

تحلیل ابعاد اجتماعی راه ابریشم در دوره اشکانی بر اساس شواهد باستان‌شناختی و تاریخی

بهروز افخمی*

زینب خسروی**، خاطره گلابی***

چکیده

راه ابریشم یکی از مهمترین دستاوردهای بشری در طول تاریخ برای ارتباط همه جانبه انسان‌ها و فرهنگ‌ها در شرق و غرب دنیای باستان بوده است. موجودیت راه ابریشم از دوره اشکانی قابل اثبات بوده که نه تنها حرکت و چرخش اقتصادی و اجتماعی را در دنیای باستان ممکن ساخته؛ بلکه به یکی از مهم‌ترین ابزار تبادل فرهنگ، هنر و زبان نیز در طول مسیر شده است. جاده ابریشم طی قرون متمادی شاهراه ارتباطی میان شرق و غرب آسیا بوده و سرزمین ایران به‌عنوان سرزمین واسط مبادلات بین‌المللی؛ تسهیلات، تأسیسات و امنیت را برای راه ابریشم فراهم کرده است. این پژوهش با جمع‌آوری اطلاعات به شیوه کتابخانه‌ای و با رویکرد توصیفی - تحلیلی، مولفه‌های ابعاد اجتماعی راه ابریشم را بررسی کرده است. برآیند نشان می‌دهد، تأثیر راه ابریشم جنبه‌های اقتصادی، فرهنگی را متأثر ساخته و در بعد اجتماعی منجر به رونق صنایع و ایجاد اشتغال، استاندارسازی پول، افزایش درآمد به‌واسطه گمرک خانه‌ها، افزایش امنیت راه‌ها و ایجاد زیر ساخت‌ها و... شده است.

کلیدواژه‌ها: راه ابریشم، ابعاد اجتماعی، دوره اشکانی، شواهد باستان‌شناختی.

* عضو هیأت علمی گروه باستان‌شناسی، دانشگاه محقق اردبیلی (نویسنده مسئول)، bafkhami@uma.ac.ir

** دانشجوی دکتری باستان‌شناسی تاریخی، دانشگاه محقق اردبیلی، z.khosravi@uma.ac.ir

*** دانش‌آموخته کارشناسی ارشد باستان‌شناسی، دانشگاه محقق اردبیلی، khaterejavadi1369@yahoo.com

تاریخ دریافت: ۹۷/۰۸/۰۵، تاریخ پذیرش: ۹۷/۱۱/۱۸

۱. مقدمه

در دوره اشکانی، راه ابریشم مهم‌ترین عامل ارتباط تجاری با نواحی مختلف جهان آن دوره - از چین تا روم- بوده است. راه ابریشم با ایجاد ارتباط بین تمدن‌های شرق و غرب در وقوع رویدادهای تاریخی تأثیر بسزایی داشت. این جاده نه تنها عامل تبادل کالاهای مناطق مختلف به‌ویژه چین، ایران و روم بود؛ بلکه گاه از آن به‌عنوان مسیری برای تهاجمات و لشکرکشی به ایران استفاده می‌شد. در سراسر دوران اشکانی و ساسانی، جاده ابریشم نقش بارزی در روابط بین‌الملل بازی کرده است. جاده ابریشم عامل حجم وسیع مبادلات مربوط به کالاهای کشاورزی، صنعتی، صنایع دستی و معدنی بوده است و به تبع آن فرهنگ‌ها، اندیشه‌ها، آیین‌ها، مذاهب، علوم و آثار هنری نیز مبادله می‌شد؛ همچنین به دلیل مراودات بازرگانی در مسیر جاده ابریشم، تسهیلات، تأسیسات و امنیت در امتداد آن، فراهم می‌شد. شکوفایی تجارت در راه ابریشم یکی از عوامل تداوم امپراتوری پارت بود، زمانی که پارت‌ها کنترل جاده ابریشم را به دست گرفتند، سود چندگانه‌ای از تجارت به دست آوردند، آن‌ها با ایفای نقش میانجی در حمل و نقل کالا از چین به روم، باعث شکوفا شدن طبقه اجتماعی تجار در جامعه پارت شدند (Koshelenko & Pilipko, 1996:133). با افزایش مبادلات اقتصادی در شهرهای واقع در مسیر جاده ابریشم، بر پیچیدگی روابط اقتصادی افزوده شد و شیوه‌های تولید متنوع به ایجاد اصناف و درنهایت شکل‌گیری طبقات اجتماعی مختلف انجامید. در واقع در این دوره شهرهای واقع بر مسیر جاده، امنیت جاده را تأمین می‌کردند و جاده ابریشم نیز موجب توسعه اقتصادی و سیاسی و فرهنگی این شهرها می‌شد. جاده ابریشم، انتقال کالا، هنرها، اندیشه‌ها، باورها و علوم به مناطق مختلف را ممکن کرده بود. در امتداد راه ابریشم اقوام و حکومت‌های گوناگون به واسطه مبادلات تجاری و فرهنگی از جنبه‌های مادی و معنوی فرهنگ‌های مختلف غنی می‌شدند. هدف این پژوهش، تبیین اثرگذاری تبادلات فرهنگی و تجاری جاده ابریشم بر ابعاد اجتماعی دوره اشکانی است؛ در این راستا به این پرسش پاسخ داده می‌شود؛ ۱- اقتصاد و تجارت در جاده ابریشم بر چه زمینه‌هایی ابعاد اجتماعی دوره اشکانی تأثیر داشته است؟ کارهای صورت گرفته قبل از این پژوهش که مواردی از آن اشاره می‌شود چندان ابعاد اجتماعی راه ابریشم را مورد توجه قرار نداده‌اند؛ از جمله آثاری که درباره موضوع این پژوهش انجام شده می‌توان به چند اثر اشاره نمود: مقاله‌ای با عنوان «نقش ایران در جاده ابریشم تا پایان عهد ساسانی» نوشته عنایت‌الله رضا (بی‌تا) که در مورد مسیرهای جاده و کالاهای مورد معامله و درنهایت تأثیراتی که این

جاده بر سیاست و اقتصاد این دوران داشته، پرداخته است. در مقاله «پارتیان و تجارت ابریشم» تألیف حاجی بابایی (۱۳۸۰)، اهمیت بازرگانی و تجارت در این دوره شرح داده شده است. در مقاله «جاده ابریشم در ساختار تمدن سه دولت ایران، چین و روم باستان» نگارش محمودی (۱۳۸۳)، از تأسیس راه ابریشم، شهرهای بازرگانی در مسیر این جاده و تأثیراتی که این جاده بر ساختار فرهنگ و تمدن این سه کشور گذاشته، سخن رفته است. اثر دیگر «شکل‌گیری راه ابریشم در پرتو امنیت» تألیف مشترک نیکنامی و ده پهلوان (۱۳۹۱) است، در این مقاله به شکل‌گیری راه ابریشم و سپس به نقش امنیت در شکل‌گیری راه‌ها و مبادلات تجاری، بناهای تأمین‌کننده امنیت و نهایتاً به منزلگاه‌های واقع بر این مسیر توجه شده است.

۲. روش پژوهش

مفهوم اجتماعی از هر فعل، رفتار، کنش و رخدادی که در نتیجه تعامل فرد با دیگری (یا دیگران) پدید آمده و ماهیت جمعی داشته باشد، محسوب می‌شود. بنابراین، تعبیر عام از صفت «اجتماعی» همه پدیده‌های جمعی اعم از ارتباط، اتحاد (همبستگی)، سیاست، اقتصاد، امنیت و ...

است که مستلزم کنش و واکنش‌های جمعی افراد انسانی را شامل می‌شود. در این پژوهش مفهوم اجتماعی با این زاویه دید مدنظر بوده؛ بنابراین ابعاد اجتماعی موردبررسی در این مقاله عبارت‌اند از: اقتصاد و تجارت، وضعیت طبقات اجتماعی، ارتباط با دولت‌های دیگر و امنیت راه‌ها. این پژوهش به منظور بررسی همه‌جانبه کارکردهای جاده ابریشم در ابعاد «اجتماعی» به معنای عام آن تمرکز داشته است. این پژوهش بر اساس هدف از نوع تحقیقات بنیادی است که بر اساس زمان از نوع تحقیق تاریخی محسوب شده و در مورد موضوع «ابعاد اجتماعی راه ابریشم» تمرکز یافته است. داده‌ها به شیوه کتابخانه‌ای و از جنس منابع تاریخی و باستان‌شناسی گردآوری شده و با رویکرد توصیفی-تحلیلی، در راستای پاسخ به سؤال و اهداف پژوهش به منظور کشف واقعیات و رسیدن به نتایج مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته‌اند.

