

Trade routes between Iran and the Arabs from the time of Bahram V to Yazdgerd III and its impact on political and economic relations

Shahpor Reza Reza Kazami¹

Received: 10 January 2025

Leila Mohammadi²

Reception: 15 March 2025

Zarin Fakhar³

Abstract

Revival and strengthening of Iran's trade in the 5th century AD was a plan that the Sassanid government intended to implement to strengthen its economic foundation and free itself from the control of the nobles and landowners. Since Iran had an exclusive role in the transit of silk, therefore maintaining this monopoly and more importantly the opening of trade routes for Iranian merchants and industrialists and following them for the Sassanid Empire was of great importance. In this research, the researcher seeks to answer these questions: What effect did the Iran-Rome wars have on trade routes from the period of Bahram V to Yazdgerd III of the Sassanid era? Iran's intermediary role in the silk trade caused the Sassanid government to exercise maximum control over the trade routes between Iran and the East. Trade and commerce was one of the few issues that the Roman Empire and the Sassanid government had a fierce competition over, both governments had a strong desire to be able to dominate the sea routes. Jeddah was one of the important ports of the Arabian Peninsula during this period. This port was on the coast of the Red Sea and was under the influence of Iran.

Keywords: Iran's commercial roads, relations between Iran and the Arabs, maritime trade routes, economic relations

¹PhD student of pre-Islamic Iranian history, Abhar branch, Islamic Azad University, Abhar, Iran

²Assistant Professor, Department of History, Abhar Branch, Islamic Azad University, Abhar, Iran

³Assistant Professor, Archeology Department, Abhar Branch, Islamic Azad University, Abhar, Iran

<http://doi.org/10.30510/pscci.2025.502270.1239>

راه‌های تجاری ایران و اعراب از زمان بهرام پنجم تا یزدگرد سوم و تأثیر آن بر

مناسبات سیاسی و اقتصادی

شاهپور رضا کاظمی^۱

تاریخ دریافت: ۱۴۰۳/۱۰/۲۱

لیلا محمدی^۲

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۳/۱۲/۲۵

زرین فخار^۳

چکیده

احیا و تقویت تجارت ایران در قرن پنجم میلادی طرحی بود که دولت ساسانی در نظر داشت تا برای تقویت بنیه اقتصادی خود و رهایی از سیطره اشراف و مالکان زمین‌دار اجرا نماید. از آنجا که ایران نقشی انحصاری در ترانزیت ابریشم داشت، لذا حفظ این انحصار و از آن مهم‌تر باز بودن مسیرهای تجاری برای تجار و صنعت‌گران ایرانی و برای شاهنشاهی ساسانی اهمیتی فراوان داشت. در این تحقیق در پی پاسخگویی به این پرسش است که جنگ‌های ایران و روم چه تأثیری بر راه‌های تجاری دوره بهرام پنجم تا یزدگرد سوم داشته است؟ تجارت و بازرگانی یکی از چند مسئله‌ای بود که امپراتوری روم و حکومت ساسانی بر سر آن رقابت شدیدی داشتند، هر دو حکومت تمایل شدیدی داشتند تا بتوانند بر راه‌های دریایی تسلط پیدا کنند. یکی از بنادر مهم شبه جزیره عربستان در این دوره بندر جده بود. این بندر در ساحل دریای سرخ بود و زیر نفوذ ایران قرار داشت. توسعه راه‌های جنوبی و دریایی همچنین در توسعه عربستان به لحاظ تجاری و اقتصادی نقش مهمی داشت، بدین وسیله قبایل عرب به مبارزه دو امپراتوری ایران و بیزانس کشانده شدند و بخشی از آنان متحد روم شرقی و بعضی دیگر فرمانبردار شاهان ایران ساسانی شدند در این میان غسانیان متحدین بیزانس و ملوک لخمی با مرکزیت حیره متحدین ساسانیان شدند. بدین وسیله یک مسیر جدید تجاری بین دو امپراتوری از سرزمین عربستان ایجاد گردید و موجبات روابط بیشتر ساسانیان و اعراب در تجارت و ایجاد راه‌های تجاری جدید در خشکی و دریا گردید.

کلیدواژه‌ها: جاده‌های تجاری ایران، روابط ایران و اعراب، راه‌های تجارت دریایی، مناسبات اقتصادی

دانشجوی دکتری تاریخ ایران پیش از اسلام، واحد اهر، دانشگاه آزاد اسلامی، ایران.^۱

Kazemi.shahporreza@yahoo.com

استادیار گروه تاریخ، واحد اهر، دانشگاه آزاد اسلامی، اهر، ایران (نویسنده مسئول).^۲

Mohammadi_52_history@yahoo.com

z.fakhar783@gmail.com استادیار گروه باستان‌شناسی، واحد اهر، دانشگاه آزاد اسلامی، اهر، ایران.^۳

در عهد ساسانیان ایرانیان بیشتر از آنکه مصرف کننده ابریشم باشند به عنوان واسطه ایفای نقش می‌کردند. و بازرگانان و پادشاهان از رهگذر تجارت ابریشم و اخذ حقوق گمرکی از کاروان‌هایی که از ایران می‌گذشتند، درآمدهای کلانی به دست می‌آوردند؛ احتمالاً بازرگانان محلی که از برقراری ارتباط مستقیم تجاری بین روم و چین و به خطر افتادن انحصارشان بر تجارت ابریشم می‌هراسیدند، سفیر دربار هان شرقی به نام «گان این» را که در سال ۹۷ میلادی به ساحل خلیج فارس رسیده بود را با نقل داستان‌های مبالغه‌آمیزی در باره بُعد مسیر و سختی راه دریایی، از ادامه سفر به مقصد روم منصرف نمودند (سین لیان ۱۳۸۶، ۳۵).

حجم عظیم سکه‌های ساسانی یافته شده در قلمرو چین نشان از اهمیت ایران در تجارت غربی چین دارد. سکه‌های دوازده پادشاه ساسانی از شاپور دوم تا یزدگرد سوم در مسیر جاده ابریشم و خاک سرزمین چین یافت گردیده. اگرچه انواع ابریشم مهمترین محصول در تجارت چین با غرب بود اما در «نامه‌های سغدی»، به کالاهای دیگری همانند کافور، فرش، منسوجات کفنی، عطر، دارو، شراب برنج و اقلام مشابه نیز اشاره گردیده است (Pulleyblank 1991).

