

عوامل رونق تجارت در دولت فاطمیان و پیامدهای آن بر افول بنادر فارس

(اواخر قرن چهارم تا میانه قرن ششم هجری قمری)

محمد رضایی^۱

چکیده

موقعیت راهبردی قلمرو فاطمیان، به‌ویژه بندرهای دریای سرخ، سبب شد تا آنان با کنترل راه‌ها و استفاده از مزایای آن، نقشی فعال و تأثیرگذار بر روند تجارت دنیای اسلام و خارج از آن ایفا کنند و مقاصد خود را با استفاده از عواید تجارت پیش ببرند. رویکرد خلافت فاطمی در توجه به بازرگانی، به عنوان متغیری ثابت و مهم، موجبات شکوفایی بنادر مصر در دریای سرخ را فراهم نمود و هم‌زمان بر بندرهای فارس تأثیر منفی نهاد و موجبات افول تدریجی آن‌ها را فراهم کرد. پژوهش حاضر، با روش توصیفی - تحلیلی تلاش دارد که علل توجه فاطمیان به تجارت را مورد مطالعه قرار دهد و پاسخی به این سؤال بیابد: علل و زمینه‌های توجه فاطمیان به تجارت کدام‌اند؟ و اتخاذ این سیاست، چه تأثیری بر بنادر ایالت فارس به جای نهاده است؟

واژگان کلیدی

آل بویه، تجارت، خلیج فارس، دریای سرخ، سلجوقیان.

۱. استادیار گروه تاریخ و تمدن ملل اسلامی دانشگاه شهید مدنی آذربایجان: ac.m.rezaei@azaruniv.ac.ir
تاریخ دریافت: ۹۸/۱۰/۱ تاریخ پذیرش: ۹۸/۱۲/۳

مقدمه

در پی استیلای فاطمیان بر مصر (۳۵۸ق)، علاوه بر بخش‌های مهمی از شام و شبه‌جزیره عربستان، به‌مرور مهم‌ترین دروازه‌های تجارت دنیای اسلام نیز تحت کنترل ایشان قرار گرفت. تداوم قدرت و توسعه سرزمینی خلافت جدید، بدون تأمین منابع مالی کافی میسر نبود. به موجب جایگاه راهبردی منطقه، توجه به تجارت و تغییر مسیر آن، به عنوان اصلی مهم در سیاست حکام مصر جهت فشار بر رقبای سیاسی، از دوره فاطمیان آغاز شد و در ادوار بعدی تداوم یافت. موقعیت قلمرو، به حکام فاطمی امکان می‌داد به توسعه تجارت در دو مسیر دریایی مدیترانه و حوزه اقیانوس هند بپردازند. این اقدامات به علت موقعیت بنادر حوزه نفوذ فاطمیان و عدم توجه امرای آل بویه و سلاجقه تا روی کار آمدن اتابکان سلجوقی به عنوان یک متغیر ثابت، پیامدهای ناگواری در برخی مراکز تجارت به‌ویژه بنادر ایالت فارس به جای گذاشت.

با توجه به اهمیت موضوع تاریخ و تمدن فاطمیان، توجه نسبتاً خوبی را بدان شاهدیم و آثار ارزشمندی در ابعاد مختلف به زیور طبع آراسته شده که در پاره‌ای از آن‌ها به مسائل اقتصادی و مالی پرداخته شده است. مقاله «تاریخ اقتصادی مصر در دوران اولیه اسلامی (۱۱۷۱-۸۶۸م/۵۶۷-۲۵۴ق)» نقش صنایع، به‌ویژه نساجی در اقتصاد مصر را مورد توجه قرار داده است (مورفی، ۱۳۸۲: ۱۹۸-۱۶۳). نویسنده مقاله «منابع مالی دولت فاطمیان»، به‌اختصار منابع درآمد این دولت را بررسی کرده است (خواجه میرزا، ۱۳۸۲: ۱۱۸-۱۰۱). در این میان، تجارت با شرق دور و هند نیز موضوع پژوهش برخی شرق‌شناسان بوده است. برنارد لوئیس، از جمله مستشرقانی است که به تجارت فاطمیان با هند توجه کرده است (Lewis, ۱۹۴۹: ۵۰-۵۴). گوئی‌تین، از دیگر محققانی به شمار می‌رود که پژوهش‌هایی روی اسناد گنیزه (جنیزه) کنیسه «بن عزرا» انجام داده است. این تحقیقات، اطلاعاتی از تاریخ اقتصادی و تجارت، به‌ویژه نوع و میزان کالاها و چگونگی دادوستد با هند به دست می‌دهند (Goitein, 1954: 248-257؛ Bramouille, 2007: 87-91). برلومه نیز طی چندین مقاله، به‌ویژه «The Fatimids and the Red Sea (969-1171)» در مورد

۱. به علت عدم دسترسی، استفاده مستقیم از این اثر میسر نشد.

Lewis, B. «The Fatimids and the Route to India», Revue de la Faculté des sciences économiques de l'université d'Istanbul, oct. 1948-juillet 1949, nos 1-4, p. 50-54.

فعالیت فاطمیان در دریای سرخ به این رویداد توجه نموده است (Bramouille, 2012). کتاب *تاریخ التجارة فی الشرق الأدنى فی العصور الوسطی* نیز اثری ارزشمند در زمینه تجارت با هند و شرق دور از عهد باستان تا پایان جنگ‌های صلیبی به شمار می‌رود (هاید، ۱۹۸۵). با وجود اهمیت این آثار، در لابه‌لای مباحث، تنها به اشارات مختصری بسنده شده و توجه چندانی به تأثیر سیاست تجاری فاطمیان بر موقعیت سایر مراکز و کانون‌های تجاری مشاهده نمی‌شود. در مورد تجارت ایران در ادوار مختلف نیز پژوهش‌های ارزشمندی انجام یافته که در برخی از آن‌ها به رکود تجارت بنادر خلیج فارس توجه شده است؛ از جمله رساله «تجارت ایران در دوره سلجوقیان (۵۹۰-۴۲۹هـ)» (خلیفه، ۱۳۸۵) و دو مقاله «تجارت دریایی ایران در دوره سلجوقی، سده‌های ۵ و ۶ هجری (با تأکید بر نقش بندر (تیز))» (خیراندیش و خلیفه، ۱۳۸۶: ۷۹-۷۱) و «تجارت دریایی خلیج فارس - چین در سده‌های میانه به روایت ناظر چینی» (خلیفه، ۱۳۸۷: ۱۹-۱) را می‌توان نام برد که وضعیت تجارت در دوره سلجوقی را بررسی نموده و به وضعیت بنادر خلیج فارس نیز پرداخته است. همچنین، در مقاله «افول تجاری بندر سیراف و پیامدهای مهاجرت بازرگانان سیرافی»، به پیامدهای مهاجرت تجار توجه شده است (بحرانی‌پور و زارعی، ۱۳۸۷: ۴۸-۲۰). با وجود اهمیت این پژوهش‌ها، تلاشی در ایجاد ارتباط میان دو متغیر تأثیرگذار به‌ندرت مشاهده می‌شود.

در جستار حاضر، تلاش بر آن است که علاوه بر بررسی زمینه‌های توجه فاطمیان به تجارت، تأثیر سیاست تجاری ایشان به عنوان متغیری مستقل بر فرایند رکود کانون‌های تجاری شمال خلیج فارس در ربع آخر قرن چهارم تا نیمه اول سده ششم، به شکلی گذرا با روش توصیفی - تحلیلی و رویکردی تاریخی با تکیه بر مطالعات کتابخانه‌ای، تبیین گردد و پاسخی به سؤال اصلی یافت شود. علل و زمینه‌های توجه فاطمیان به تجارت کدام‌اند؟ و اتخاذ این سیاست، چه تأثیری بر بنادر ایالت فارس به جای نهاده است؟

به نظر می‌رسد که علل و مؤلفه‌های چندی بر شکل‌گیری سیاست حمایت از تجارت مؤثر بوده است. عدم ثبات درآمد خراج زمین‌ها به علت: بحران‌های زیست‌محیطی، استیلا بر مسیرهای تجاری، رقابت با عباسیان و توسعه دعوت، سبب تبدیل تجارت به اصلی مهم در اقتصاد مصر در دوره فاطمی شده است. اتخاذ این سیاست در کنار بروز ناامنی و بی‌توجهی از سوی امرای آل بویه، پس از مرگ عضدالدوله و حکام سلجوقی، در افول کانون‌های تجاری شمال خلیج فارس، نقش مهمی ایفا نموده است.