۳. اقتصاد و تجارت

دربارهٔ اوضاع اقتصادی و تجارت پارتیان منابع تاریخی و شواهد باستان‌شناسی گسترده نیست و بر اساس منابع موجود تا حدودی می‌توان وضعیت اقتصادی و تجاری را روشن ساخت. شاهان پارت با تسلط بر قلمرو سلوکیان، شهرها و آبادی‌ها و دژهایی بنا نهادند و به امور مالی توجه فراوان مبذول داشتند. (ملکزاده بیانی، بی‌تا: ۲۲۶-۲۲۵). اساس اقتصاد پارت کشاورزی بود، محصولاتی چون غلات و حبوبات کشت می‌شدند و مناطق وسیعی از تاکستان‌ها و باغ‌ها وجود داشت. محصولاتی از قبیل پنبه و کنجد به‌خوبی شناخته شده بودند. در محدوده‌ی زمین‌های کشاورزی قبایل کوچ‌نشینی بودند که به دام‌پروری مشغول بودند. به نظر می‌رسد که روابط خوبی بین ساکنان آبادی و عشایری که به کار دام‌پروری مشغول بودند وجود داشته است (Hermatta, 1996: 133). محصولات کشاورزی سرزمین‌های شرقی، گندم و جو بود که رقم مهمی از اقلام بازرگانی را تشکیل می‌داد (میر احمدی، ۱۳۸۹: ۵۸۸). پارتیان به دادوستد و بازرگانی، به‌ویژه دادوستد کالاهای مجلل نیز علاقه بسیار بالایی نشان می‌دادند. از این‌رو، سرزمینشان به یکی از قطب‌های اصلی بازار دادوستد در جهان آن روز تبدیل شد. این بازار جهانی با گشایش جاده‌ی ابریشم، که چهارسوی جهان را از چین تا روم و از ترکمنستان تا شبه‌جزیره‌ی عربستان به هم پیوند می‌داد، به وجود آمده بود (بروسیوس، ۱۳۸۵: ۱۱۸؛ بروسیوس، ۱۳۹۰: ۱۱۱-۱۱۲). راه‌های تجاری و شبکه‌های ارتباطی گسترده و امن باعث توسعه تجارت در دوره اشکانی شد (بهنام، ۱۳۹۰: ۱۳۵-۱۳۶) رونق تجارت، گاه رکود کشاورزی را جبران می‌نمود (محمودآبادی، ۱۳۸۳: ۷). بنابراین، امپراتوری اشکانی به‌واسطه‌ی تجارت شکوفا گشت؛ چراکه خود واسطه‌ای میان چین و جنوب آسیا از یک‌سو؛ و جهان غربی از سوی دیگر بود (یار شاطر، ۱۳۸۷: ۱۰۸).

ایران دوره اشکانی از جهت موقعیت خود، بین چین و هند از یک‌طرف و ممالک غربی از طرف دیگر تجارت خوبی داشته است (قدیانی، ۱۳۸۷: ۷۴۶؛ پیرنیا، ۱۳۸۹: ۱۹۱)، و با تسلط بر نقاط حساس جاده ابریشم و به انحصار درآوردن تجارت ابریشم به‌واسطه تجارت با شرق و غرب به ثروت هنگفتی دست یافتند (اسفندیاری فرد، ۱۳۷۶: ۶۹). اشکانیان مانع از مبادله مستقیم میان روم و چین بودند و از واسطه‌گری میان این دو امپراتوری سود سرشاری به دست می‌آوردند (علی بابایی، بی‌تا: ۱۵۹). گزارش کتاب «وی لوئه» از تواریخ سلسله‌ای چین نیز نشانگر انحصار تجارت ابریشم در دست اشکانیان است،

اشکانیان به رومی‌ها اجازه عبور از سرزمین خود را نمی‌دهند (علی بابایی، بی‌تا: ۱۵۹؛ تشکری، ۱۳۵۶: ۱۷) دولت روم از زمان روی کار آمدن خود در قرن دوم قبل از میلاد با ایران وارد جنگ‌های زیادی شد اما دولت‌های ایرانی هرگز به آنان اجازه ندادند بر این جاده تسلط یابند (نظراف، ۱۳۸۷: ۹۴) و دلیل اصلی این عملکرد اشکانیان این بود که ایران در میان ممالک شرق و غرب از موقعیت استراتژیکی مناسب برخوردار بوده و همیشه ایران واسطه مبادلات آسیا با اروپا بوده و تجارت ترانزیت از راه ایران به عمل می‌آمده است (هرمان، ۱۳۷۳: ۲-۱؛ قدیانی، ۱۳۸۱: ۲۹۴). یکی از دلایل علاقه اشکانیان به امر تجارت با سرزمین‌های چین، آسیای میانه، کشورهای غربی (روم و بیزانس) و اقصی نقاط جهان، سیاست توسعه‌طلبی و برتری نیروی اقتصادی بوده است (حاجی بابایی، ۱۳۸۰: ۲۴۶).

بی‌گمان، منافع اشکانیان وابسته به در دست داشتن جاده ابریشم بود؛ و به ارزش چیرگی‌شان بر جاده ابریشم به‌خوبی آگاه بودند. اشکانیان که منافع اقتصادی خود را در اهمیت جاده ابریشم و نظارت بر آن می‌دیدند، تجارت در مسیر جاده ابریشم به انحصار خود درآوردند و عوارض سنگینی بر کالاهایی می‌بستند که از سرزمینشان می‌گذشت؛ این عوارض در واقع بخش مهمی از درآمدهای دولتی آنان را فراهم می‌ساخت (فرانک، برانستون، ۱۳۷۶: ۱۴۹-۱۴۸). حقوق گمرکی و حق عبور، عایدی مهمی به شمار می‌آمد که به‌طور مستمر به خزانه کشور، واریز می‌شد. از طرفی عواید گمرکی و از طرف دیگر تجارت ایران با صدور کالا و مصنوعات به خارج موجب پیشرفت صنعت و تقویت بنیه مالی کشور و بانکداران گردید (ملکزاده بیانی، بی‌تا: ۲۴۲). یافته‌های باستان‌شناسی از سلوکیه در کنار رود فرات و مدارک نوشتاری نشان‌دهنده مالیات بر تجارت برده، نمک و دیگر اقلام دارد و سکه‌های برنزی افزایش تجارت محلی را نشان می‌دهد (Koshelenko & Pilipko, 1996: 235)

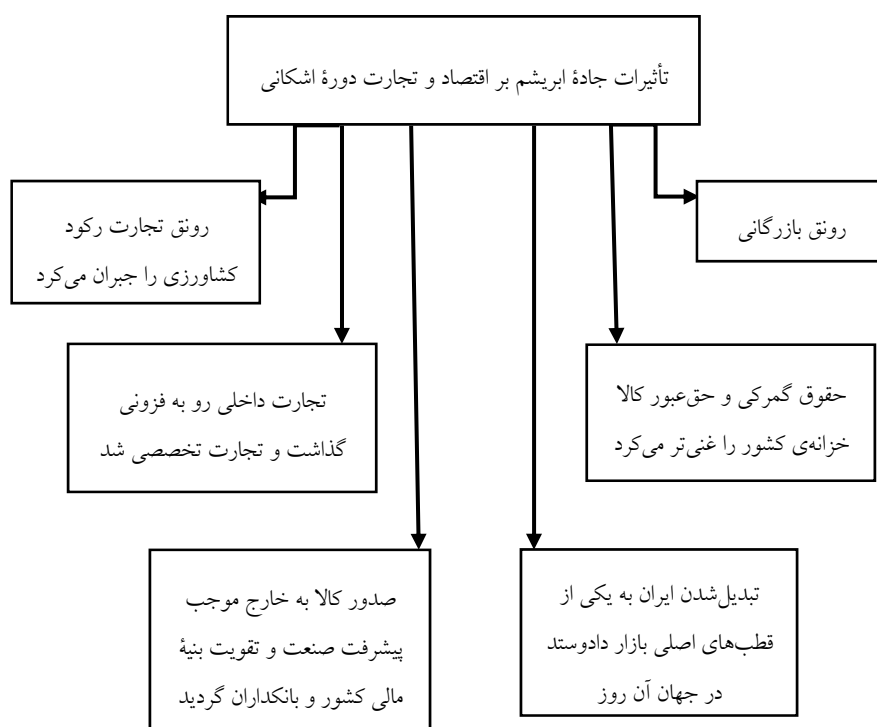
در سال‌های میانه امپراتوری اشکانی (مهرداد دوم) با برقراری ارتباط تجاری میان چین و سرزمین‌های پیرامونی آن با ایران و روم اهمیت جاده ابریشم دوچندان شد. این جاده تجاری آن‌قدر در بودجه و نظام مالی روم تأثیر داشت که حتی رومیان را وادار می‌کرد که در لشکرکشی‌ها و جنگ‌های خود مقیاس محدودی از این جاده را مغشوش سازند (نیکنامی، ده پهلوان، ۱۳۹۲: ۲۳۵-۲۳۴). تسلط اشکانیان بر جاده ابریشم، آنان را وارد انواع معاملات بین‌المللی کرد و طبق اطلاعات چینی از مملکت‌های غرب به دربار خاندان حکمران هان، هیئت‌های سیاسی و تجارتهای سفر می‌کردند. مقصود از مملکت‌های غربی

اصلاً ایالات ایرانی بودند؛ زیرا در آن زمان چین غیر از دولت‌های ایرانی با کشورهای دیگر ارتباط سیاسی و تجاری نداشت (نظراف، ۱۳۸۷: ۹۳). اما در زمان مهرداد دوم، نه تنها ارتباط نخستینی با شرق رخ داد، بلکه این فرمانروا در غرب نیز کوشید تا با رومیان ارتباط برقرار کند که در آن موقع بیش از پیش در شرق باستان متجلی می‌شدند (شیپمان، ۱۳۸۴: ۳۹).

