارت و بازرگانی این خلیج پس از ظهور اسلام؛ به‌ویژه سده‌های سوم و چهارم قمری است. توجه خلفای عباسی و حاکمان وابسته به آنان، به تأمین بسیاری از نیازهای مردمان قلمرو حکومتشان از طریق راه تجارت دریایی خلیج فارس نیز موجب شد که درباره امنیت خلیج فارس دغدغه‌مند باشند. رونق و شکوفایی تجارت و بازرگانی خلیج بعدها با استقرار حکومت‌هایی همچون آل‌بویه کنار کرانه‌های شمالی و جنوبی خلیج فارس، از طریق ایجاد راه‌های ارتباطی، تأسیس تجارت‌خانه‌ها و ایجاد خطوط کشتی‌رانی، فزونی گرفت و این عوامل موجب شد که خلیج فارس از سده دوم قمری به بعد به بخشی از شاخه دریایی راه ابریشم بدل گردد و بازرگانان شرق و غرب به آن روی بیاورند. مرکز اقتصادی خلیج فارس از اواخر



دوره ساسانیان تا سده هشتم هجری، از شمالی‌ترین نقطه خلیج به جنوبی‌ترین نقطه آن؛ یعنی از اُبُلّه به بصره؛ سپس از سیراف به کیش و سرانجام به هرمز منتقل شد.

اقلام بسیار متنوعی را در این روزگار از چین، هندوستان، سریلانکا، آفریقای شرقی و مصر به خلیج فارس می‌آوردند و اقلام تولیدی سرزمین‌های فارس، خوزستان، عراق و حتی سرزمین روم را نیز از خلیج فارس به سرزمین‌های دوردست مشرق‌زمین می‌بردند.

## References

## مآخذ

- قرآن کریم  
Quran  
Amir Ebrahimi, A. (n.d.). *Persian Gulf*, Tehran: Institute for Humanities and cultural Studies [In Persian]  
امیرابراهیمی، عبدالرضا(بی تا). *خلیج فارس*، تهران: پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
- Anvari, A. and et.al (2007). *Persian Gulf through the eyes of foreigner (Proceedings)*. Tehran: Iranology Foundation Publications. [In Persian]  
انوری، امیرهوشنگ و دیگران(۱۳۸۶). *خلیج فارس در حدیث دیگران(مجموعه مقالات)*، تهران: انتشارات بنیاد ایرانشناسی.
- Bayandor, G. (2009). *Persian Gulf*, Tehran: Dr. Mohammad Afshar Endowment Foundation. [In Persian]  
بایندر، غلامعلی(۱۳۸۸). *خلیج فارس*، تهران: بنیاد موقوفات دکتر محمود افشار.
- Behmanesh, A. (1990). *History of old Nations of West Asia from the beginning to the rise of the Persians*, Tehran: University of Tehran Press. [In Persian]  
بهمنش، احمد(۱۳۶۹). *تاریخ ملل قدیم آسیای غربی از آغاز تا روی کار آمدن پارسی‌ها*، تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- Bigdeli, A (1989). *Political and Economic History of Iraq*, Tehran, Institute of Studies and Publications of the Heritage of Nations. [In Persian]  
بیگدلی، علی(۱۳۶۸). *تاریخ سیاسی و اقتصادی عراق*، تهران: موسسه مطالعات و انتشارات میراث ملل.
- Boulnois, L. (2004). *The Silk Road, Translated by Malik Nasser Noban*, Tehran:





Institution of Humanities and Cultural Studies. [In Persian]

بولنوا، لوس (۱۳۸۳). راه ابریشم، ترجمه ملک ناصر نوبان، تهران: پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی.

Daryaei, T. (2004). *The Sasanian Empire*, Translated by Morteza Saqibfar, Tehran, Qoqnous press (Phoenix publications) [In Persian]

دریایی، تورج (۱۳۸۳). *شاهنشاهی ساسانیان*، ترجمه مرتضی ثاقب فر، تهران: ققنوس.

