



Maritime Trade Between Iran and China in the First to Tenth Centuries AH based on the Excavated Pottery from the Persian Gulf Region

Tayebe Rahimi¹, Hassan Karimian², Kazem Omid³

1. PhD student, Department of Archaeology, Faculty of Literature and Human Sciences, University of Tehran, Tehran, Iran.

Email: rahimit@ut.ac.ir

2. Professor, Department of Archaeology, Faculty of Literature and Human Sciences, University of Tehran, Tehran, Iran (Corresponding Author).

Email: hkarimi@ut.ac.ir

3. Graduate Department of Archaeology, Faculty of Literature and Human Sciences, University of Tehran, Tehran, Iran.

Email: kazemomidiut@ut.ac.ir

Article Info	Abstract
Pp: 327-354	Evidence has shown that the history of communication between the people of Iran and China, to the formation of powerful empires of two lands, goes back long before the rise of Islam. Attested by textual sources and archeological documents, the experience of successful communication between the two countries continued even after the fall of the Sassanid dynasty. Historical reports of the 7th to the 16th century AD provide important information about the ups and downs of relations between the two countries. The recovery of their communication processes has shown that a mutual or double-sided history has resulted in a two-sided outcome. According to these reports, the process of communication contains four stages (Fig. 3). However, this has been put aside by several archeological researchers, who directly find evidence of early communication from the discovered documents, which is far from their actual understanding. and archaeology having Cultural findings examined with a question-oriented behavior, we are looking for this concept, so that by relying on pottery findings, can the question of "To what extent do the chronology of pottery findings emphasize the process of dealings and its turbulence?" can be answered? To answer this question, the results and conclusions of investigation and studies of pottery findings in the ancient sites of this region have been used. The findings of the research showed that although the historical reports explicitly in some cases emphasize the complete cancellation of relations or its indirectness, but the chronology of the study of pottery finds in the Persian Gulf region shows a continuous trend in their import. And the result emphasizes the integrity of the information, especially the accuracy in the chronology of pottery findings and their quantitative study.
Article Type: Research Article	
Article History:	
Received: 03 September 2023	
Revised form: 05 December 2023	
Accepted: 05 December 2023	
Published online: 22 May 2025	
Keywords: Archeology, Persian Gulf, Maritime Trade, Siraf, Celadon Pottery.	

Cite this The Author(s): Rahimi, T., Karimiyan, H. & Omid, K., (2025). "Maritime Trade Between Iran and China in the First to Tenth Centuries AH based on the Excavated Pottery from the Persian Gulf Region". *Journal of Archaeological Studies*, 17(1: 30): 327-354.

doi: [10.22059/jarcs.2023.364689.143229](https://doi.org/10.22059/jarcs.2023.364689.143229)



Published by: University of Tehran Press.

Homepage of this Article: https://jarcs.ut.ac.ir/article_94982.html?lang=en

1. Introduction

Although Chinese sources have mentioned a political relationship between from 649 to 745 CE (Park, 2012:6-7), the opportunity of restoration of land trade between the Umayyads and the Tang government did not arise. At the same time, because of the Battle of Talas, the history of the two societies entered a new phase and the sea route inevitably replaced the land route. In Fig. 6, the beginning and end of these periods can be seen according to the dynasties that came to power in Iran and China, as well as the period of prosperity of each of the commercial centers in the Persian Gulf region and imported ceramics into these centers. According to Table 3, which shows the classification and chronology of the potteries, six types of porcelains have been identified as imported pottery at the same time (649 to 745 CE), considering that the number of these porcelains is limited and their distribution is not widespread in the entire region, determining their real date is unclear and cannot be mentioned as the official beginning of the pottery trade.

2. Discussion

According to the evidence of the eighth century CE, sea travel in the Indian Ocean became the dominant method of direct and indirect communication between China and the Islamic World (Fig. 1). This alternation occurred simultaneously with the transfer of the capital to Baghdad, which was connected to Basra and the Persian Gulf through the Euphrates River. At this time (745 to 867 CE), the Abbasid government improved its relationship with the Tang government. But with Huang Chao's rebellion, there was a long-term gap in direct long-distance maritime trade from 878 to 961 CE (Vosoughi, 2017) causing trade to shift to Malay ports (Schottenhammer & 蕭婦, 2016: 137). In the Persian Gulf Region, Basra became less important due to a lack of proper management in development, population increase, and numerous unrests. The coins found at Siraf are a reminder of the increase in trade in the ninth century CE. At the same time, the Tang government started trading porcelains as goods (Guy, 1990:9). The Belitung shipwreck is a clear example of the volume of Changsha pottery shipments at this period of time (Schottenhammer & 蕭婦, 2016: 151). Although the rebellion in China brought about instability and a decrease in direct relations, considerable volumes of imported ceramics have also been discovered at Siraf from this time period. The classification and chronology of the potteries of this site and the samples collected from the south of Iran show sixteen types of potteries (Table 3).

The third period (961 to about 1253 CE) happened after a recession. From the beginning of the fourth century and following the division of the Islamic World, the Fatimid caliphate in Egypt and Iranian governments in Iran began to rule. The people of Siraf were still playing a role in trade during this period. After a successful experience, this port went into decline and Kish quickly assumed the role of Siraf. Sohar and the port of Aden were under the control and rule of the

Fatimids to obtain profits from trade (Vosoughi, 2017). At the same time, due to the Sriwijaya's rule in the Strait of Malacca, direct communication with Chinese ports was disconnected. This process improved with the establishment of the Song Dynasty, and the kings of this dynasty made many facilities to encourage maritime trade (Medley, 1975:32). At this time, the Chinese government increased production for export and determined the flow of trade (Harrison, 2003:99), encouraging the pottery trade to create balance in the trading business specially after 1111 CE (Guy, 1990:9). The classification and chronology of pottery types in the site of the Persian Gulf region (Table 3) shows sixteen types of imported pottery, which is a reminder of the encouragement of pottery trade during this era.

The process of dealings underwent major changes in the beginning of the thirteenth century AD with the formation of Mongol power and the occupation of China and Iran by Genghis and his successors. At this time, local governments played a special role in the process. Unlike Kish, Hormuz became a regional power and unlike Siraf, it became an independent base. In China, the Ming government replaced the Yuan Dynasty. Nevertheless, it still brought about the expansion of trade. These trans-regional connections changed with the arrival of the raiding Portuguese in the sixteenth century CE. Archeological studies show strong evidence of the volume of pottery imports in this period. The collection collected from Hormuz provides important information about the pottery trade in the second half of the seventh century later, between China and this region presented (Williamson, 1973: 56, m3, Morgan, 1991:67). This date coincides with Zheng He's trips to Hormuz (Meicun & Zhang, 2015:417), where coins were given as gifts by him. The samples obtained from Bahrain and Al-Qatif are reminders of this subject (Cribb and Potts, 1996:109). However, after his travels, there was a break until the presence of the Portuguese (Zhang, 2018:74). During this period, Chinese participation in the maritime trade of the Indian Ocean declined or did not exist at all (Lo, 1958:337-340). This decline may be due to the sea ban policy of the early Ming Dynasty, which was accompanied by great stagnation after 1407 AD. By the end of this century, China's manufacturing industries were in severe decline, this is when the porcelain trade changed from celadon to blue and white potteries (Zhang, 2018:74).

3. Conclusion

Evidence suggests that historical accounts at times emphasize either a complete reversal or an indirect nature of commercial transactions. These shifts have had a direct impact on ceramic production in China, on patterns of export, the volume and variety of monetary exchanges, and even on the distribution of goods across the Persian Gulf region because of changing trade centers. Archaeological investigations have demonstrated that, although the demand for ceramics in this reciprocal exchange was largely unidirectional, ceramics remain the most reliable material

evidence for reconstructing the processes of maritime trade. The data derived from ceramic finds can serve to confirm, challenge, or refine certain historical narratives, depending on their textual character. The chronological sequence of ceramic types rarely shows a clear break in importation, suggesting the need for further integrated and systematic research across the region particularly in light of the information presented in Figure 6.

Acknowledgments

The authors of the article would like to express their gratitude to Dr. Mohammad Bagher Vosoughi, a faculty member of the History Department of the University of Tehran, for her valuable comments and guidance.

Observation Contribution

Considering that article is extracted from the thesis of the first author, the collection of materials was carried out by him, under the supervision and guidance of the second and third authors.

Conflict of Interest

The authors, while observing publication ethics in referencing, declare the absence of conflict of interest.

تجارت دریایی ایران و چین در سده‌های یک تا دهم هجری با تکیه بر سفال‌های مکشوفه از منطقه خلیج فارس

طیبه رحیمی^۱، حسن کریمیان^۲، کاظم امیدی^۳

۱. دانشجوی دکتری باستان‌شناسی، گروه باستان‌شناسی، دانشکده ادبیات و علوم انسانی، دانشگاه تهران، تهران، ایران.

رایانامه: rahimit@ut.ac.ir

۲. استاد گروه باستان‌شناسی، دانشکده ادبیات و علوم انسانی، دانشگاه تهران، تهران، ایران (نویسنده مسئول). رایانامه: hkarimi@ut.ac.ir

۳. دانش‌آموخته باستان‌شناسی، گروه باستان‌شناسی، دانشکده ادبیات و علوم انسانی دانشگاه تهران، تهران، ایران. رایانامه: kazemomidiut@gmail.com

چکیده	تاریخچه مقاله
سابقه ارتباط ساکنان سرزمین‌های ایران و چین به شکل‌گیری امپراتوری‌های قدرتمند دو سرزمین و به مدت‌ها پیش از ظهور اسلام برمی‌گردد. به گواهی منابع مکتوب و مستندات باستان‌شناسانه، تجربه موفق ارتباطی دو سرزمین حتی متعاقب سقوط ساسانیان همچنان ادامه یافت. با تغییر پایتخت جهان اسلام به بغداد، باب جدیدی از مراودات دریایی آغاز و موجبات رونق مسیر دریایی و رشد بنادر خلیج فارس را فراهم ساخت. در این‌زمان، ارتباطات مستقیم و پیوسته‌ای با بنادر چین برقرار شد. گزارش‌های تاریخی سده‌های اولیه تا قرن ۱۰ ه.ق. اطلاعات قابل‌توجهی را از روند مراودات پر فراز و نشیب این دو سرزمین ارائه می‌دهند. روند مراودات نشان داده است که با تحولات تاریخی دو جانبه همسو بوده است؛ اما این موضوع تاکنون از طریق مطالعات باستان‌شناسی که شواهد این ارتباطات را مستقیماً از طریق بررسی یافته‌های مکشوفه از این منطقه دنبال می‌کند، مورد ارزیابی قرار نگرفته است؛ از این نظر فهم واقعی آن‌ها را دشوار می‌کند. باتوجه به این‌که مطالعات باستان‌شناسی با رویکردی مسئله محور یافته‌های فرهنگی را مورد بررسی قرار می‌دهد، به دنبال این موضوع هستیم که گاهنگاری یافته‌های سفالی تا چه میزان بر روند مراودات و نوسان آن تأکید دارند؟ در راستای پاسخ به این پرسش، از نتایج بررسی و مطالعات یافته‌های سفالی محوطه‌های باستانی این منطقه استفاده شده است. یافته‌های پژوهش نشان داد؛ هر چند گزارش‌های تاریخی صراحتاً در پاره‌ای موارد بر لغو کامل مراودات یا غیرمستقیم بودن آن تأکید دارند، اما گاهنگاری یافته‌های سفالی منطقه خلیج فارس روندی مستمر را در واردات آن‌ها نشان می‌دهد و حاصل آن بر یکپارچگی اطلاعات، به‌ویژه دقت در گاهنگاری یافته‌های سفالی و مطالعه کمی آن‌ها تأکید دارد.	صص: ۳۲۷-۳۵۴ نوع مقاله: پژوهشی تاریخ دریافت: ۱۴۰۲/۰۶/۱۲ تاریخ بازنگری: ۱۴۰۳/۰۹/۱۴ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۳/۰۹/۱۴ تاریخ انتشار: ۱۴۰۴/۰۳/۰۱ کلیدواژگان: باستان‌شناسی، خلیج فارس، تجارت دریایی، سیراف، سفال سلادون.

ارجاع به مقاله: رحیمی، طیبه؛ کریمیان، حسن؛ و امیدی، کاظم، (۱۴۰۴). «تجارت دریایی ایران و چین در سده‌های یک تا دهم هجری با تکیه بر سفال‌های مکشوفه از منطقه خلیج فارس». مطالعات باستان‌شناسی، ۱۷(۳۰): ۳۲۷-۳۵۴.

<https://doi.org/10.22059/jarcs.2023.364689.143229>



Published by: University of Tehran Press.

صفحه اصلی مقاله در سامانه نشریه: https://jarcs.ut.ac.ir/article_94982.html

۱. مقدمه

پژوهش‌های به انجام رسیده حول محور گزارش‌های تاریخی ارتباطات دو جنبه‌ای از مراودات دریایی سرزمین‌های ایران و چین را گواهی می‌دهد (وثوقی، ۱۳۹۶). روند این مراودات نشان داده است که مطابق و همسو با تحولات تاریخی دو سویه در سرزمین‌های ایران و چین، حجم قابل توجهی از کالا بین دو سرزمین رد و بدل می‌شده است (Bivar, 1970; Hourani, 1947; George, 2015) باوجود آن‌که به سبب ماهیت فاسد شدنی، بخشی از کالاهای تجاری از بین رفته‌اند، تنها شواهد باقی‌مانده از این مراودات، سفال‌ها و تعداد محدودی سکه هستند که از طریق فعالیت‌های باستان‌شناسی منطقه خلیج فارس به دست آمده‌اند. عمده این مواد فرهنگی در تحقیقات و پژوهش‌های «وایت هاوس» (Whitehouse, 1971)، «جان اس گای» (Guy, 1990)، «پیتر مورگان» (Morgan, 1991: 67)، «مویرا تامپو» (Tampoe, 1989)، «جو کریب» و «دنیل پاتس» (Cribb & Potts, 1996: 108)، «مایکل فلیکر» (Flecker, 2001)، «درک کنت» (Kennet, 2004)، «مونیکو کریک» (Crick, 2010)، «ست پریستمن» (Priestman, 2005 & 2013) و «ان ژنگ» (Zhang, 2018) مورد بررسی قرار گرفته‌اند؛ هرچند در برخی از این تحقیقات به بازه زمانی یا محوطه یا منطقه مشخصی تأکید شده، اما نگارندگان از تمام آن‌ها در جهت مطالعات خویش بهره جسته‌اند.