چنانگ چین و دیگران از گاری‌ها و کاروان‌ها و کشتی‌های پر کالای اشکانیان سخن گفته‌اند که به سرزمین‌های همسایه می‌رفت و برای ترغیب امپراتور چین به ادامه تجارت پیشکش‌های گران و چشمگیری هم چون شتر مرغ و شعبده‌باز و مانند آن‌ها می‌فرستادند (مجیدی خامنه، ۱۳۷۶: ۲۰۳). راه ابریشم میان چین و مدیترانه دایر بود و هیئت‌های دوستی و حسن روابط و پیشکش‌ها چنان‌که در منابع چینی آمده است میان دو طرف در سده‌ی اول و دوم میلادی در رفت‌وآمد بودند. اما اسناد و شواهدی از روابط بازرگانی پارت و هند به دست نرسیده است (کالج، ۱۳۸۸: ۹۲). این دادوستد عمدتاً به صورت تجارت واسطه‌ای برگزار می‌شد که پارتیان، در درجه‌ی اول، واسطه بودند و مشخصاً به ندرت به صورت سوداگر عمل می‌کردند، عده‌ی زیادی در کار تجارت ترانزیت مشغول شده، و در این امر تخصص پیدا کردند. تنها سند در این رابطه، نوشته‌ای طویل از پالمیرا (۱۳۷ م)، به اصطلاح تعرفه‌های پالمیرا، که مالیات‌های وضع شده در آنجا بر کالاهای وارداتی در آن قید شده است، اما درآمدها باید مقدار معتابه‌ی بوده باشد، زیرا اشاره‌ای در اثر پاپینوس وجود دارد که مطابق آن، رومیان هر ساله صد میلیون سیسترز به هند، عربستان و چین می‌پرداختند (شیپمان، ۱۳۸۴: ۱۱۴؛ حاجی بابایی، ۱۳۸۰: ۲۵۱) واحد عمده مقیاس بار شتر است، و گاری مشتمل است بر چهار بار شتر و بار خر برابر است با نصف بار شتر (کالج، ۱۳۸۸: ۹۸). شهر پالمیرا به عنوان ناحیه‌ای بی‌طرف، میانجی اصلی تجارت امپراتوری پارت با روم بود، کاروان‌های پالمیرا به شهرهای متنوع پارت و شهرهای ساحلی سوریه می‌رفتند (Koshelenko & Pilipko, 1996:133).

صنعت و پیشه فعال و باکیفیت شده بود، کارهای نساجی، چرم کاری، ساخت ظروف سفالین، اسلحه و شیشه‌آلات هم در مصنوعات روم و هم در مصنوعات ایران بود و روابط مستحکمی بین این دو مرکز مهم صنعتی وجود داشت. با آنکه گاه اجناس کم‌بها مانند سفالینه و روغن و شراب تا دوردست برده می‌شد ولی نوع کالاهایی که سود فراوان می‌داد مهم بود. با ازدیاد تجارت‌خانه‌های بزرگ و کوچک و بازارهایی که

مال التجاره‌های آن‌ها در محله‌های مخصوص به فروش می‌رفت تجارت داخلی رو به فزونی گذاشت (جوادی، ۱۳۸۰: ۲۷۷) و تجارت داخلی تخصصی شد و به فروش کالاهای تقریباً مشابه متمایز گردیده بود. دولت هم صاحب کارخانه‌های خاص صنعت گردیده بود (نظراف، ۱۳۸۷: ۹۴).



نمایه ۱. تأثیر جاده ابریشم بر اقتصاد و تجارت دوره اشکانی

۴. مسیرهای تجارت

در سال ۱۳۸ ق.م ووتی یک ژنرال به نام ژنگ‌کیان را به سرزمین‌های ناشناخته به غرب برای یافتن متحدان دیپلماسی جدید و جاده‌های تجاری جدید فرستاد. سرانجام تجار چینی سه جاده به سمت سرزمین‌های غرب طرح‌ریزی کردند. شمالی‌ترین جاده، جاده بزرگ ابریشم از غرب چین آغاز می‌شد و سراسر آسیای مرکزی تا دریای کاسپین و سیاه را

می پیمود و در بندر یونانی بیزانتیوم پایان می یافت. به این دلیل این جاده چندین دره کوهستانی را پوشش می داد. جاده میانی، که جاده بسیار مشهوری بود از چین آغاز می شد، سپس تا خلیج فارس و از آنجا به دره رودخانه فرات و دریای سیاه و شهری سوری دمسکوس منتهی می شد. سومین جاده در جنوب چین با آبهای چین هدایت می شد و به سمت ویتنام امروزی و جزیره ملای به جنوبی ترین گوشه هند منتهی می شد و از اینجا کالاها به دریای سرخ و سپس رود نیل و مصر شمالی برده می شد (Stockwell, 2006).

پارت از راه زمینی بزرگ غرب به باریگازا و از راه دریایی از خاراکس اسپاسینو به مصعب سند که راهی چهل روزه بود، متصل می شد. گذشته از راه عادی بابل تا شمال سوریه راهی کوتاه کاروانرو از میان بیابان سوریه جلب نظر مسافران را کرد که از شهر واحه‌ای رومی پالمیری می گذشت (کالج، ۱۳۸۸: ۹۳-۹۲). قرن اول و دوم قبل از میلاد راه بازرگانی ترکستان، مرو، صددروازه، هگمتانه، سلوکیه، هترا (الحضر) و نصیبین و سواحل فرات، راهی شناخته شده بودند. جاده هندوستان، سیستان، کرمان به استخر نیز اهمیت زیادی داشت و تبادل کالا را در مسافت‌های دور ممکن می ساخت (میراحمدی، ۱۳۸۹: ۵۸۸). در نواحی شرق قلمرو پارت راهی از مرو به سوی جنوب تا افغانستان و هند جهت می یافت؛ یک راه مهم مغرب ایران طبعاً خاراکس اسپاسینو را یا سلوکیه متصل می ساخت. راهی از اینجا به سوی شمال تا الحضر تا آنجا که میشان (میسن) گویند، می رفت (کالج، ۱۳۸۸: ۹۴). پارت‌ها و رومیان کالاها را از طریق دریا از بندرهای دریای سرخ حمل می کردند (Koshelenko & Pilipko, 1996: 235). از طریق نوشته مشهور چاپارخانه‌های پارتی اثر ایزیدور خاراکسی، تعدادی از کاروانسراهای مسیر راه را از مدیترانه به شرق می شناسیم: انطاکیه در ساحل اورونتس به عبارت دیگر زوگمای هم جوار در ساحل فرات، به ویژه چاپارخانه‌های مبدأ بودند (شیپمان، ۱۳۸۴: ۱۱۴). در دوران اشکانی هر ساله نمایشگاه بزرگی در شهر زوگما برپا می شد که در آن بازرگانان محلی به فروش کالاهای هندی و چینی می پرداختند. این نمایشگاه زیر نظارت دستگاه دیوانی اشکانیان بود و کارگزاران دولتی برای خزانه‌ی شاه اشکانی از بازرگانان عوارض می گرفتند (میرسعیدی، ۱۳۸۷: ۱۰۳). از این محل، جاده‌های متعددی از طریق نیکه فوریوم، دورا - اورپوس و یا از حدود سال ۱۰۰ ق.م درست از میان صحرای سوریه و از طریق پالمیرا به سلوکیه، تیسفون و یا بعداً به بلاشگرد منتهی می شد. جاده از طریق این شهرها از روی کوهستان زاگرس به کرمانشاه و در ادامه از راه همدان، ری (نزدیک تهران) به مرو

(انطاکیه مرگیانا) می‌رفت که در این محل جاده چند شاخه می‌شد (شیپمان، ۱۳۸۴: ۱۱۴). البته غیراز این مسیر، راه‌های متعدّد دیگری نیز وجود داشت. به‌عنوان مثال مسیری که از همدان به سمت غرب می‌رفت می‌توانست به‌طور مستقیم از طریق معبرهایی به سرزمین آشور، جایی که دو شهر آشور و نینوا پایتخت‌های پیشین آشوری بار دیگر در دوران پارسی رونق یافته بود، برود. راه دیگر رساندن مال‌التجاره به بابل از طریق دریا و پس از کشتیرانی از شمال غربی هند به سمت قسمت علیای خلیج فارس بود (هرمان، ۱۳۷۳: ۵۶-۵۵). به‌طور عمده فرهنگ شهرهای تجاری، از مشارکت فرهنگ محلی ساکنان و فرهنگ کاروان‌های تجاری که از آنجا عبور می‌کردند، پیشرفت می‌کرد (Barnhill, 2005). هر کاروان تا حدود هزار رأس شتر دوکوهانه بلخی را شامل می‌شد و هر شتر می‌توانست ۱۸۰ تا ۲۳۰ کیلو جنس را حمل کند. این حیوانات در ایستگاه‌های جاده ابریشم تعویض می‌شدند. تاجران اشکانی بخشی از سود خود را از تأمین امنیت کاروان در مسیرهای امپراتوری از مرو تا خاراکس به دست می‌آوردند (بروسیوس، ۱۳۸۵: ۱۶۵).