Dashti, R. (2002). *History and antiquities of Khark Island*, Boushehr: Boushehr Publication [In Persian]

دشتی، رضا (۱۳۸۱). تاریخ و آثار باستانی جزیره خارک، بوشهر: انتشارات بوشهر

Dashti, R. (2013). *The Foundations of Legitimacy and Power Structure of the Bahraini Government*, Ph.D. Thesis, Islamic Azad University, Science and Reaserch Branch. [In Persian]

دشتی، رضا (۱۳۹۲). *مبانی مشروعیت و ساختار قدرت دولت قرامطه بحرین*، رساله دکتری، تهران: دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم و تحقیقات تهران.

Douri, A. and et.al (1996). *Baghdad) some article about/on history and geography of Baghdad)*. Translated by Ismael Dolatshahi and Iraj Parishani, Tehran: Islamic Encyclopedia Foundation. [In Persian]

دوری، عبدالعزیز و دیگران (۱۳۷۵). *بغداد (چند مقاله در تاریخ و جغرافیای بغداد)*، ترجمه اسماعیل دولتشاهی و ایرج پریشانی، تهران: بنیاد دایره المعارف اسلامی.

Elahi, H. (2009). *The Persian Gulf and its problems*, Tehran: Qoumes publications. [In Persian]

الهی، همایون (۱۳۸۸). *خلیج فارس و مسائل آن*، تهران: انتشارات قومس.

.Edited By Hastings, ۲<sup>nd</sup> ed. V.۵ ۱۹۹۳ (Encyclopedia of Islam)

Eqtedari, A. (1966). *Historical Sites of the Coasts and Islands of The Persian Gulf and Oman Sea*, Tehran: Association of Cultural Works and Honors. [In Persian]

اقتداری، احمد (۱۳۴۸). *آثار شهرهای باستانی سواحل و جزایر خلیج فارس و دریای عمان*، تهران: انجمن آثار ملی





Fasai, Mirza Hassan (1988). *Farsnameh Naseri*, corrected by Mansour Rastegar Fasaei, Tehran, Amir Kabir publications. [In Persian]

فسائی، میرزا حسن (۱۳۶۷). *فارسانامه ناصری*، تصحیح منصور رستگار فسائی، تهران: انتشارات امیرکبیر.

Ibn Balkhi (1995). *Farsnameh [The Book of Fars]*, Correction and annotation by Mansour Rastegar Fasaei, Shiraz: Persian Studies Foundation [In Persian]

ابن بلخی (۱۳۷۴). *فارسانامه*، به تصحیح و تحشیه منصور رستگار فسائی، شیراز: بنیاد فارشناسی.

Ibn Khordadbeh, Ubaydallah ibn Abdallah (1991). *Al Masālik w'al Mamālik [The Book of Roads and Kingdoms]*, Translated by Hossein Qarehchanloo, Tehran: Hossein Qarehchanloo. [In Persian]

ابن خردادبه، عبیدالله بن عبدالله (۱۳۷۰). *المسالك والممالك*، ترجمه حسین قره چانلو، تهران: حسین قره چانلو

Ibn Majid, Ahmad (1993). *Al-Fawa'id fi Usul 'Ilm al-Bahr wa 'l-Qawa'id [The Book of the Benefits of the Principles and Foundations of Seamanship]*, Translated by Ahmad Eqtedari, Iranian Association of Cultural Works and Honors. [In Persian]

ابن ماجد، احمد (۱۳۷۲). *الفوائد فی اصول البحر و القواعد*، ترجمه احمد اقتداری، تهران: انجمن آثار و مفاخر فرهنگی ایران.

Ibn Rasteh, Ahmad Ibn Umar (1891). *Al Aalaq al Nafisah*, Leiden: Brill

ابن رسته، احمد بن عمر (۱۸۹۱ م). *الاعلاق النفیسه*، لیدن: بریل.

Irene, F.; Brownstone, D. M. (1996). *The Silk Road*, translated by Mohsen Thalathi, Tehran: Islamic Culture Publishing Office [In Persian]

آیرین، فرانک؛ برانستون، دیوید (۱۳۷۵). *جاده ابریشم*، ترجمه محسن ثلاثی، تهران: دفتر نشر فرهنگ اسلامی.