پژوهشی که نتایج آن در این نوشتار آورده شده، در پی آن است تا با تطبیق نتایج حاصل از مطالعات باستان‌شناسی منطقه خلیج فارس و گزارش‌های تاریخی روند و گستره ارتباطات تجاری سرزمین‌های ایران و چین را مشخص دارد. از آنجا که یافته‌های سفالی بیشترین حجم از ارتباط دوسویه را گواهی می‌دهند، در پژوهش حاضر تلاش گردیده تا با اتکا به اطلاعات حاصل از این یافته‌ها، چگونگی روند و کیفیت این مراودات مورد بررسی قرار گیرد؛ به عبارت دیگر، در این پژوهش سعی می‌شود تا برپایه یافته‌های سفالی به این پرسش پاسخ گفته شود که، شواهد باستان‌شناسانه تا چه میزان بر مراودات فرهنگی دو تمدن ایران و چین مندرج در گزارش‌های تاریخی تأکید دارند؟ و تنوع، حجم و توالی تجارت سفال‌ها چه ابعادی از مراودات دریایی را نشان می‌دهد؟ فرض بر آن است که مطالعه وضعیت کمی و کیفی یافته‌های حاصل از مطالعات باستان‌شناسی سهم عمده‌ای در پذیرش گزارش‌های تاریخی و درک صحیح روابط فرهنگی و تجاری دو سرزمین ایران و چین را به همراه دارد.

۲. مراحل ارتباط تجاری ایران و چین در دوران اسلامی

قرن‌ها پیش از اسلام هر دو مسیر زمینی و دریایی بین سرزمین‌های ایران و چین فعال بودند. همسایگی دو سرزمین ارتباط زمینی را تضمین می‌کرد و در مسیر دریایی نیز، تجار ایرانی و چینی برای مبادله محصولات خود در سیلان گردهم می‌آمدند (Hourani, 1947: 157) دستیابی به ابریشم و دانش تولید آن احتمالاً آغاز این مراودات بود که در منطقه خلیج فارس رقم خورد (乌苏吉 著 伙伴, 2021) «دیوید وایت هاوس» و «آندرو ویلیامسون» معتقدند که ساسانیان نقش مهمی در تجارت آسیا داشتند و مسیر ابریشم از چین به دریای مدیترانه از قلمرو ساسانیان می‌گذشت و خلیج فارس نقش بسیار مهمی در این زمینه داشته است (Whitehouse & Williamson, 1973: 29)؛ در این زمان، بنادر جنوب شرقی چین نیز میزبانی تجار ایرانی را تجربه کرده بودند (蕭婦 & Schottenhammer, 2016: 138). بخشی از کلنی‌های جمعیتی این بنادر تجار زرتشتی‌ها بودند (خیراندیش و زارعی، ۱۳۹۶)؛ آن‌گونه که «مویرا تامپو» معتقد است، گسترش سریع تجارت دریایی خلیج فارس در دوران پیش از اسلام، افزایش گسترده تجارت دریایی بین چین و غرب در طی قرن‌های دوم تا نهم هجری قمری را تسهیل کرده بود (Tampoe, 1989: 2).

با فتح سرزمین ایران، سرزمین‌های یکپارچه اسلامی در همسایگی چین قرار گرفت و باب ارتباط مستقیم این دو تمدن فراهم شد. کاشغر در این مسیر نقش مهمی را ایفا نمود، تا آنجا که در برخی از متون تاریخی دوران اسلامی با عنوان نخستین شهر مرزی چین و مرز دارالاسلام شناخته شده است. اما این همسایگی ادامه

مراودات را تضمین نمی‌کرد و تحولات عمده‌ای موجب تغییر گردش مراودات از مسیرهای زمینی به مسیرهای دریایی گردید. جنگ طراز در سال ۱۳۲ ه.ق. نخستین تغییر را رقم زد (وثوقی، ۱۳۹۶: ۶۳). به هر روی، ظهور هم‌زمان دو امپراتوری، خلافت «عباسیان» در غرب و امپراتوری «تانگ» در شرق، زمینه ارتباطات دریایی را فراهم کرد (George, 2015: 579). دربار تانگ و مقامات محلی فعالانه از پیوندهای تجاری و سیاسی با بازرگانان منطقه خلیج فارس و با خلفای عباسی حمایت کردند. آن‌ها علاقه زیادی به جذب تجار خارجی و تجارت با این مناطق داشتند (蕭婦 & Schottenhammer, 2016: 172)؛ «وایت هاوس» و «اندرو ویلیامسون» معتقدند که در اواخر قرن دوم هجری قمری شاهد برقراری تجارت گسترده بین خلیج فارس و چین هستیم که به دلیل تمرکز مصرف‌کنندگان ثروتمند در بغداد بود (Whitehouse & Williamson, 1973: 48-49). یکی از جنبه‌های اصلی این تحول، رشد تجارت مستقیم دریایی توسط بازرگانان خلیج فارس بود که تعداد زیادی از آن‌ها در سواحل چین ساکن شدند (George, 2015: 579).

درواقع، به واسطه پیدایش بغداد، تجارت سده‌های نخستین با چین از طریق بصره انجام گرفت (Whitehouse, 1983) و رودخانه فرات بغداد را مستقیماً به خلیج فارس متصل می‌کرد. از این نظر بصره نخستین پایگاهی بود که این ارتباط دوسویه در آن پایه‌ریزی (Crawford, 1929: 499) و در این مسیر به بندر ترانزیتی سرزمین‌های اسلامی تبدیل شد (Pellat, 1960: 1086; Whitehouse & Williamson: 1973, 45). انتخاب بغداد به عنوان مرکز سیاسی سرزمین‌های اسلامی و پایه‌ریزی بصره به عنوان بندرگاه، فرصت ارتباط مستقیم تجارت منطقه خلیج فارس با بنادر چین را فراهم کرد و خلیج فارس به کانون مراودات تبدیل شد. تداوم این ارتباط، سود حاصل از تجارت را، برخلاف مسیر خشکی، بدون واسطه به بنادر خلیج فارس منتقل می‌کرد.

گزارش‌های تاریخی سده‌های اولیه تا قرن ۱۰ ه.ق. اطلاعات قابل توجهی را از روند مراودات دریایی بین این دو سرزمین ارائه می‌دهند. بازخوانی و در ادامه بازسازی این روندها، مراحل چهارگانه ذیل را براساس تحولات دو منطقه نشان می‌دهد.

دوره نخست: از آغاز دوران اسلامی تا ۱۳۳ ه.ق. که به دنبال جنگ بال لشکریان اسلامی در نزدیک رودخانه طراز متوقف گردید (وثوقی، ۱۳۹۶: ۶۴-۶۳)؛ در این زمان، تاریخ دو جامعه وارد مرحله جدید شد. توسعه طلبی عباسیان به سمت شرق موجب درگیری بر سر برتری سیاسی و نظامی در آسیای مرکزی شد که در نتیجه تجارت در مسیرهای زمینی را دشوار کرد (Park, 2012: 7)؛ هرچند به نظر می‌رسد که این حادثه تأثیر عمیقی بر مناسبات تجاری در جاده ابریشم داشته است، اما منابع چینی مربوط به قرون اول و دوم هجری قمری، دلالت بر تداوم مناسبات دریایی راه دور دریانوردان خلیج فارس با بنادر چین دارد (وثوقی، ۱۳۹۶: ۶۶-۶۳). «هوگ آر کلارک» معتقد بود که مسیرهای تجاری که سواحل جنوب شرقی چین را مستقیماً به ساحل اقیانوس هند وصل می‌کرد، حداکثر تا اوایل تانگ باز شده بود (Clark, 1991: 32).

دوره دوم: تجارت دریایی از سال ۱۳۳ ه.ق. با حضور عباسیان و تغییر پایتخت به بغداد که درحقیقت شهر پسابندر خلیج فارس محسوب می‌شد، رقم خورد. در این دوره شاهد رشد و رونق بنادر منطقه خلیج فارس و حتی صحرای هسّیم (وثوقی، ۱۳۹۶: ۷۹). «محمد جریر طبری» در قرن سوم هجری قمری در بیان چگونگی پایتخت بغداد از قول خلیفه عباسی نقل کرده است که «اینجا اردوگاهی شایسته است. با وجود رودخانه دجله میان ما و چین مانعی نیست، در اینجا هرچه به دریا هست به ما می‌رسد» (طبری، ۱۹۶۷: ۶۱۴). مدتی پس از ارتباط‌های نخستین ارتباط دوستانه برای مدتی به تعویق افتاد. برخی از پژوهشگران معتقد بودند که در سال ۱۴۱ ه.ق. گروهی از مردم پارسی و تازی شهر بندری کانتون را به آتش کشیدند و از راه دریا برگشتند (مظاهری، ۱۳۸۸: ۷۲۷، ج ۲؛ حسن، ۱۹۲۸: ۱۳۵؛ حورانی، ۱۳۳۸: ۸۴)؛ هرچند علت و ابعاد دقیق این واقعه مشخص نیست، اما بنا به گفته «سلیمان سیرافی» این اتفاق برای خانه‌های این بندر که از چوب و نی ساخته می‌شده است، بدیهی بود. با این وجود، این اتفاق و غرق شدن کشتی‌ها و یا باراندازی آن‌ها در مناطق دیگر موجب کمبود

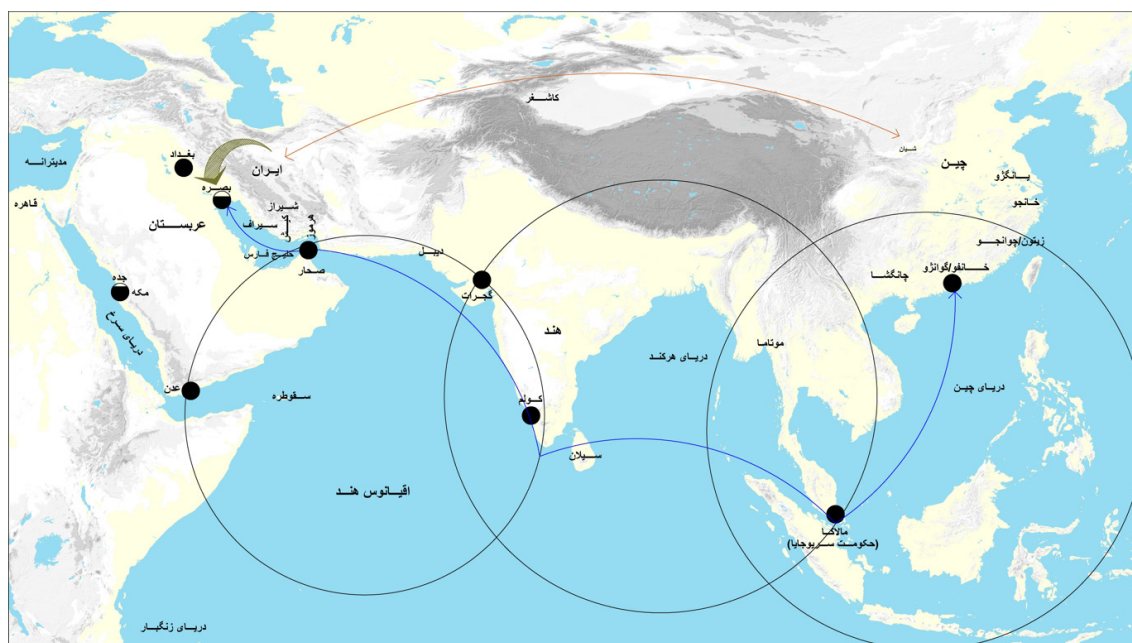
کالا در بصره و بغداد می‌شد (سیرافی، ۱۳۸۱: ۵۴-۵۶)؛ اما اثرات این تخریب برای مدتی احساس شد و تجارت دریایی به تدریج بهبود یافت (Schottenhammer, 2015: 192). بصره در ابتدا بندرگاه مناسبی برای بغداد بود، اما به مرور بنا به دلایلی چون برهم خوردن تعادل جمعیتی و مذهبی، شورش‌های طولانی مدت نتوانست این نقش را استمرار ورزد و بازرگانان، سیراف را به مهم‌ترین بندرگاه کالاهای چینی تبدیل کردند (Demirji, 1978: 10؛ وثوقی، ۱۳۸۹: ۷۶-۷۰).

در چین نیز این روند تا نیمه دوم قرن سوم هجری قمری که پایان سلسله تانگ رقم خورد، شورش‌های گسترده ادامه داشت. سلیمان سیرافی درخصوص این شورش‌ها و به‌ویژه شورش «هوانگ چائو» جزئیات بیشتری ثبت کرده و آن را دلیل قطع رفت‌وآمد کشتی‌های سیراف به آنجا دانسته است؛ او می‌گوید که هوانگ چائو علاوه بر کشتار مردم، به قطع درختان توت و درختان دیگر پرداخت و چون غذای کرم‌های ابریشم و پيله آن کم شد، ورود پارچه‌های ابریشمی از سرزمین چین به شهرهای عرب قطع گردید (سیرافی، ۱۳۸۱: ۹۰). «مسعودی» نیز ضمن اشاره به توسعه تجارت دریایی خلافت اسلامی و چین در این خصوص آورده است: چون عدالت برفت و نیت‌ها به تباهی دچار شد. دو طرف در نیمه‌راه با هم ملاقات کرده و کالاهای را تبادل می‌کنند (مسعودی، ۱۳۸۲: ۱۳۷). به همین دلیل، تجارت مستقیم حدود یک قرن از ۲۶۴ تا ۳۴۹ ه.ق. دچار اختلال شد (وثوقی، ۱۳۹۶: ۹۷) و بازرگانان از گوانجو در مسیر کشتیرانی، به‌ویژه در بنادر مالایی ساکن شدند تا آن‌که در اواخر قرن چهارم و اوایل قرن پنجم هجری قمری شرایط بهبود یافت (Schottenhammer & 蕭婦, 2016: 137).

دوره سوم: عصر تجارت سری‌ویجایا و دوره تجدید بازرگانی مستقیم و مهاجرت معکوس به بنادر شرقی چین بود؛ و از این رو، تجار خلیج فارس تجارت خود را با این ناحیه گسترش دادند؛ اما این روند با استقرار سلسله سونگ و تشویق پادشاهان این سلسله، با ارائه تسهیلات بسیاری برای بهبود تجارت دریایی همراه بود (وثوقی، ۱۳۹۶: ۹۸) که گاه به مداخله فعال در تجارت صادرات ابریشم و سفال منجر می‌شد (Medley, 1975: 32).