۵. اقلام تجاری

محصولات کشاورزی مانند گندم و جو سهم زیادی در تجارت داشتند (میراحمدی، ۱۳۸۹: ۵۸۸). محصولات کشاورزی ایران به چین صادر می‌شد، این محصولات عبارت بودند از: شراب، میوه، گردو، رنگ و گیاهان مخصوص رنگرزی از قبیل حنا و غیره، اسبان پارسی نیز از اقلام مهم صادراتی به چین بود (حاجی بابایی، ۱۳۸۰: ۲۵۳؛ بروسیوس، ۱۳۸۵: ۱۱۸). «اسبان نسایی» در سال ۱۰۱ ق.م از طریق فرغانه به چین برده شد (شیپمان، ۱۳۸۴: ۱۱۵). بخش قابل توجهی از تجارت، شامل ابریشم‌های چینی می‌شد؛ که از طریق پارت به غرب می‌رسید (یارشاطر، ۱۳۸۷: ۱۰۸). خرید و حمل‌ونقل ابریشم که بیشتر از آسیای میانه و سپس ارمنستان صورت می‌گرفت، در بازرگانی و اقتصاد ایران اهمیت به‌سزایی داشت (حاجی بابایی، ۱۳۸۰: ۲۴۹). در سرزمین پارت‌ها، گذشته از ابریشم چین، فولاد چینی که از طریق مرو، وارد و بدین سبب "فولاد مروی" خوانده می‌شد، طالبان فراوان داشت (حاجی بابایی، ۱۳۸۰: ۲۵۱-۲۵۰).

ایزیدور خاراکسی از یک قلم مهم صادراتی نام می‌برد که مروارید خلیج فارس است (کالج، ۱۳۸۸: ۹۹). افزون بر آن، بنده زرخرید، خشکه بار، رنگ ارغوان، عطریات، روغن زیتون و دنبه، حیوانات، نمک، خوراکی، میوه کاج، مجسمه‌های مفرغی (کالج، ۱۳۸۸:

۹۸)، انواع پوست، طلا، فلزات و سنگ‌های قیمتی، عاج، پارچه‌هایی چون کتان، ادویه، مواد خوشبوکننده از جمله کالاهای وارداتی به پارت به شمار می‌آمدند (بروسیوس، ۱۳۸۵: ۱۶۷؛ بروسیوس، ۱۳۹۰: ۱۶۱). پارتیان، «آهن سِری»، زردآلو و هلو را از چین وارد کردند (شییمان، ۱۳۸۴: ۱۱۵). این هر دو محصول منشأ و خاستگاهی چینی داشته و برای یونانیان ناشناخته بودند. رومیان از طریق ایرانیان با این دو محصول آشنا شدند؛ و آن‌ها را از ایران و ارمنستان ایرانی وارد ساختند (یار شاطر، ۱۳۸۷: ۱۱۵). محصولاتی مانند انار، بذر یونجه، مو، خیار، پیاز، زعفران و گل یاس از ایران به چین برده شده است. انار را در چین میوه‌ای پارتی می‌دانستند (حاجی بابایی، ۱۳۸۰: ۲۵۰). شراب عالی نیز از محصولات ایران بود که به چین می‌رفت (بادامچی و پاشازانوس، ۱۳۹۳: ۱۹). از سوی دیگر، فندق از غرب به ایران آمد (یار شاطر، ۱۳۸۷: ۱۱۶). یکی از کالاهای مهمی که ایرانیان در چین به جستجوی آن می‌رفتند، مشک آهو بود. آینه‌های فولادی ختایی، ظروف چدنی، سوهان‌های فلزی آتشزنده‌های مرغوب، همه توسط بازرگانان ایرانی و عثمانی و تاتار و روس از چین می‌آمد و مشتاقان زیادی داشت (معتکف، ۱۳۷۶: ۱۶۳-۱۶۲). شراب، یونجه و نوعی صمغ که از سرگین شیر درست می‌کردند، از جمله کالاهایی بودند که از پارت و روم وارد می‌شد. «عطر اشکانی» که به چند ماده مانند خَشَل یا مُقَل ازرق، همراه با کندر و مُرّاز دیگر کالاهای گران‌بهایی بودند که به چین صادر می‌شدند (بروسیوس، ۱۳۸۵: ۱۶۷؛ بروسیوس، ۱۳۹۰: ۱۶۲).

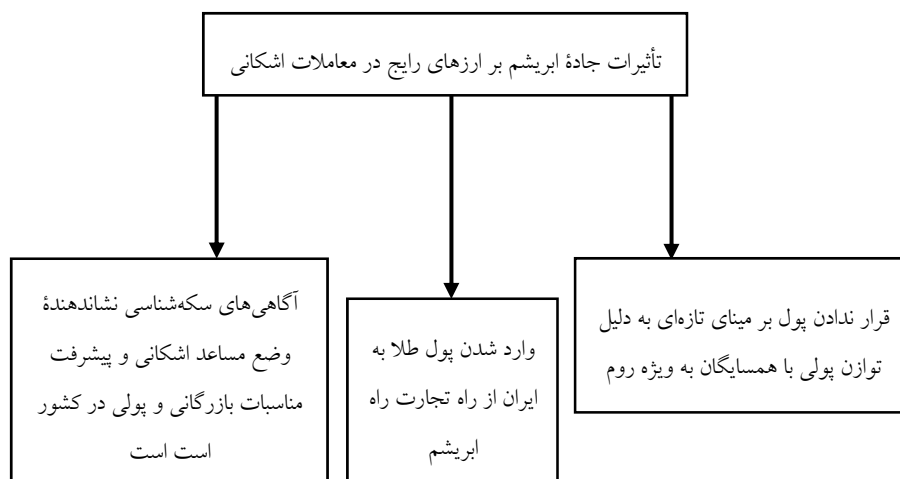
تجارت با روم در دوره اشکانی توسط تجار انجام می‌شد و مال‌التجاره‌ای که به روم می‌رفت، عبارت بود از: صمغ، کتیرا، جگن معطر، منسوجات گوناگون و ادویه و قالی و قالیچه و پارچه‌های ابریشمی. پارچه‌های ابریشمی ایران را بزرگان رومی خیلی استعمال می‌کردند. پلین می‌گوید، که قالیچه‌های ایران از رنگ‌های مختلف به قیمت گزاف فروخته می‌شد و زینت قصور رومی بود. فلزات و اشیایی که در کارخانه‌های رومی می‌ساختند نیز به ایران وارد می‌شد (حقیقت، ۱۳۸۴: ۳۷۴-۳۷۳؛ قدیانی، ۱۳۸۱: ۲۵۵؛ پیرنیا، ۱۳۹۰: ۲۱۳۱). بخش قابل توجهی از تجارت، شامل ابریشم‌های چینی می‌شد؛ که از طریق پارت به غرب می‌رسید؛ هم‌چنین تقاضای بی‌وقفه‌ای برای پوست‌های بومی ایران وجود داشت؛ که برای قرن‌ها در جهان غرب شهرت یافته بود. دو کالای دیگر، که در روم محبوبیت داشت؛ یکی فولاد اشکانی (یا آهن اشکانی)، و دیگری چرم اشکانی بود (یار شاطر، ۱۳۸۷: ۱۰۷). از گیاهان دارویی فلوس و ریواس، (یار شاطر، ۱۳۸۷: ۱۱۴) و

دارویی به نام اَبَدِلِم و زَنوس ادارتوس نیز رومیان از ایران وارد می‌ساختند (آقاجانی، ۱۳۸۷: ۱۴۲). کالای صادرات رومی بیشتر مصنوعات فلزی و بلور رنگی و نقش دار و دانه‌های بلورین برای گلوبند بود. هندوستان نیز عطر، فلفل، دارچین، زنجبیل، فلزات، رنگ و دارو صادر می‌کرد (سرفراز، فیروزمندی، ۱۳۸۷: ۲۰۹). نیشکر از هند وارد ایران می‌شد و در همان عهد شروع به کاشت آن کردند (گیرشمن، ۱۳۷۲: ۳۴۱).

از مشرق، ابریشم و آهن و چرم و عاج و مصنوعات پارچه‌ای و اشیای نایاب و روغن‌های معطر و سنگ‌های تزئینی قیمتی و از مغرب کالاهای مصنوع از قبیل آبگینه و مفرغ و پارچه و سفالینه و پاپیروس وارد و صادر می‌شد. مصنوعات پارتهی حتی در سرزمین‌های مجاور سواحل شمالی دریای سیاه دیده می‌شدند، مانند صفحات عاج کنده کاری با تصاویر پادشاه و خنیاگران یافت شده است (جوادی، ۱۳۸۰: ۲۸۰).