جدای از مسیر ترانزیت زمینی که امروزه آن را راه ابریشم (راه بزرگ خراسان) می‌خوانیم، چین از طریق راه‌های دریایی اقیانوس هند نیز کالاهای خود را به بازارهای جهانی می‌رساند. به نظر می‌رسد که دولت ساسانی به کمک بازرگانان فعال ایرانی در این مورد نیز گوی سبقت را از رقیب دیرینه خود ربوده بود و کلیه ابریشمی را که از طریق راه‌های دریایی به هند می‌رسید، خریداری می‌نمود. حتی تحرکات بعدی بیزانسیان در این زمینه که شامل تشویق حبشیان و حمیریان به حضور در بازار هند و تصرف یمن و ایجاد مسیر ترانزیتی مناسبی برای بیزانسیان بود (جعفری ۱۳۸۸، ۲۵۸-۹)

حفظ بازارهای خارجی برای تجار و صنعتگران داخلی یکی از مهمترین دغدغه‌های شاهنشاهان سده پنجم بود که موجب تلاش فراوان ایشان در دو جبهه می‌گردید. از یک سو حکومت ساسانی سعی در تسلط هر چه بیشتر بر مسیرهای ترانزیت کالا از جانب شرقی داشت تا امنیت دسترسی به ابریشم مورد نیاز خود را تضمین نماید و از سوی دیگر سعی می‌نمود تا با تحکیم انحصار ابریشم در دست خود، بازار را تنظیم نموده و حداکثر طلای ممکن را از بیزانس بدست بیاورند. هر دو این اعمال منجر به بروز نزاع و جنگ در دو سرحد شرقی و غربی ایران و ایجاد اتحادیه‌های سیاسی متشکل از دولت‌های متخاصم از چین تا بیزانس گردید. فشار اقتصادی ناشی از تهیه ملزومات جنگی برای نبردهای پیش روی در جبهه شرقی موجب

گردید تا دولت ساسانی برای تهیه منابع مالی مورد نیاز خود رو به سوی دشمن سنتی خود آورد و از بیزانس طلب مساعدت نماید. از سوی دیگر این جدال ها موجب فشار بر گروه های اجتماعی پایین دست گشته و کشوری را که از جنگ های متوالی شاپور دوم خسته گردیده بود و مشروعیت خاندان حاکم بر آن بر اثر شکست مدحش از هیاطله به چالش کشیده شده بود را به دامن شورش و بلوا انداخت. جنگ های پی در پی با صحرانشینان مرز های شرقی موجب از هم پاشیدن اقتصاد کشور و عدم توجه دولت به زیربنا های اقتصادی همچون کانال های آبیاری و قنوات گردید که به نوبه خود موجب رکود کشاورزی و نهایتاً بروز قحطی معروف هفت ساله در زمان پیروز گردید (Shayegan 2003, 373). با توجه به توضیحات مطرح شده در مورد پیشینه تجارت ایران در زمان ساسانیان، در این مقاله در پی پاسخگویی به این پرسش هاست که جنگ های ایران و روم چه تاثیری بر راه های تجاری دوره ی بهرام پنجم تا یزدگرد سوم ساسانی داشته است؟ عوامل موثر در توسعه راه های تجارت در زمان بهرام پنجم تا یزدگرد سوم ساسان چه بوده است؟ نقش اعراب و ارتباط آنها با ساسانیان در زمان بهرام پنجم تا یزدگرد سوم ساسانی در توسعه تجارت دریایی و زمینی چگونه بوده است؟

پیشینه پژوهش

ایمان پور و کوهساری (۱۳۹۰) در مقاله "بررسی تأثیر جنگ های ایران و بیزانس بر تغییر مسیر جاده های تجاری در عهد ساسانی" بیان کردند که جنگ های طولانیمدت و فرسایشی بین ایران و بیزانس که در عصر ساسانی اتفاق افتاد ابتدا با انگیزه کشورگشایی و گسترش مرزهای جغرافیایی صورت میگرفت، اما بتدریج به سمت تسلط بر شهرهای کاروانی، جاده های بازرگانی، رودها، بنادر و آبراهه های تجاری با انگیزه تسلط بر این جادههای تجاری سوق داده شد. از طرفی طولانی شدن جنگ ها به نوبه خود منجر به تغییراتی در مسیر جادههای تجاری خشکی و دریایی میشد، این تغییرات، بعضاً یک مسیر تجاری را کامل حذف میکرد و مسیر جدیدی برای تجارت ایجاد میکرد. یکی از این تغییرات، تغییری بود که در اثر جنگ - های این دو امپراطوری در جاده و شاهراه باستانی ابریشم اتفاق افتاد و آن را از رونق اقتصادی و تجاری انداخت و در کنار آن جادههای دریایی و مسیرهای خشکی جدیدی را جایگزین نمود و انجام تجارت را در مسیر تازه به جریان انداخت. در هر حال این پژوهش بر آن است با استناد به منابع ایرانی - رومی و سایر شواهد تاریخی و با استفاده از شیوه تحقیقات تاریخی به بررسی جنگ های امپراطوری ایران ساسانی و روم شرقی (بیزانس) در این دوره و تأثیر آن در تغییر

مسیر جاده های تجاری از خشکی به دریا و بالعکس و از سرزمینی به سرزمین های دیگر پردازد.

خسروی و پور صادقی (۱۳۹۶) در مقاله "رابطه حکومت محلی حیره با سایر دولت ها و قبایل جزیره العرب" ذکر کردند که تاریخ ملوک حیره از توابع امپراتوری ساسانی، عمدتاً در موضوع درگیری ساسانیان و روم شرقی بررسی میشود؛ در حالیکه این فرمانروایان محلی به دلیل وسعت جغرافیایی قلمروشان، دارای روابط سیاسی، نظامی و اقتصادی گسترده ای با همسایگان خود بودند. مقاله حاضر با رویکردی توصیفی - تحلیلی، درصدد پاسخگویی به این پرسش است که روابط ملوک حیره با سایر دول و قبایل شبه جزیره عربستان چگونه بوده است؟ یافته های پژوهش نشان می دهد ملوک حیره سوای روابط با ساسانیان و روم شرقی، با قبایل عرب ساکن جزیره العرب نیز مراوده داشتند. روابط سیاسی و اقتصادی امرای حیره با قبایل عرب متناسب با قدرت، وسعت و جمعیت آنها متفاوت بوده است.

ساسان پور (۱۴۰۰) "روابط تجاری ایران و چین و تأثیر آن بر سیاست گذاری های دولت ساسانی" ذکر کردند که اگرچه بعد مسافت بین دو سرزمین ایران و چین تا بدانجا بوده که غالباً مرزهای این دو سرزمین در مجاورت یکدیگر قرار نگرفته و قلمروهای متعددی این دو قسمت متمدن جهان باستان را از یکدیگر جدا می کرده لیکن سپهر فرهنگی جهان ایرانی همواره در تماس با فرهنگ چینی بود و از آن تأثیر گرفته و بر آن تأثیر گذاشته است. ایران بیشتر از اینکه مشتری مصرف کننده ابریشم باشد به عنوان واسطه طرفین ایفای نقش می نمود و برای مدتی حدوداً ۷۰۰ سال این نقش انحصاری را با اوج و فرودهایی ایفا نمود. سود حاصل از این تجارت تا به حدی بود که تبدیل به عنصر مهمی در سیاست گذاری های طرفین معادله و پارکشی های سیاسی در سده های پایانی حکومت ساسانی گردید. به نظر می رسد که دولت ساسانی از سده پنجم میلادی به تجارت خود با چین اهمیت بیشتری داد و این امر موجب پیامدهای راهبردی گردید که آثار آن در هر دو عرصه سیاست خارجی و داخلی ایشان قابل مشاهده است. به عبارت دیگر برقراری و گسترش روابط تجاری با چین که مورد استقبال شهرهای پیشرفته تر حکومت ساسانی - عمدتاً در مناطق غربی ایران شهر خصوصاً میانرودان - قرارگرفت، موجب گردید تا دولت ساسانی خواسته و ناخواسته به دامن منازعات خارجی و آشوب های داخلی بیافتد که منجر به تغییرات دامن داری در سیاست گذاری های این حکومت گردید.