Isfahani, Hamza ibn Hasan (1988). *Sini Mulūk al-'arz w'al-anbiya [History of the Age of Kings and Prophets]*, Translated by Jafar Shaar: Iranian Culture Foundation. [In Persian]

اصفہانی، حمزه بن حسن (۱۳۶۷). *سنی ملوک الارض و الانبیاء*، ترجمه جعفر شعار، تهران: بنیاد فرهنگ ایران.







Istakhri, Abu Ishaq Ibrahim (1968). *Masālik al-Mamālik* [Routes of the Realms], Whit the efforts of Iraj Afshar: Book Translation and Publishing Board. [In Persain] اص طخری، ابواسحاق ابراهیم (۱۳۴۷). مسالک الممالک، به کوشش ایرج افشار، تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب.

Hourani, G.F. 1959). *Arab Sailing in the Indian Sea in Ancient Times and in the Early Middle Ages*, Translated by Mohammad Moqadam, Tehran: Avicenna's library: Franklin Book Publication. [In Persian]

حورانی، جرج فدللو (۱۳۳۸). دریانوردی عرب در دریای هند در روزگار باستان و در نخستین سده های میانه، ترجمه محمد مقدم، تهران: کتابخانه ابن سینا: موسسه انتشارات فرانکلین

Hudud al-Alam min al-Mashriq ilá l-Maghrib [The Boundaries of the World from The East to the West] (2003). Translated from Farsi and Investigated by Yosuf al Hadi, Cairo: Dar al thiqafah lil nashr.

حدود العالم من المشرق الى المغرب (۱۴۲۳ق)، ترجمه عن فارسيه و حقه يوسف الهادي، قاهره: الدار الثقافه للنشر.

Jahiz, Amr ibn Bahr (1935). *Al tabssor be al tejarat fi wasf ma yastzraf fi albledan minn al-amtah al-rafie al-alaq al-nafisiyeh wa al-jawaher al-thamanihe* [Insight into trade in describing the high-end baggage of precious and pricey jewels in countries], Investigated by Mr. Hassan Hosni Abdel Wahab Al-Tunisi, Cairo: Al Rahmaniah press.

جاحظ، عمرو بن بحر (۱۹۳۵م). التبصّر بالتجارة في وصف ما يستظرف في البلدان من الأمتعه الرفيعه الأعلق النفيسيه و الجواهر الثمنيه، تحقيق السيد حسن حسنى عبد الوهاب التونسى، القاهره: المطبعه الرحمانيه، چاپ ۲.

King, L.W. (1998). *A History of Babylon from the Foundation of the Monarchy to the Persian Conquest*, Translated by Roqieh Behzadi, Tehran, Elmi va Farhangi Publications. [In Persian]

کینگ، لئونارد و ویلیام (۱۳۷۸). تاریخ بابل از تاسیس سلطنت تا غلبه ایرانیان، ترجمه رقیه بهزادی، تهران: انتشارات علمی و فرهنگی.

Miles .S.B) 1966(. *Countries and tribes of The Persian Gulf*, London: Frank Cass and Co.Ltd.





Mohtaram, R. and Nasiri Savad Kouhi, R. (2016). *International Commerce: Theories and Applications*, Tehran: Bazargani publishing company. [In Persian]

محترم قلاتی، رحیم و نصیری سوادکوهی، رضا (۱۳۹۵). *بازرگانی بین الملل تئوری ها و کاربردها*، تهران: شرکت چاپ و نشر بازرگانی.

Mojtahedzadeh, P. (1970). *Persian Gulf Sheikhdoms*, Tehran: Ataei Publications. [In Persian]

مجتهدزاده، پیروز (۱۳۴۹). *شیخ نشینهای خلیج فارس*، تهران: موسسه مطبوعاتی عطایی.

Moqaddasi, Muhammad Ibn Ahmad (1982). *Ahsan al-Taqsim al-An'iqlim*, Translated by Alinaghi Monzavi, Tehran: Compilers and translators company. [In Persian]

مقدسی، محمد بن احمد (۱۳۶۱). *احسن التقاسیم فی معرفه الاقالیم*، ترجمه علینقی منزوی، تهران: شرکت مولفان و مترجمان.