۶. ارزش‌های رایج در معاملات

سیستم پولی اشکانی بر درهم نقره‌ای (با وزنی حدود ۴ گرم) استوار بود. دو نوع سکه اصلی بانام‌های تترادراخما و درم ضرب می‌شدند. سکه‌های کوچک برنزی نیز در معاملات کوچک و محلی کاربرد داشتند (Hermatta, 1996: 135-136). تمام مسکوکات اشکانیان فقط از نقره و برنج بوده است. در زمان آن‌ها پول طلا به ایران فقط از راه تجارت وارد می‌شده است (قدیانی، ۱۳۸۷: ۷۳۲-۷۳۱؛ آقاجانی، ۱۳۸۷: ۷۵؛ پیرنیا، ۱۳۸۹: ۱۹۲؛ رحمانی، ۱۳۹۲: ۶۳۹). اشکانیان همچنان اصول پولی را که از ابتدای این دوران به روش سلوکیان پایه‌گذاری شده بود، ادامه دادند. این وضع موجب توازن پولی با همسایگان غربی و سپس با رومیان گردید. زیرا درهم پارتهی با دراکم رومی از حیث وزن نزدیک بود و این ترتیب در پیشرفت حیات اقتصادی ایران در جهت معاملات با رومیان، مؤثر بود (ملکزاده بیانی، بی تا: ۲۴۳-۲۴۲). آگاهی‌هایی که از طریق سکه‌شناسی به دست آمده است مؤید وضع مساعد پارت در سده نخست پیش از میلاد و پیشرفت مناسبات بازرگانی و پولی در آن کشور است (پیگولوسکایا، ۱۳۷۲: ۱۳۳).



نمایه ۲. تأثیر جاده ابریشم در معاملات

۷. وضعیت طبقات اجتماعی

در دوران اشکانی تحولاتی عمیق در حیطه فلاحات ایجاد شد. در این دوره به تدریج املاک کوچک از بین می‌روند و تبدیل به املاک مالکان عمده (فئودال‌ها) می‌گردند. اصولاً دهگانان و خرده‌مالکان استقلال خود را از دست می‌دهند و بیش‌ازپیش تحت فشار مالکان عمده قرار می‌گیرند. دهگانان و خرده مالکان زمین رسماً آزاد بودند، اما آزادی ایشان نسبی بود. استفاده از زمین‌ها شاید از این نظر مفید بود که مالک ثروتمند هم می‌توانست سنن مفید فلاحات را حفظ کند و از لحاظ علمی زمین‌ها را به کار اندازد، و هم ترقیات و تحولات طرق جدید را پیروی نماید، و این امور برای یک دهگان به هیچ وجه میسر نبود. این مزیت و سود به بهای انهدام بخشی از آزادی توده روستاییان به دست آمد. در تعقیب این تحولات، اختلافی ایجاد شد که نظیر آن هرگز بدان شکل در جامعه ایرانی روی نداده بود، و آن تقسیم جامعه مزبور است به دو قسمت روستاییان و شهرنشینان، که هر کدام به شعبه‌ای مخصوص از اقتصاد کشور تعلق داشتند، و از لحاظ شهرنشینی و ده نشینی طرز زندگی خاصی را دارا بودند. بهای زمین‌ها افزوده شد و این افزایش به علت امنیت استقرار سرمایه صورت گرفت. برای خرده‌مالکان امکان نداشت که زمین‌های خود را حفظ کنند و به ستیزه خود با مالکان عمده ادامه دهند؛ بدین وجه کشور تحول یافت و

اکثریت آن را خالصه‌های دولتی و املاک وسیع تشکیل می‌داد. اطلاعات بسیاری در خصوص تحولاتی که در این عهد در جامعه ایرانیان شهرنشین رخ داد در دست نیست، اما می‌توان در نظر گرفت؛ افکار آزادی خواهانه که توسط هلنیسم رایج شده و در روم بسیار توسعه یافته بود، در ایران نیز مؤثر افتاد. در این دوره، هم‌طرازی محسوسی در ایران - مانند روم - به وجود آمد و نسبت به غلامان روشی دیگر اتخاذ گردید. غلامان آزادشده بهترین مصنوعات هنری را می‌ساختند، و آنان که عنوان «غلامان تجملی» داشتند در خدمات دولتی به درجات عالی و حتی اشغال تاج و تخت قیصره می‌رسیدند. در جامعه ایرانی به‌طور کلی اختلاف عظیمی پیدا شد: مالکان عمده، درباریان، صاحب‌منصبان، خانواده‌هایی که جزو اشراف عمده نبودند، نسل بعد نسل تشکیل اشرافیتی دادند که در مقابل آن، طبقه‌ای نیز شامل مردم آزادشهرها و روستاها ایجاد شد (گیرشمن، ۱۳۸۹: ۲۸۹-۲۸۸).

در مورد وضعیت طبقاتی مردم در عصر اشکانی، باید چنین نوشت که از سال ۵۰ ق.م تا ۱۵۰ م، سطح زندگی در ایران بسیار بالا بوده است. نجبا و بازرگانان که درآمدشان از کشاورزی و بازرگانی به دست می‌آمد از سطح بسیار بالای زندگی بهره‌مند بودند، اما بر اثر وقوع جنگ‌های پیاپی بین ایران و روم، سطح زندگی تنزل پیدا نمود (آقاجانی، ۱۳۸۷: ۴۵). کم شدن وزن سکه‌های نقره از سده اول میلادی نموداری از وخامت تدریجی وضع اقتصادی بود. تا سال ۲۰۰ میلادی ویرانگری‌های رومیان شهرها از جمله بابل و سلوکیه و آشور و شوش را به شدت از رونق انداخت. خرابی عیار سکه‌ها نمودار فقر عمومی و روزافزون مردم بود. اما شهرهای بازرگانی دورا و اروپوس و الحضر و پالمیر رونق خود را همچنان حفظ کردند (جوادی، ۱۳۸۰: ۲۸۰). در دوره اشکانی ثروت نزد طبقه‌ای خاص متمرکز شده بود. اعضای طبقه‌ای بالای اجتماع خریدار عمده کالاها بودند. بنابراین مصرف چندان زیاد نبود و جامعه برای تولید چندان تلاش نداشت و محرکی برای تهیه ابزار تولید کالا به مقدار زیاد در میان نبود. کارهای ساده و تکراری را بردگان انجام می‌دادند و مهارت فنی کم‌کم به پایه‌ای نازل می‌رسید (جوادی، ۱۳۸۰: ۱۷۹؛ کالج، ۱۳۸۸: ۱۰۴). طبقات اشراف و بازرگانان از تجارت و بهره‌گیری از روستاییان از زندگی فراخ و خوش برخوردار بودند (کالج، ۱۳۸۸: ۱۰۴).

۸. ارتباط ایران با دولت‌های دیگر

روابط ایران عصر پارسی با سایر کشورها و حکمرانی‌ها بر اساس منافع دو طرف انجام می‌گرفت (آقاجانی، ۱۳۸۷: ۱۳۹). در عهد سلطنت مهرداد دوم که از سال ۱۲۳ تا ۸۷ ق.م است، امپراتوری پارت برای اولین بار هم با روم و هم با چین ارتباط برقرار کرد (قدیانی، ۱۳۸۱: ۲۴۷). دلیل اصلی تماس‌های چینیان با پارت احتمالاً دلیل نظامی بوده است، زیرا امپراتوری چین مورد تهدید تهاجم هسیونگ-نو یعنی هون‌ها، همان مردمانی که تخاری‌ها را به داخل قلمرو یونانی-بلخی رانده بودند قرار داشت. چینی‌ها نه تنها خواهان اسبان مشهور ایرانی بودند؛ بلکه به مهارت‌های تربیت سواره‌نظام نیز نیاز داشتند. در نهایت توافق میان دو حکومت پیمانی نظامی نبود بلکه توافق بازرگانی بود. چینیان که تقاضای دو طرف را برای کالاهای تجملی دریافته بودند شبکه‌ای از راه‌های زمینی تجاری میان چین، آسیای مرکزی و فلات ایران به وجود آوردند که به‌طور جمعی راه ابریشم خوانده می‌شود (بروسیوس، ۱۳۹۰: ۱۲۱).