در منطقه خلیج فارس نیز شرایط به نحوی دیگر رقم خورد. از آغاز قرن چهارم و به دنبال چندپاره شدن جهان اسلام و ضعف خلافت عباسی، تمرکز تجارت از سیراف به سمت کیش، تحت نظارت امرای قیس و بنادر عدن و عمان تحت نظارت و حاکمیت خلفای فاطمی منتقل شد (وثوقی، ۱۳۹۶: ۹۸)؛ درواقع، عوامل متعددی زوال این بندر را رقم زد (Whitehouse et al., 2009). روند در اوایل قرن هفتم هجری قمری و با شکل‌گیری قدرت مغولان و تصرف چین و ایران به وسیله «چنگیز» و جانشینانش دچار تغییرات عمده‌ای شد که دریانوردی راه دور خلیج فارس و دریانوردان ایرانیان نیز از این تأثیرات بی‌نصیب نماند (وثوقی، ۱۳۹۶: ۱۲۶-۱۲۵). این تحولات و ادامه آن در سده‌های بعدی، تأثیر مستقیمی بر چگونگی ارتباطات دریایی داشت. از این جهت گاهی مقصد و مبدأ این مبادلات را تغییر می‌داد. «کریتی‌ان چاودوری» الگوی مناسبی از ارتباطات را نشان داده است (شکل ۱) که تأثیر تحولات دو سویه را تداعی می‌کند (Chauduri, 1985: 41.M9).

دوره چهارم: عصر رونق و شکوفایی تجارت دریایی با حضور مغولان در اوایل قرن هفتم هجری قمری بود که مهاجرت بزرگ ایرانیان به چین و گسترش کلنی‌های بازرگانان ایرانی به بنادر چین شرقی را به همراه داشت (وثوقی، ۱۳۹۶: ۱۳۵). پس از مرگ چنگیز، کشمکش بین «ایلخانان» در ایران و «جغتاییان» در چین، از نیمه دوم قرن هفتم تا اوایل قرن هشتم هجری قمری موجب شد تا راه‌های دریایی خلیج فارس تا دریای شرقی چین مورد توجه بازرگانان و تجار قرار گیرد. تلاش‌های دیپلماتیک در این زمان حاکی از بهبود ارتباطات است. در سال ۱۲۹۷ م. حاکم جزیره کیش سفیری به عنوان فرستاده «غازان خان» برای ادای احترام به امپراتور مغول «چنگ زونگ» (Cheng Zong / 成宗) فرستاد (Yiliang, 2009: 5) با جایگزینی دولت «مینگ» به جای سلسله «یوان»، همچنان گسترش تجارت را به همراه داشت (Guy, 1990: 36). در منطقه خلیج فارس نیز جزیره هرموز به یکی از کانون‌های اصلی تجارت دریایی شرق و غرب تبدیل شده و از رشد و رونق بسیاری برخوردار شد. این ارتباط فرامنطقه‌ای با ورود پرتغالی‌های متخاصم در ابتدای قرن ۱۰ ه.ق. تغییر پیدا کرد.



شکل ۱: تغییر الگو ارتباطات از خشکی به آبی و الگوی تجارت دریایی در حوضه اقیانوس هند (Chauduri, 1985: 41.M9; تکمیل از: نگارندگان).
 Fig. 1: Changing the pattern of communication from land to water and the pattern of maritime trade in the Indian Ocean (Chauduri, 1985: 41.M9; Completion by the Authors).

۳. مراکز تجاری و کالاها

باتوجه به این که مفهوم بازرگانی دوربرد در محوطه‌هایی قابل مطالعه است که در ساحل دریاها یا اقیانوس‌ها قرار دارند و اجناس خارجی فراوانی در آن‌ها یافت می‌شود (دارک، ۱۳۹۴: ۱۵۸-۱۵۵). از این نظر می‌توان از این محوطه‌ها که به عنوان مرکز تجارت در منطقه به شمار می‌رفته‌اند به عنوان دروازه‌های بازرگانی یاد کرد. با عنایت به کثرت این محوطه‌ها، در پژوهش حاضر تنها مراکز تجاری مورد مطالعه قرار گرفته‌اند که حداقل از اواخر دوران تاریخی و طی قرن نخست تا قرن ۱۰ ه.ق. دوران اسلامی به عنوان کانون تجارت در این منطقه به شمار می‌رفته‌اند.

در سده اول و دوم هجری قمری ارتباط زمینی مشابه سده‌های پیشین پابرجا بود، اما آن چنان که آورده شد، در نیمه نخست قرن دوم و با جابه‌جایی پایتخت جهان اسلام از دمشق به بغداد شرایط تغییر کرد و تجارت دریایی اهمیت ویژه‌ای یافت. نخستین بندرگاه بصره بود، وابستگی این بندر به بغداد موجب توسعه ناهمگون و آن را از حالت بندرگاهی خارج کرد (Demirji, 1978: 10). سیراف از هر جهت از شرایط مناسب‌تری نسبت به بصره برخوردار بود (مقدسی، ۱۳۶۱ ج ۱: ۶۳۶). جابه‌جایی این بندر به کیش و در ادامه به هرموز در شرقی‌ترین بخش خلیج فارس، ارتباط مستقیم تجار با شهرهای مناطق داخلی سرزمین ایران را تسهیل می‌بخشید. عیناً بدین سبب است که در منابع عربی، فارسی و چینی از اهمیت این بنادر به عنوان پایگاه‌های اصلی در گزارش‌های متعددی ثبت شده است. به هر روی، در قرن ۱۰ ه.ق. با حضور پرتغالی‌های متجاوز - که به قدرت توپخانه‌ای مجهز بودند - تعادل سنتی چرخه اقتصادی ارتباطات دو جانبه دریایی ایران و چین برهم خورد (وثوقی، ۱۳۸۹: ۲۲۵).

روی کار آمدن مراکز تجاری و بندرگاه‌های مذکور وابسته به تحولاتی بود که در جهان اسلام به وقوع پیوست. این تحولات تأثیرات به‌سزایی بر روند بازرگانی دریایی برجای گذاشت. در نمودار زیر بازه زمانی فعالیت بنادر با روند مراودات بر پایه گزارش‌های تاریخی تطبیق داده شده است (شکل ۲). انتقال پایتخت به بغداد، سرمایه‌گذاری و توجه خلفای فاطمی به سمت رونق بنادر دریای سرخ و مدیترانه، توجه «آل بویه» به بنادر، شکل‌گیری حکومت‌های محلی در منطقه خلیج فارس و حمله مغول برخی از مهم‌ترین رویدادها هستند

(وثوقی، ۱۳۸۹). هم‌زمان با این تحولات جابه‌جایی آشکاری در میزان اهمیت مراکز اقتصادی سواحل و جزایر خلیج فارس به وجود آمد. بر این اساس در کنار افول پاره‌ای از بخش‌ها، مراکز نوینی در عرصه تکاپوی بازرگانی منطقه نقش آفرین شدند.



شکل ۲: ادوار فعالیت مراکز تجاری دوران اسلامی در سواحل شمالی خلیج فارس.

Fig. 2: Periods of activity of commercial centers of the Islamic era in the northern coasts of the Persian Gulf.

با این‌که گزارش‌های تاریخی از فعالیت بصره در سال‌های نخست پایتختی بغداد یاد کرده‌اند، لیکن این بندر در اوایل قرن چهارم بنا به دلایلی که پیش‌تر ذکر شد روبه‌زوال رفت و سیراف به سرعت جای آن را گرفت. با این‌که این رویداد مصادف است با تغییر تحولات سیاسی در چین و جنوب شرق آسیا، در آغاز عصر سوم، اما خلأ چشمگیری در مراودات ایجاد نکرد؛ بلکه دوره طلایی این مراودات بود. سلیمان سیرافی در قرن چهارم بیان داشته است که بیشتر کشتی‌های چینی از سیراف بارگیری می‌کنند؛ زیرا کالاها را از بصره و عمان و دیگر نقاط به سیراف می‌برند و بر کشتی‌های چینی در سیراف بار می‌کنند (سیرافی، ۱۳۸۱: ۵۷-۵۶) و احتمالاً به همین دلیل بوده که مقدسی در این زمان از آنجا به عنوان درگاه چین یاد کرده است (مقدسی، ۱۳۶۱ ج: ۱: ۶۳۴). در ادامه، سیراف نیز نتوانست با تحولات سیاسی در جهان اسلام همراه باشد. در اثر این بی‌ثباتی‌ها، در آغاز قرن ششم هجری قمری، صحرار و اندکی بعد، کیش نقش درگاه تجاری چین را عهده‌دار گشتند. با حمله مغولان به هر دو سرزمین ایران و چین که آغازگر عصر جدیدی بود، کیش همچنان این نقش را تا پیش از برافتادن وارثان چنگیز ایفا کرد. در ادامه ملوک هرموز که به تازگی در جزیره هرموز ساکن شده بودند نقش کیش را عهده‌دار شدند و تا زمان حضور پرتغالی‌های متخاصم این چرخه سنتی برقرار بود.

بنا به گزارش‌های تاریخی در بصره (مقدسی، ۱۳۶۱ ج: ۱: ۱۶۳)، سیراف (سیرافی، ۱۳۸۱: ۵۷-۵۶) کیش (آیتی، ۱۳۸۳: ۱۰۲-۱۰۱) و هرموز (سمرقندی، ۱۳۷۲: ۷) بازرگانان چینی رفت و آمد داشته‌اند و در منابع چینی صراحتاً از این چهار بندر به عنوان پایگاه‌های اصلی در منطقه خلیج فارس یاد شده است (Jau, 1898; Chau, 1911). همان‌طور که در شکل زیر دیده می‌شود تمام مراکز در بخش شمالی خلیج فارس واقع شده‌اند. شواهد باستان‌شناسانه مؤید آن است که توزیع زمانی و مکانی بنادر مذکور ارتباط لاینفکی با مراکز داخلی داشته است (Lamb, 1964: 14-15)؛ به بیانی دیگر، سرنوشت شهرهای بندری منعکس‌کننده تاریخ سرزمین داخلی بود (Klein, 1993: 37)؛ هرچند گزارش‌های متعددی در خصوص کانونی بودن و فعالیت‌های این بنادر ثبت شده است، اما نامتوازن بودن مطالعات باستان‌شناسی در پاره‌ای از موارد، درک درست این گزارش‌ها را مشکل ساخته است.

از پرسش‌های عمده در خصوص مراودات کالاها بین بنادر ایران و چین این است که دقیقاً چه کالاهای از طریق تجارت دریایی مراد می‌شده است؟ و منابع ادبی تا چه میزان در تعلق مکانی و فهرست‌نویسی آن‌ها دقت نظر کرده‌اند؟ هرچند فهرست این کالاها در برخی از گزارش‌ها با یک‌دیگر مغایرت دارد؛ اما فهرست‌های ارائه شده از کالاها و سفارش و سود آن‌ها به میزانی بود که تجارت دریایی را رقم دهد.

در منابع فارسی و عربی به روشنی از کالاهای طرائف چینی یاد شده است (یعقوبی، ۱۴۲۲: ۴۹) و احتمالاً قدیمی‌ترین سند در این زمینه مربوط به کتاب التبصر بالتجاره تألیف «ابی عثمان عمرو بن بحر الجاحظ» در قرن دوم و سوم هجری قمری باشد؛ او در کتابش گزارشی از کالاهای چینی ارائه کرده است (الجاحظ، ۱۹۳۵).



شکل ۳: مراکز تجاری خلیج فارس و الگوی جابه‌جایی آن‌ها از قرون نخستین تا قرن ۱۰ هجری.

Fig. 3: Commercial centers of the Persian Gulf and their displacement pattern from the 6th centuries to the 15th century

سنت گزارش نویسی در سده‌های بعدی نیز تداوم داشت. «ابن بطوطه» احتمالاً آخرین مسافر بود که فهرستی از کالاهای چینی را ضبط کرده است (ابن بطوطه، ۱۳۷۶ ج ۲: ۲۹۰). در سوی دیگر، منابع چینی و به‌ویژه در کتاب «چائو جو کوا» (مسئول گمرک دوره سونگ) در اواخر قرن ششم هجری قمری، صراحتاً از کالاهای ایرانی یاد شده است (Chau Ju-kua, 1911). «مویرا تامپو» فهرستی از این کالاهای را از منابع ادبی جمع‌آوری کرده است که در بنادر خلیج فارس بارگیری می‌شده است؛ به‌طور کلی کالاهای مورد مراد را می‌توان در چند دسته، از جمله: مواد معطر، داروها، رنگ‌ها، ادویه‌ها، مواد غذایی، چوب، منسوجات، جواهرات، زیورآلات دیگر، فلزات گران‌بها، ادوات فلزی، سایر محصولات گیاهی و سایر محصولات حیوانی، تقسیم کرد (Tampoe, 1989: 130).

۴. شواهد باستان‌شناسی مرتبط با تجارت دریایی ایران و چین

ماهیت مصرفی و فاسدشدنی بخش عمده‌ای از کالاهای موجب شده است بخش محدودی از آن‌ها از طریق فعالیت‌های باستان‌شناسی به دست آید. مسکوکات فلزی و قطعات سفالی چینی دو گروه از شواهد معتبر باستان‌شناسانه‌اند که از فعالیت باستان‌شناسی محوطه‌های منطقه خلیج فارس به دست آمده‌اند.

۴-۱. مسکوکات

طی مطالعات باستان‌شناسی در منطقه خلیج فارس حجم قابل استنادی از سکه‌های چینی به دست آمده است. بنا به گزارش «ابوزید سیرافی» سکه‌های چینی در سیراف در گردش بوده است (سیرافی، ۱۳۸۱: ۹۵)؛

کاوش‌های این بندر یکی از غنی‌ترین مجموعه‌های سکه‌های چینی را نمایان ساخت (Whitehouse, 1969: 42); اولین قطعات مربوط به ۶۲۶-۶۱۸ م. تعدادی مربوط به ۹۸۴-۹۷۶ م. و ۹۹۸-۹۹۵ م.) و آخرین سکه‌ها مربوط به سال‌های ۱۲۴۰-۱۲۳۷ م. هستند (Whitehouse, 1970: 15); قاسم‌بگلو، ۱۳۸۵: ۱۴۵-۱۳۳). «نیکولاس لویک» سکه‌های چینی یافت شده در بندر سیراف را به عنوان ارز گزارش کرده که در قرن سوم هجری قمری در این بندر استفاده می‌شده است (Lowick, 1982: 249). کشف این سکه‌ها گویای این هستند که کالاها هم به صورت نقدی و هم به صورت غیرنقدی معامله می‌شده است. با این تفاوت که به استناد گفته «ابن بطوطه»، معاملات مردم چین روی دینار و درهم انجام نمی‌گرفته است و از این پول‌ها آن چه به چین وارد می‌شده، پس از جمع‌آوری، ذوب و آن را به شکل شمش درمی‌آورده‌اند (ابن بطوطه، ۱۳۷۶ ج ۲: ۲۹۱). «جو کریب» و «دنیل پاتس» با بررسی و مطالعه سکه‌های چینی در منطقه خلیج فارس به همراه طیف وسیع یافته‌های مشابه در اطراف خلیج فارس و اقیانوس هند را قابل درک دانسته‌اند. آن‌ها براساس نظریات «شین وی پن» (Xinwei Peng) صادرات سکه از چین را یک جنبه مستند از تاریخ پولی چین دانسته‌اند که احتمالاً در ابتدا صرفاً به عنوان فلز صادر می‌شدند، اما از آنجایی که کشورهای واردکننده شروع به گردش آن‌ها به عنوان پول کردند، تقاضا برای آن‌ها افزایش یافت (Cribb & Potts, 1996: 108).

