

ارائه مدلی از توسعه تجاری خلیج فارس و دریای عمان مبتنی بر تجارب تاریخی

مهدي مرتضوي^۱، فريبا موسي پورنگاري^۲

چکیده

خلیج فارس و دریای عمان از تأثیرگذارترین پهنه‌های آبی جهان هستند که در ادوار مختلف نقش‌های متفاوتی را ایفا کرده‌اند. این نقش در دنیای باستان تا گذشته‌ای نه چندان دور بیشتر معطوف ارتباطات و تجارت بوده است. طی سال‌های آخر قرن ۲۰ میلادی تحولاتی در راستای ایجاد حلقه‌های ارتباط اقتصادی، در اطراف این دو پهنه آبی مراکزی به وجود آمدند که در کشورمان نام مناطق آزاد را به خود گرفتند. اساساً ایجاد این‌گونه مناطق در صورتی که منجر به خودبسندگی اقتصادی شوند، توفیقاتی در پی نخواهد داشت. در مقابل مدل پاکستانی منطقه تجاری گوادر که کشورهای مختلف در توسعه آن نقش داشتند، بسیار موفق عمل کرده است. در مدل‌های باستانی تجارت و حلقه‌های ارتباطی، نقش مناطق مختلف و تأثیر و تأثرات آن‌ها در داده‌های فرهنگی باقی‌مانده از گذشته مشهود است. در این مقاله سعی بر آن است تا ذهن خواننده به سمت خودآگاهی تاریخی در راستای عبرت از گذشته سوق یابد. بازشناسی نقش تاریخی خلیج فارس و دریای عمان به‌عنوان حلقه‌های ارتباط تجاری مهم میان شرق و غرب آسیا از طرفی و میان آسیا و اروپا و آفریقا از طرف دیگر بسیار ضروری به نظر می‌رسد. توسعه بندر چابهار مبتنی بر خودآگاهی تاریخی تنها راه برون‌رفت از خودتحریمی است که خود نتیجه خودبسندگی اقتصادی است. مشارکت کشورهای منطقه در توسعه بندرچابهار به معنای گره‌خوردن منافع تمامی قدرتهای اقتصادی به یکدیگر است و این خود مهم‌ترین راه برون‌رفت از تحریم‌ها محسوب می‌شود.

کلید واژگان: خلیج فارس، دریای عمان، گوادر، چابهار، خودآگاهی تاریخی، خودبسندگی، خودتحریمی

۱- نویسنده مسئول، دانشیار باستان‌شناسی، پژوهشکده علوم باستان‌شناسی دانشگاه سیستان و بلوچستان،
mehdi.mortazavi@lihu.usb.ac.ir
۲- استادیار باستان‌شناسی، پژوهشکده علوم باستان‌شناسی دانشگاه سیستان و بلوچستان

مقدمه

دهه ۶۰ میلادی، شروع کنش‌های سیاسی دولت‌های عربی در راستای کسب هویتی است که در خودآگاهی تاریخی آن‌ها قابل رویت نیست. این کنش‌ها که در سال‌های اخیر در سطح اجتماعی نیز قابل‌مشاهده هستند، با پشتوانه مالی عظیمی از سوی دولت‌های عربی شدت گرفته است. پرداخت‌های بسیار هنگفت در پروژه‌های علمی از جمله مطالعات میدانی باستان‌شناختی به مؤسسات و باستان‌شناسان اروپایی و آمریکایی در مطالعات محوطه‌های حوزه خلیج فارس از مهم‌ترین اقدامات این دولت‌ها است. در مقابل در حاشیه شمالی خلیج فارس اقدامات عمدتاً معطوف به برگزاری کنفرانس‌ها و سمینارهای مناسبی بوده است. شاید راه‌اندازی و گسترش گروه‌های آموزشی همانند خلیج‌فارس‌شناسی و یا مجلات علمی بین‌المللی در دانشگاه‌های استان‌های حاشیه خلیج فارس و دریای عمان در راستای تقویت هر چه بیشتر حافظه تاریخی که منجر به خودآگاهی تاریخی شود، ضروری باشد. این تحقیق در صدد آن نیست تا ثابت کند که خلیج فارس، خلیج فارس است، چه بسا که همه دولت‌ها به این حقیقت آگاه هستند و طرح خلاف آن از سوی برخی از کشورهای خاص بیشتر جنبه سیاسی دارد.