متقی و همکاران (۱۳۹۲) در مقاله "راه ها به عنوان شریان حیاتی توسعه در دنیای باستان (مطالعه موردی؛ راه ابریشم)" بیان کردند که راه، عامل توسعه و پیشرفت

کشورها و ملت‌ها بوده است و تبادل فرهنگی، اجتماعی و اقتصادی بین ملت‌ها، اقوام و تمدن‌ها در طول تاریخ از طریق راه‌ها و جاده‌های مواصلاتی صورت پذیرفته است. بررسی‌های تاریخی و باستان‌شناختی نشان می‌دهد که در گذشته جاده‌ها و راه‌های مهمی برای ارتباط شهرها و مراکز تمدنی در پهنه فلات ایران ایجاد شده است. در این نوشتار تلاش شده تا به طور اجمال اهمیت جاده ابریشم بر شکل‌گیری توسعه در نواحی پیرامونی خود به ویژه در فلات ایران مورد بررسی قرار گیرد. این پژوهش با بهره‌گیری از روش تاریخی-مقایسه‌ای و بر مبنای مطالعات کتابخانه‌ای می‌باشد. بررسی‌های تاریخی در این پژوهش نشان می‌دهد که جاده ابریشم مهمترین شاهراه ارتباطی تاریخی مشترک میان تمدن‌های کهن دنیای گذشته و عاملی در همسازی و هماهنگی اقوام بشری در شکل دادن تمدن‌های گوناگون تاریخی بوده است. این راه شریان حیاتی اقتصاد کشورهای پیرامون خود در طول دوران‌های تاریخی بوده است.

سیاست و مناسبات اقتصادی دولت ساسانی در قرن پنجم

روی کارآمدن یزدگرد اول را می‌توان طلیعه تغییرات راهبردی در حکومت ساسانی دانست. او با تغییر دیدگاه دولت از سیاست خارجی به داخل مرزهای کشور، سعی نمود تا با از بین بردن تنش‌های موجود بین ایران و قدرت متخاصم غربی زمینهای را برای صلح مستمر با بیزانس فراهم نماید. یزدگرد سعی کرد تا به امور داخلی و تحکیم قدرت شاه که در رویدادهای سالهای پایانی قرن چهارم دچار ضعف گردیده بود، توجه بیشتری نماید. پذیرش پدر خواندگی تئودوسیوس دوم و پرهیز از نبرد در سرحدات غربی، اعلام آزادی مذهبی مسیحیان و جلوگیری از آزار ایشان و ازدواج با همسری یهودی نشان‌دهنده آنست که وی آگاهانه سعی در آرام کردن فضای دیپلماتیک و حوزه سیاست خارجی کشور و پرهیز از تنش داشت تا در مقابل بتواند به امور داخلی کشور توجه بیشتری نماید. عملی که می‌توان آنرا در تضاد کامل با رویکرد شاپور دوم دانست. با وجود اینکه به نظر می‌رسد یزدگرد اول از پشتوانه اجتماعی مناسبی برخوردار نبود و بیشتر بر حق شاهی خود متکی بوده لیکن انتخاب عنوان رام‌شاه (به معنای "شاهی که آسایش و شادی می‌آورد" با تذکر این نکته که دکتر دریایی آن را رام شهر خوانده است) که در دینکرد پنجم به گشتاسپ اطلاق گردیده (آموزگار، تفضلی ۱۳۸۶، ۳۲) و درج آن بر روی سکه‌های وی که ریشه در فرهنگ زرتشتی دارد. حاکی از تلاشی واضح در جهت تغییری ایدئولوژیک در دولت ساسانی است که اگر چه از دوران شاپور دوم و با ضرب عنوان کی بر

روی چند گونه ازسکه‌های این پادشاه قدرتمند آغاز گردیده بود (Frye 1983, 320)

320

مجموعه اعمال یزدگرد موجب گردید تا روابط ایران و بیزانس به بالاترین سطح ممکن ارتقا یابد و بیزانس در هزینه های نگهداری از دربندهای قفقاز مشارکت جوید. بررسی این مجموعه اعمال نشان می‌دهد که یزدگرد با افزایش توان اقتصادی خود و کاهش مخارج جنگی درصدد افزایش اقتدار سلطنت در مقابل نجبا و روحانیت زیاده‌خواه زرتشتی بود. در واقع کاهش مخارج جنگی برای یزدگرد عملی استراتژیک نیز بود. چه وی از سویی با ایجاد آرامش در مرزهای غربی (از بروز درگیری در مرزهای شرقی در عصر وی خبری در دست نیست) تجارت را رونق بخشید (که این امر از افزایش گمرکات مرزی فیما بین بیزانس و ایران آشکار می‌شود) و از سوی دیگر با پرهیز از جنگ، قدرت اشراف را که از نتایج جنگ‌های شاپور دوم توانمند و قدرتمند گردیده بودند، تعدیل می‌نمود. نارضایتی قدرتمندان کشوری و لشکری بود که عنوان بزه‌گر(اثیم) (طبری ۱۳۹۱، ۱۳۶ و ابن بلخی ۱۳۸۵، ۷۴) را برای وی به همراه آورد و موجب گردید تا کانون‌های قدرت متفق‌القول گشته و او را فرو کشند. داستان کشته شدن یزدگرد به دست اسبی سرکش را می‌توان تنها سرپوشی بر توطئه قتل وی دانست (شهبازی ۱۳۸۹، ۴۳۰).

نقش واسطه‌گی ایران در تجارت ابریشم موجب می‌گردید تا دولت ساسانی حداکثر کنترل را بر راه های تجاری بین ایران و شرق اعمال نماید. لازمه این امر برطرف کردن خطر تهاجمات اقوام چادرنشین آسیای مرکزی بود که بزرگترین تهدید برای کاروان‌های تجاری به حساب می‌آمدند. طوایف متعدد بیابانگرد در مرزهای شرقی که از دوران شاپور دوم از حضور ایشان خبر داریم و تشکیل امپراتوری‌های وسیع بیابانی توسط ایشان موجب شد تا تجارت خارجی ایران در معرض تهدید جدیدی قرار گیرد. هون‌ها، کیداریان و هیاطله که در این برهه زمانی به طور متناوب در منابع تاریخی ظاهر می‌شوند در دوران شاپور دوم، بهرام پنجم، یزدگرد دوم و پیروز مرزهای شرقی ایران را با خطر روبرو می‌نمایند اما در این میان اگر نبردهای شاهان قبلی نبردهایی تدافعی بود به نظر می‌رسد که جنگ‌های پیروز با کیداریان و هیاطله خصلتی تعرضی داشت (کریستنسن ۱۳۸۵، ۲۱۱) و ناشی از درک خطر ایشان برای مسیرهای تجاری بود که پیروز سعی در احیا و رونق آن‌ها داشت. بار مالی این جنگ‌ها آنچنان شدید بود که پیروز فشار اقتصادی وارده را با طلب مساعده - باج از حکومت بیزانس چاره نمود. به نظر می‌رسد که حکومت بیزانس نهایتاً به این درخواست‌ها پاسخ مثبت داد و سعی در آرام کردن همسایه شرقی خود نمود (Shayegan 2003, 376). در کنار دریافت مساعده - باج از بیزانس، پیروز سعی