نتیجه مسافرت معاون سفیر چین به ایران این شد که دولت اشکانی تسهیلات کافی برای تجارت جهانی چین به وجود آورد. از آن زمان جاده ابریشم به‌صورت راه ارتباطی منظمی درآمد و تا دوران اخیر هم راه تجاری مهم سراسر آسیا باقی ماند (فاضلی، ۱۳۹۰: ۱۲۵-۱۲۴). در اواخر قرن دوم قبل از میلاد پارت‌ها با چینیان که در آن زمان تحت حکومت خاندان بزرگ «هان» بودند در آسیای مرکزی تماس مستقیم برقرار کردند. چینیان در حدود سال ۱۳۸ قبل از میلاد در زمان امپراتور ووتی «۸۷-۱۴۱ ق.م» سفیر خود چان چین را به آسیای مرکزی اعزام داشتند. چان چین در بازگشت از وجود اسب‌های عالی، شراب و بسیاری گیاهان مفید خبر آورده بود (هرمان، ۱۳۷۳: ۲۸) هم‌چنین در زمان مهرداد دوم، هیئتی از چین بین سال‌های ۱۲۰ تا ۸۷ ق.م به ایران آمد (میراحمدی، ۱۳۸۹: ۵۸۸؛ پیرنیا، اقبال آشتیانی، ۱۳۸۸: ۱۳۴) و نیز در سال ۹۷ م سفیری به نام کان یینگ به ایران و روم فرستاده شد (قدیانی، ۱۳۸۷: ۷۴۶-۷۴۷؛ پیرنیا، ۱۳۸۹: ۱۹۱؛ رحمانی، ۱۳۹۲: ۶۵۲). در حدود ۱۱۵ ق.م مهرداد هیأت سفارتی را که از جانب امپراتور چین اعزام شده بود، پذیرفت. دولت پارت با امپراتور مزبور معاهده‌ای منعقد کرد، مبنی بر تأمین تسهیلات بسیار در امور تجارت بین‌المللی که در آن باب، ایران به‌عنوان کشور ترانزیت، حلقه ارتباطی را که دارای اهمیت اساسی بود، تشکیل می‌داد (گیرشمن، ۱۳۸۶: ۲۴۰). مهرداد دوم و ووتی اقدام به مبادله سفیر و هدایا کردند و این دوستی موجب استقرار دادوستد میان دو کشور شد.

(هرمان، ۱۳۷۳: ۲۹). تاریخ اولین کاروانی که از جاده ابریشم به ایران آمده به ۱۰۶ سال پیش از میلاد بازمی‌گردد (کیانی، بی تا: ۵۹۶؛ معتکف، ۱۳۷۶: ۱۶۴). ویژگی دولت پارت بهبود ارتباطات به منظور ممکن ساختن امکانات تجارت در مسافت طولانی بود (هرمان، ۱۳۷۳: ۵۵). کشف سکه‌های مهرداد دوم، در ترکستان و یا دادوستد پارچه‌های سوری در مغولستان، نشانگر روابط خوب بازرگانی دوران اشکانی است (میراحمدی، ۱۳۸۹: ۵۸۸). در زمان اشکانیان آمدورفت سفرا و نمایندگان ایران و چین به موجب تقویت روابط مستقیم تجاری میان این دو کشور بزرگ گردید (حاجی بابایی، ۱۳۸۰: ۲۵۷). حتی رابطه بین اشکانیان و رومیان نیز از طریق توسعه مبادلات تجارتي از راه ابریشم بهبود یافت (طلوعی، ۱۳۸۸: ۱۴۲-۱۴۱)

۹. امنیت راه‌ها

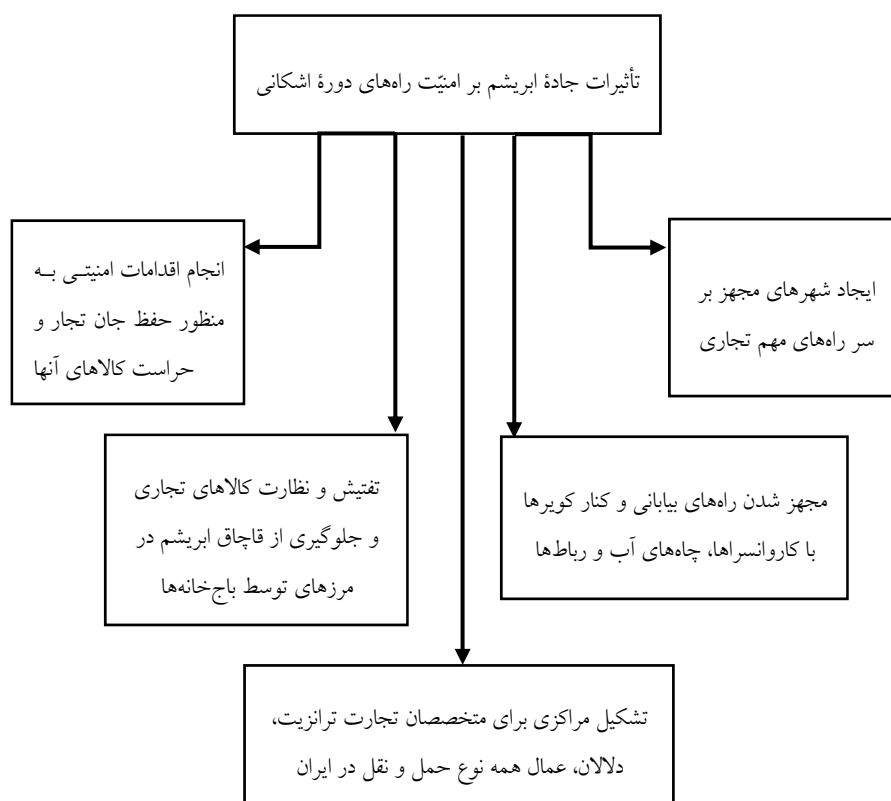
یکی از عوامل مهم در ایجاد، شکل‌گیری و جریان تجارت و دادوستد در طول جاده‌ها برقراری امنیت مالی و جانی بوده است که سران حکومتی و متصدیان تجارت به شیوه‌های گوناگونی به تأمین این عامل مهم می‌پرداخته‌اند. بسیاری از امپراتوری‌های سرزمین‌های پست، ارتش‌هایی را برای تضمین امنیت راه‌ها و حفظ و تداوم عرضه کالاهای حیاتی به سرزمین‌های مختلف گسیل می‌دادند (نیکنامی، ده پهلوان، ۱۳۹۲: ۲۳۴). بر اساس اسناد، متون تاریخی مکتوب مانند اسناد دوراروپوس و هاترا و یافته‌های باستان‌شناختی تجار و سران اشکانی منطقه ایران و بین‌النهرین شیوه‌هایی را برای تأمین امنیت و تسهیل رفت‌وآمد و دادوستد در طول جاده ابریشم به‌کاربرده‌اند (نیکنامی، ده پهلوان، ۱۳۹۲: ۲۳۵).

شبکه‌های ارتباطی و راه‌های تجارتي در عصر اشکانیان مهم‌ترین عامل رونق دادوستدها در آن عصر بوده است. راه‌های ارتباطی از آن‌جهت در دوره پارتیان گسترده و متنوع بود که کاروان‌های تجارتي در هر شرایطی در امنیت کامل بتوانند کالاهای خود را به مقصد برسانند (پور پیرار، ۱۳۸۱: ۱۶۲). راه‌ها چه در داخل و چه در خارج قلمرو اشکانیان از اهمیت فوق‌العاده‌ای برخوردار بودند (آقاجانی، ۱۳۸۷: ۲۰). تشکیلات و شیوه حمایت و نگهداری جاده‌های کاروان‌رو و بازرگانی، در سطحی ممتاز بود (جوادی، ۱۳۸۰: ۲۷۹). ایران در دوران پارت تجارت زیادی با روم داشت و در سرحد گمرک‌خانه‌ای بود، که کالاهای ورودی و صدوری به آنجا وارد و در کتابچه‌هایی که مخصوص این کار بود،

ثبت می‌شد (حقیقت، ۱۳۸۴: ۳۷۳؛ قدیانی، ۱۳۸۱: ۲۵۵؛ پیرنیا، ۱۳۹۰: ۲۱۳۱). به‌منظور تفتیش و نظارت کالاهای تجارته و جلوگیری از قاچاق ابریشم در مرزهای دولت پارت باج‌خانه‌ها تأسیس شده بود و باج‌ستانی یکی از منابع‌های درآمد دولتی بود (نظراف، ۱۳۸۷: ۹۴).