۱. رونق تجارت با شرق در مسیر دریای سرخ

بر اساس اطلاعات پراکنده منابع، بنادر و شهرهای قلمرو فاطمیان در سواحل مدیترانه و دریای سرخ، از اواخر سده چهارم از تجارت پررونقی برخوردار بوده‌اند. بیشتر بنادر شام و مصر، مانند: بعلبک، عسقلان، حلب، اسکندریه در مدیترانه، مقصد کشتی‌ها و کاروان‌های تجاری جهت صدور و ترانزیت کالاهای مختلف بودند.^۱ استیلا بر بنادر علاوه بر ایجاد رونق صنایع جهت صادرات، فاطمیان را به منابع درآمدهای مالیاتی مهمی رساند. این شهرها در دوره فاطمی، بازارهای پررونقی داشتند و تحت تأثیر شکوفایی تجاری، رشد و گسترش بسیاری یافتند (ابودلف، ۱۹۶۰: ۱۱۲b؛ منجم، ۱۴۰۸: ۶۱) که این شکوفایی، تا زمان تسلط ایشان بر شام و دمشق تداوم یافت (Bramouille, 2007:89). معدود بنادر دریای سرخ نیز در این دوره، از نتایج سیاست فاطمیان و مشکلات و ناامنی بنادر و راه‌های منتهی به خلیج فارس بهره بردند و دوره‌ای همراه با شکوفایی را تجربه کردند. بنادر شرقی این دریا مانند جده بسیار آباد بوده (حدود العالم، ۱۳۶۲: ۱۶۸) و عدن که پیش از دوره فاطمی لنگرگاه کشتی‌های چینی به شمار می‌رفت، در دوره فاطمی نقش و اهمیت خود را حفظ و گسترش داد؛ چنان‌که ابودلف به حضور کشتی‌های چینی در آن اشاره می‌نماید (ابودلف، همان: ۲۱a). همچنین، سلاطین، مندب، غلافقه و چند بندر دیگر، از سیاست تجاری فاطمیان متأثر شدند و رونق فراوانی یافتند (یعقوبی، ۱۴۲۲: ۱۵۶)؛ چنان‌که برای ساکنان این مناطق، خبر رسیدن تجار، مساوی با ثروت بیشتر بود. در بنادر یمن، کشتی‌هایی از شرق دور و هند به نقل و انتقال کالاهای گران‌قیمت می‌پرداختند (مقدسی، ۱۳۶۱، ج ۱: ۱۳۸-۱۳۷ و ۲۷۹-۲۷۸ و ۳۰۶-۳۰۵). ضرب سکه‌هایی توسط حکام وابسته به فاطمیان در یمن، حاکی از رونق تجارت در قلمرو فاطمیان است (خیراندیش و خلیفه، ۱۳۸۵: ۶۸).

با توجه به اطلاعات مقدسی، بنادر غربی این دریا مانند قلزم با وجود استقرار در منطقه‌ای خشک و بی‌روح، به عنوان انبار مصر و بارانداز کالاهای ارسالی به حجاز، از اهمیت فراوانی برخوردار بود (مقدسی، ۱۳۶۱، ج ۱: ۲۷۹). در زمان نگارش معجم البلدان، کوتاه‌ترین مسیر خشکی میان اقیانوس هند و مسیر آبی نیل به مدیترانه، میان فرما و قلزم در کرانه دریای سرخ قرار داشت (یاقوت حموی، ۱۳۸۳، ج ۱: ۴۴۱). تنیس در این دوره،

۱. در مورد تجارت فاطمیان با دولت‌شهرهای ایتالیا، ر.ک: سرور، بی‌تا، ج ۲: ۲۴۹-۲۵۰.

مهم‌تر از بغداد و مرکز تجارت شرق و غرب و دارای بازارهای زیبا و درآمد چشمگیری بوده است (مقدسی، ۱۳۶۱، ج ۱: ۲۸۷). ارتباط بین بنادر شرقی و غربی این دریا نیز برقرار بود؛ کشتی‌ها پس از عبور از عمان و عدن، به جده یا الجار وارد می‌شدند و سپس، به بندر قلزم می‌رسیدند. در جده، کالاها به کشتی‌های مصری منتقل می‌شد و به بنادر حمل می‌گردید (سیرافی، ۱۹۹۹: ۱۳۶). کالاهای شرق همچون ادویه، در عیذاب تخلیه می‌شد و به قوص و فسطاط حمل می‌گردید و سپس، به انبارهای فاطمیان و کاروانسراهای کارم انتقال می‌یافت (قلقشندی، بی تا، ج ۳: ۵۳۶). رونق تجارت سبب شد که فسطاط این دوره، برتر از بغداد و تجارتخانه‌های آن، مملو از تجار و کالاهای ملل مختلف گردد (مقدسی، ۱۳۶۱، ج ۱: ۲۸۴-۲۸۱).

با توجه به مطالب مطروحه، تجارت در قلمرو فاطمیان از شکوفایی و رونق فراوانی برخوردار بوده است؛ چنان‌که بر اساس اطلاعات/حسن/التقاسیم منافع از عراق و مناطق شرقی مانند ایران به مصر منتقل می‌گردید و بنادر دریای سرخ محل بارانداز کشتی‌های ممالک شرقی مانند چین بوده، از این طریق، سود فراوانی عاید فاطمیان می‌شد. رویکرد فاطمیان به تجارت و کنترل مسیر تجاری شرق از طریق دریای سرخ، به فصلی مهم در سیاست حاکمان مصر تبدیل گشت و در ادوار بعدی، به‌ویژه دوره ممالیک نیز دنبال شد.

۲. عوامل تأثیرگذار بر سیاست تجاری فاطمیان

در نگاه اول، پاسخ به این سؤال که آیا خلافت فاطمی از سیاست مدونی در توجه به تجارت و تغییر مسیرهای بازرگانی پیروی کرده یا شرایط حاکم بر بازار و تجارت عامل تعیین‌کننده آن بوده، اندکی سخت می‌نماید. از سوی دیگر، در منابع به‌ندرت می‌توان مطالبی در اثبات چنین سیاستی یافت. باوجوداین، بررسی دقیق‌تر منابع، تاحدودی ما را به تمایلات فاطمیان در نفوذ ایدئولوژیک مناطق ساحلی مرتبط با اقیانوس هند رهنمون می‌کند. از طرفی، شاید این گفته قاضی قضاعی (م ۴۵۴ق)^۱ از دیوان سالاران و علمای مصر

۱. قاضی ابوعبدالله محمد بن سلامة بن جعفر بن علی بن حکمون بن ابراهیم بن محمد بن مسلم قضاعی مصری، از علمای شافعی و از دیوانیان صاحب‌کتاب المختار فی ذکر الخطط و الآثار است که امروزه در دست نیست؛ ولی مقریزی در اثر خود، یعنی المواعظ و الاعتبار، از اثر وی استفاده کرده است (ر.ک: نوائی و شعرباغچی‌زاده، ۱۳۹۰: ۱۰۷-۱۰۰).

قرن پنجم در مورد دریای سرخ که آن را دریایی در داخل سرزمین‌های زیر سلطه فاطمیان دانسته، تاحدودی نشان از تلاشی آگاهانه دارد (مقریزی، ۱۴۲۲، ج ۱: ۴۰؛ Bramouille, 2012: 6).

بر این اساس، عوامل چندی را می‌توان در رویکرد فاطمیان به بازرگانی و حمایت از تجار شناسایی نمود. رقابت با عباسیان، هزینه دربار باشکوه، ساخت بناهای متعدد، حمایت از عالمان، تبلیغات دعوت، صیانت از حرمین شریفین و تأمین آذوقه و نگهداری و خدمات مرتبط با آن، لزوم یافتن منابع جدید درآمد را موجب می‌شد که توجه به تجارت، یکی از آنها بود (لومبارد، ۱۳۹۰: ۸۴).