نمود تا با تقویت تجارت خارجی و ساختن شهرهای سلطنتی، بنیه اقتصادی کافی برای فعالیت های نظامی خود را فراهم نماید. از اینرو وی اقدام به تقویت تجارت در جاده ابریشم نمود. اعزام چهار هیئت سفارت از ده هیئتی که در فاصله سالهای ۴۵۵ تا ۵۲۲ میلادی از جانب ساسانیان^۴ به دربار «وی» روانه گردید را در همین راستا می توان تفسیر نمود. (Pulleyblank 1991) چرا که بنا به «تاریخ دودمان وی» در سالهای ۴۶۲، ۴۶۶، ۴۶۸، و ۴۷۶ میلادی سفرای پیروز همراه با هدایای نفیسی به دربار «وی» وارد شدند (سین لیان ۱۳۸۶، ۷۰). تقویت تجارت خارجی در کنار تاسیس شهرهای شاهی که تعداد آنها از دوران شاپور دوم به بعد بی سابقه بود (Shayegan 2003, 373)، نشاندهنده اهمیتی است که پیروز برای قدرت اقتصادی حکومت ساسانی قائل بود. شکست فاجعه بار پیروز از هیاطله و کشته شدن وی در جنگ نافرجام ۴۸۴ میلادی، موجب فروپاشی نظام حاکم بر کشور گردید و اشراف که از آغاز سده پنجم تا حدی محدود گشته بودند شروع به دخالت در عرصه سیاست داخلی نمودند.

بهرام پنجم و اعراب (۴۲۰ تا ۴۴۰م)

پنجمین پادشاهی^{۱۱} که بعد از شاپور دوم به تخت نشست، بهرام پنجم، یا بهرام گور، بود. بهرام از دوران کودکی نزد پادشاه حیره (نعمان اول- اعور) فرستاده شد تا تحت سرپرستی وی رشد کند. پس از مرگ یا به روایتی قتل پدر بهرام، یزدگرد اول، اعیان و بزرگان ساسانی کوشیدند تا پسران وی (بهرام، شاپور و نرسی) را از تاج و تخت محروم سازند و لذا به جای ایشان یکی از افراد منتسب به شاخه فرعی خاندان ساسانی به نام خسرو را پیشنهاد کردند. بهرام پس از شنیدن خبر مرگ پدر، گروهی از مهران عرب را فراخواند و ضمن برشمردن نیکی های پدرش به اعراب و سخت گیری هایش با پارسیان، به آنها گفت: «پدرم مُرده است و ایرانیان کسی جز من را به پادشاهی برگزیده اند، اینک از شما یاری می خواهم.» (ابن مسکویه رازی، ج اول، ۱۳۶۹: ۱۴۳).

به دنبال این ماجرا، بهرام پنجم به یاری سپاهیان عرب که فرماندهی آنها را پسر امیر حیره (منذرین نعمان) یا منذر اول بر عهده داشت به طرف تیسفون حرکت کردند. بزرگان و اعیان و موبدان به وحشت افتادند و عاقبت «خسرو» را خلع و «بهرام پنجم» را به تخت نشانندند. تحمیل «کودتا گونه» پادشاهی بهرام به ایرانیان، توسط سپاهی کوچک از اعراب، پیش از آنکه بیانگر برتری سپاه اعراب باشد،

⁴ Po-ssu

نشان‌دهنده ضعف درونی و تشکیلاتی و اختلاف بر سر قدرت بین راهبران سیاسی و مذهبی ساسانیان بوده است (محمود آبادی، ۱۳۸۴: ۳۵۱).

تجارت و بازرگانی یکی از چند مسئله‌ای بود که امپراتوری روم و حکومت ساسانی بر سر آن رقابت شدیدی داشتند، هر دو حکومت تمایل شدیدی داشتند تا بتوانند بر راههای دریایی تسلط پیدا کنند. و از آنجا که سواحل خلیج فارس و دریای عمان در اختیار حکومت ساسانیان بود تمایل شدیدی داشتند تا امپراتوری روم را از راههای تجاری دریای این منطقه دور نگاهدارند. یکی از بنادر مهم شبه جزیره عربستان در این دوره بندر جدّه بود. این بندر در ساحل دریای سرخ بود و زیر نفوذ ایران قرار داشت. اگر نوشته‌های کتاب تاریخ شهر جدّه را صحیح در نظر بگیریم شهر جدّه از گذشته‌های دور توسط ایرانیان ساخته شده بود و از ابتدا توسط ایرانیان اداره می‌شده است (محمدی ملایری، ۱۳۷۹: ۱۳۵/۳ - ۱۳۶).

تأثیر جنگ‌های ایران و روم بر تغییر مسیر جاده‌های تجاری

در هر حال جنگ‌های طولانیمدت و فرسایشی بین ایران و بیزانس که در عصر ساسانی اتفاق افتاد ابتدا با انگیزه کشورگشایی و گسترش مرزهای جغرافیایی صورت می‌گرفت، اما پس از سالهای متمادی جنگ بین دو امپراتوری و مشاهده نتیجه تقریباً برابر جنگ‌ها، هر دو دولت را از هدف کشورگشایی به سمت تسلط بر شهرهای کاروانی، جاده‌های بازرگانی و رودها و بنادر و آبراه‌های تجاری سوق داد. این رقابت‌های تجاری و جنگ‌ها به تدریج منجر به تغییراتی در مسیرهای تجاری خشکی و آبی شد (نادری قره باغ، ۱۳۸۸: ۵۳). یکی از این تغییرات، تغییری بود که در اثر جنگ‌های این دو امپراتوری در جاده و شاهراه باستانی ابریشم اتفاق افتاد و آن را از رونق اقتصادی و تجاری انداخت. از طرف دیگر شهرهای کاروانی موجود در شمال عربستان و سوریه از قبیل پترا و پالمیر (تدمر) که مرکز مواصلاتی راه‌های شرقی - غربی و شمال - جنوبی بودند بر اثر تشدید رقابت‌ها و جنگ‌ها میان ایران ساسانی و بیزانس، دچار رکود گردیدند. در داخل خود ایران نیز راههای بیشماری وجود داشتند که مراکز مختلف ایالتی را به یکدیگر و به ویژه به پایتخت‌های ساسانی (تیسفون و همدان) اتصال میدادند که این جاده‌ها نیز بر اثر جنگ بین دو امپراتوری بعضاً دچار رکود شده و تجارت از راهی جدید انجام میگرفت.

از طرفی بر اثر تشدید رقابت‌های تجاری و جنگ‌های طولانیمدت بین دولت بیزانس و ایران ساسانی و ممانعت ساسانیان از برقراری ارتباط مستقیم رومیان و بیزانسیان با دولت‌های شرقی ایران، یعنی چین، هند و دیگر طوایف شرقی واسطه

تجاری، راه های زمینی به ویژه جاده ابریشم، به تدریج رومیان را به این فکر انداخت که که ایران را از ناحیه شمال و یا از ناحیه جنوب دور بزنند و برای رسیدن به این مقصود آنها از طرف جنوب حبشیان و اعراب را وارد صحنه کردند و از طرف شمال نیز با اعزام سفیرانی درصدد برقراری ارتباط با اقوام ساکن در شرق ایران ساسانی برآمدند. در نتیجه پس از آن راههای شمالی ایران رونقی چشمگیر گرفت (مشکور، ۱۳۷۶).