دولت پارت توجه خاصی نسبت به جاده‌سازی و نگهداری و مرمت آن‌ها و احداث مراکز حمل‌ونقل مبذول داشت (پورپیرار، ۱۳۸۱: ۱۵۸؛ ملکزاده بیانی، بی تا: ۲۳۹). در سرزمین ایران مرکزی برای متخصصان تجارت ترانزیت، دلان، عمال همه‌نوع حمل‌ونقل، رهبران کاروان‌ها و تشکیلات دریانوردان برای حمل‌ونقل دریایی، تشکیل گردید (گیرشمن، ۱۳۸۶: ۲۷۲؛ میرسعیدی، ۱۳۸۲: ۸۵؛ گیرشمن، ۱۳۷۲: ۳۳۸؛ افراسیابی، ۱۳۸۶: ۱۹۷). پادشاهان پارتی به دلیل منافعی که به نظم و مراقبت جاده‌ها و راه‌ها اهمیت بسیاری می‌دادند، بنابراین مالیاتی که از جریان مال‌التجاره‌ها و کالاهای وارداتی اخذ می‌شد یکی از مهم‌ترین منابع عایدات دولت بود. اشکانیان منازل، کاروان‌ها و ایستگاه‌های دارای اسبان یدکی - برای نقل‌وانتقال سریع - را مراقبت می‌کردند (جوادی، ۱۳۸۰: ۲۷۷؛ گیرشمن، ۱۳۸۶: ۲۷۳). راه‌هایی را که از بیابان‌ها و کنار کویرها می‌گذشت، با ایستگاه‌های شاهی (کاروانسراهای عالی) و چاه‌های آب و رباط‌ها مجهز کرده بودند. به‌طوری‌که از لیدی (آناتولی غربی امروز) و فریگی (قسمت داخلی آسیای صغیر) در طول نودوچهار و نیم فرسنگ، بیست کاروانسرا وجود داشت، یعنی در هر پنج فرسنگ (یک منزل) یک کاروانسرا موجود بوده است. در شهرهای پالمیرا (تدمر) و دورا و پترا سراهایی وجود داشت که بازرگانان در آن‌ها گرد می‌آمدند و به مبادله کالاهای خود می‌پرداختند (حاجی بابایی، ۱۳۸۰: ۲۵۷). شاهان اشکانی برای حفاظت بیشتر از راه‌ها، دژهایی برای محافظت از کاروان‌ها ساختند (میرسعیدی، ۱۳۸۷: ۱۰۲) و در مسیر راه‌ها محافظانی گماشته بودند که جاده‌ها را سوار بر اسب حراست می‌کردند (پورپیرار، ۱۳۸۱: ۱۵۹). به گواهی اسناد دورا اوروپوس، به‌منظور تأمین جان‌ومال کاروانیان که از بیابان عبور می‌کردند و در برابر خطر حمله راهزنان دسته‌های انتظامی ویژه سوار، همراه کاروانیان حرکت می‌کردند (جوادی، ۱۳۸۰: ۲۸۰-۲۷۹). بازرگانانی که تحت فرمانروایی اشکانیان در جاده ابریشم پیوسته رفت‌وآمد داشتند، سنت کهن انتشار نقشه‌های راهنما را ادامه می‌دادند، نقشه‌هایی که بازرگانان را از منزلگاه‌ها یا کاروانسراهای عمده‌ای که می‌توانستند مسافران را پناه دهند، فاصله میان آن‌ها و هرگونه علائم شاخصی که سر راه می‌بایست در نظر داشت،

آگاه می ساختند (فرانک، برانستون، ۱۳۷۶: ۱۵۰). اسناد چینی و پالمیری وجود آمدوشد پیوسته و پر امنیت از قلمرو پارت را با استواری نشان می دهند (جوادی، ۱۳۸۰: ۲۷۷). نیروی نظامی پارت موجب تأمین امنیت راهها و عبور آزاد و بی دغدغه و رونق بازرگانی شهرها شد (پیگولوسکایا، ۱۳۷۲: ۱۳۳). این امر شیوه‌ها و مشی سیاسی و وجود مرزها را نادیده گرفت. جنگ‌های خانگی و تاختن‌های لشکر رومی بر مرزهای غربی گاه راه را نامن می ساخت، ولی هرگز این امر دوام نمی یافت و دل‌بستگی اقتصادی بر سیاست چیره می گشت (کالج، ۱۳۸۸: ۹۵).



نمایه ۳. تأثیر جاده ابریشم بر امنیت

۱۰. نتیجه‌گیری

راه ابریشم با شاخه‌ها و شعبه‌های خود، آثار متعدد اجتماعی، فرهنگی و اعتقادی بسیاری در طول سده‌ها فعالیت زنده و پویای خود در جهان بر جای نهاده است. شرق و غرب همواره درصدد گشایش راه‌هایی برای ارتباط مبادله کالا و مایحتاج خود بودند. این ارتباط از سده دوم پیش از میلاد، با توسعه ارضی دو امپراتوری چین و روم و ثبات سیاسی در ایران اشکانی، عملی شد و کاروان‌ها از آنتاکیه در سوریه (شام) با عبور از شامات و حوزه فرات و سلوکیه در دجله به همدان و ری و صدرروازه می‌رسید و سپس با رسیدن به مرو و بلخ کالاهای خود را مبادله می‌کردند. به‌مرور و در طی سده‌ها و سال‌های متمادی این مراودات و ارتباطات، با گسترش شعبه‌ها و شاخه‌های راه ابریشم بسط بیشتری پیدا کرد و کشورها و حوزه‌های بیشتری را شامل شد و جاده ابریشم حجم سنگینی از مبادلات بازرگانی شرق و غرب را در غیاب راه‌های هوایی و دریایی و راه‌آهن امروزی ایفا کرد.

بی‌گمان راه بزرگ ابریشم، قرن‌ها تجارت جهان قدیم را توسعه می‌بخشید و مرتبط می‌ساخت. ابریشم یگانه متاعی نبود که کاروان‌های همیشه در حرکت در جاده‌ها حمل می‌کردند و آمدوشد هم صرفاً یک‌طرفه نبود. مجموعه فرآورده‌های طبیعی و مصنوع از جمله عطر، جواهر، بلور، میوه‌جات، مواد آرایشی، برنز، ابریشم، پارچه‌های ابریشمی و ... در تمام سده‌ها، از شرق به غرب و از غرب به شرق صادر می‌شد. در زمان اشکانیان سفرها و نمایندگان ایران و چین به آمدورفت پرداختند که این موجب تقویت روابط مستقیم تجاری میان این دو کشور بزرگ گردید. ایجاد راه ابریشم و مبادلات کالاهای تجاری به‌خصوص کالاهای تجملی و لوکس موجب گسترش روابط سیاسی بین دو امپراتوری اشکانی و چین شد و حتی رابطه بین اشکانیان و رومیان نیز از طریق توسعه مبادلات تجاری از این راه بهبود یافت. همچنین روابط تجاری میان ایران ساسانی و روم، نقش مهمی در مناسبات و مراودات سیاسی و سیاستمداری بین دو حکومت داشت. علاوه بر این، ذوق و علاقه مفرط ایرانیان به امور بازرگانی همواره موجب به وجود آمدن تسهیلات و ایجاد تأسیسات و امنیت برای راه‌ها بود. راه تجاری که از چین به ایران می‌آمد که بعدها ابریشم خوانده شد واسطه مناسبی جهت ارتباط شرق و غرب شد. با توجه به اینکه راه یکی از اصلی‌ترین محورهای همگرایی تجاری و فرهنگی میان کشورها بود جاده ابریشم تا حد زیادی توانست این همگرایی و اشتراک را بین جوامع ایجاد کند. علاوه بر آن وجود یک جاده و مسیر مطمئن در درجه اول می‌تواند ثبات سیاسی و اقتصادی را در مناطق

مختلف فراهم آورده و زمینه را برای رشد و توسعه‌ی فرهنگ ایجاد نماید. حجم وسیع کالاهای مبادله شده در مسیر طولانی راه ابریشم در بازه زمانی دو هزارساله، ابعاد اجتماعی راه ابریشم را بسیار متراکم و چند لایه نموده است. ابعاد اجتماعی عام و بسیار برجسته آن در دوره اشکانی، تقسیم جامعه اشکانی به طبقه شهر نشین و روستا نشین بود. مالکان عمده و فئودال‌ها در دوره اشکانی روز به روز قدرتمندتر و ثروتمندتر شدند. به دلیل تسهیل در معاملات، دولت اشکانی از ضرب سکه طلا خودداری کرد و نقره را پایه پولی کشور قرار داد. توازن پولی با همسایگان به ویژه روم برقرار شده بود و سیستم پولی کشور ثابت بود. آگاهی‌های سکه شناختی از جمله حجم وسیع پول نشان دهنده وضع مساعد اشکانیان و مناسبات بازرگانی و پولی در کشور است. مسیرهای تجاری متعدد موجب توسعه شهرهای واقع در مسیر راه ابریشم شد، علاوه بر توسعه شهرهای مهم و تجاری، کاروانسراها توسعه پیدا کرد و دولت اشکانی نیروی نظامی خاصی را برای تامین امنیت راه‌ها و کاروان‌ها ایجاد نمود. با رونق بازرگانی و توسعه گمرگ خانه‌ها علاوه بر اینکه درآمد حکومت اشکانی افزایش پیدا کرده بود، موجب اشتغال مردم و تجارت تخصصی برای اول بار در تاریخ ایران شد.

کتاب‌نامه

- آقاجانی الیزه، هاشم، (۱۳۸۷)، *ایران دوره اشکانی*، رشت: حق شناس.
- اسفندیاری فرد، امید، (۱۳۷۶)، *جاده ابریشم و روابط ملت‌های ایران و چین*، مجموعه مقالات دومین اجلاس بین‌المللی جاده ابریشم، ۶۷-۷۶.
- افراسیابی، بهرام، (۱۳۸۶)، *ایران همیشه جاوید (ادامه سرزمین جاوید)*، جلد ۱، تهران: مهر فام.
- بادامچی، حسین و حمیدرضا پاشازانوس، (۱۳۹۳)، *بازگشایی جاده ابریشم: ارتباط و برهم‌کنش فرهنگ‌های ایران و چین هم‌زمان با سفرهای چانگ چیان به مرزهای شرقی شاهنشاهی اشکانی*، فصلنامه علمی-پژوهشی *تاریخ اسلام و ایران دانشگاه الزهراء*، شماره ۲۲، سال ۲۴، ۲۸-۵.
- بروسیوس، ماریا، (۱۳۸۵)، *ایران باستان*، ترجمه عیسی عبدی، تهران: ماهی.
- بروسیوس، ماریا، (۱۳۹۰)، *ایرانیان عصر باستان*، ترجمه‌ی هایده مشایخ، تهران: هرمس.
- بهنام، امیر، (۱۳۹۰)، *تمدن ایران زمین*، جلد دوم، *تمدن اشکانی*، تهران: پاسارگاد.
- پورپیرار، ناصر، (۱۳۸۱)، *تأملی در بنیان تاریخ ایران*، کتاب اول، *دوازده قرن سکوت*، بخش دوم اشکانیان، تهران: کارنگ.
- پیرنیا، حسن و عباس اقبال آشتیانی، (۱۳۸۸)، *تاریخ ایران از آغاز تا انقراض قاجاریه*، تهران: معیار علم.