۲-۱. رقابت با عباسیان

در زمان المعز به سال (۳۵۸ق)، جوهر سیسیلی، سردار معروف فاطمی، پس از چندین سال تدارک و تکاپو بر مصر مستولی شد. در گام بعدی، از سال (۳۸۱ تا ۳۵۹ق) بخش‌هایی از شام و برخی شهرهای مهم آن، از جمله حلب، به تصرف قوای فاطمی درآمد. با این پیروزی و گسترش سرزمینی، فاطمیان بر قلمرو وسیعی از نهرالعاصی و یمن تا مغرب الاقصی استیلا یافتند و این مناطق، از حوزه نفوذ عباسیان خارج شد. از این زمان تا برآمدن صلاح‌الدین ایوبی (۵۶۷ق)، فاطمیان برای مدتی به عمده‌ترین رقیب عباسیان تبدیل شدند. این تحول، دو پیامد مهم را در پی داشت؛ از سویی، عباسیان را از برخی منابع درآمد حاصل از این سرزمین‌ها محروم ساخت. از سوی دیگر، بخش مهمی از مسیرهای تجاری زمینی و دریایی در کنترل فاطمیان قرار گرفت. به اعتقاد برخی پژوهشگران، تلاش‌های دولت فاطمی جهت انحصار تجارت، در راستای فشار بر عباسیان بوده، نقشی مهم در افول بنادر فارس داشته است (رشید دو، ۱۳۶۸: ۵۰؛ Lewis, 1948: 50-54 به نقل از: Bramouille, 2012: 1).

با نگاهی به وضعیت استقرار فاطمیان، آشکار است که ایشان به‌گونه‌ای جالب بر بیشتر شاهراه‌های تجاری ورودی و خروجی غرب دنیای اسلام، به غیر از مسیر شمال، نظارت داشتند. سواحل شام، مصر و شمال آفریقا، سواحل دریای سرخ و بخشی از اقیانوس هند که دارای بنادر مهم و مراکز تجارت عمده، همچون: عسقلان، قیساریه، یافا، حیفا، عکا، صور، صیدا، بیروت، طرابلس، لازقیه، عیذاب، عدن، قلمز و جدّه بودند، موجب می‌شد

عوامل رونق تجارت در دولت فاطمیان و پیامدهای آن بر افول بنادر فارس ۲۴۵

فاطمیان از عواید تجارت بیش از سایر حکومت‌ها منتفع شوند (بکری، ۱۹۹۲، ج ۲: ۷۶۲-۷۶۱؛ مقریزی، ۱۴۲۲، ج ۱: ۲۰۶، ۲۵۳ و ۳۹۷). اشاره ناصر خسرو به ثروت و شکوه دربار خلفای فاطمی و اقدامات عمرانی ایشان، مؤید این ادعاست (ناصر خسرو، ۱۳۳۵: ۷۳-۴۸). در واقع، محروم کردن عباسیان از خراج مصر، و از سوی دیگر، استقرار سرزمینی و امکان کنترل مسیرهای اصلی تجاری، هرچند موجب قطع تجارت نشد، ولی عامل مهمی در فشار بر عباسیان به شمار می‌رفت.

۲-۲. تجارت، مکمل کشاورزی

رود نیل و جلگه حاصلخیز آن، سبب گردید کشاورزی از عهد باستان به اساس اقتصاد مصر تبدیل شود؛ چنان‌که از مصر با عنوان «انبار غله» یاد شده است. با وجود این، خشک‌سالی‌های متعدد که گاه چند سال به طول می‌انجامید، لزوم توجه به سایر منابع درآمد را اجتناب‌ناپذیر می‌کرد. بحران‌های ناشی از نوسانات رودخانه نیل، موجب آسیب و کاهش درآمد حاصل از خراج می‌شد که در منابع جغرافیاینگاری اسلامی بدان تصریح شده است؛ برای مثال مقدسی از خشک‌سالی، کاهش آب رودخانه و قحطی مصر که موجبات محنت و مهاجرت اهالی می‌شد، به خدا پناه می‌برد (مقدسی، ۱۳۶۱، ج ۱: ۲۸۵-۲۸۴ و ۲۸۸). تجارت، پیش از حضور خلیفه فاطمی در مصر، از اهمیت برخوردار بوده است؛ به عنوان مثال، مقریزی در حین گزارش استقبال از جوهر سیسیلی، سردار فاطمی، از «وجوه التجار» در کنار علما یاد می‌کند که نشان از جایگاه بالای این قشر اجتماعی دارد (مقریزی، ۱۹۹۶، ج ۱: ۱۱۰)؛ ولی در دوره فاطمی، وارد مرحله جدیدی شد.

بروز بحران‌های ناشی از اختلال در کشاورزی، سبب گردید فاطمیان به نوشتن/حسن *التقسیم* تجارت را به اساس اقتصاد مصر تبدیل کنند (مقدسی، ۱۳۶۱، ج ۱: ۲۹۰). فشار مالی در اثر بلایای طبیعی و ناامیدی توده‌ها، می‌توانست در شکل شورش‌های مردمی بروز نماید. از این رو، با توسعه تجارت، علاوه بر استفاده از مزایای ترانزیت، به پیشه‌وران فرصت داده شد که نقش بیشتری در تولید ایفا کرده، به صادرات یاری نمایند؛ برای مثال، پارچه‌های بافته‌شده در مصر مانند «قصب»، خریداران بسیاری در بنادر فارس یافته بود (همان، ج ۲: ۶۵۷)؛ در حالی‌که این منطقه در ادوار گذشته، در تولید انواع مختلف پارچه شهرت داشت (هاید، ۱۹۸۵: ۵۵). ناصر خسرو نیز از اعزام فردی از سوی حاکم این منطقه

به تنیس جهت خرید جامه‌های خاص خبر داده است (ناصر خسرو، ۱۳۳۵: ۴۶). احتمالاً همین عامل، در رکود صنایع نساجی فارس تأثیرگذار بوده است.

۲-۳. موقعیت استقرار

فاطمیان پس از استیلا بر شام و نفوذ در شبه‌جزیره عربستان، بر دو کانون عمده تجارت، یعنی مدیترانه و دریای سرخ، سلطه یافتند و بخش‌های مهمی از آن را در انحصار خود گرفتند؛ به‌ویژه این مسئله در تجارت بنادر شام با بیزانس، بیشتر قابل مشاهده است (مقریزی، ۱۴۲۲، ج ۱: ۴۳). حضور در این دو کانون مهم تجاری و ایفای نقش واسطه، در شکوفایی و رشد اقتصادی مصر دوره فاطمی تأثیرگذار بود (آربری و دیگران، ۱۳۷۸: ۲۶۴-۲۶۳). تجارت شرق و غرب در ادوار گذشته، عمدتاً از مسیر زمینی و دریایی ابریشم صورت می‌گرفت. شاخه اصلی جاده ابریشم، با عبور از ایران و بین‌النهرین، به بنادر لوانت می‌رسید. شاخه دریایی این مسیر، از طریق خلیج فارس و دریای سرخ، از رونق فراوانی برخوردار بود که عمده این مسیرها، در نهایت، از قلمرو فاطمیان عبور می‌کرد. با توجه به شرایط جغرافیایی دنیای اسلام، چنان‌که اشاره شد، دریانوردی در دو منطقه کاملاً جدا، یعنی مدیترانه و حوزه اقیانوس هند انجام می‌شد. تجار جهت تردد و عبور به این دو قطب تجاری، به ناچار بایستی از قلمرو فاطمیان عبور می‌کردند.