جنگ های مکرر بین ایران ساسانی و بیزانس باعث شد که مناطق مرزی از جمله شهرهای مرزی دارا، آمیدا و نصیبین و دیگر شهرها بارها میان دو امپراطوری دست به دست گردند و متناوبا به قلمرو این یا آن دولت درآیند. در این دوره بین دو امپراطوری در منطقه بین النهرین و جهت تعیین مسیرها و شهرهای تجاری قراردادهایی منعقد میگردد که از جمله آن قراردادی بین دیوکلین رومی و نرسه شاه ایران به سال ۲۹۸ میلادی بود که توافق گردید.

شهر نصیبین به عنوان مرکز اصلی تجاری و داد و ستد بین دو امپراطوری باشد. همچنین پیمان پنجاهساله ای که در سال ۵۶۲ میلادی بین خسروانوشیروان و ژوستینین منعقد گردید که به موجب آن شهرهای نصیبین و دارا به عنوان شهرهای گمرکی تعیین گردیدند. و رفته رفته در بین النهرین شهرهای بزرگ و کاروانی و جادههای تجاری بزرگی ایجاد گردید و به سرعت گسترش یافتند. و نقش مهمی را در تجارت بین ایران و بیزانس بر عهده داشتند. تا آنکه در طی جنگ های سخت اواخر قرن ششم و اوایل قرن هفتم از اهمیت بین النهرین و جادهها و شهرهای آن کاسته شد و بر اهمیت راه عربستان افزوده گردید (نفیسی، ۱۳۸۳).

در پی یافتن راه های جدید بازرگانی و تجاری، امپراطور ژوستینین همچنین توجه اش را به طرف دریای سرخ و اقیانوس هند معطوف کرد تا از راه دریا با سرزمین های شرقی رابطه برقرار کند که این امر منجر به توسعه راه های آبی و رونق تجارت دریایی شد. در نتیجه آن ایالت پارس و بنادر آن و به طور کلی تجارت خلیج فارس اهمیت فراوان یافت و پارس به مرکز مهم تجارت با سرزمین های دور و نزدیک تبدیل شد. این موضوع را حجم بالای ضرب سکه های نقره در ضرابخانه های پارس در اواخر دوره ساسانی و هم چنین کشف بسیاری از سکه ها و مهرهایی با نام شهرهای پارس در بنادر چین و هند تأیید میکنند. همچنین وجود سکه ها و مهرهای ساسانی در بنادر دو سوی خلیج فارس و هم چنین بنداری از چین و هند، نشان از گستره و حجم تجارت ساسانیان از طریق دریا دارد. محدوده گسترش ایالت پارس در سواحل خلیج فارس و مسأله اقتصاد و تجارت دریایی که گاه روابط سیاسی ساسانیان با همسایگان و رقبای خود و از جمله بیزانس را نیز

تحت الشعاع قرار میداد، باعث دوچندان شدن اهمیت اقتصادی و سیاسی ایالت پارس شد. هم چنین تحولات اقتصادی پارس و اهمیت تجارت از طریق خلیج فارس در اواخر ساسانی و تولیدات محلی این ایالت، گستره تجارت دریایی ساسانیان با سایر کشورها و نقش بندری چون سیراف، ریشهر، جنابه، سینیر و مهربان همه دلایل و شواهدی بر تغییر گذرگاه‌ها و مسیرهای تجاری و بازرگانی میباشند که آن هم بر اثر جنگ‌های ایران و بیزانس و معلول آن می باشد.

توسعه راه‌های جنوبی و دریایی همچنین در توسعه عربستان به لحاظ تجاری و اقتصادی نقش مهمی داشت، بدین وسیله قبایل عرب به مبارزه دو امپراطوری ایران و بیزانس کشانده شدند و بخشی از آنان متحد روم شرقی و بعضی دیگر فرمانبردار شاهان ایران ساسانی شدند در این میان غسانیان متحدین بیزانس و ملوک لخمی با مرکزیت حیره متحدین ساسانیان شدند. بدین وسیله یک مسیر جدید تجاری بین دو امپراطوری از سرزمین عربستان ایجاد گردید. دو امپراطوری عهدنامه‌های متعددی امضاء کردند، منافع اقتصادی اهمیت بیشتری یافت و رقابت‌های تجاری میان آنان شدیدتر شد. و مسیرهای تجاری متعاقب آن پدید آمد. و دریانوردی در خلیج فارس و راه‌های آبی در تجارت دریایی پدیدار شد. بندر ابله از این مراکز تجاری جدید آبی به شمار می‌آید. شهر بعدی در مسیر تجاری سحر بود که به عنوان یک مرکز تجاری بزرگ جدید توسعه یافت. مسیر دیگر و شهر دیگر تجاری، قتیف بود که در قرن ششم بندری مهم برای واردات ابریشم بود (اقبال آشتیانی، ۱۳۸۴).

در هر حال سرزمین عربستان به یک مسیر تجاری جدید تبدیل شده بود. برخی از راه‌های عربستان، راه‌های بین‌المللی آن زمان به شمار می‌رفتند و قسمتی از بازرگانی شرق و غرب جهان آن روز از آن راه‌ها صورت می‌گرفت و راه دیگر عربستان که بسیار مهم قلمداد میشد، راه ادویه بود که از منطقه ظفار در جنوب عربستان شروع شده و پس از عبور از شهرهای بندرکانه، عدن و نجران به سمت شمال رفته و از مکه تا غزه در کنار دریای مدیترانه کشیده شد و از آنجا به فلسطین و سوریه رفته و سپس به داخل سرزمین‌های روم شرقی میرفت و این راه‌های تجاری سرزمین عربستان نقش تعیین‌کننده‌ای در تجارت ایران و بیزانس ایفاء می‌کرد. ۳۷. انجام تجارت از این راه و در این سرزمین منجر به رونق تجاری و اقتصادی این سرزمین شد. به عنوان مثال، بازار الشهر که در سرزمین عربستان و در مسیر جدید تجارت قرارداشت. بسیار رونق یافت و پرجمعیت گردید و بدین گونه بود که عربستان به یک مرکز تجاری مهم در اواخر دوره ساسانی تبدیل شد.

تسخیر یمن و سلطه ایران بر راه‌های دریایی بحرا حمر و اقیانوس هند

در سال ۵۷۰م، به دنبال تقاضای «سیف بن ذی یزن» شاهزاده حمیری یمن از انوشیروان برای مقابله با حبشی‌ها، شگفت‌انگیزترین لشکرکشی بحری ایران به یمن صورت گرفت (حتی، ۱۳۸۲: ۱۸۹) سپاهیان ایران با شکست دادن نیروهای حبشی وارد صنعا شدند و سیف را به پادشاهی رساندند. ظاهراً پس از بازگشت ایرانیان، سیف در شورش کشته شد و ایرانیان مجدداً بازگشتند و اگر چه «معدبن کرب بن سیف بن ذی یزن» را به عنوان حاکم گماشتند، اما در اصل یمن تحت سلطه ایران درآمد. از این رو برخی مورخان معتقدند که قتل سیف نتیجه توطئه ایران بوده است، چون ایرانیان وی را مانع تسلط خود بر یمن می‌دانستند. (سالم، ۱۳۸۰: ۱۱۸).