بررسی‌ها نشان داده است که اولین صادرات قبل از آغاز سلسله سونگ بود. این صادرات پس از سلسله سونگ ادامه یافت و آخرین محموله‌های عمده به خارج از چین در اواخر قرن هشت هجری قمری انجام شد، زمانی که سلسله مینگ سکه‌هایی را به طور خاص برای صادرات می‌ساخت و دریاسالار معروف «ژنگ خه» مقادیر زیادی برنز توزیع می‌کرد. سکه‌ها به حاکمان محلی در سفرهای خود در دریایی چین جنوبی و اقیانوس هند در سال‌های ۸۱۰-۷۸۳ ه.ق. هدیه داده می‌شد (Peng, 1965) نمونه‌های به دست آمده از ال قطیف، شواهد بیشتری از مقصد سکه‌های صادر شده و فراتر از آن چه گزارش شده است را ارائه می‌دهند. این سکه‌ها از نظر زمانی متعلق به اواخر قرن چهارم تا سال ۶۴۶ ه.ق. هستند؛ اما با توجه به استفاده مجدد بنا به یک سنت در چین، احتمالاً در اوایل دوره یوان، یعنی نیمه دوم قرن هفتم هجری قمری هستند؛ با این وجود، مشکل اصلی برای تفسیر، تداوم گردش سکه‌های چینی برای قرن‌ها پس از اولین انتشار آن‌ها است (Cribb & Potts, 1996: 109).

از این نظر سکه‌های قطیف مانند بسیاری دیگر از یافته‌های خلیج فارس و اقیانوس هند سهم بالایی از سکه‌های سونگ جنوبی را نشان می‌دهند. این نشان می‌دهد که آن‌ها در طول این دوره یا اوایل دوره یوان، زمانی که سکه‌های بیشتری از سلسله سونگ جنوبی در دسترس بود، به خلیج فارس آورده شده‌اند و همین تعبیر را می‌توان برای یافته‌های بحرین و سیراف نیز مطرح کرد و اولین واردات سکه‌های چینی به منطقه خلیج فارس قطعاً قبل از دوره سونگ جنوبی بود (Cribb & Potts, 1996: 117). این موضوع از طریق کشف تعدادی سکه مربوط به دودمان تانگ (۹۰۷-۶۱۸ م.) از کاوش‌های قلات بحرین و بررسی‌های بندر نجریم قابل پشتیبانی است (Kervran & Hierbert, 2005: 297); توفیقیان، ۱۴۰۱: ۲۰۵); هرچند «نیکولاس لویک» سکه‌های چینی که به عنوان ارز در بندر سیراف استفاده می‌شد را متعلق به قرن سوم هجری قمری گزارش کرده است؛ با این حال یافته‌ها نشان می‌دهد که نیمه دوم قرن هفتم هجری قمری دوره‌ای بود که بیشترین صادرات انجام می‌شد. بنا به نظر نیکولاس لویک اوضاع سیاسی در خلیج فارس تجارت با خاور دور را تا حدود ۷۲۸ ه.ق. متوقف کرده است و سکه‌های چینی که تاکنون در منطقه یافت شده است، چنین نتیجه‌ای را تأیید می‌کند (Lowick, 1982); با این وجود جو کریب و دنیل پاتس معتقد هستند هیچ یک از یافته‌ها به اندازه‌ای بزرگ نیستند که تاریخ آن‌ها از چین را مطلقاً در اواخر قرن هشتم هجری قمری رد کرد (Cribb & Potts, 1996: 117).

۴-۲. یافته‌های سفالی

گزارش‌های قابل استنادی از تجارت سفال چینی در منابع ادبی ثبت شده است. «ابوزید سیرافی» که در قرن

سوم هجری قمری بارها به چین سفر کرده، صراحتاً ظروف چینی را مرغوب ثبت کرده است (سیرافی، ۱۳۸۱: ۶۹). «ابن فقیه» در قرن چهارم (ابن فقیه، ۱۳۷۹: ۸۳) و «قزوینی» در قرن هفتم هجری قمری، از تجارت ظروف چینی یاد کرده‌اند (قزوینی، ۱۳۷۳: ۱۰۰). ابن بطوطه نیز گزارش دقیق‌تری از ظروف سفالی و مشاهداتش از تولید این ظروف را ارائه کرده است (ابن بطوطه، ۱۳۰۰ ج ۲: ۲۹۷-۲۹۰) بخشی از سفال‌های وارد شده به منطقه خلیج فارس توسط ساکنان این منطقه مصرف می‌شد و امروزه از طریق فعالیت‌های باستان‌شناسی قابل استناد هستند. این یافته‌ها به دلیل سهولت در گاهنگاری، در بازسازی تحولات تجاری بسیار حائز اهمیت هستند و طبقه‌بندی آن‌ها اطلاعات بیشتری را از زمان و روند مراودات ارائه می‌دهد. امروزه قطعات سفال‌های چینی، بیشترین یافته فرهنگی در محوطه‌های باستانی منطقه خلیج فارس به شمار می‌روند و میزان فراوانی آن‌ها در محوطه‌های استقرار ییادآور واردات حجم قابل توجهی از آن‌ها به این منطقه است. در فعالیت‌های باستان‌شناسی یک سده اخیر محوطه‌های متعددی در منطقه خلیج فارس شناسایی شده است که حجم قابل توجهی از سفال‌های چینی از آن‌ها جمع‌آوری شده است.

در زمان آغاز فعالیت‌های باستان‌شناسی منطقه خلیج فارس، همچنان سفال‌های چینی به منطقه خلیج فارس وارد می‌شد. «موریس پِزارد» در کاوش‌های شبه جزیره بوشهر از سفال‌های که تولید چین بودند یادکرد (Pézar, 1914). فعالیت‌های «اورل اشتاین» در ۱۳۰۸ ه.ش. با بررسی مناسبی از منطقه همراه بود. او طی بررسی‌هایش در منطقه خلیج فارس آشنایی کاملی با سفال‌های سلادون و آبی و سفید داشت (Stein, 1937). فعالیت‌های باستان‌شناسی در منطقه خلیج فارس در دهه ۱۳۴۸ ه.ش. با شروعی منسجم همراه بود، کاوش‌های «وایت هاوس» در سیراف (Whitehouse, 1968-1971)، بررسی‌های «اندرو ویلیامسون» در سواحل شمالی (ویلیامسون، ۱۳۵۱)، «جان هانسمن» در رأس‌الخیمه (Hansman, 1985)، «دی کاردی» (De Cardi et al., 1972) و «تونی جی ویلکینسون» در سواحل عمان (Wilkinson, 1975) از جمله این فعالیت‌ها بودند. با این همه، اطلاعات مناسبی از گونه‌شناسی، طبقه‌بندی و گاهنگاری و حتی کوره‌های تولید سفال‌های چینی ارائه شده است.

«وایت هاوس» و «اندرو ویلیامسون» معتقد بودند که از ویژگی‌های تکراری تقریباً تمام اماکن اسلامی در سواحل ایران، حضور سفال‌های چینی و ظروف ذخیره‌سازی است که برای واردات کالاهای فاسدشدنی استفاده می‌شده‌اند. براساس یافته‌های میدانی، به نظر می‌رسد که سفالینه‌های چینی در سال ۱۷۸ ه.ق. در خلیج فارس ظاهر شده‌اند (Whitehouse & Williamson, 1973: 48-49) و به تدریج شاهد کثرت ظهور این اشیاء در بنادر اصلی سیراف، کیش و هرموز هستیم. بررسی‌ها نشان داد که مقدار سفال‌های تولید سامرا بسیار کمتر از سفال‌های چینی در سیراف است (Kennet, 2004: 60). «مویرا تامپو» جهت بررسی روند مراودات دریایی به بررسی سفال‌های به دست آمده از کاوش‌های سیراف پرداخت؛ او این سفال‌ها را در ۱۱ گروه طبقه‌بندی و آن‌ها را در چهار کلاس، بدون انقصال زمانی از ۷۸ تا ۸۷۸ ه.ق. گاهنگاری کرد (Tampoe, 1989: 411.f113). «جان گای» که تجارت سفال جنوب شرقی آسیا از اوایل قرن ۳ تا ۱۰ ه.ق. را مورد بررسی قرار داده است؛ مراحل رشد و گسترش کم و بیش مستمر در تولید و صادرات سفال چینی از دوره تانگ تا قرن ۱۱ ه.ق. را با یک فاصله کوتاه احتمالی تا اوایل دوره مینگ ترسیم کرده است (جدول ۱)، (Guy, 1990: 1-44) این تقسیم‌بندی، روند مشخصی را از واردات سفال نشان می‌دهد.

«درک کنت» در این خصوص معتقد است که از آنجایی که این روند عمدتاً برپایه اطلاعات تاریخی است، دشوار است که بدانیم آیا این یک الگوی رشد پایدار درازمدت است یا یکی از افزایش‌های ناگهانی به دنبال دوره‌های ثبات بوده است؛ درواقع، به نظر می‌رسد که رویدادهای تاریخی خاصی باعث افزایش قابل توجه تولید و صادرات سفال شده است؛ به عنوان مثال، تلاش اقتصادی دوره سونگ با یک رشد اقتصادی پایدار و تشویق تجارت خارج از کشور همراه بود و اوایل دوره یوان نیز زمانی بود که سیاست‌های عمده دولت باعث افزایش قابل توجه مبادله سفال بود (Kennet, 2004: 99) مطالعات «هوگ آر کلارک» در استان فوجیان

جدول ۱: توسعه تجارت چین بر پایه تجارت سفال (Guy, 1990: 1-44).

Table 1: China's trade development based on pottery trade (Guy, 1990: 1-44).

تاریخ	مراحل توسعه تجارت
قبل از قرن ۱	حجم کوچک تجارت
دوره تانگ	افزایش تجارت با معرفی مواد معطر و ادویه‌های خاور نزدیک از جنوب شرق آسیا
۳	شروع تجارت سفال‌های چینی به عنوان یک کالا
۳۳۸ به بعد	اتحاد مجدد سونگ شمالی: دوره جدید تجارت دریایی قوی همراه با تشویق تجارت
۳۴۹	تأسیس دفتر ناظر بر تجارت دریایی
۳۶۵	حکومت سونگ تجارت را ترغیب می‌کند
۵۰۴ به بعد	سقوط پایتخت حکومت سونگ شمالی و فشار بر اقتصاد، مشارکت در تجارت مخصوصاً سفال را تشویق می‌کند
۵۳۸-۶۴۳	کمبود تجارت - صادرات سکه مسی ممنوع شد و این ممکن است صادرات سفال را ترغیب کرده باشد
۵۹۴	تشویق صادرات سفال برای ایجاد تعادل در تجارت
بعد از ۶۷۵	تمایل یوان به سود یک محرک بزرگ برای تجارت بود، مقادیر بی‌سابقه سفال چینی در جنوب شرق آسیا و جهان اسلام
۷۴۶ - اواخر ۸	کاهش احتمالی تجارت به دلیل ممنوعیت‌های امپراتوری - شکاف مینگ
اواخر ۱۰ - اواخر ۸	گسترش تجارت

که بیشتر سفال‌ها در آنجا تولید شده‌اند، طی قرن‌های چهار تا هفت هجری قمری رشد اقتصادی سربیی را نشان می‌دهد؛ به شکلی که در این زمان این منطقه از یک اقتصاد کشاورزی به یک اقتصاد تجاری تبدیل شد که توسط تجارت دریایی تقویت می‌شد و سفال‌های چینی یکی از صادرات اصلی در تجارت دریایی بودند (Clark, 1991: 68).

«درک کنت» اطلاعات دقیقی را از سفال‌های که از بررسی‌ها و کاوش‌های رأس‌الخیمه به دست آمده بود را ارائه کرد. در این مطالعات گاهنگاری منسجمی از سفال‌های تولید چین ارائه شد (Kennet, 2004: 118). او معتقد است که تقسیم‌بندی فرعی سفال‌ها معمولاً براساس ترکیبی از سبک، سلسله و مکان یا منطقه تولید است (Kennet, 2004: 118). بررسی‌های درک کنت نشان داد که سفال‌های لعاب‌دار چینی از قرن دوم یا سوم تا قرن ۱۳ ه.ق. در خلیج فارس و اقیانوس هند غربی معامله می‌شده است. با توجه به این که اطلاعات سفال‌های طبقه‌بندی شده درک کنت توسط «ست پریستمن» مورد بررسی قرار گرفته، در ادامه تنها به داده‌های این جدول (جدول ۲) اکتفا شده است.

تحقیقات درک کنت همچنین مشخص می‌سازد که پس از قرن چهارم هجری قمری نسبت واردات از چین در محوطه کوش در غرب سواحل جنوبی خلیج فارس به طور قابل توجهی در دو زمان افزایش یافته است؛ (۱) در اواخر قرن چهار یا پنجم هجری قمری که مربوط به ظهور سلسله سونگ است و شامل افزایش قابل توجهی در میزان مبادله سفال می‌شود. (۲) در قرن هفتم هجری قمری، که مربوط به دوره یوان است که در این دوره نیز مقادیر بی‌سابقه‌ای از سفال‌های چینی در اقیانوس هند مبادله می‌شد (Kennet, 2004: 101). از نظر کنت، برخی از رویدادهایی که تجارت با بنادر چین را تحت تأثیر قرار می‌داده دو جانبه و برخی دیگر منطقه‌ای

جدول ۲: طبقه‌بندی سفال‌های تولید چین در محوطه‌های حوضه خلیج فارس (Priestman, 2013: 464-469).