Movasaghi, A. (2004). *Contemporary Islamic Movements*, Tehran, SAMT publication. [In Persian]

موثقی، سید احمد (۱۳۸۳). *جنبش های اسلامی معاصر*، تهران: انتشارات سمت.

Qorbani, Z. (1982). *The Causes of the Advancement of Islam and the Degeneration of Muslims*, Tehran: Islamic Culture Publishing Office. [In Persian]

قربانی، زین العابدین (۱۳۶۱). *علل پیشرفت اسلام و انحطاط مسلمین*، تهران: دفتر نشر فرهنگ اسلامی.

Raein, I. (1977). *Iranian maritime*, Tehran: Javidan publications organization. [In Persian]

رائین، اسماعیل (۱۳۵۶). *دریانوردی ایرانیان*، تهران: سازمان انتشارات جاویدان.

Rasaei, Farajollah (n.d). *2500 years on the seas*, Tehran: Niroye daryae publications [navy] [In Persian]

رسایی، فرج الله (بی تا). *۲۵۰۰ سال بر روی دریاها*، تهران: انتشارات نیروی دریایی.

Shoostari, M. (1990). *Economic resources of Persian Gulf* in collection of





articles of persian Gulf Seminar, 1341-1342, Tehran: Ministry of foreign Affairs.

[In Persian]

شوشتری، محمد علی (۱۳۶۹). *منابع اقتصادی خلیج فارس در مجموعه مقالات سمینار خلیج فارس*، ۱۳۴۱-۱۳۴۲، تهران: وزارت امور خارجه

Vosoughi, M.B. (2007). *History of the Persian Gulf and neighboring countries-Side*, Tehran: Payame nour University publications.[In Persian]

وٹوقی، محمد باقر (۱۳۸۶). *تاریخ خلیج فارس و سرزمین‌های همجوار آن*، تهران: انتشارات دانشگاه پیام نور.

Watt, M. (1982). *The Influence of Islam on Medieval Europe*, Translated by Jacob Ajand, Tehran: Mola Publications.

وات، مونتگومری (۱۳۶۱). *تاثیر اسلام در اروپا*، ترجمه یعقوب آژند، تهران: انتشارات مولی.

Wells, H. G. (1986). *The outline of history, being a plain history of life and mankind*, Translated by Masoud Rajabnia, Tehran: Soroush publication.[In Persian]

ولز، هربرت جورج (۱۳۶۵). *کلیات تاریخ*، ترجمه مسعود رجب نیا، تهران: انتشارات سروش.

Whitehouse, D. (2005). *Archaeological excavations in the port of Siraf*, Translated by Gholamreza Masoumi, Bushehr: Shoru Publication :Iranology Foundation [In Persian]

وایت هوس، دیوید (۱۳۸۴). *کاوش‌های باستان‌شناسی در سیراف*، ترجمه غلامرضا معصومی، بوشهر: انتشارات شروع: بنیاد ایران‌شناسی

Williamson, A. (1972). *Trade in the Persian Gulf during the Sassanid era and in the first and second centuries of AH*, Journal of Iranian Archaeology and Art, 9,10, 14-63.[In Persian]

ویلیامسن، اندرو (۱۳۵۱). *تجارت در خلیج فارس در دوره ساسانیان و در دو قرن اول و دوم هجری*، مجله باستان‌شناسی و هنر ایران، ۹، ۱۰، ۴۱-۶۳

Wilson, A. (1931). *Persian Gulf*, translated by Mohammad saeedi, Tehran: Farhomand press (Chapkhane Farohmand).[In Persian]

ویلسون، آرنولد (۱۳۱۰). *خلیج فارس*، ترجمه محمد سعیدی، تهران: چاپخانه فرهومند.





Wilson. A) 1959(. *the Persia Gulf*, London: George Allen & Unwin

Yahosseini, G. (2005). *siraf shahr-e- gufteguy tamaddon ha*, Bushehr: Shoro publication, [In Persian].

یاحسینی، سید قاسم (۱۳۸۴). *سیراف شهر گفتگوی تمدن‌ها، بوشهر: انتشارات شروع*.