مسیرهای تجاری مدیترانه با شرق، به دو مسیر تقسیم می‌شد؛ راه اول، از شام، بین‌النهرین و خلیج فارس، و دومی، از بنادر مصر و دریای سرخ به هند و پنجاب و چین امتداد می‌یافت (ناصری طاهری، ۱۳۷۹: ۱۱۹). تجاری که قصد هند و شرق آسیا را داشتند، در فرما کالاهای خود را با هفت منزل از طریق صحرا به دریای سرخ یا قلزم که از دوره رومی مرکز ناوگان دریای سرخ بود (لومبارد، ۱۳۹۰: ۳۶)، برده و بقیه مسیر را با کشتی‌های مستقر در این منطقه ادامه می‌دادند و در بازگشت نیز همین مسیر را برعکس طی می‌کردند (متز، ۱۳۸۸: ۵۳۹). فسطاط و قاهره، از مهم‌ترین مراکز تجارت مصر، به علت استقرار در کنار نیل، از اهمیت بسیاری برخوردار بود (سرور، بی‌تا، ج ۱: ۱۵۶). عسقلان، قیساریه، یافا، حیفا، عکا، صور، صیدا و یا بیروت، از طریق اسکندریه با مغرب و اندلس ارتباط می‌یافتند (ناصر خسرو، ۱۳۳۵: ۴۵-۵۰؛ عبادی و عبدالعزیز، بی‌تا، ج ۱: ۱۴۷). کشتی‌ها برای رسیدن به بندرهایی مانند عسقلان و سایر سواحل شام، از تنیس و دمياط و

اسکندریه عبور می‌کردند.

به نوشته مقریزی، در مصر از کالاهای همراه تجار داخلی و خارجی در حین ورود از مرزها در مناطقی مانند: دمیاط، تنیس، رشید، عیذاب، اسوان، اسکندریه، سواحل و نیز در بین راه‌ها عوارض دریافت می‌شد که مکوس (المکس)، یکی از آنها بود (مقریزی، ۱۴۲۲، ج ۱: ۲۳۹). بخشی از این وجوهات، به «مکس البهار» معروف بود که عمدتاً شامل انواع ادویه می‌شد (قلقشندی، بی تا، ج ۳: ۵۳۶؛ مقریزی، ۱۴۲۲، ج ۱: ۲۶۸). همچنین، جامه و خرید و فروش پارچه، مالیات خاص خود را داشت (ناصر خسرو، ۱۳۳۵: ۴۷). «الأموال الیهلالیه» نیز که عوارض گمرکی بود، در عهد فاطمی احیا شد (مقریزی، ۱۴۲۲، ج ۱: ۲۷۹). کشتی‌ها در بنادر مصر به شدت بازرسی می‌شدند و در باراندازها مالیات اخذ می‌گردید و روی کالاها، مهر خاصی درج می‌شد (مقدسی، ۱۳۶۱، ج ۱: ۳۰۶). از هر تاجر خارجی غیرمسلمان که وارد مصر می‌شد، یک پنجم تا دو پنجم ارزش کالا به عنوان مالیات دریافت می‌شد (قلقشندی، بی تا، ج ۳: ۵۳۱). همچنین، دریافت عوارض از تجار مانند «رسوم التوفیر» که در ابتدا از تجار رومی دریافت می‌شد، به تدریج شامل تجار مسلمان نیز شد (ابن جبیر، ۱۳۷۰: ۱۲). در واقع، فاطمیان تجارت همه کالاها را تحت کنترل خود گرفته، از آنها مالیات دریافت می‌کردند (ایوب، بی تا: ۹۱). بر این اساس، ایشان به گونه‌ای شگرف از عواید تجارت بهره‌مند می‌شدند.

۲-۴. دعوت در پیوند با تجارت

اداره قلمرو گسترده، دستگاه تبلیغی و دعوت فاطمیان و تداوم آن، منابع مالی بسیاری را می‌طلبید. بدون دستیابی به منابع مالی مکفی که قسمت عمده آن از عواید تجارت حاصل می‌شد، دعوت ایشان امکان رشد در مناطق دوردست را نداشت. یکی از اقدامات مهم فاطمیان، گسترش تبلیغات در سواحل: اقیانوس هند، خلیج فارس، دریای عرب و دریای سرخ بود. در این میان، برخی مناطق هند و یمن، از اهمیت بیشتری برخوردار بود. از دوره مستنصر، دعوت فاطمی در یمن و گجرات، با سیاست‌های تجاری و منابع حاصل از آن پیوند یافت که این روند، با اعمال حاکمیت در یمن محقق گردید (دفتری، ۱۳۸۶: ۲۴۴) و می‌توان آن را نفوذ ایدئولوژیک در مناطق ساحلی به شمار آورد (Bramouille, 2012: 6). این امر، در کنار تصرف بخش‌های مهمی از شبه جزیره عربستان، به ویژه مناطق ساحلی،

فضای دریایی را جهت فعالیت در دو حوزه پیش گفته در اختیار فاطمیان قرار داد. فاطمیان تلاش می‌کردند مسیر تجارت را از خلیج فارس به دریای سرخ منتقل نمایند و از این طریق، موجبات ضعف بیشتر عباسیان را فراهم آورند. در این راستا، مبلغان مذهبی و تجار طرفدار فاطمیان با حمایت ایشان در سواحل: یمن، سند و گجرات به فعالیت نسبتاً گسترده‌ای پرداختند. اگرچه منابع موجود امکان بررسی دقیق اقدامات فاطمیان و پیامدهای آن را نمی‌دهند، ولی دعوت ایشان در بسیاری از مناطق ساحلی با جدیت دنبال می‌شد که به احتمال زیاد، با سیاست تجاری ایشان بی‌ارتباط نبوده است. بر اساس سیره مؤید، این فعالیت‌ها در مناطق جنوبی ایران مانند فارس در جریان بوده و دعوت فاطمیان طرفدارانی یافته است (المؤید الدین، ۱۹۴۹: ۶۹). همچنین، در مکران نیز به نام فاطمیان خطبه خوانده می‌شد (مقدسی، ۱۳۶۱، ج ۲: ۷۱۳). فعالیت ایشان در یمن، نقش مهمی در توسعه تجارت با شرق و هند داشته و فاطمیان تلاش کردند حکام وابسته به خود را در آن تقویت نمایند (Goitein, 1954: 250)؛ برای مثال، صلیحیان (۵۳۲-۴۳۹ق) و زرعی‌ها (۴۷۳-۵۷۱ق)، اقتدار فاطمیان را پذیرفتند (چلونگر، ۱۳۹۰: ۱۸۶). افزون بر این، ایشان تلاش می‌کردند از طریق نفوذ در حجاز و حمایت از حکومت‌های این منطقه، نفوذ خود را گسترش دهند؛ چنان‌که به مدت دو سده در این سیاست موفق عمل کردند (جان احمدی، ۱۳۹۴: ۵۷-۸۲). جزیره العرب به لحاظ موقعیت، از امکان بهتری جهت تجارت با شرق، به‌ویژه هند، برخوردار است و فاطمیان به اهمیت این منطقه واقف بوده‌اند. از این رو، به نظر می‌رسد که اقدامات ایشان در این منطقه، نوعی پیوند میان سیاست تجاری و تبلیغات دعوت ایجاد کرده است.

در شبه‌قاره هند نیز تبلیغات فاطمی تا حدودی موفق بود. اولین داعی اسماعیلی، به نام عبدالله، از یمن به این محل اعزام شد (دفتری، ۱۳۸۶: ۳۴۰). پذیرش کیش اسماعیلی توسط حاکم محلی ملتان و حکام هباری منصوره، سبب شد این مناطق تا حملات سلطان محمود غزنوی، زیر نفوذ فاطمیان درآید (بیرونی، ۱۴۰۳: ۸۱؛ مقدسی، ۱۳۶۱، ج ۲: ۷۷؛ ابن اثیر، ۱۳۷۱، ج ۲۲: ۶۱). اندکی بعد، یعنی از سال ۴۶۰ق، دعوت اسماعیلی در گجرات گسترش یافت. معتقدان به این مذهب، بیشتر به دادوستد اشتغال داشتند و به «بهره‌ا» معروف بودند. پیشرفت دعوت اسماعیلی در هند، به اعتقاد برخی پژوهشگران به رشد تجارت مدیترانه از طریق دریای سرخ اثرگذار بوده است (لین پل، ۱۳۶۳: ۶۰؛ باسورث، ۱۳۷۱:

۳. اقدامات فاطمیان جهت گسترش تجارت

فاطمیان در راستای شکوفایی تجارت و تغییر مسیر دریایی به قلمرو خود، به اقداماتی دست یازیدند که برقراری امنیت، از مهم‌ترین آنها به شمار می‌رود. به نظر می‌رسد که در پیگیری این سیاست، تأمین امنیت دو حوزه داخلی و مسیرهای ارتباطی را هم‌زمان دنبال کرده‌اند. همان‌گونه که ناصر خسرو در سفرنامه خود اشاره می‌کند، تجارت، این قابلیت را داشت که با ایجاد اشتغال در بخش صنایع، به آرامش و رفاه در جامعه یاری نماید و از این طریق، احتمال مخالفت‌ها و شورش‌های احتمالی را کاهش دهد. از سوی دیگر، دولت مذکور به ایجاد امنیت در مسیرهای ارتباطی نیز توجه ویژه‌ای داشته‌اند. پیش از استیلای فاطمیان، کالاهای شرق از طریق بنادر ابله یا قلزم - فرما، و سپس، مسیر زمینی و رود نیل وارد اسکندریه یا فسطاط می‌شد. در دوره فاطمیان، عیذاب بارانداز کشتی‌ها بوده و کشتی‌های هند، شرق دور و یمن در آن لنگر می‌انداختند (مقریزی، ۱۴۲۲، ج ۱: ۵۵۰). با توجه به اطلاعات منابع موجود، به نظر می‌آید که امنیت بالا، عامل توجه تجار به این مناطق بوده است. به گزارش جغرافیانگاران و سیاحان، کالاهای مختلف مانند: بابونه، فلفل، خرقة و سایر امتعه، بدون محافظ در صحرای عیذاب انباشته بود و قافله‌ها پیوسته در این مسیر در حال رفت‌وآمد بودند و کسی متعرض ایشان نمی‌شد تا به دست صاحبانشان می‌رسید (همان؛ ابن جبیر، ۱۳۷۰: ۶۸-۶۷).

فاطمیان جهت ایجاد امنیت در مسیر دریای سرخ نیز به اقداماتی دست یازیدند. به همین منظور، ناوگانی بین عیذاب و سواکن جهت جلوگیری از حملات دزدان دریایی تشکیل شد که فرماندهی آن را حاکم قوص به عهده داشت. این ناوگان، سه تا پنج کشتی را شامل می‌شد که به حفاظت از کشتی‌های تجاری در دریای سرخ می‌پرداختند (قلقشندی، بی‌تا، ج ۳: ۵۹۷). به اعتقاد برخی پژوهشگران، نیروی دریایی به تضمین ایمنی مسیرهای دریایی در این دوره، بسیار یاری رسانده است (Bramouille, 2007: 4-31؛ طاهری ناصری و فتحی، ۱۳۸۷: ۶۴-۴۵). علاوه بر آن، فاطمیان به حمایت از تجار در برابر تعدی برخی حکام اقدام کردند. مقریزی در *اتعاظ الحنفاء* ذیل حوادث ۱۲۵ق به تعدی حاکم مکه، قاسم بن ابوهاشم به تجار و اقدامات وزیر افضل شاهنشاه جهت بازگرداندن حقوق بازرگانان اشاره

نموده است (مقریزی، ۱۹۹۶: ۱۱۸). به احتمال زیاد، چنین اقداماتی در جلب بازرگانان به قلمرو فاطمیان مؤثر بوده است.

اقدامات عمرانی در مسیرها جهت آسان‌سازی انتقال کالا، بخش دیگری از این فعالیت‌ها را تشکیل می‌داد؛ ولی از میزان و نوع این اقدامات، اطلاع چندانی در دست نیست؛ برای مثال، در دوره الحاکم بأمرالله در سال (۴۰۴ق/۱۰۱۳م) به لایروبی کانال خلیج اسکندریه اقدام نمودند و پنج هزار دینار صرف آن شد (مقریزی، ۱۴۲۲، ج ۱: ۴۶۳). از سوی دیگر، فاطمیان در سواحل مصر و شام، یعنی سواحل شرق و جنوب مدیترانه، به ایجاد نیروی دریایی پرداختند (قلقشندی، بی تا، ج ۳: ۵۹۷) و برای پیشبرد این برنامه، دارالصناعاتی در برخی شهرهای ساحلی مانند مقس و اسکندریه ایجاد شد (مقریزی، ۱۴۲۲، ج ۳: ۶۲۴-۶۱۸). بخش دیگری از شکوفایی تجاری، با نظام پولی فاطمیان در دوره قدرت ایشان ارتباط تنگاتنگی دارد. ضرب مسکوکات با عیار مناسب در دوره شکوه و قدرت مانند: دینار الأبیض، احمدی، احمر، خمیس و العدس نیز در رونق تجارت از راه تسریع مبادلات، نقش مهمی داشت (همان: ۹۲، ۱۱۶-۱۱۵، ۱۲۲، ۱۴۷-۱۴۶؛ همان، ج ۱: ۳۰۶). در پی این اقدامات، مصر وارد دوره شکوفایی تجاری شد و فاطمیان از تجارت پُررونق قلمرو خود، درآمد سرشاری حاصل کردند.

۴. پیام‌دهای سیاست تجاری فاطمیان بر بنادر ایالت فارس

پژوهشگران و مستشرقینی مانند: حورانی، کلود کاهن و ژان سواژه، علل و عوامل چندی را در افول تجارت در بنادر جنوب ایران در خلیج فارس تأثیرگذار می‌دانند (ر.ک: ریکس، ۱۳۵۰: ۴۱۳). در مجموع، می‌توان این نظرات را به دو دسته تقسیم کرد؛ بخشی از افول تجارت در این مناطق، با وضعیت سیاسی و منازعات عراق و شرق، به‌ویژه پس از مرگ عضدالدوله و آشفتگی دوره سلجوقی، در ارتباط است و قسمتی نیز از سیاست تجاری فاطمیان ناشی شده است.

با بررسی اخبار منابع موجود، چنین به نظر می‌رسد که در خلال سده چهارم، به‌ویژه دوره عضدالدوله، بندرهای سواحل فارس، کرمان و تاحدودی خوزستان، مانند: سینیز، گناوه، توز، سیراف، نجیرم و ماهی روبان، محل حضور بازرگانان ملل مختلف و دارای اهمیت بسیاری بوده‌اند (حدود العالم، ۱۳۶۲: ۱۲۷-۱۲۶ و ۱۳۳-۱۳۰). رونق منطقه، با مرکزیت

سیاسی فارس به عنوان مقر امیرالأمراء آل بویه، رابطه نزدیکی داشت. این امر، موجب توجه به مسیرهای ارتباطی آن، به ویژه مسیرهای دریایی شد. رونق سواحل سبب گردید که عواید کالاهای صادراتی و وارداتی تحت عنوان «مآصیر»، بخش مهمی از منابع درآمد امرای آل بویه را تشکیل دهد (کبیر، ۱۳۶۲: ۲۵۲). به نوشته ابن حوقل، از کالاها به اندازه یک‌دهم ارزش آنها مالیات اخذ می‌شد (ابن حوقل، ۱۳۶۶: ۷۰). بنا به اطلاعات کتاب *الخراج* پیش از سال (۳۲۰ق) خراج فارس ۲۴ میلیون درهم، و خراج کرمان ۶ میلیون درهم را شامل می‌شد (کاتب بغدادی، ۱۳۷۰: ۱۳۷-۱۳۸). نیم‌قرن بعد به نوشته ابن فقیه، خراج فارس سی‌وسه هزار هزار درهم بوده است (ابن فقیه، ۱۳۷۹: ۱۶). این رقم در دوره حکومت عضد الدوله، به بالاترین میزان خود رسید که سه میلیون و سیصد و چهل و شش هزار دینار بوده است (ابن بلخی، ۱۳۷۴: ۱۰۴)؛ ولی پس از مرگ وی و آغاز درگیری‌های داخلی بین جانشینانش، سیر نزولی پیمود. اگرچه منابع ادوار بعدی اطلاع چندانی از عواید بنادر و شهرها به دست نمی‌دهند، اما نظر به آشفتگی، ویرانی و ناامنی، به احتمال قریب به یقین، عایدات با کاهش جدی مواجه شده است. این افول را می‌توان از عیار پایین سکه‌های ضرب‌شده در اواخر دوره آل بویه مشاهده کرد. به نظر می‌رسد که حکومت در تأمین نقره مورد نیاز جهت ضرب مسکوکات، به ویژه پس از سال (۳۸۰ق)، با مشکل جدی مواجه بوده است (traeadwll,2001: xi).