Table 2: Classification of pottery produced in China in Persian Gulf areas (Priestman, 2013: 464-469).

ردیف	نام سفال	مکان	مکان تولید	تاریخ
۱	ظروف لعاب سبز با برجستگی آبی‌رنگ	سیراف	چین	اوایل ۸-۷
۲	ظروف چانگشا (Changsha)	جنوب ایران	چانگشا / چین	۹ - میانه ۸
۳	کوزه‌های ذخیره‌سازی لعاب سیاه، گروه ۱	سیراف	شرق آسیا	اوایل ۹ - میانه ۸
۴	کوزه‌های ذخیره‌سازی لعاب سیاه، گروه ۲	سیراف	شرق آسیا	اوایل ۹ - میانه ۸
۵	قطعاتی از ظروف لعاب‌دار سبز روشن	سیراف	تون چائو / ویتنام	اوایل ۹ - میانه ۸
۶	ظروف ذخیره‌سازی لعاب سبز دوسون (Dusun)	سیراف	گواندوگ / چین	۱۱ - آخر ۸
۷	ظروف یوئه گروه ۳ (Yue)	سیراف	شانگلین هو / چین	۹
۸	ظروف لعاب زرد با لعاب سبز پاشیده	جنوب ایران	چین	اواخر ۹ - میانه ۹
۹	ظروف یوئه گروه ۱ (Yue)	سیراف	شانگلین هو / چین	میانه ۹ - اوایل ۹
۱۰	ظروف لعاب سفید با لعاب سبز پاشیده ۱	جنوب ایران	هونان / چین	۱۰-۹
۱۱	ظروف لعاب سفید با لعاب سبز پاشیده ۲	جنوب ایران	هونان / چین	۱۰-۹
۱۲	ظروف شینگ (Xing)	سیراف	هبی / چین	۱۰-۹
۱۳	ظروف یوئه گروه ۲ (Yue)	سیراف	شانگلین هو / چین	میانه ۹
۱۴	ظروف سفید صیغلی	جنوب ایران	هونان / چین	۱۰ - میانه ۹
۱۵	ظروف سفید	سیراف	چشن	۱۲-۹
۱۶	ظروف یوئه گروه ۴ (Yue)	سیراف	شانگلین هو / چین	۱۰
۱۷	ظروف قالبی لعاب سبز	سیراف	چین	۱۰
۱۸	ظروف یائوژو (Yaozhou)	سیراف	یائوژو / چین	۱۱
۱۹	ظروف سفید حکاکی شده	سیراف	گواندوگ / چین	۱۳-۱۱
۲۰	ظروف کینبای (Qingbai)	سیراف	ژینگ شی / چین	۱۳-۱۱
۲۱	ظروف سفید دهوا (Dehua)	سیراف	فوجیان / چین	۱۳-۱۱
۲۲	ظروف با لعاب خاکستری	سیراف	چین	میانه ۱۴ - ۱۳
۲۳	سلادون گوانگدونگ ۲ (Guangdong)	جنوب ایران	گواندوگ؟ / چین	۱۴-۱۳
۲۴	سلادون گوانگدونگ ۱ (Guangdong)	جنوب ایران	گواندوگ؟ / چین	۱۵ - اواخر ۱۳
۲۵	سلادون لانکوان (Longquan)	سیراف	ژیانگ / چین	۱۵ - اواخر ۱۳
۲۶	سفال کیزو (Cizhou)	ویلیامسون	هبی / چین	۱۴
۲۷	آبی و سفید ویتنام	جنوب ایران	ویتنام	۱۶-۱۴
۲۸	ظروف ذخیره‌سازی لعاب سیاه مرتبان ۱ (Martaban)	جنوب ایران	جنوب شرق آسیا	۱۷-۱۴
۲۹	ظروف ذخیره‌سازی لعاب سیاه مرتبان ۲ (Martaban)	جنوب ایران	جنوب شرق آسیا	۱۷-۱۴
۳۰	سلادون جینگ دژن (Jingdezhen)	جنوب ایران	جینگدژن / چین	۱۶-۱۵
۳۱	ظروف لعاب سبز برمه	سیراف	توانته / برمه	۱۷-۱۵
۳۲	سفال با لعاب کرمی مات	جنوب ایران	جنوب شرق آسیا	۱۷-۱۵
۳۳	ظروف لعاب سبز تایلندی	جنوب ایران	تایلند	اوایل ۱۷ - ۱۵
۳۴	چینی آبی و سفید ۱	سیراف	جینگدژن / چین	اوایل ۱۷ - ۱۵
۳۵	چینی نقاشی شده	جنوب ایران	چین	۱۶
۳۶	سفال آسیای شرقی (مکان تولید نامشخص)	سیراف	شرق آسیا	نامشخص

هستند؛ از این نظر نمی‌توانیم به‌طور کامل و تنها به اطلاعات برگرفته از سفال‌های به‌دست‌آمده از بنادر خلیج فارس استناد کنیم.

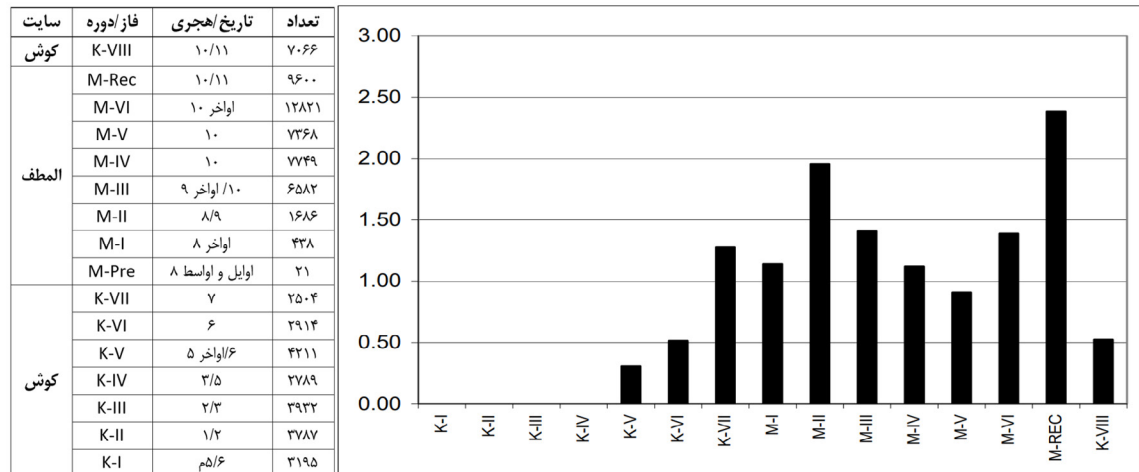
ست پریستمن نیز مجموعه سفالی «اندرو ویلیامسون» را مورد بررسی قرار داد. این سفال‌ها در بررسی‌های ساحلی و بخش‌های از استان‌های فارس و کرمان جمع‌آوری شده بود. او یافته‌های محوطه‌های سیراف، کوش و صحرار را نیز مورد بررسی قرار داد و از این نظر توزیع مکانی، طبقه‌بندی و گاهنگاری دقیقی را از گونه‌های سفالی ارائه داد. پریستمن معتقد است که در غرب اقیانوس هند، سنت‌های سفالی منطقه خلیج فارس جایگاه ویژه‌ای دارد. از نظر جغرافیایی، خلیج فارس را می‌توان به عنوان نقطه‌ای در نظر گرفت که بسیاری از شبکه‌های توزیع قابل توجه در آن همگرا هستند و صادرات سفال از خلیج فارس یکی از فراوان‌ترین و گسترده‌ترین مقوله‌هایی است که در جاهای دیگر با آن مواجه شده است (Priestman, 2013: 42-43). پریستمن در طبقه‌بندی سفال‌های مورد مطالعه خود مشخص نمود که طی سده‌های نخستین تا سده ۱۰ ه.ق. بیش از ۳۰ گونه سفال چینی وارد منطقه خلیج فارس شده است. امروزه حتی اسامی برخی از کوره‌های که بخشی از سفالی‌های آن‌ها به منطقه خلیج فارس ارسال می‌شده، شناسایی شده است (Krahl, 2010; Tampoe, 1989; Priestman, 2013). از دیدگاه او، به‌طور کلی سفال‌های آسیای شرقی را می‌توان به دودسته تقسیم کرد؛ (۱) ظروف کانتینری که برای حمل و نقل انواع دیگر کالاها استفاده می‌شوند؛ و (۲) ظروف سفره‌ای که به عنوان یک کالا به تنهایی معامله می‌شوند (Priestman, 2013: 359).

۳-۴. الگوی توزیع سفال‌های چینی در منطقه خلیج فارس

عوامل متعددی بر توزیع سفال در منطقه خلیج فارس تأثیرگذار بوده است. این عوامل الگوهای متفاوتی را رقم زده است. جغرافیا و روند تحولات تاریخی و تأثیر این تحولات بر جابه‌جایی مراکز تجاری، تأثیر به‌سزایی بر توزیع سفال داشت؛ این موضوع برای زمانی که هرموز در شرق خلیج فارس به یک قدرت محلی تبدیل شد تغییر چشمگیرتری را نسبت به بنادر پیشین به همراه داشت. بررسی‌های اندرو ویلیامسون در منطقه جنوب ایران نشان داد که با وجود شبکه ارتباطی داخلی مناسب، سفال‌ها در شرایط عادی برای مسافت‌های طولانی از مسیر زمینی حمل نمی‌شد؛ بنابراین برای یافتن عامل تعیین‌کننده اصلی توزیع سفال، نباید به جز دریا به دنبال حمل و نقل زمینی باشیم؛ بلکه گسترش فرهنگی تقاضا برای انواع فردی یعنی گسترش مد را باید دید. این گسترش فرهنگی براساس تقاضا آشکارا در مورد اجناس لعاب‌دار اسلامی رایج‌تر عمل می‌کرد (Williamson, 1988: 22). این موضوع نیز در کاوش‌های محوطه لشتان که سفال‌های آن بیشتر از شبکه تجارت دریایی تبعیت می‌کند، قابل پیگیری است (امیدی، ۱۴۰۰). پیش‌تر این الگو با ظهور بازرگانان و کالاهای تجاری اسلامی در جنوب شرق آسیا به‌طور جدایی‌ناپذیری با تمایل بازرگانان دریانورد، جهان شهر اسلامی سیراف برای به‌دست آوردن تجملات گرمسیری درهم آمیخته بود (Averbuch, 2013: 269). کاوش‌های سیراف شواهد قابل توجهی را در این زمینه نمایان کرده است (اسمعیلی جلودار، ۱۳۹۹: ۹۳) انتظار می‌رود این الگو برای سایر مراکز نیز قابل تعمیم باشد. کاوش‌های کوش و المطف این موضوع را پشتیبانی می‌کند (شکل ۴). نسبت فراوانی قطعات چینی در این محوطه‌ها مشابه سیراف و بحرین قابل انتظار است (Kennet, 2004: 98).

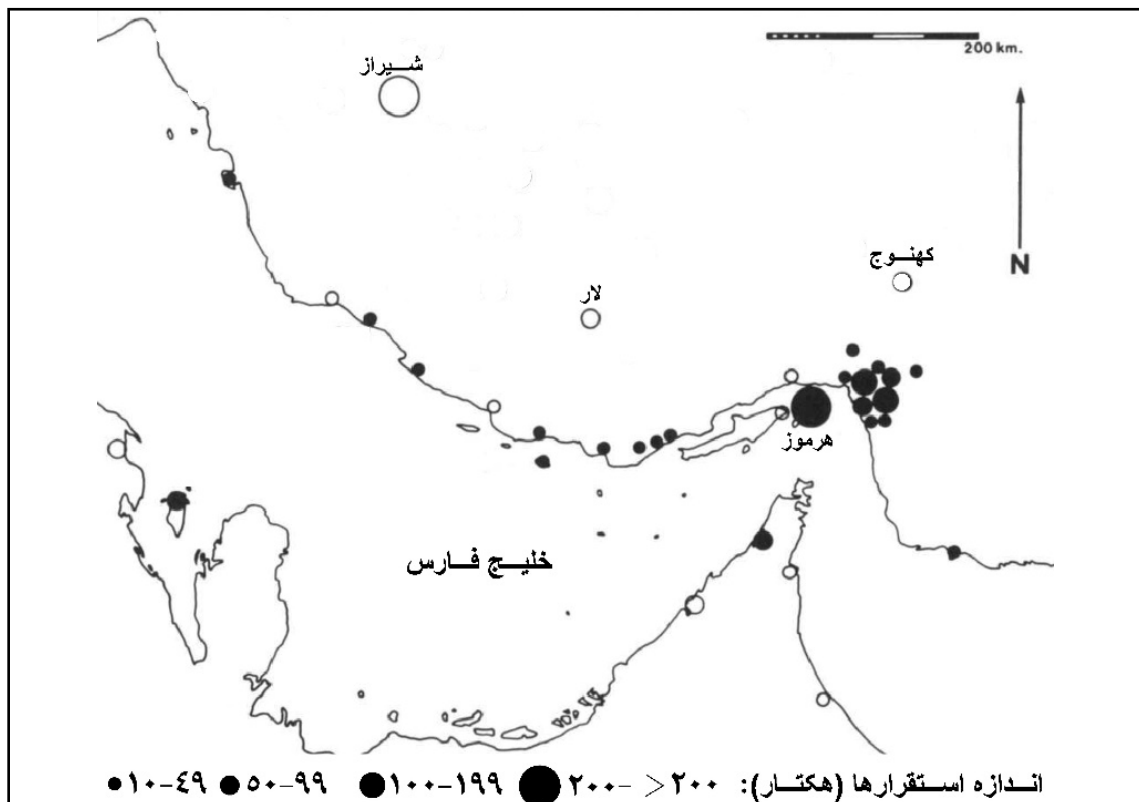
توزیع سفال‌های چینی به لحاظ تنوع و تراکم در منطقه خلیج فارس به‌طرز چشمگیری در سده‌های میانی توسعه پیدا کرد و این مصادف بود با فعالیت‌های پرتراکم بازرگانان سیرافی که سایر استقرارهای هم دوره را نیز پشتیبانی می‌کرد. با این توضیح که تراکم سفال در محوطه‌ها یکسان نیست و حضور همان سفال در محوطه‌های هم دوره دلیلی بر ارتباط مستقیم آن‌ها با بنادر چین نبوده است و احتمالاً توزیع مجدد سفال‌ها تنها در بنادر اصلی انجام می‌گرفته و نشانه‌ای از بازرگانی غیرمستقیم بوده است. از این نظر توزیع سفال‌ها در منطقه خلیج فارس تابع یک مدل مکان مرکزی

بود. بررسی‌های اندرو ویلیامسون بیان‌کننده الگوی بود (شکل ۵) که شهر هرموز در مرکز آن قرار داشت. انتظار می‌رود این الگو از یک سنت پیشین تبعیت کند جای که پیش‌تر مراکز بصره، سیراف و کیش نیز همین نقش را برای محوطه‌های اطراف به همراه داشته‌اند و جابه‌جایی آن‌ها نقش مهمی در توزیع سفال‌ها داشته است.