در این تحقیق سعی شده است تا خواننده را هرچند اندک به سمت خودآگاهی تاریخی سوق داده تا ضمن درک اهمیت این امر به این نتیجه برسد که خودبسندگی و خود تحریمی حقیقتاً نتیجه فراموشی تاریخی است. مدل خلیج‌فارس و دریای عمان که نقش بسزایی در توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جوامع آن مناطق از پیش از تاریخ تاکنون داشته‌اند، مثال بسیار خوبی برای درک بهتر اهمیت خودآگاهی تاریخی است. اگر در این اهمیت به یقین رسیدیم مطمئناً هیچ تحریمی بر کشور عزیزمان تأثیر نخواهد داشت. البته که خودکفایی بسیار لازم است؛ اما نباید به خودبسندگی اقتصادی تبدیل شود، چراکه وقتی به حافظه تاریخی کشور و منطقه خویش رجوع می‌کنیم، متوجه می‌شویم ارتباطات نقش اساسی در توسعه اقتصادی «جوامع میانی»^۱ را ایفا کرده‌اند. برخی از مواقع آن‌قدر این توسعه پرفروغ می‌نمود که برخی از «جوامع میانی» گاهی در نقش «جامعه هدف» نیز ظهور می‌کردند. از جمله آن‌ها می‌توان به شهر سوخته در سیستان، شهداد و کنار صندل‌های جیرفت در کرمان اشاره کرد (Mortazavi 2005).

۱- اصطلاح «جوامع میانی» به مناطقی که در تجارت دوران باستان به عنوان حلقه ارتباطی میان سایر مناطق ایفای نقش می‌کردند، اطلاق می‌شود.

مبانی نظری تحقیق

یکی از مهم‌ترین جنبه‌های نظری در مطالعات باستان‌شناسی «رابطه متقابل انسان و محیط» است. در واقع با درک درست این رابطه است که انسان قادر است از تمامی امکانات محیطی که در آن قرار گرفته در راستای نیازمندی‌های خویش به خوبی بهره‌برداری کند. در دنیای مدرن به دلیل همان اصل مدرنیته و بهره‌گیری از تکنولوژی‌هایی که انسان را از ارتباط مستقیم با محیط دور می‌سازد، این رابطه دچار مشکل شده است. اینجاست که با آمدن یک سیلاب نه‌تنها قادر به کنترل آن نیستیم؛ بلکه تا مدت‌ها گرفتار عواقب آن می‌شویم. علی‌رغم این تجربه بزرگ باز هم از آن عبرت نگرفته و پس از مدتی آن را به فراموشی می‌سپاریم. این نتیجه عدم توجه به تجارب تاریخی که در گرو زحمات و تلاش‌های مستمر پیشینیان هر منطقه‌ای هست، است. باستان‌شناسی مطالعه شیوه‌های زندگی اعم از اقتصادی، فرهنگی، اجتماعی و اندیشه‌های انسان در ادوار ماقبل محسوب می‌شود. در این مطالعه محقق سعی می‌کنند به جای توصیف و چستی صرف داده‌های مادی به چرایی و چگونگی اتفاقات بپردازد (Mortazavi 2010). درک چرایی و چگونگی اتفاقات نیازمند درک بستر آن اتفاقات که همان محیطی طبیعی است، است. در واقع، در علم تاریخ نیز وضعیت مشابهی وجود دارد، بدین صورت که رویداد از دید دانش تاریخی بینش و و بصیرتی که به درون ذهن فرد یا افرادی که در زمانی خاص و در شرایطی خاص فعالیت را انجام داده‌اند، محسوب می‌شود (کالینگوود ۱۳۹۰: ۲۳۷). شاید یکی از مهم‌ترین دلایل عدم توفیق ایرانیان در خودآگاهی تاریخی عدم پردازش درست و منطقی اطلاعات تاریخی توسط محققان حوزه‌های مرتبط باشد. در واقع خودآگاهی اساس و بنیان تمامی رفتارها و تفکرات جوامع گذشته در طول تاریخ است. فقدان احساس تعلق تاریخی منشأ بسیاری از اشتباهات و تکرارهای بی‌نتیجه است. خودآگاهی تاریخی کمک می‌کند تا جوامع بشری در یک سیر بی‌نقص؛ اما سراسر انباشته از تجارب حرکت کنند.