در حقیقت، تصرف یمن موجب شد که ساسانیان بر راه‌های دریایی بحرا حمر و اقیانوس هند تسلط یابند و این امر از لحاظ تجارت دریایی به نقاط دوردست بسیار حائز اهمیت بود، آن هم در شرایطی که دولت بیزانس می‌خواست با همکاری حبشیان بر راه‌های بازرگانی دریایی و خشکی میان هند و اروپا مسلط شود و دست ایرانیان را به کلی از اقیانوس هند کوتاه کند. از این پس بخشی از ایرانیان در یمن ماندگار و تا حدودی جذب محیط اعراب شدند و فرزندان آن‌ها که به «ابناء» مشهور شدند تا مدتی از گروه‌های ممتاز یمن بودند. (بوئل، ۱۳۶۸: ۷۲۰).

حمیریان در مخالفت با نفوذ مسیحیت بیزانس گام برمیداشتند تا از حمایت حیره برخوردار شوند؛ زیرا حیره می‌توانست با نیروی خود و اتکا به حمایت فعال ایران در مقابل خواسته های بیزانس ایستادگی و مقامت کند. زیرا بیزانس خواهان اعمال نفوذ در دریای اریتره و در دست داشتن جاده عطریات بود (پیگولوسکایا، ۱۸۹).

در اتحادی که بین ذونواس و منذر منعقد شد، وی تعهد کرده بود در مقابل حمایت منذر سه هزار دینار به وی بپردازد (پیگولوسکایا، ۱۸۹). اتحاد منذر و ذونواس، سبب ناامیدی مبلغان مسیحی و هراس بیزانس شد. هدف این اتحاد بزرگ در غرب شبه - جزیره، رونق راه های تجاری بود؛ چرا که دو قدرت بزرگ ایران و بیزانس و دولت های کوچکتر تابع آنان، خواهان دستیابی به این راه های تجاری بودند. یوسف، ملقب به ذونواس، که از مادری یهودی و از خاندانهای سلطنتی یمن بود به زبان حیری سخن میگفت و یی به هنگام دگرگونیهای سیاسی نزد لخمیها فرار کرد (آلتهايم، ۱۲۶) و با پشتوانه لخمیان قدرتش را تحکیم و روابط صمیمانه ای با دربار حیره برقرار نمود.

ذونواس به پادشاهی یمن رسید و او نجات کشور خویش را در راندن و کشتن مسیحیان (هم کیشان حبشه و روم) میدانست. در سال ۵۲۴ م. ذونواس

نمایندگانی را به حضور منذر فرستاد و او را به کشتن مسیحیان حیره دعوت کرد (آذرنوش، ۲۱۸).

ذونواس، بازرگانان مسیحی (بیزانسیها و حبشیان) را که به طرف سرزمین او در حرکت بودند کشت و اموال آنان را تصرف کرد. این اقدامات او تأثیر مستقیم بر رونق دریانوردی و تجارت دریایی ساسانیان همزمان با فرمانروایی قباد گذاشت. عدم حضور دریانوردان بیزانسی و حبشی، منجر به فعال تر شدن مسیر دریایی خلیج فارس شد و بازرگانان ایرانی به تحکیم پایگاه های دریایی و تثبیت موقعیت خود در نزد فروشندگان هندی و سیلانی پرداختند. بنابراین مسیر تجاری یمن به شام رونق یافت که از این رونق حکومت ساسانی نیز بینصیب نماند. همچنین حکومت یهودی، از رابطه و حمایت یهودیان تیبرباد (طبریه) مرکز مهم یهودیان فلسطین، برخوردار شد (پیگولوسکایا: ۱۹۰) و خط مواصلاتی در غرب عربستان احیاء شد. اتحاد منذر و ذونواس بطور مستقیم منافع تجاری بیزانس را تهدید کرد و نقشه های بیزانس را در حاشیه دریای سرخ برهم زد. اتحاد مذکور تلاش بیزانس در جهت دستیابی به اتحاد میان حمیر و حبشه و حصول روابط دوستانه با آنان در آفریقا و نواحی مرکزی جزیره العرب را نیز خنثی میکرد. دولت روم شرقی میکوشید تا دریای سرخ و راه های ساحلی آن را زیر نظر این نیروی متحد قرار دهد که این امر در جهت مخالف منافع ایران بود (پیگولوسکایا، ۱۹۱).

بیزانس برای پیوند این متحدان از حربه مذهبی، که همان تحریک احساسات مذهبی و مسئله تعقیب مسیحیان بود، بهره میگرفت. هر چند اهداف پنهانی تحت لوای مذهب بیان میشد، اما آن را پس از استقرار حبشیان در یمن بر زبان آورد که پروکوپئوس آن را ذیل همکاری تجاری در اقیانوس هند و حمله مستقیم به ایران ثبت کرده است.

رابطه حیره با قبایل پراکنده عرب

روابط حیره با قبایل عرب تا حدودی پیچیده و مبهم است. نمیتوان به طور صریح اعلام کرد که چه عواملی در این رابطه نقش تعیین کننده داشته است؛ عواملی چون خراج، نیروی نظامی، غنایم و کاروان های تجاری، محدوده چراگاه های قبایل عشایر عرب: مانند یمامه (دینوری، ۴۱) و استراتا (پروکوپئوس، ۱۱۹)، و روحیه گریز از مرکز و تمرد اعراب در این رابطه موثر بوده است.

حیره که از طرف جنوب و غرب با قبایل صحرائشین هم مرز بود، مسئله اصلی آن تعرض این قبایل به مرزهایش بود. این قبایل معمولاً برای سرزمین های سوریه، فلسطین، دجله و فرات و کاروان های تجاری خطر آفرین بودند و چه بسا قدرت های برتر آن روزگار در جهت پیشبرد اهداف سیاسی خود، از آنها استفاده میکردند. ملوک حیره، پیوسته در تلاش بودند این قبایل را تحت سیطره خود در آورند و بدین منظور از دو روش تطمیع و تضعیف استفاده میکردند. به سبب عبور دو راه معروف تجاری از بین این قبایل، بیشتر کاروان های تجاری از سرزمین آنان تردد می کردند. معروفترین این راه ها، راه نجد بود که از مکه و مدینه به ابله و سرزمین حیره میرسید. این مسیر که به نام راه زبیده معروف بود (مونس، ۶۵)، از میان قبایل ربیع و بکر میگذشت و به حیره میرسید. راه دیگر، شاخه ای از جاده ابریشم بود که از سرزمین بنی تمیم و اسد میگذشت و به روم میپیوست، موجب اتصال شبه جزیره عربستان به مسیر اصلی جاده ابریشم و رونق تجارت در این منطقه بود. حیره برای تامین امنیت در قلمرو تحت نفوذ خود تا حدی به این قبایل وابسته بود. افزون بر ایجاد امنیت راه های تجاری، ملوک حیره برای تامین نیروی نظامی در نبردهای احتمالی با به این قبایل متکی بود.