در دوره سلاجقه، این منطقه اهمیت گذشته را از دست داد و ایالت جبال و مناطق شمال غربی فلات ایران، جای فارس را گرفت. از سوی دیگر، بروز شورش‌های شبانکارگان وضعیت را آشفته‌تر کرد (شبانکاره‌ای، ۱۳۷۶، ج ۲: ۱۸۱-۱۵۲). عدم انتصاب حکامی لایق تا برآمدن اتابکان سلغری (۵۴۳ق)، مزید بر علت شد؛ به ویژه اینکه بنادر کرمان مانند هرمز و تیز در دوره حکومت قارود، جای بندرهای فارس را گرفتند (خلیفه، ۱۳۸۵: ۴۵). اشاره ابن بلخی به افول سیراف به عنوان نمونه‌ای مهم که توسط نویسنده *جوهرنامه* تأیید شده، مؤید متروک شدن تدریجی بنادر فارس در خلال سده پنجم و نیمه اول قرن ششم است (ابن بلخی، ۱۳۷۴: ۳۳۲؛ جوهری نیشابوری، ۱۳۸۳: ۲۰). یافت نشدن مسکوکات به مقیاس زیاد از دوره سلجوقی در سواحل فارس، به اعتقاد برخی پژوهشگران، نشان از عدم توجه جدی حکام این سلسله به منطقه دارد (خلیفه، ۱۳۸۵: ۴۶-۴۷).

ناامنی در اشکال گوناگون را می‌توان عامل داخلی مهم و تأثیرگذار بر افول بنادر به شمار

آورد. بحران‌های قرن سوم تا میانه قرن پنجم در شرق و جنوب عراق، سبب ضعف امرا و گسترش راهزنی شد که نتیجه آن، چیزی جز مسدود شدن راه‌ها و توقف قافله‌ها نبود. در منابع این دوره، به‌کرات از توقف قافله‌های حج به علت دست‌اندازی قبایل و گروه‌های فرقه‌ای یاد شده است؛ برای مثال، در حوادث بین سال‌های (۴۱۰ تا ۴۲۶ق)، از چنین وقایعی سخن به میان آمده است (ابن اثیر، ۱۳۷۱، ج ۲۱: ۳۴۳؛ همان، ج ۲۲: ۱۵۳). روند افول بنادر که از میانه دوره آل بویه شروع شد، در دوره سلجوقی به علت بی‌توجهی ایشان تداوم یافت (خیراندیش و خلیفه، ۱۳۸۶: ۹۲-۱۸). غیر از ناامنی، برخی مسائل مربوط به خارج از سرزمین‌های اسلامی، مانند اختلال در مسیر چین و هند به بنادر خلیج فارس تأثیرگذار بوده است (سیرافی، ۱۳۸۱: ۱۴). ناامنی راه‌های زمینی و غارت کاروان‌ها در منطقه تبت، موجب شد برای مدتی مسیر دریایی خلیج فارس اهمیت یابد؛ ولی در پی رفع بحران و بازگشت آرامش به این منطقه، مسیر خشکی رونق خود را بازیافت (لومبارد، ۱۳۹۰: ۶۷).

درگیری بین امرای شرق و ایجاد دوره‌ای همراه با آشفتگی، سبب شد تجار، محل فعالیت خود را به مناطق غربی، به‌خصوص مصر منتقل نمایند. آشفتگی این مناطق هم‌زمان با توجه فاطمیان به تجارت، سبب شد حکام مصر با اقداماتی زمینه حضور تجار در قلمرو خود را فراهم آوردند. اگرچه این رویداد موجب قطع کامل تجارت نگردید، ولی در تغییر مسیر تجارت هند و جنوب شرق آسیا از بنادر خلیج فارس به بنادر دریای سرخ و شکوفایی آن، نقش مهمی ایفا کرد. از ربع آخر قرن چهارم، مسیر شرق به سواحل دریای سرخ از رونق بسیاری برخوردار شد که این امر، از سیاست فاطمیان و اهمیت اقتصادی دریای سرخ و موقعیت مناسب بنادر آن ناشی می‌شد و موجبات تضعیف خلیج فارس و عامل مهاجرت به شمار می‌رود (خلیفه، ۱۳۸۵: ۴۴).

در پی رکود، گروهی از مردم عراق راهی مصر، به‌ویژه فسطاط به عنوان مرکز تجارت قلمرو فاطمیان شدند که نتیجه آن، کاهش اهمیت بغداد بود (ناصری طاهری، ۱۳۷۹: ۱۲۰). این امر در کنار عوامل پیش‌گفته، سبب شد مسیر زمینی از خلیج فارس به بغداد دچار آسیب شده، اهمیت پیشین را فاقد شود که این مسئله، مناطق جنوبی ایران را نیز متأثر کرد. آشفتگی داخلی قلمرو آل بویه و گسترش ناامنی که با زلزله سال ۳۶۹ق تشدید شد، سبب گردید تجار سواحل خلیج فارس به‌مرور فعالیت خود را به دریای سرخ و قلمرو فاطمیان

منتقل نمایند (خلیفه، ۱۳۸۵: ۲۲-۹؛ یحیایی، ۱۳۸۹: ۳۱۹). این روند، سبب تشکیل مهاجرنشین‌هایی در برخی شهرها مانند جده و شهرهای بندری سوریه و مصر شد (اشپولر، ۱۳۷۳، ج ۲: ۲۲۱). ابن مجاور به شکل‌گیری برخی مهاجرنشین‌ها در پی کوچ اهالی بندرها و شهرهای جنوبی ایران به مناطق شرقی افریقا و سواحل شبه‌جزیره عربستان اشاره می‌کند. به نوشته وی، اهالی مناطقی مانند سیراف در منطقه‌ای میان عدن تا مقادیشو، مهاجرنشین‌هایی به وجود آورده‌اند که اسامی برخی از چهره‌های شاخص مهاجران مانند: سیار، میاس، ابن قشیری و ابوالقاسم رامشت، در لابه‌لای اثر وی ثبت شده است (ابن مجاور، ۱۹۹۶: ۵۶-۵۷، ۱۱۵، ۱۳۶-۱۳۵ و ۳۱۷). پژوهشگران از روی پسوندهای برخی اسامی، مانند توزی و کازرونی که به شهرهای ایران مربوط‌اند، به وقوع چنین مهاجرت‌هایی اذعان نموده‌اند (Goitein, 1966: 265). البته باید متذکر شد، در ادوار گذشته نیز مهاجرت‌هایی به وقوع پیوسته است؛ ولی نکته مهم در این است که برخلاف دوره مورد بررسی، بر اساس اطلاعات اندک موجود، مهاجرت عمدتاً به صورت انفرادی بوده است؛ برای مثال، وثیمه بن موسی بن الفرات الفارسی الفسوی (م ۳۳۵) که به احتمال زیاد از اهالی فسای فارس و تاجری ایرانی به شمار می‌رفت، از طریق مصر با اندلس به دادوستد اشتغال داشته است (ابن خلکان، بی تا، ج ۶: ۱۲).