- پیرنیا (مشیرالدوله)، حسن، (۱۳۸۹)، *تاریخ ایران قبل از اسلام*، قم: نیلوفرانه.
- پیگولوسکایا، ن، (۱۳۷۲)، *شهرهای ایران در روزگار پارتیان و ساسانیان*، ترجمه عنایت‌الله رضا، تهران: علمی و فرهنگی.
- تشکری، عباس، (۱۳۵۶)، *ایران به روایت چین باستان*، تهران: موسسه روابط بین‌المللی.
- جدیدی، ناصر و ساسان زارع، (بی‌تا)، *تجارت ساسانیان از خسرو اول تا پایان سلطنت خسرو پرویز (۶۲۸-۵۳۱ م)*، پژوهش در تاریخ.
- جوادی، غلامرضا، (۱۳۸۰)، *مدیریت در ایران باستان*، تهران: وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی.
- حاجی بابایی، احمد، (۱۳۸۰)، *پارتیان و تجارت ابریشم*، مجله دانشکده ادبیات و علوم انسانی دانشگاه تهران، شماره ۱۵۸ و ۱۵۹، ۲۶۵-۲۴۲.
- حقیقت، عبدالرفیع، (۱۳۸۴)، *تاریخ پانصد سال حکومت اشکانیان*، تهران: کومش.
- رحمانی، بهروز، (۱۳۹۲)، *تاریخ سرزمین کهن (۱)*، ایران پیش از اسلام، تهران: یادداشت.
- سرفراز، علی‌اکبر و بهمن فیروزمندی، (۱۳۸۷)، *باستان‌شناسی و هنر دوران تاریخی ماد، هخامنشی، اشکانی، ساسانی، تدوین حسین محسنی، محمدجعفر سروقدی*، تهران: مارلیک.
- شیپمان، کلاوس، (۱۳۸۴)، *مبانی تاریخ پارتیان*، ترجمه هوشنگ صادقی، تهران: فرزانه‌روز.
- طلوعی، محمود، (۱۳۸۸)، *بازنگری تاریخ ایران از عهد باستان تا امروز*، تهران: تهران.
- فاضلی، محمدتقی، (۱۳۹۰)، *جاده ابریشم و نقش ایران به عنوان عامل ارتباط غرب و شرق در دوران باستان*، پژوهش‌نامه تاریخ، شماره ۲۵، سال ۷.
- فرانک، آیرین و دیدید براونستون، (۱۳۷۶)، *جاده ابریشم*، ترجمه محسن ثلاثی، تهران: سروش.
- قدیانی، عباس، (۱۳۸۱)، *تأثیر فرهنگ و تمدن ایران در جهان*، تهران: مکتوب.
- قدیانی، عباس، (۱۳۸۴)، *تاریخ، فرهنگ و تمدن ایران در دوره ساسانیان*، تهران: مکتوب.
- قدیانی، عباس، (۱۳۸۷)، *تاریخ کامل ایران زمین (جلد ۱)*، از پادشاهان افسانه‌ای تا پایان دوره پهلوی، تهران: آرون.
- قدیانی، عباس، (۱۳۸۷)، *تاریخ کامل ایران زمین (جلد ۲)*، از پادشاهان افسانه‌ای تا پایان دوره پهلوی، تهران: آرون.
- کالج، کالکوم، (۱۳۸۸)، *اشکانیان (پارتیان)*، ترجمه مسعود رجب‌نیا، تهران: هیرمند.
- کوهساری، رضا، (۱۳۹۰)، *مناسبات تجاری ایران و بیزانس در عهد ساسانی*، پایان‌نامه کارشناسی ارشد رشته تاریخ، شاهرود.
- کیانی، محمدیوسف، (بی‌تا)، *کاروانسراه‌های جاده ابریشم (استان خراسان، استان کرمانشاه)*، کنگره تاریخ معماری و شهرسازی، جلد سوم.
- گلجان، مهدی، (۱۳۸۳)، *میراث مشترک، نظری اجمالی بر حوزه‌ی فرهنگ و تمدن شرق ایران و ماوراءالنهر از کوروش تا تیمور*، تهران: امیر کبیر.

- گیرشمن، رومن، (۱۳۷۲)، *ایران از آغاز تا اسلام*، ترجمه محمد معین، تهران: علمی و فرهنگی.
- گیرشمن، رومن، (۱۳۷۴)، *ایران از آغاز تا اسلام*، ترجمه محمد معین، تهران: علمی و فرهنگی.
- گیرشمن، رومن، (۱۳۸۶)، *ایران از آغاز تا اسلام*، ترجمه محمد معین، تهران: سمیرا.
- گیرشمن، رومن، (۱۳۸۹)، *تاریخ ایران از آغاز تا اسلام*، ترجمه محمد معین، قم: نیلوفرانه.
- مجیدی خامنه، فریده، (۱۳۷۶)، *نگاهی به مردم‌شناسی اقتصادی راه ابریشم*، مجموعه مقالات دومین اجلاس بین‌المللی جاده ابریشم.
- محمودآبادی، سید اصغر، (۱۳۸۳)، *جاده ابریشم در ساختار تمدن سه دولت ایران، چین و روم باستان (در دوران اشکانیان)*، فصلنامه فرهنگ اصفهان، شماره ۲۷ و ۲۸، ۵-۱۴.
- معتکف، فریده، (۱۳۷۶)، *گوشه‌ای از نقل و انتقالات فرهنگی و زبانی در مسیر جاده ابریشم*، مجموعه مقالات دومین اجلاس بین‌المللی جاده ابریشم، ۱۶۷-۱۶۲.
- ملک‌زاده، فرخ، (۱۳۵۴)، *تداوم فرهنگ و هنر هخامنشی در زمان ساسانیان*، مجله بررسی‌های تاریخی، شماره ۵۹، ۶۰-۱۳.
- ملک‌زاده، فرخ، (۱۳۵۵)، *فرهنگ و هنر ساسانی در خارج از ایران*، مجله ادبیات‌وزبان‌ها، دانشکده (دانشگاه تهران)، شماره ۹، ۱۱۴-۱۰۵.
- ملک‌زاده بیانی، (بی‌تا)، *وضع مالی و اقتصادی شاهنشاهی پارت، بررسی‌های تاریخی*، شماره ۶، سال ۸، ۱۱۰-۸۷.
- میراحمدی، مریم، (۱۳۸۹)، *تاریخ تحولات ایران‌شناسی، پژوهشی در تاریخ فرهنگ ایران در دوران باستان*، تهران: طهوری.
- میرسعیدی، نادر، (۱۳۸۲)، *ایران باستان*، تهران: پژوهش‌های فرهنگی.
- میرسعیدی، نادر، (۱۳۸۷)، *سلوکیان و اشکانیان*، تهران: ققنوس.
- نظراف، حق‌نظر (۱۳۸۷)، *نقش ایرانیان و تاجیکان در تاریخ و فرهنگ جهان*، ترجمه مهین‌السادات صمدی، ویراستار محمد نوری، تهران: وزارت امور خارجه.
- نیکنامی، کمال‌الدین و مصطفی ده پهلوان، (۱۳۹۲)، *شکل‌گیری راه ابریشم در پرتو امنیت، مطالعه موردی: آثار و یافته‌های باستان‌شناختی پیرامون جاده از سمنان تا گرمسار*، فصلنامه ژئوپلیتیک، شماره ۲، سال ۹.
- هرمان، جرجینا، (۱۳۷۳)، *تجدید حیات هنر و تمدن در ایران باستان*، ترجمه مهرداد وحدتی، تهران: نشر-دانشگاهی.
- یارشاطر، احسان، (۱۳۷۶)، *تاریخ ایران کمبریج، جلد سوم (قسمت دوم)*، اشکانیان، ترجمه قادر تیموری، تهران: مهتاب.

Barnhill, John, (2005). "IMMIGRATION" In Encyclopedia of World Trade From Ancient Times to the Present. Retrieved from

<http://library.gbcnv.edu:2048/login?url=http://www.credoreference.com/http%3A%2F%2Fwww.credoreference.com/entry/sharpewt>.

Stockwell, Mary, (2006). Exporation and Trade. From "Encyclopedia of world Trade From Ancient Times to the Present.

Koshelenko, G.A. Pilipko, V.N. (1994). History of Civilization of Central Asia.Parthia. Vol II. (eds) J. Harmatta. UNESCO Publishing.Paris.