شکل ۴: فراوانی سفال‌های چین و جنوب شرق آسیا، کوش و المطف (K معرف کوش، M معرف المطف) درصد از کل مجموعه سفالی (Kennet, 2004: 169, f49).

Fig. 4: Abundance of pottery from China and Southeast Asia, Kush and al-Mutaf, percentage of the whole pottery collection (Kennet, 2004: 169, f49).



شکل ۵: الگوی استقرار هم‌دوره با مرکز تجاری هرموز (Williamson, 1973: 56, m3).

Fig. 5: The settlement pattern of the same period as the commercial center of Hormuz (Williamson, 1973: 56, m3).

علاوه بر تقسیم‌بندی جغرافیایی گرمسیر و سردسیر (ساحل/فلات) در سرزمین‌های حاشیه‌ای خلیج فارس، می‌توان انسجام افزوده‌ای را که به کرانه‌های خلیج فارس به واسطه تماس‌های فرهنگی مشترکشان ایجاد می‌کند؛ از طریق تجارت ساحلی و دریایی تشخیص داد. این امر منجر به تشکیل واحد توزیع سفال در مناطق ساحلی فارس و کرمان با خوزستان و بین‌النهرین، به جای منطقه داخلی شده است. الگویی که نه تنها در توزیع سفال‌های لعابدار و بدون لعاب اسلامی، بلکه در پراکندگی کالاهای تجاری اجناس چینی قابل مشاهده است (Tampoe, 1989: 45).

۵. بحث و استدلال

گزارش‌های تاریخی مورد بحث، روند مراودات را در چهار دوره مورد بررسی قرار داد؛ در شکل ۶، شروع و اتمام این مراحل در تطبیق با سلسله‌های روی کار آمده در هر دو سرزمین ایران و چین، به همراه بازه زمانی رونق مراکز تجاری منطقه خلیج فارس و گونه‌های سفالی وارد شده به این مراکز به وضوح نشان داده شده است. شواهد حاکی از آن است که در دوره نخست (تا ۱۳۲ ه.ق.) فرصت ترمیم تجارت زمینی برای حکومت امویان با دولت تانگ محیا نشد و بصره نیز پایگاه ایده‌آلی برای این ارتباط نبود. منابع چینی از ارتباط‌های سیاسی بین سال‌های ۲۹ تا ۱۲۸ ه.ق. از مسیر زمینی یاد کرده‌اند (Park, 2012: 6-7)؛ اما، در حوالی سال ۱۲۸ ه.ق. تاریخ دو جامعه وارد مرحله جدید (دوره دوم) شد و مسیر دریایی جایگزین مسیر خشکی شد.

مطابق با جدول طبقه‌بندی سفال‌ها (جدول ۲)، شش گونه سفال چینی به عنوان سفالی‌های وارداتی برای این برهه زمانی (از سال‌های نخستین تا ۱۳۳ ه.ق.) در نظر گرفته شده است، با توجه به این که تعداد این سفال‌ها محدود است و توزیع آن‌ها نیز در کل منطقه فراگیر نیست، تعیین تاریخ واقعی آن‌ها مورد ابهام است؛ هر چند «باسیل گری» اواسط قرن دوم هجری قمری (Gray, 1977: 232-233) را برای ورود نخستین نمونه‌ها پیشنهاد کرده است؛ اما احتمالاً مطابق با گفته وایت هاوس و اندرو ویلیامسون تاریخ ۱۷۸ ه.ق. (Whitehouse & Williamson, 1973: 48-49) زمان مناسبی برای ورود سفال‌های اولیه باشد.

بنا به شواهد قرن دوم هجری قمری، سفر دریایی در اقیانوس هند به روش غالب ارتباط مستقیم و غیرمستقیم (شکل ۱) بین چین و جهان اسلام تبدیل شد (Park, 2012: 7)؛ این تغییر هم‌زمان با انتقال پایتخت به بغداد رقم خورد که از طریق رودخانه فرات با بصره و خلیج فارس ارتباط پیدا می‌کرد. در این زمان (۲۵۳-۱۳۳ ه.ق.) دولت عباسیان ارتباط خود را با دولت تانگ افزایش و مهاجرنشین‌های ایرانی و عربی در بنادر چین ماندگار شدند. شورش هوانگ چائو، پایان این روابط را رقم زد و پس از این، خلأ یک صد ساله‌ای از ۲۶۴ تا ۳۴۹ ه.ق. در تجارت مستقیم راه دور دریایی رقم خورد (وثوقی، ۱۳۹۶: ۹۷). این اتفاق تغییر حاکمیت در چین و در ادامه موجب تغییر مسیر تجارت به بنادر مالایی شد (Schottenhammer & 蕭婦, 2016: 137)؛ در این بین بصره نیز به واسطه عدم مدیریت صحیح در توسعه، افزایش ناهمگون جمعیت و شورش از اهمیت افتاد. سیراف به سرعت نقش این بندر را عهده‌دار شد و پس از مدت کوتاهی مدیریت آن در دست حکام آل بویه قرار گرفت و شیراز نیز به جای بغداد، پسابندر سیراف شد. سکه‌های یافت شده در سیراف یادآور افزایش تجارت بین دولت عباسی و تانگ در قرن سوم هجری قمری هستند. هم‌زمان دولت تانگ تجارت سفال‌های چینی به عنوان یک کالا را شروع کرد (Guy, 1990: 9)؛ کشتی بلینگتونگ نمونه واضحی از حجم ارسال سفال چانگشا در این زمان است. این سفال‌ها در کوره‌های چانگشا که یک مرکز تولید انبوه سفال اواخر دوره تانگ بود تولید و به صراحت برای صادرات به بازارهای خارجی، به ویژه بازارهای اسلامی تولید می‌شد (Schottenhammer & 蕭婦, 2016: 151) که به سرعت در سواحل آسیا و آفریقا مورد توجه قرار گرفت. سفال‌سازی برای صادرات به صنعت بزرگی در چین تبدیل شد و صدها هزار نفر را به کار گرفت (Miksic, 2023)؛ در این مدت کوره‌های چینی و در درجه نخست، کوره‌های چانگشا، سفال برای بازارها و مشتریان خاورمیانه و مسلمان تولید می‌کردند (Schottenhammer & 蕭婦, 2016: 172)؛ هرچند شورش در چین، عدم ثبات و

کاهش مراودات مستقیم را به همراه داشت، اما یافته‌های سفالی قابل توجهی متعلق به این برهه زمانی از سیراف به دست آمده است. طبقه‌بندی و گاهنگاری گونه‌های سفالی این محوطه و نمونه‌های جمع‌آوری شده از جنوب ایران، ۱۶ گونه سفالی را نشان می‌دهد.

دوره سوم (۶۵۰-۳۴۹ ه.ق. تا حدود ۶۵۰) پس از یک رکود اتفاق افتاد. از آغاز قرن چهارم و به دنبال چندپاره شدن جهان اسلام، خلافت «فاطمی‌ها» در مصر و حکومت‌های ایرانی در سرزمین‌های خلافت شرقی، آغاز شد. سیرافی‌ها همچنان در این دوره در زمینه تجارت نقش‌آفرین بودند و این دوره طلایی مراودات بود. این بندر پس از یک تجربه موفق رو به افول رفت و کیش به سرعت نقش سیراف را عهده‌دار شد. صحرار و بندر عدن برای کسب سود حاصل از تجارت تحت نظارت و حاکمیت فاطمیان قرار گرفتند (وثوقی، ۱۳۹۶: ۹۸). «جورج حورانی» به نقل از «مقدسی» که از فسطاط به عنوان بغداد قدیم یاد کرده است، معتقد بود که مسیر دریایی قرن چهارم هجری قمری و به واسطه آن بندر صحرار از اهمیت به سزایی برخوردار شد و این مصادف است با زمانی که مصر به تدریج به عنوان مرکز جمعیت و ثروت در جهان اسلام جایگزین بین‌النهرین شد (Hourani, 1995: 79). هم‌زمان در جنوب شرقی آسیا نیز به واسطه حکومت «سری‌ویجایا» در تنگه مالاکا، ارتباط مستقیم با بنادر چین قطع شد. این روند با استقرار سلسله سونگ بهبود یافت و پادشاهان این سلسله برای تشویق تجارت دریایی تسهیلات بسیاری در نظر گرفتند (Medley, 1975: 32). فراوانی سکه‌های به دست آمده از این دوره در منطقه خلیج فارس، این موضوع را همراهی می‌کند (Cribb & Potts, 1996: 115)؛ در این زمان دولت چین، میزان تولید برای صادرات و جریان تجارت را تعیین (Harrison, 2003: 99) و مخصوصاً از ۵۰۴ ه.ق. به بعد تجارت سفال را برای ایجاد تعادل در تجارت تشویق می‌کرد (Guy, 1990: 16)؛ طبقه‌بندی و گاهنگاری گونه‌های سفالی در محوطه‌های منطقه خلیج فارس، ۱۶ گونه سفالی را نشان می‌دهد و واردات آن‌ها در محوطه‌های مانند: کوش (Kennet, 2004: 169, f49)، کیش (Whitehouse, 1976: 147) و لشتان (وثوقی و همکاران، ۱۴۰۰) با تراکم بالایی همراه بوده است. ورود این گونه‌ها در کیش تا قرن نهم هجری قمری هم ادامه داشت (موسوی، ۱۳۷۶: ۲۲۳) که یادآور تشویق تجارت سفال در این زمان است.

این روند در اوایل قرن هفتم هجری قمری با شکل‌گیری قدرت مغولان و تصرف چین و ایران به وسیله چنگیز و جانشینانش دچار تغییرات عمده‌ای شد. در چین سلسله یوان و ایلخانیان در ایران میراث‌دار چنگیز شدند. انتظار می‌رود که با تسلط مغول‌ها بر هر دو منطقه، مسیرهای زمینی یکپارچگی سیاسی را تجربه کرده باشند؛ با این حال بیشتر مراودات از طریق دریا انجام می‌شد (Park, 2012: 8)؛ تقریباً از اواسط دوره قبل، میراث تجارت دریایی به یک ثبات رسیده بود. حاکمیت‌های محلی نقش ویژه‌ای در روند مراودات داشتند. هرموز جایگزین کیش شد و برخلاف کیش به یک قدرت منطقه‌ای و برخلاف سیراف به یک پایگاه غیروابسته تبدیل شد و حتی با حمله «تیمور» که تغییر حاکمیت را در پی داشت، همچنان پابرجا ماند. در چین نیز دولت مینگ جایگزین سلسله یوان شد؛ با این وجود همچنان گسترش تجارت را به همراه داشت (Guy, 1990: 36). این ارتباط فرامنطقه‌ای با ورود پرتغالی‌های متخاصم در قرن ۱۰ ه.ق. تغییر کرد.

مطالعات باستان‌شناسی شواهد قوی از حجم واردات گونه‌های سفالی در این دوره را نشان می‌دهد که این حاکی از آن است که واردات گونه‌های متنوع به میزان چشمگیری افزایش یافته است؛ در واقع، در این دوره تمایل یوان به سود، یک محرک بزرگ برای تجارت بود، مقادیر بی‌سابقه سفال چینی در جنوب شرق آسیا و جهان اسلام به دست آمده که حاکی از این امر است (Guy, 1990: 23)؛ پیشنهاد شده است که یکی از پیامدهای افزایش فعالیت‌های تجاری بین چین و خاورمیانه در دوره ایلخانی، محرکی بود که توسعه فنی در کوره‌های لانکوان منجر به تولید قطعات بزرگ‌تر برای بازارهای اسلامی پس از سال ۶۷۸ ه.ق. شد (Morgan, 1991: 67) در آخر دوره یوان و ابتدای دوره مینگ (۷۲۸ تا ۷۷۸ ه.ق.) صادرات سفال آبی و سفید افزایش یافت (Williamson, 1973: 57)؛ مجموعه جمع‌آوری شده از هرموز اطلاعات مهمی از تجارت سفال نیمه دوم قرن هفت هجری قمری به بعد بین چین و این منطقه را ارائه کرد. این وضعیت در محوطه‌های

کوش و المطف (شکل‌های ۴ و ۵) که هم‌دوره با هرموز هستند، پشتیبانی می‌شود (Williamson, 1973: 56). این تاریخ مصادف است با سفرهای «ژنگ خه» که هرموز مقصد سفرهای او بود (Meicun & Zhang, 2015: 417)؛ در این سفرها سکه‌هایی توسط ژنگ خه هدیه داده می‌شد، نمونه‌های به‌دست‌آمده از بحرین و القطیف یادآور این موضوع هستند (Cribb & Potts, 1996: 109). با این‌وجود بعد از سفرهای او تا زمان حضور پرتغالی‌ها وقفه‌ای به‌وجود آمد (Zhang, 2018: 74). در طول این دوره، مشارکت چینی‌ها در تجارت دریایی اقیانوس هند کاهش یافت یا اصلاً وجود نداشت (Lo, 1958: 337-340). ژنگ خه نیز براساس مجموعه سفالی اندرو ویلیامسون معتقد است که بین سال‌های ۷۴۶ تا ۸۰۸ ه.ق. فرورفتگی مشخصی در تجارت سفال وجود دارد. این کاهش ممکن است ناشی از سیاست ممنوعیت دریا در اوایل سلسله مینگ باشد که با رکود بزرگ پس از ۸۰۸ ه.ق. همراه بود. تا آخر این قرن صنایع تولیدی چین رو به انحطاط شدید رفت، این زمانی بود که تجارت سفال چینی از سفال‌های سلادون به آبی و سفید تغییر یافت (Zhang, 2018: 89).



شکل ۶: نمودار همسانی سلسله‌ها، روند مراودات، مراکز تجاری و گاهنگاری یافته‌های سفالی.

Fig. 6: Similarity diagram of series, process of dealings, Commercial centers, Chronology of pottery finds.