با این اوصاف و در پی اقدامات فاطمیان، مسیرهای تجاری بنادر جنوب ایران به‌مرور تحت الشعاع قرار گرفت. این مسئله، سبب شد برخی حکام محلی جزایر جنوب، به اقداماتی جهت حفظ منافع خود اقدام نمایند؛ به عنوان مثال، دریافت عوارض غیرمرسوم از کشتی‌ها توسط سبا بن ابن السعود و محمد بن ابی‌الغارات از ملوک بنی‌زریع، موجب واکنش حاکم کیش شد. از این رو، چندین بار به لشکرکشی دریایی به عدن اقدام گردید (ابن مجاور، ۱۹۹۶: ۱۴۴-۱۴۳). گویتین که بر اساس مدارک بازمانده از جنیزه قاهره تحقیقاتی روی تجارت یهود در قلمرو اسلامی که به رازدانیه معروف بودند (ابن خردادبه، ۱۸۸۹: ۱۵۴-۱۵۳) انجام داده، علت این حملات را علاوه بر ثروت زیاد این منطقه، مقابله با تغییر مسیر تجارت به دریای سرخ می‌داند. به اعتقاد وی، بر اساس دو نامه ارسالی که در ارتباط با کسب‌وکار از عدن به قاهره و هند ارسال شده، ناوگانی از سوی حاکم کیش با هدف تصرف عدن و یا حداقل بخشی از آن با اهداف پیش‌گفته اعزام شده است (Goiten, 1954: 247-250). همچنین، ایشان به ایجاد ناامنی در مسیرهای منتهی به سواحل هند، یمن و شرق

آفریقا اقدام کردند تا به این وسیله، مسیرهای تجاری را به خلیج فارس بازگردانند (ادریسی، ۱۹۸۹، ج ۱: ۶۱ و ۱۵۷).^۱ در اثر این تلاش‌ها، و سپس روی کار آمدن اتابکان، وضعیت تاحدودی بهبود یافت؛ چنان‌که بنیامین تودولایی که در سال ۵۶۰ق در کیش^۲ حضور داشته، از رونق مجدد آن خبر داده است (التطیلی، ۲۰۰۲: ۱۴۴). با این وجود، به نظر می‌رسد که بنادر خلیج فارس تا دوره صفویه، همچنان با رکود مواجه بوده‌اند و رونق گذشته را بازنیافته‌اند.

نتیجه

در خصوص رویکرد و سیاست تجاری فاطمیان در دوره استیلا بر مناطق غربی خاورمیانه، در کنار مشکلات اقتصادی ناشی از بلایای طبیعی، تحولات سیاسی - مذهبی نیز نقش مهمی ایفا کردند. از این رو، نمی‌توان رویکرد ایشان در حمایت از تجارت را ناشی از تأثیر عاملی واحد دانست. بخشی مهم این سیاست، ناشی از کاهش درآمد اراضی کشاورزی است؛ ولی علت اصلی، استیلای ایشان به راه‌های تجاری زمینی و بنادر مدیترانه در شام و شمال آفریقا، بنادر دریای سرخ و بخش‌هایی از شبه‌جزیره عربستان بوده است. از سوی دیگر، تجارت راهی جهت حمایت از تولیدات پیشه‌وران به شمار می‌رفت که در کاهش مخالفت‌ها مؤثر بود. اتخاذ سیاست تجاری در فشار بر رقبای ایدئولوژیک، به عنوان مؤلفه‌ای تأثیرگذار بر تجارت سایر مناطق عمل کرده است. بنادر شمالی خلیج فارس که در پی مناقشات داخلی آل بویه، اهمیت خود را تا حدودی از دست داده بودند، در پی حملات سلاجقه با افول بیشتری مواجه شدند. همچنین، رونق تجارت در مسیر شرق به قلمرو فاطمیان، با موقعیت مناسب بنادر شبه‌جزیره عربستان و دریای سرخ ارتباط تنگاتنگی داشته و نقشی عمده در روند افول بنادر فارس ایفا کرده است.

۱. رقابت بر سر کنترل این مسیر، در ادوار بعدی نیز تداوم یافت؛ برای مثال، در دوره ایلخانان، ارغون در پی آن بود تا کنترل مسیر شرق را از دست ممالیک مصر خارج نماید و آن را به خلیج فارس برگرداند و به این منظور، نهصد دریانورد و کشتی‌ساز جنوبی را به خدمت گرفت (ر.ک: کریمی و رضائی، ۱۳۹۲: ۶۵-۶۴).
 ۲. در ترجمه فارسی، قشم ثبت شده است (تودولایی، ۱۳۸۰: ۱۳۴-۱۳۳).

منابع

- آربری، آ. ج و دیگران (۱۳۷۸)، *تاریخ اسلام*، احمد آرام، تهران: امیرکبیر.
- ابن اثیر، محمد بن علی (۱۳۷۱)، *تاریخ کامل بزرگ اسلام و ایران*، عباس خلیلی و ابوالقاسم حالت، تهران: علمی.
- ابن بلخی (۱۳۷۴)، *فارسنامه*، تصحیح: منصور رستگار فسایی، شیراز: بنیاد فارس‌شناسی.
- ابن جبیر، محمد بن احمد (۱۳۷۰)، *سفرنامه ابن جبیر*، تصحیح: ویلیام رایت، ترجمه: پرویز اتابکی، مشهد: آستان قدس رضوی.
- ابن حوقل (۱۳۶۶)، *سفرنامه ابن حوقل*، جعفر شعار، تهران: امیرکبیر.
- ابن خردادبه، ابوالقاسم عبدالله (۱۸۸۹)، *المسالك والممالك*، تصحیح: دخویه، بیروت: دار الصادر (افست از لیدن).
- ابن خلکان، احمد بن محمد (بی‌تا)، *وفیات الاعیان و انباء ابناء الزمان*، تحقیق: احسان عباس، بیروت: دار الصادر.
- ابن فقیه، احمد بن محمد (۱۳۷۹)، *ترجمه مختصر البلدان*، محمدرضا حکیمی، تهران: بنیاد فرهنگ ایران.
- ابن مجاور، یوسف بن یعقوب (۱۹۹۶)، *تاریخ المستبصر*، تحقیق: ممدوح حسن محمد، قاهره: مكتبة الثقافة الدينية.
- ابو دلف، مسعر بن مهلهل الخزرجی (۱۹۶۰)، *الرسالة الثانية*، به کوشش: بطرس بولغاکوف و انس خالدوف، مسکو: دار النشر للآداب الشریقیة.
- ادریسی، محمد بن محمد (۱۹۸۹)، *نزهة المشتاق فی اختراق الآفاق*، بیروت: عالم الکتب.
- اشپولر، برتولد (۱۳۷۳)، *تاریخ ایران در قرون نخستین اسلامی*، ترجمه: جواد فلاطوری و مریم میر احمدی، تهران: علمی و فرهنگی.
- ایوب، ابراهیم رزق الله (بی‌تا)، *التاریخ الفاطمی الاجتماعي*، بیروت: الشركة العالمية للكتاب.
- باسورث، ادmond کلیفورد (۱۳۷۱)، *سلسله‌های اسلامی*، فریدون بدره‌ای، تهران: مؤسسه مطالعات و تحقیقات فرهنگی (پژوهشگاه).
- بحرانی‌پور، علی و زارعی، سیده زهرا (۱۳۸۷)، «افول تجاری بندر سیراف و پیامدهای مهاجرت بازرگانان سیرافی»، *فصلنامه تاریخ روابط خارجی*، ش ۳۶، ص ۴۸-۲۰.