نتیجه گیری

از آغاز شکل گیری حکومت ساسانی در سال ۲۲۴ میلادی به دست اردشیر اول تا شکست یزدگرد سوم در سده هفتم به سال ۶۵۱ میلادی، یک دوره دشمنی تلخ و تند میان دو امپراطوری ایران و بیزانس می باشد، جنگ های طولانی مدت و فرسایشی بین دو امپراطوری تأثیر زیادی در شکل گیری و انتخاب مسیر جاده های تجاری جدید در این دوره گردید. زیرا تاجران برای گریز از صدمات ناشی از جنگ ها و ادامه کار تجارت مجبور به یافتن مسیرهای جدید بودند و این مسیرها تحت تأثیر جنگ ها بارها تغییر یافت، شهرها و جادههای مهم به خرابه تبدیل شدند و در عوض شهرها و جادههای جدیدی به وجود آمدند که به مرکزی برای مبادلات مهم تجاری تبدیل شدند. به علت ناامن شدن یک منطقه یا ناحیه، منطقه و ناحیه ای جدید ایجاد میشد و تجارت از خشکی به سمت دریاها و بالعکس منتقل می شد. به دیگر سخن، تداوم جنگ ها بین ایران و روم عامل اصلی در برهم خوردن بسترهای ایجاد شده تجاری بود و تاجران مجبور بودند برای دوری از صدمات ناشی از جنگ، از آن مسیر فاصله گرفته و در مسیرهای جدیدی به تجارت پردازند. چنانکه ما شاهد تغییر مسیر جاده های تجاری در شمال و جنوب ایران هستیم.

۱- عوامل موثر در توسعه راه های تجارت در زمان بهرام پنجم تا یزدگرد سوم ساسان چه بوده است؟

تجار ایرانی و بازرگانان رومی برای دوری از مناطق جنگی به فکر تجارت از راه دریاها افتادند و دریانوردی و تجارت با کشتیهای بزرگ شروع شد و در اندک زمانی رونق گرفت، شهرهای بندری و بنادر بزرگ ساخته شدند، و کشتیهای بزرگ تجاری ابریشم، ادویه و سایر کالاها را از چین بارگیری میکردند و پس از عبور از جنوب هندوستان وارد دریای سرخ شده و سپس به مدیترانه و دریای سیاه رسیده و کالاهای تجاری را به امپراطوری بیزانس در مغرب زمین میرسانیدند. اما مداخلات ایران در این مسیر که بعضا با اهرم جنگ همراه بود، مجدد تاجران را به فکر مسیری دیگر انداخت که آن مسیر؛ شبه جزیره عربستان و راه های بیابانی و آبراهه دریای سرخ بود. انجام تجارت از این راه و در این سرزمین منجر به رونق تجاری و اقتصادی آن کشور شد و آن را به یک مرکز تجاری مهم در اواخر دوره ساسانی تبدیل گردانید.

در دوره ساسانیان، حاکمان حیره از قدرت های برتر شمال جزیره العرب بودند و در نظر اعراب بدوی، این حاکمان دارای قدرت برتر، سپاه منظم، نهادهای اجتماعی و سرزمینی با مرزهای مشخص بودند. ملوک حیره در طول حیاتشان با

قبایل و دولت های جزیره العرب ، غسانیان ، کندیان و یمن روابط مستمر و پیچیده داشتند. روابط با غسانیان ، کندیان و یمن از وضوح بیشتری برخوردار است ، اما رابطه با قبایل پراکنده تا حدودی پیچیده و مبهم است . بررسی این روابط نشان می دهد عواملی چون وسعت و قدرت این قبایل نقش قابل توجهی در نوع تعامل ملوک حیره با آنها داشته است . آنچه باعث استحکام بیشتر این روابط میشد، بستن پیمان های سیاسی و اقتصادی و اعطای مقام های نظامی به این قبایل و سران آنها بوده است . ملوک حیره با واگذاری این امتیازات در صدد جلب همکاری آنان بود، چرا که از لحاظ نظامی ملوک حیره به نیروی جنگی این قبایل نیاز داشتند و بخشی از سپاهیان حیره از این قبایل تأمین میشد. با وجود ساختار قبیله ای و به کارگیری این قبایل در سپاه ، ملوک حیره نمیتوانستند دارای قدرت بلامنازع باشند. همچنین روحیه آزاد و گریز از مرکز اعراب تا حدودی استبداد ملوک حیره را تعدیل میکرد. با وجود رؤسای قبایل و شیوخ ، این طبع سرکش اعراب تا حدودی تعدیل میشد، به همین دلیل ملوک حیره با جلب همراهی رؤسای قبایل توان نظامی و اقتصادی خود را حفظ میکردند.

به طور کلی ملوک حیره در رابطه با قبایل عرب ساکن جزیره العرب ، سیاست واضح و یکسانی نداشتند و این سیاست تابعی از موقعیت سیاسی - نظامی و جمعیتی قبایل مورد نظر بوده است . اگرچه ملوک حیره در زمینه داخلی و رابطه با قبایل عرب تا حدودی مستقل بودند، اما در روابط با غسانیان و امرای یمن و کندیان تابع سیاست های کلان امپراتوری ساسانی بودند. یمن با وجود موقعیت مهم جغرافیایی نقش قابل توجهی در مسئله اقتصادی - تجاری ایران ساسانی داشت . غسانیان و کندیان به عنوان دشمنان حیره ، از لحاظ سیاسی و نظامی دارای اهمیت بودند و ملوک حیره بیشترین توان نظامی خود را در رقابت و مقابله با آنها به کار میبردند.

۲- جنگ های ایران و روم چه تاثیری بر راه های تجاری دوره ی بهرام پنجم

تا یزدگرد سوم ساسانی داشته است؟

جنگ های طولانی مدت و فرسایشی بین ایران و روم که در عصر ساسانی اتفاق افتاد ابتدا با انگیزه کشورگشایی و گسترش مرزهای جغرافیایی صورت می گرفت. این رقابت های تجاری و جنگ ها به تدریج منجر به تغییراتی در مسیرهای تجاری خشکی و آبی شد. یکی از این تغییرات، تغییری بود که در اثر جنگ های این دو امپراطوری در جاده و شاهراه باستانی ابریشم اتفاق افتاد و آن را از رونق اقتصادی و تجاری انداخت . از طرف دیگر شهرهای کاروانی موجود در شمال عربستان و سوریه از قبیل پترا و پالمیر(تدمر) که مرکز مواصلاتی راه های شرقی -

غربی و شمال - جنوبی بودند بر اثر تشدید رقابت ها و جنگ ها میان ایران ساسانی و روم ، دچار رکود گردیدند و تجارت از راهی جدید انجام میگرفت.