همان‌طور که از مباحث فوق قابل استنباط است، روند مراودات، منحنی پرفراز و نشیبی را نشان می‌دهد که نوسان آن مطابق با تحولات تاریخی دوسویه بوده است که در مواردی بر لغو کامل یا غیرمستقیم بودن مراودات تأکید دارد. انتظار می‌رود سود حاصل از تجارت، میل به ادامه تجارت را میسر می‌ساخته است. این تحولات تأثیر مستقیمی بر تولید سفال در چین، صادرات، حجم و تنوع در ارسال گونه‌ها و حتی پراکنش آن‌ها در محوطه‌های منطقه خلیج فارس که تابع الگوی جابه‌جایی مراکز تجاری بودند را به همراه داشته است.

۶. نتیجه‌گیری

منابع ادبی بر روند مراودات که تابعی از تحولات سیاسی دوجانبه بوده است، تأکید دارند. با استناد به اطلاعات این منابع، روند مراودات با دوره‌بندی مشخصی متمایز شده است که در مواردی بر لغو کامل یا ارتباط غیرمستقیم مراودات پافشاری می‌کنند. شورش و در ادامه قتل عام بازرگانان ایرانی-عربی در چین نمونه‌های بارز این رویدادها هستند؛ در عین حال، رویدادهای تأثیرگذار بر تجارت منطقه خلیج فارس نیز موجب جابه‌جایی بنادر می‌شد؛ با این وجود جابه‌جایی آن‌ها مانعی برای توقف کامل تجارت نبود. بررسی این تحولات از طریق یافته‌های فرهنگی، به‌ویژه سفال با این پرسش همراه بود که نتایج حاصل از مطالعات باستان‌شناسی تا چه میزان بر مراودات طبقه‌بندی شده برگرفته از گزارش‌های تاریخی قابل تطبیق هستند و تنوع، حجم و توالی تجارت سفال‌ها چه ابعادی از مراودات دریایی را نشان می‌دهد. پی‌بردن به روند مراودات از طریق سفال‌ها و سکه‌ها که تنها یادگار مراودات هستند و بلعکس اطلاعات محدودی از آن‌ها در گزارش‌های تاریخی ثبت شده است، نیازمند یکپارچه کردن اطلاعات حاصل از آن‌ها است. مطالعات باستان‌شناسی نشان داده است با این که در این رابطه دوسویه، تقاضای سفال یک‌جانبه بود؛ اما این یافته فرهنگی قابل اطمینان‌ترین محصول جهت بازسازی روند مراودات دریایی هستند؛ هرچند تولید منحنی پرفراز و نشیب روند مراودات دریایی، به‌ویژه در سده‌های نخستین نیازمند مطالعات باستان‌شناسی جامع در منطقه خلیج فارس و حتی حوضه اقیانوس هند است؛ اما اطلاعات حاصل از آن‌ها قادر است برخی گزارش‌های تاریخی را باتوجه به ماهیت ادبی رد یا پذیرش آن‌ها را تقویت کند. اولین گروه‌های سفالی یکپارچه که به‌عنوان کالا به منطقه خلیج فارس صادر شد در قرن سوم هجری قمری رخ داد که با تعداد محدود سکه همراه بوده است. پیش از این کالاهای دیگری در صدر تبادلات قرار داشتند. در سده‌های بعدی تجارت دریایی ابعاد بزرگ و منظمی به خود گرفت. تکرار در ثبت رویدادهای این سده‌ها با کشف حجم انبوهی از سفال‌های وارد شده به منطقه خلیج فارس همراه بود که سرآمد آن‌ها گونه‌های سفارشی مشخصی هستند و حجم و پراکنش آن‌ها متأثر از این رویدادها بوده است. گاهنگاری این گونه‌های سفالی به‌سختی انفصالی را در واردات آن‌ها ارائه می‌کند که این موضوع نیز در واردات انبوه و توزیع فراگیر آن‌ها قابل پیگیری است؛ با این وجود کشف و بررسی یافته‌های سفالی بیشتر، با در نظر گرفتن اطلاعات ارائه شده در شکل ۶ درک صحیحی را از روند، دامنه و کیفیت این مراودات ارائه خواهد داد.

سپاسگزاری

نویسندگان مقاله بر خود لازم می‌دانند از آقای دکتر محمدباقر وثوقی عضو هیأت علمی گروه تاریخ دانشگاه تهران بابت ارائه نظریات و راهنمایی ارزشمندشان کمال تشکر را به عمل آورند.

درصد مشارکت نویسندگان

با توجه به استخراج مقاله از رساله دکتری نویسنده اول، جمع‌آوری مطالب بر عهده ایشان، تحت راهنمایی و مشاوره نویسندگان دوم و سوم نگارش یافته است.

تعارض منافع

نویسندگان ضمن رعایت اخلاق نشر در ارجاع دهی، نبود تضاد منافع را اعلام می‌دارند.

پی‌نوشت‌ها

۱. جنگی که در سال ۱۳۳ ه.ق. در نزدیکی رودخانه طراز در ماوراءالنهر، بین امپراتوری تانگ و لشکریان اسلام رخ داد (ر. ک. به: ابن اثیر، علی ابن محمد، (۱۳۸۵). الکامل فی التاریخ، جلد ۵، بیروت، دارصادر، ص ۴۴۹).

۲. شورش «هوانگ چائو» در ۲۵۳ ه.ق. از آن به عنوان عامل اصلی سقوط سلسله تانگ یاد شده است. گسترش این شورش به بندر گوانجو، کشتار و جابه‌جایی تجار مسلمان و ایرانیان را به همراه داشت (Schottenhammer & 蕭婦, 2016: 137).
۳. حکومتی در منطقهٔ مالاکا که طی قرن‌های سوم تا ششم هجری قمری قدرت این منطقه را در اختیار داشتند (ر.ک. به: Kulke, H., (2016). "Śrīvijaya Revisited: Reflections on State Formation of a Southeast Asian Thalassocracy". *Bulletin de l'Ecole française d'Extrême-Orient*, 102 (1): 45-95.
۴. بنا به نظر «رابرت مک آدامز» کل منطقه در طول قرن چهار هجری قمری در یک الگوی سقوط اقتصادی قابل توجهی قرار گرفت (Adams, 1965: 84).
۵. بصره، زمانی توانست نقش فرمانطقه‌ای را به دست آورد که حدود یک قرن و نیم از عمر حاکمیت اسلامی گذشته بود. براساس گزارش «مقدسی»، «عمر بن خطاب» به فرماندارش نوشت: «شهری برای مسلمانان در میان فارس و عربستان در عراق، لب دریای چین بساز سپس عتبه پسر غزوان آن را مرکز ساخت» (مقدسی، ۱۳۶۱ ج ۱: ۱۶۳) احتمالاً نیمهٔ نخست قرن شروع این فعالیت‌ها باشد.
۶. ر.ک. به: Peng, 1965.
۷. سنگ‌قبرهای بازرگانان در چین نمونهٔ بارز کلنی‌های مسلمان‌نشینان ایرانی و عربی هستند (وئوقی، ۱۳۹۶: ۱۱۰-۱۰۰).
۸. ر.ک. به: Medley, 1974.
۹. «ست پریستمن» این مجموعهٔ سفالی را بین قرن ۸ تا ۱۰ ه.ق. تاریخ‌گذاری کرده است (Priestman, 2005).

کتابنامه

- آیتی، عبدالمحمد، (۱۳۸۳). تحریر تاریخ و صاف. تهران: پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی.
- ابن اثیر، علی ابن محمد، (۱۳۸۵). الکامل فی التاریخ. جلد ۵، بیروت، دارصادر.
- ابن بطوطه، محمد بن عبدالله، (۱۳۷۶). سفرنامهٔ ابن بطوطه. جلد اول و جلد دوم، ترجمهٔ محمد علی موحد، چاپ ششم، تهران: سپهر نقش.
- ابن فقیه، احمد بن محمد، (۱۳۷۹). البلدان ابن فقیه. ترجمهٔ محمد رضا حکیمی، تهران: بنیاد فرهنگ ایران.
- اسمعیلی جلودار، محمداسماعیل، (۱۳۹۹). پژوهش‌های باستان‌شناختی خلیج فارس بندر باستانی سیراف. چاپ دوم، تهران: پژوهشگاه میراث فرهنگی و گردشگری.
- امیدی، کاظم، (۱۴۰۰). «گزارش کاوش فصل اول محوطهٔ لشتان در بندر کنگ». پژوهشکدهٔ باستان‌شناسی (منتشر نشده).
- قاسم‌بگلو، مرتضی، (۱۳۸۵). سکه‌های سیراف. تهران: مؤسسه مطالعات تاریخ معاصر.
- قزوینی، زکریا بن محمد، (۱۳۷۳). آثار البلاد و اخبار العباد. ترجمهٔ میرزا محمد جهانگیر قاجار، تهران: امیرکبیر.
- توفیقیان، حسین، (۱۴۰۱). «پژوهشی در تاریخ تجارت دریایی ایران و چین، نمونه مطالعاتی: بندر تاریخی نجیرم». پژوهش‌های باستان‌شناسی ایران، ۱۱ (۳۱): ۲۱۸-۱۹۱. <https://doi.org/10.22084/nb.2021.21925.2156>
- حورانی، جورج، ف، (۱۳۳۸). دریانوردی عرب در دریای هند در روزگار باستان و در نخستین سده‌های میانه. ترجمهٔ محمد مقدم، تهران: ابن سینا.
- خیراندیش، عبدالرسول؛ و زارعی، سیده زهرا، (۱۳۹۶). «بررسی روند شکل‌گیری و علل رقابت‌های تجاری در خلیج فارس و بازتاب آن در بندر کانتون چین (قرون یکم تا سوم هجری قمری/ هفتم تا نهم میلادی)». فصلنامه تاریخ اسلام و ایران دانشگاه الزهرا (س)، ۲۷ (۳۳: ۱۲۳): ۸۹-۱۱۶. <https://doi.org/10.22051/hii.2017.11376.1191>
- دارک، کن، آر، (۱۳۹۴). مبانی نظری باستان‌شناسی. ترجمهٔ کامیار عبدی، تهران: مرکز نشر دانشگاهی.
- سیرافی، سلیمان، (۱۳۸۱). سلسله التواریخ یا اخبار الصین و الهند. ترجمهٔ حسین قره چانلو، تهران: اساطیر.
- عبدالرزاق سمرقندی، عبدالرزاق بن اسحاق، (۱۳۷۲). مطلع سعدین و مجمع بحرین. گردآورنده: عبدالحسین نوایی و محمد شفیق، جلد اول دفتر دوم، تهران: پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی.
- مسعودی، علی بن حسین، (۱۳۸۲). مروج الذهب. مترجم: ابولقاسم پاینده، قم: مؤسسه دار الهجره.

- مظاهری، علی اکبر، (۱۳۷۴). جاده ابریشم. جلد ۲، ترجمه ملک ناصر نوبان، تهران: شرکت انتشارات علمی فرهنگی.
- مقدسی، ابو عبدالله محمد بن احمد، (۱۳۶۱). احسن التقاسیم فی معرفة الاقالیم. ترجمه علی نقی منزوی، جلد اول، تهران: کومش.
- موسوی، محمود، (۱۳۷۶). «کاوش باستان‌شناسی در شهر تاریخی حریره، جزیره کیش». گزارش‌های باستان‌شناسی، پژوهشکده باستان‌شناسی، (۱): ۲۳۵-۲۰۵.
- وثوقی، محمدباقر، (۱۳۸۹). علل و عوامل جابه‌جایی کانون‌های تجاری خلیج فارس. تهران: پژوهشکده تاریخ اسلام.
- وثوقی، محمدباقر، (۱۳۹۶). میراث دریانوردان ایرانی در بنادر چین «بنادر گوانجو، چوانجو و خانجو». تهران: پژوهشگاه میراث فرهنگی.
- وثوقی، محمدباقر؛ کریمیان، حسن؛ اسمعیلی جلودار، محمد اسماعیل؛ محمدپور، حسن؛ امیدی، کاظم؛ و رحیمی، طیب، (۱۴۰۰). در جستجوی کجاران، پژوهشی در اسطوره، تاریخ و باستان‌شناسی قلعه لشتان. تهران: پژوهشگاه میراث فرهنگی.
- ویلیامسون، اندرو، (۱۳۵۱). «تجارت در خلیج فارس در دوره ساسانیان و در قرون اول و دوم هجری قمری». باستان‌شناسی و هنر ایران، ۹ و ۱۰: ۱۵۲-۱۴۲.
- الجاحظ، ابو عثمان عمر بن بحر الکنانی البصری، (۱۹۳۵). التبصر بالتجاره. تحقیق: عبدالوهاب التونسی، مصر، قاهره.
- طبری، محمد بن جریر، (۱۹۶۷). تاریخ الامم و الملوک. تحقیق: محمد ابوالفضل ابراهیم، المجلد السابع، بیروت: دارالتراث.
- هادی، حسن، (۱۹۷۶). تاریخ دریانوردی ایرانیان. تهران: چاپ کتیبه.
- یعقوبی، احمد بن اسحاق، (۱۴۲۲). البلدان الیعقوبی. جلد ۱، مصحح: محمدامین ضناوی، بیروت: دارالکتب العلمیه.

- Abd al-Razzaq Samarqandi, Abd al-R. q bin-I. (1993). *Matla Sadin va Majma Bahrain*. compiled by Abdul Hossein Navaii and Mohammad Shafi, Volume 1 of the second book, Tehran: Research Institute of Cultural Heritage. [In Persian].

- Abu Uthman Amr ibn Baḥr al-Kināni al-Basri, al-J., (1935). *Al-Tabasr Bel-Tajarah*. researched by: Abd al-Wahhab al-Tunisi, Egypt: Cairo. [In Arabian].

- Adams, R. M., (1965). *Land behind Baghdad*. Chicago, University of Chicago.

- Aiti, Abdul-M., (2004). *Tahrir Tarikh Wasaf*. Tehran: Research Institute of Cultural Heritage. [In Persian].

- Al-Tabari, M. ibn-J., (1967). *Tarikh Al-Omam va Al-Molok*. Mohammad Abolfazl Ebrahim's research, the seventh volume, Beirut, Dar al-Tarath. [In Arabian].

- Averbuch, B. D., (2013). "From Siraf to Sumatra: Seafaring and Spices in the Islamicate Indo-Pacific". Ninth-Eleventh Centuries C.E. Ph. D Thesis, Near Eastern Languages and Civilizations, Harvard University.