۲۵۶ مطالعات تاریخی جهان اسلام

سال هفتم، شماره ۱۴، پاییز و زمستان ۱۳۹۸

- بکری، عبدالله بن عبدالعزيز (۱۹۹۲)، *المسالك والممالك البکری*، تصحیح: آدیان فان لیوفن و اندری فیری، بیروت: دار لغرب الاسلامی.
- بیرونی، ابوریحان محمد بن احمد (۱۴۰۳)، *تحقیق ماللهند*، بیروت: عالم الکتب.
- التطیلی، رابی بنیامین (۲۰۰۲)، *رحله بنیامین التطیلی*، ترجمه: از عبری عزرا حداد، تحقیق: عبدالرحمن عبدالله الشیخ، ابوظبی: المجمع الثقافی.
- تودولایی، رابی بنیامین (۱۳۸۰)، *سفرنامه رابی بنیامین تودولایی*، مهوش ناطق، تهران: کارنگ.
- جان احمدی، فاطمه و سامانی، سید محمود (۱۳۹۴)، «مناسبات فاطمیان با شرفای حجاز»، *مطالعات تاریخ اسلام*، ش ۲۴، ص ۵۷-۸۲.
- جوهری نیشابوری، محمد بن ابی البرکات (۱۳۸۳)، *جوهرنامه نظامی*، به کوشش: ایرج افشار، تهران: میراث مکتوب.
- چلونگر، محمدعلی (۱۳۹۰)، *تاریخ فاطمیان و حمدانیان*، تهران: سمت و دانشگاه اصفهان.
- حدود العالم من المشرق الی المغرب (۱۳۶۲)، به کوشش: منوچهر ستوده، تهران: طهوری.
- خلیفه، مجتبی (۱۳۸۵)، «تجارت ایران در دوره سلجوقیان (۵۹۰-۵۴۲۹/۱۱۹۴-۱۰۳۸ م)»، رساله جهت دریافت درجه دکتری، دانشگاه تربیت مدرس.
- «تجارت دریایی خلیج فارس - چین در سده‌های میانه به روایت ناظر چینی»، *تاریخ روابط خارجی*، ش ۳۶، ص ۱-۱۹.
- خواجه میرزا، محمود (۱۳۸۲)، «منابع مالی دولت فاطمیان»، *فصلنامه تاریخ اسلام*، ش ۱۴، ص ۱۰۱-۱۱۸.
- خیراندیش، عبدالرسول و خلیفه مجتبی (۱۳۸۶)، «تجارت دریایی ایران در دوره سلجوقی، سده ۵ و ۶ هجری (با تأکید بر نقش بندر تیز)»، *فصلنامه علمی پژوهشی علوم انسانی دانشگاه الزهراء (س)*، ش ۶۵، ص ۷۱-۹۲.
- دفتری، فرهاد (۱۳۸۶)، *تاریخ و عقاید اسماعیلیه*، ترجمه: فریدون بدره‌ای، تهران: فرزاد روز.
- رشیدوو، پی - نن (۱۳۶۸)، *سقوط بغداد و حکمروایی مغول در عراق (میان سال‌های ۱۲۵۸ و ۱۳۳۵)*، اسدالله آزاد، مشهد: آستان قدس رضوی.
- سرور، محمد جمال الدین (بی تا)، *تاریخ الدولة الفاطمیة*، قاهره: دار الکتب العربی.
- سیرافی، سلیمان تاجر (۱۳۸۱)، *سلسله التواریخ یا اخبار الصین والهند*، ترجمه: حسین

قره‌چانلو، تهران: اساطیر.

السیرافی، حسن بن یزید (۱۹۹۹)، *رحلة السیرافی*، ابوظبی: المجمع الثقافي.
شبانکاره‌ای، محمد بن علی (۱۳۷۶)، *مجمع الأنساب*، تصحیح: میرهاشم محدث، تهران: امیرکبیر.

عبادی، احمد مختار و سالم، عبدالعزیز (بی‌تا)، *تاریخ نیروی دریایی اسلام در مصر و شام*، قم: مرکز تحقیقات اسلامی سپاه.
قلقشندی، احمد بن عبدالله (بی‌تا)، *صیح الأعشی فی صناعة الانشاء*، بیروت: دار الکتب العلمية.

کاتب بغدادی، قدامة بن جعفر (۱۳۷۰)، *الخراج*، ترجمه: حسین قره‌چانلو، تهران: البرز.
کبیر، مفیض‌الله (۱۳۶۲)، *ماه‌گیان تاجدار*، مهدی افشار، تهران: زرین.
کریمی، علیرضا و رضائی، محمد (۱۳۹۲)، «روابط تجاری ایران و جنوا در دوره ایلخانان»، *تاریخ اسلام و ایران*، ش ۱۸، ص ۶۸-۵۱.

لومبارد، موریس (۱۳۹۰)، *جغرافیای تاریخی جهان اسلام در چهار قرن نخستین*، ترجمه: عبدالله نصری طاهری و سمیه سادات طباطبایی، تهران: پژوهشکده تاریخ اسلام.
لین‌پول، استنلی (۱۳۶۳)، *طبقات سلاطین اسلام با جداول تاریخی و نسب‌های ایشان* به ضمیمه *مقدمات تاریخی راجع به هر سلسله*، عباس اقبال آشتیانی، تهران: دنیای کتاب.
متز، آدام (۱۳۸۸)، *تمدن اسلامی در قرن چهارم هجری*، ترجمه: علیرضا دکاوتی قرآگوزلو، تهران: امیرکبیر.

مقدسی، ابو عبدالله محمد بن احمد (۱۳۶۱)، *احسن التقاسیم فی معرفة الأقالیم*، ترجمه: علی نقی منزوی، تهران: شرکت مؤلفان و مترجمان.
مقریزی، احمد بن علی (۱۴۲۲)، *المواعظ والاعتبار فی ذکر الخطط والآثار*، تصحیح: ایمن فؤاد سید، لیدن: موسسه الفرقان للتراث الاسلامی.

المقریزی، تقی‌الدین احمد بن علی (۱۹۹۶)، *اتعاظ الحنفا باخبار ائمة الفاطمیین الخلفا*، تحقیق: محمد حلمی محمد احمد، قاهره: لجنة احیاء التراث الاسلامی (وزارة الاوقاف).
منجم، اسحاق بن حسین (۱۴۰۸)، *آکام المرجان فی ذکر المدائن المشهور فی کل مکان*، تصحیح: فهیمی سعد، بیروت: عالم‌الکتب.

مورفی، لادیس فرانس (۱۳۸۲)، «تاریخ اقتصادی مصر در دوران اولیه اسلامی (۱۱۷۱-۸۶۸/۵۶۷-۲۵۴ق)»، *معصومعلی پنجه و مرتضی کریمی*، فصلنامه *تاریخ اسلام*، ش ۱۴، ص ۱۹۸-۱۳۶.

المؤیدالدین، هبة‌الله بن حسین شیرازی (۱۹۴۹)، *سیره المؤیدالدین داعی‌الدعاه*،

ترجمه: حیاته بقلمه، تحقیق: محمد کامل حسین، القاهرة: دار لکاتب المصری.
 ناصر خسرو، ابو معین حمیدالدین (۱۳۳۵)، *سفرنامه ناصر خسرو*، به کوشش: محمد دبیر سیاقی، تهران: زوار.
 نصری طاهری، عبدالله (۱۳۷۹)، *فاطمیان در مصر*، قم: پژوهشکده حوزه و دانشگاه.
 نصری طاهری، عبدالله و فتحی، جواد (۱۳۸۷)، «نیروی دریایی فاطمیان»، *تاریخ و تمدن اسلامی*، ش ۸، ص ۴۴-۴۵.
 نورا، مرتضی و شعریاچی زاده، مهناز (۱۳۹۰)، *تاریخ نگاری محلی و خطانویسی در مصر دوره اسلامی*، قم: پژوهشگاه حوزه و دانشگاه.
 ریکس، توماس (۱۳۵۰)، «دریانوردی در خلیج فارس و رابطه با آفریقای شرقی از قرن نهم تا قرن دوازدهم میلادی»، *فرهنگ ایران زمین*، ش ۱۸، ص ۳۹۹-۴۳۲.
 یاقوت حموی، عبدالله (۱۳۸۳)، *معجم البلدان*، علی نقی منزوی، تهران: سازمان میراث فرهنگی.
 یحیایی، علی (۱۳۸۹)، «بررسی تحلیلی ساختار اقتصادی آل بویه (۳۲۲-۴۴۷)»، رساله جهت دریافت درجه دکتری، دانشگاه اصفهان.
 یعقوبی، احمد بن ابی یعقوب (۱۴۲۲)، *البلدان*، به کوشش: محمدمین ضناوی، بیروت: دار الکتب العلمیة.

Bramoullé, David, (2008), *Compte rendu*, Goitein S. D. Friedman M. A. *India Traders of the Middle Ages: Documents from the Cairo Geniza*, "India Book", *Historie*, III, p87-91.

Goitein, s. d, (1954), "Two eyewitness reports on an expedition of the king of kish (Qais) against Aden" *Bulletin of the school of Oriental and African Studies*, XVI, 247- 257.

Bramoullé, David, (2012), "The Fatimids and the Red Sea (969-1171)", *International Series, Oxford*, Archaeopress, pp.127-136.

Goitein, s. d, (1966), *Studies in Islamic History and Institutions*, Lieden: E. J. Brill.

Treadwell, Luke, (2001), *Buyid coinage: Adie corpus*. 322-445 AH, Oxford.