نویسنده مقاله «خودکفایی در مقابل جهانی‌شدن» در چکیده آن این‌گونه می‌نویسد: «ما به خودکفایی سرسختانه و غیرقابل‌انعطاف اعتقاد نداریم؛ اما می‌خواهیم کشور هند را در حد نیازمندی‌هایش خودکفا کنیم» (Bakshi 2001). در واقع آنچه در این جمله به‌عنوان «خودکفایی سرسختانه» اطلاق شده است، همان «خودبسندگی^۱ اقتصادی» هست که مرحله شدیدتری از «خودکفایی»^۲ است. در واقع در مرحله خودبسندگی کشورها از خودکفایی عبور کرده و رابطه اقتصادی خویش را با سایر کشورها قطع می‌کنند. این‌گونه سیاست اقتصادی در واقع نوعی خودتحریمی اقتصادی نیز محسوب می‌شود. تاکنون در مطالعات باستان‌شناختی محققان به مدل

1- Autarky

2- Self-sufficiency

باستانی اقتصادی خودبسندگی دست نیافته‌اند، شاید دلیلش این باشد که نگاه محققین باستان‌شناس کمتر بدین سو معطوف شده است. هرچند این نیز موضوع بحث تحقیق حاضر نیست؛ اما مطالعه مدل‌های تجاری باستان که زمینه‌ساز خودآگاهی تاریخی ما است، کمک می‌کند تا درک درستی از قابلیت‌های اقتصادی- تجاری خلیج فارس و دریای عمان داشته باشیم. اگر چنین شد و در راستای آن قابلیت‌ها حرکت نمودیم، هیچ کشوری قادر نخواهد بود تا کشور ما را تحریم کند.

گوادر و خودآگاهی تاریخی پاکستان

گوادر^۱ یک بندر دریایی آب گرم عمیق است که در فاصله ۴۶۰ کیلومتری کراچی و منتهی‌الیه دریای عمان قرار گرفته است. نزدیکترین نقطه از کشور عمان به این بندر که در شمال شرق آن واقع شده است، حدود ۳۸۰ کیلومتر فاصله دارد. از طرف غرب و در فاصله ۷۵ کیلومتری این بندر مرز ایران در ورودی خلیج فارس واقع شده است (تصویر شماره ۱) (Naseem 2014: 520). نسیم از قول یکی از محققین پاکستانی چنین می‌نویسد: «عامل شگفت‌انگیز این است که چگونه یک روستای ماهیگیری ناشناخته به نام گوادر اکنون تبدیل به یک بندر دریایی بزرگ شده است». اهمیت استراتژیک این بندر هنگامی افزایش می‌یابد که در نزدیکی تنگه هرمز که یک شاهراه کشتی‌رانی فعال برای تجارت و حمل‌ونقل نفت است، قرار گرفته است (Hassan. 2005, Naseem 2014: 520). بندر گوادر که در همگرایی سه منطقه مهم شامل خاورمیانه، آسیای میانه و جنوب آسیا قرار گرفته، توسط چینی‌ها توسعه یافته است (Ahmad 2017: 89). نکته جالب توجه اینکه بندر گوادر تا سال ۱۹۵۸ میلادی بخشی از کشور عمان بود و در این سال به کشور پاکستان فروخته شد و به‌عنوان قسمتی از ناحیه مکران درآمد (Government of Balochistan and IUCN Pakistan 2007).