- Bivar, A. D. H., (1970). "Trade between China and the Near East in the Sasanian and Early Islamic period". In: W. Watson (ed.), *Pottery and Metalwork in Tang China, Colloquies on Art and Archaeology in Asia*, 1: 1-8.

- Chau Ju-Kua., (1911). *Chau Ju-Kua: His Work on the Chinese and Arab Trade in the twelfth and thirteenth Centuries*. entitled Chu-fan-chi, Translated from the Chinese and Annotated by Friedrich Hirth and W. W. Rockhill, ST. PETEUSBURG. St. Petersburg: Imperial Academy of Sciences.
- Chauduri, K. N., (1985). *Trade and Civilisation in the Indian Ocean: An economic history from the rise of Islam to 1750*. Cambridge, University of Cambridge.
- Clark, H. R., (1991). *Community, trade, and networks: Southern Fujian Province from the third to the thirteenth century*. Cambridge, University of Cambridge.
- Crawford, O. G. S., (1929). "Air Photographs of the Middle East". *Geographical Journal*, 73 (6): 497-509.
- Cribb, J. & Potts, D., (1996). "Chese coin finds from Arabia and the Gulf". *Arab. Arch. Epig.*, 7: 108-118.
- Crick, M., (2010). *Chinese Trade Ceramics for South-East Asia from the 1st to the 17th Century*. Foundation Baur and 5Continents Editions, Geneva.
- Dark, K. R., (2015). *Theoretical Archaeology*. Translated by Kamiar Abdi, Tehran: Academic Publishing Center. [In Persian].
- De Cardi, B., Vita-Finzi, C. & Coles, A., (1972). "Archaeological Survey in Northern Oman". *East and West*, 25 (1/2): 9-75.
- Esmaeili Jelodar, M. E., (2020). *Archaeological Research of the Persian Gulf Ancient Port of Siraf*. 2nd ed, Tehran: Research Institute of Cultural Heritage. [In Persian].
- Flecker, M., (2001). "A Ninth-Century AD Arab or Indian Shipwreck in Indonesia: First Evidence for Direct Trade with China". *World Archaeology*, 32 (3): 335-354.
- George, A., (2015). "Direct Sea Trade between Early Islamic Iraq and Tang China: from the Exchange of Goods to the Transmission of Ideas". *Journal of the RAS*, FirstView Article / July 2015: 1-46.
- Gray, B., (1977). "The export of Chinese porcelain to the Islamic world: Some reflections on its significance for Islamic art before 1400". *Transactions of the Oriental Ceramic Society*, 41: 231-262.
- Guy, J., (1990). *Oriental Trade Ceramics in South-East Asia, ninth to sixteenth centuries*. Oxford: University of Oxford.
- Hadi, H., (1976). *History of Iranian Seafaring*. Tehran: Katibeh Print. [In Persian].
- Hansman, J., (1985). *Julfar, an Arabian Port, Its Settlement and Far Eastern Ceramic Trade from the 14th to the 18th Centuries*. Royal Asiatic Society of Great Britain and Ireland.
- Harrisson, B., (2003). "The Ceramic Trade Across The South China Sea c. AD 1350-1650". *Journal of the Malaysian Branch of the RAS*, 76 (1): 99-114.
- Hourani, G. F., (1947). "Direct Sailing between the Persian Gulf and China in Pre-Islamic Times". *The Journal of the Royal Asiatic Society of Great Britain and Ireland*, 2: 157-160.
- Hourani, G. F., (1960). *Arab Seafaring in the Indian Ocean in Ancient and Early Medieval Times*. Translated by: Mohammad Moghadam, Tehran: Ibn Sina. [In Persian].

- Hourani, G. F., (1995). *Arab seafaring in the Indian Ocean in ancient and early medieval times*. Princeton: University of Princeton.
- Ibn Athir, A.-Ibn M., (2006). *Al-Kamal fi al-Tarikh*. vol. 5, Beirut, Dar Sader. [In Arabian].
- Ibn Battuta, M.-bin A., (1997). *Ibn Battuta's travel*. first and second volumes, translated by Mohammad Ali Mohd, (6th ed.), Tehran: Sepehr Naqsh. [In Persian].
- Ibn Faqih, A.-bin M., (2000). *Al-Buldan Ibn Faqih*. translated by Mohammad Reza Karimi, Tehran: Farhang Iran Foundation. [In Persian].
- Kennet, D., (2004). *Sasanian and Islamic Pottery from Ras al-Khaimah: Classification Chronology and Analysis of Trade in the Western Indian Ocean*. Oxford: British Archaeological Reports International Series.
- Kervran, M., Hiebert, F. & Rougeulle, A., (2005). *Qal'at al-Bahrain, A trading and military outpost, 3rd millennium B.C.-17th century A.D.* Brepols.
- Khairandish, Abdul-R. & Zarei, S. Z., (2017). "Investigating the process of formation and causes of commercial competition in the Persian Gulf and its reflection in the port of Canton, China (1st to 3rd century AH/7th to 9th AD)". *Quarterly Journal of Islamic and Iranian History of Al-Zahra University (S)*, 27 (33: 123): 116-89. [In Persian]. <https://doi.org/10.22051/hii.2017.11376.1191>
- Klein, R., (1994). "Trade in the Safavid Port City Bandar Abbas and the Persian Gulf Area (ca. 1600-1680): A Study of Selected Aspects". Thesis (Ph.D), University of London.
- Kulke, H., (2016). "Śrīvijaya Revisited: Reflections on State Formation of a Southeast Asian Thalassocracy". *Bulletin de l'Ecole française d'Extrême-Orient*, 102 (1): 45-95
- Kulke, H., (2016). "Śrīvijaya Revisited: Reflections on State Formation of a Southeast Asian Thalassocracy". *Bulletin de l'Ecole française d'Extrême-Orient*, 102 (1): 45-95.
- Lamb, A., (1964). "A visit to Siraf". *Journal of the Malaysian Branch of the RAS*, 37: 1-9.
- Lo, J-P., (1958). "The Decline of the Early Ming Navy". *Oriens Extremus*, 5: 149-168.
- Lowick N. M., (1982). "Further unpublished Islamic coins of the Persian Gulf". In: *Lowick, Islamic coins and trade in the medieval world Pt., XII*: 247-261.
- Maghdisi, Abu-A. M.-bin A., (1982). *Ahsan al-Taqaṣim fi Marāfaḥ al-Aqalim*. translated by Ali Naqi Manzavi, first volume, Tehran: Kumesh. [In Persian].
- Masoudi, A.-bin H., (2003). *Moruj al-Zahāhab*. translated by Abul Qasem Payandeh, Qom, Dar al-Hijra Foundation. [In Persian].
- Mazaheri, A. A., (1995). *Silk Road*. Volume 2, translated by Malik Nasser Nuban, Scientific and Cultural Publishing Company. [In Persian].
- Medley, M., (1975). "Islam, Chinese Porcelain and Ardabīl". *Iran*, 13: 31-37.
- Medley, M., (1974). *Yuan Porcelain and Stoneware*. London, Pitman Publishing.
- Meicun, L. & Zhang, R., (2015). "Zheng He's voyages to Hormuz: the archaeological evidence, Antiquity Publications Ltd". *ANTIQUITY*, 89: 417-432.
- Miksic, J., (2023). *Chinese Ceramic Production and Trade locked*. Oxford: University of Oxford.
- Morgan, P., (1991). "New thoughts on Old Hormuz: Chinese ceramics in the Hormuz region

in the thirteenth and fourteenth centuries”. *Iran*, 29: 67–83.

- Mousavi, M., (1997). “Archaeological exploration in the historical city of Harira, Kish Island. Archaeological Reports”. *Archeological Research*, 1: 205-235. [In Persian].

- Omid, K., (2021). “Archaeological report the first season of the Leshtan site in Bandar Kong”. Archaeological Research Institute (unpublished). [In Persian].

- Pellat, Ch., (1960). “Al-Basra”. In: H. A. R. Gibb *et al.*, (eds.) *The Encyclopaedia of Islam*, Vol. I. E.J. Brill/Luzac & Co.: Leiden/London: 1085-86.

- Peng, X., (1965). *A Monetary History of China (Zhongguo Huobi Shi)*. Edward H. Kaplan (Translator), Western: Western Washington University.

- Peng, X., (1965). *Zhongguo Huobi Shi*. Shanghai.

- Pézard, M., (1914). *Mission à Bender-Bouchir. Documents Archéologiques et Épigraphiques*. Ernest Leroux, Paris.

- Priestman, S. M. N. & Kennet, D., (2002). “The Williamson Collection Project: Sasanian and Islamic pottery from southern Iran”. *Iran*, 40: 265-67.

- Priestman, S. M. N., (2005). “Settlement and Ceramics in Southern Iran: An Analysis of the Sasanian and Islamic Periods in the Williamson Collection”. M.A. Thesis, Department of Archaeology, University of Durham.

- Priestman, S. M. N., (2013). “A Quantitative Archaeological Analysis of Ceramic Exchange in the Persian Gulf and Western Indian Ocean, AD c.400 – 1275”. Ph. D Thesis, Centre for maritime Archaeology, Department of Archaeology School of Humanities, University of Southampton.

- Qasem Bagloo, M., (2005). *The coins of siraf*. Tehran: Institute of Contemporary History Studies. [In Persian].

- Qazvini, Z.-bin M., (1994). *Athar Al-Bilad Wa Akhbar Al-Ibad*. translated by: Mirza Mohammad Jahangir Qajar, Tehran: Amir Kabir. [In Persian].

- Schottenhammer, A & 蕭婦., (2016). “China's Gate to the Indian Ocean: Iranian and Arab Long-Distance Traders”. *Harvard Journal of Asiatic Studies*, 76 (1/2): 135-179.

- Schottenhammer, A., (2015). “Yang Liangyao’s Mission of 785 to the Caliph of Baghdād: Evidence of an Early Sino-Arabic Power Alliance?”. *Bulletin de l'Ecole française d'Extrême-Orient*, Vol. 2015: 177-241.

- Sirafi, S., (2002). *The Chronicles of Al-Tawarikh or the Chronicles of Al-Sain and Al-Hind*. translated by Hossein Qara-Chanlu, Tehran: Asatir. [In Persian].

- Stein, M. A., (1937). *Archaeological Reconnaissance in North-Western India and South-Eastern Iran*. London, Macmillan.

- Tampoe, M., (1989). *Maritime Trade between China and the West. An Archaeological Study of Ceramics from Siraf (Persian Gulf), 8th to 15th Centuries AD*. British Archaeological Reports, Oxford.

- Tofaqian, H., (2022). “A research on the history of maritime trade between Iran and China, study example: the historic port of Najirom”. *Iranian Archaeological Research Quarterly*, 11 (31): 191-218. [In Persian]. <https://doi.org/10.22084/nb.2021.21925.2156>

- Vosoughi, M. B., (2010). *The causes and factors of the relocation of commercial centers in the Persian Gulf*. Tehran: Research Institute of Islamic History. [In Persian].
- Vosoughi, M. B., (2017). *Iranian Sailors Heritage in the Chinese Ports (Ports of Guangzhou, Quanzhou, Khansa)*. Tehran: Research Institute of Cultural Heritage. [In Persian].
- Vosoughi, M. B., Karimian, H., Esmaili-Jelodar, M. E., Mohammadpour, H., Omid, K. & Rahimi, T., (2021). *In Search of Kojaran, A research on the myth, history and archeology of Leshtan Castle*. Tehran: Research Institute of Cultural Heritage. [In Persian].
- Whitehouse, D. & Williamson, A., (1973). "Sasanian Maritime Trade". *Iran*, 11: 29-49.
- Whitehouse, D., (1968). "Excavations at Siraf, First interim report". *Journal of Persian studies*, VI: 1-22.
- Whitehouse, D., (1969). "Excavations at Siraf, Second interim report". *Journal of Persian studies*, VII: 39-62.
- Whitehouse, D., (1970). "Siraf: A Medieval Port on the Persian Gulf". *World Archaeology*, 2 (2): 141-158.
- Whitehouse, D., (1971). "Chinese stoneware from Siraf: the earliest finds". In: N. Hammond (ed.), *South Asian Archaeology, Papers from the first international conference of South Asian archaeologists held in the University of Cambridge*, London: 241-255.
- Whitehouse, D., (1976). "Kish". *Iran*, 14: 146-147.
- Whitehouse, D., (1983). "Maritime Trade in the Gulf: The 11th and 12th Centuries". *World Archaeology, Islamic Archaeology*, 14 (3): 328-334.
- Whitehouse, D., Whitcomb, D. S. & Wilkinson, T. J., (2009). *Siraf: history, topography and environment*. Oxford.
- Wilkinson, T. J., (1975). "Sohar Ancient Field Project". *Journal of Oman Studies*, 1: 159-166.
- Williamson, A., (1972). "Persian Gulf Commerce in the Sassanian Period and the first two Centuries of Islam". *Bstān Chenassi va Honar-e Iran*, 9-10: 142-152. [In Persian].
- Williamson, A., (1973). "Hormuz: the Trade of the Gulf in the 14th and 15th centuries AD. Proceedings of the Seminar for Arabian Studies". Vol. 3, *PROCEEDINGS OF THE SIXTH Seminar for Arabian Studies held at the Institute of Archaeology*, London: 27th and 28th September 1972: 52-68.
- Williamson, A., (1988). *Regional Distribution of Medieval Persian Pottery in the Light of Recent Investigation*. Oxford: Studies in Islamic Art. Vol.4. (posthumous publication).
- Yaqoubi, A.-bin I., (2002). *Al-Baldan Al-Yaqoubi*. Volume 1, The Corrected by Mohammad Amin Zanawi, Beirut, Dar Al-Katb Al-Alamiya. [In Arabian].
- Yiliang, Y., (2010). Introductory Essay: Outline of the Political Relations between Iran and China". in: Kauz, Ralph, *Aspects of the Maritime Silk Road: From the Persian Gulf to the East China Sea*, Harrassowitz Verlag, Wiesbaden, 2010, pp: 3-6.
- Zhang, R., (2018). "Chinese Ceramic Trade Withdrawal from the Indian Ocean: Archaeological Evidence from South Iran". *Journal of Multidisciplinary Studies in Archaeology*, 6: 73-92.

- 乌苏吉 著 伙伴, (2021). 拉施塔城堡镇: 处从中国 引进蚕养殖业的伊朗遗迹 基于文献、地理考察和考古遗存的推论, 故宫博物院院刊, 年第, 11期: 30-48.
- 桑原隲藏, 1898. 蒲寿庚の事跡, 東陽文庫