۳- نقش اعراب و ارتباط آنها با ساسانیان در زمان بهرام پنجم تا یزدگرد سوم

ساسانی در توسعه تجارت دریایی و زمینی چگونه بوده است؟

نقش واسطه‌گی ایران در تجارت ابریشم موجب می گردید تا دولت ساسانی حداکثر کنترل را بر راه های تجاری بین ایران و شرق اعمال نماید. تجارت و بازرگانی یکی از چند مسئله ای بود که امپراتوری روم و حکومت ساسانی بر سر آن رقابت شدیدی داشتند، هر دو حکومت تمایل شدیدی داشتند تا بتوانند بر راههای دریایی تسلط پیدا کنند. یکی از بنادر مهم شبه جزیره عربستان در این دوره بندر جدّه بود. این بندر در ساحل دریای سرخ بود و زیر نفوذ ایران قرار داشت. توسعه راه های جنوبی و دریایی همچنین در توسعه عربستان به لحاظ تجاری و اقتصادی نقش مهمی داشت ، بدین وسیله قبایل عرب به مبارزه دو امپراتوری ایران و بیزانس کشانده شدند و بخشی از آنان متحد روم شرقی و بعضی دیگر فرمانبردار شاهان ایران ساسانی شدند در این میان غسانیان متحدین بیزانس و ملوک لخمی با مرکزیت حیره متحدین ساسانیان شدند. بدین وسیله یک مسیر جدید تجاری بین دو امپراتوری از سرزمین عربستان ایجاد گردید و موجبات روابط بیشتر ساسانیان و اعراب در تجارت و ایجاد راه های تجاری جدید در خشکی و دریا گردید.

منابع:

- ۱- آلتهايم، فرانتس، کمک اقتصادی در دوران باستان، ترجمه امير هوشنگ امینی، تهران، سازمان انتشارات و آموزش انقلاب اسلامی، ۱۳۶۹ ش.
- ۲- آذرنوش، آذرتاش، راه های نفوذ فارسی در فرهنگ و زبان عرب جاهلی، تهران، انتشارات توس، ۱۳۷۴ ش.
- ۳- ابن بلخی، فارسنامه؛ به کوشش علی نقی بهروزی، اتحادیه مطبوعاتی پارس، شیراز: ۱۳۴۳ ش.
- ۴- اقبال آشتیانی، عباس، (۱۳۸۴): مطالعاتی در باب بحرین و جزایر و سواحل خلیج فارس، انتشارات اساطیر، تهران.
- ۵- اصفهانی، حمزه بن الحسن؛ سنی الملوک الارض و الانبیاء (تاریخ پیامبران و پادشاهان)، ترجمه جعفر شعار، تهران: انتشارات بنیاد فرهنگ، چاپ اول، ۱۳۴۶ ش.
- ۶- اصفهانی؛ ابوالفرج؛ گزیده الاغانی، ترجمه محمدحسین مشایخ فریدنی، جلد اول، تهران: انتشارات علمی و فرهنگی، چاپ اول، ۱۳۶۸ ش.
- ۷- الطبری، محمدبن جریر؛ تاریخ الرسل و الملوک، تحقیق ابوالفضل ابراهیم، قاهره، ۱۹۷۰ م.
- ۸- الطبری، ابوجعفر محمدبن جریر بن زید بن رستم طبری، (۱۳۷۵): تاریخ طبری، (تاریخ الامم و الملوک)، ترجمه ابوالقاسم پاینده، نشر اساطیر، تهران.
- ۹- پیگولوسکایا، ن. و؛ تاریخ ایران باستان، ترجمه مهرداد ایزدپناه، تهران: انتشارات محور، چاپ دوم، ۱۳۸۵ ش.
- ۱۰- پیگولوسکایا، ن. و؛ اعراب حدود مرزهای ایران و بیزانس در سده های چهارم ششم میلادی، ترجمه عنایت الله رضا، تهران: مطالعات و تحقیقات فرهنگی (پژوهشگاه)، چاپ اول، ۱۳۷۲ ش.
- ۱۱- پروکوپیوس، جنگهای ایران و روم، ترجمه محمد سعیدی، تهران، بنگاه ترجمه و نشر کتاب، ۱۳۳۶ ش.
- ۱۲- سالم، عبدالعزیز، تاریخ عرب قبل از اسلام، ترجمه باقر صدری نیا، تهران، انتشارات علمی و فرهنگی، ش. ۱۳۸۳
- ۱۳- حتی، فیلیپ خوری؛ شرق نزدیک در تاریخ، ترجمه قمر آریان (زرین کوب)، تهران: انتشارات علمی و فرهنگی، چاپ دوم، ۱۳۸۲ ش.
- ۱۴- دینوری، ابوحنیفه احمدبن داود؛ اخبار الطوال، ترجمه دکتر محمود مهدوی دامغانی، تهران: نشر نی، چاپ چهارم، ۱۳۷۱ ش.

- ۱۵- فرای، ریچارد؛ عصر زرین فرهنگ ایران، ترجمه مسعود رجب‌نیا، تهران: انتشارات سروش، چاپ دوم، ۱۳۶۳ش.
- ۱۶- فرای، ریچارد؛ (گردآورنده) تاریخ ایران از اسلام تا سلاجقه، ترجمه حسن انوشه، تهران: انتشارات امیرکبیر، چاپ اول، ۱۳۶۳ش.
- ۱۷- کریستنسن، آرتور، (۱۳۷۸): ایران در زمان ساسانیان، رشید یاسمی، انتشارات صدای معاصر، تهران.
- ۱۸- کیستر، ام. جی، «حیره و نکاتی چند در ارتباطش با دیگر قبایل عربی»، ترجمه محمدکاظم رحمتی، فصلنامه میقات حج، شماره ۳۱ و ۳۲، سال هشتم، ۱۳۷۹ش.
- ۱۹- مشکور، محمدجواد، (۱۳۷۶): تاریخ سیاسی ساسانیان، انتشارات دنیا کتاب، تهران، جلد دوم.
- ۲۰- مسکویه رازی، ابوعلی؛ تجارب الامم، جلد اول، ترجمه ابوالقاسم امامی، تهران: انتشارات سروش، چاپ اول، ۱۳۶۹ش.
- ۲۱- محمود آبادی، سیداصغر، امپراتوری ساسانی در گزارش‌های تاریخی اسلامی و غربی، اصفهان: انتشارات افسر، چاپ اول، ۱۳۸۴ش.
- ۲۲- مونس، حسین، اطلس تاریخ اسلام، ترجمه آذرتاش آذرنوش، تهران، انتشارات سازمان جغرافیایی نیروهای مسلح، ۱۳۷۵ش.
- ۲۳- نادری قره بابا، حسین، (۱۳۸۸): تجارت ایران در دوره ساسانیان، انتشارات جهاد دانشگاهی، تهران.
- ۲۴- نفیسی، سعید، (۱۳۸۳): تاریخ تمدن ایران ساسانی، انتشارات اساطیر، تهران.
- ۲۵- نولدکه، تئودور، (۱۳۵۸): تاریخ ایران و عربها در زمان ساسانیان، ترجمه عباس زریاب، انتشارات علمی و فرهنگی، تهران.

استناد:

کاظمی، شاهپور رضا، محمدی، لیلا، فخار، زرین. راه‌های تجاری ایران و اعراب از زمان بهرام پنجم تا یزدگرد سوم و تأثیر آن بر مناسبات سیاسی و اقتصادی فصلنامه تحولات سیاسی اجتماعی معاصر ایران 1403 ,