1- Gwadar



تصویر شماره ۱: موقعیت گوادر در منطقه (بر گرفته از گوگل ارث April, 1, 2019)

گوادر در زبان بلوچی به معنای دروازه بادها است. منطقه مکران که بندر گوادر در آن قرار گرفته است توسط یک گروه ناشناخته از مردمان عصر مفرغ در چند محوطه موردسکونت قرار گرفت. بعدها در هزاره اول ق. م به عنوان ساتراپی گذروزیا تحت حکمرانی هخامنشیان مطرح شد (تصویر شماره ۲). در واقع مورخین معتقدند که این منطقه توسط کوروش کبیر مؤسس سلسله هخامنشی فتح شده بود و بعدها در سال ۳۲۵ ق. م طی بازگشت نیروهای اسکندر مقدونی به فرماندهی سردار نثارخوس از آن یاد شده است. وی ناوگان خودش را در امتداد ساحل مکران مدرن هدایت کرد و در نوشته‌هایش آورده است که این منطقه خشک و کوهستانی بوده که توسط گروهی که به زبان فارسی «ماهی‌خوران» نامیده می‌شدند و بعدها به نام مکران تغییر نام داد، موردسکونت قرار گرفته بود (Smith 1999).



تصویر شماره ۲: موقعیت گدروزی در امپراطوری هخامنشی

گوادر امروز یکی از شهرهای روبهرشد کشور پاکستان محسوب می‌شود که تبدیل به یک مرکز مهم صنعتی و تجاری و بندر مهم جهانی شده است. توسعه این بندر نه تنها استانداردهای زندگی مردم بلوچ این منطقه را افزایش می‌دهد؛ بلکه این رفاه نیز برای مقابله با مسائل امنیتی در بلوچستان کمک خواهد کرد. گوادر همچنین کریدور مهم اقتصادی چین است که آن را به کشورهای آسیای مرکزی و خاورمیانه متصل می‌کند. هرچند این ایده احیای مسیر تجارت باستانی معروف به جاده ابریشم را نیز تداعی می‌کند که حدود ۲۴۰۰ سال پیش آغاز شده است. از طریق این مسیر بین‌منطقه‌ای، بیش از ۳ میلیارد نفر از این منطقه می‌توانند ارتباط برقرار کنند (Hussain 2016).

از دیدگاه باستان‌شناسی عصر مفرغ، دوره‌ای که تجارت با مناطق دوردست به اوج خود رسیده بود، گوادر در منطقه‌ای با نام دره سند واقع شده است. باستان‌شناسان اروپایی و آمریکایی بسیاری در مورد تمدن‌های این منطقه مطالعات گسترده‌ای داشته‌اند. خیلی‌ها نام موهنجودار و هاراپا که در دره سند واقع شده‌اند را شنیده‌اند. اهمیت این دو محوطه آنقدر زیاد بوده است که در مقطعی آن‌ها را پایتخت‌های دوقلو نامگذاری کرده بودند. با گسترش مطالعات باستان‌شناختی در این منطقه و کشف محوطه‌های مهم عصر مفرغ این اصطلاح نیز دیری نپایید که از رونق افتاد.

یک اشاره قوی از ارتباطات دریایی بین تمدن سند و غرب در اوایل قرن ۲۰ میلادی وجود دارد. این امر مربوط می‌شود به شناسایی یک قلعه هاراپایی در ساحل مکران که در فاصله ۵۰۰ کیلومتری غرب دره سند واقع شده است. این محوطه که سوتکاگن دور است در دره روددشت واقع شده که آن جنوب پاکستان را از ایران جدا می‌کند. هرچند این محوطه امروزه حدود ۵۶ کیلومتری

شمال ساحل امروزی قرار گرفته است؛ اما برخی از محققین آن را به‌عنوان یک مرکز تجاری دریایی که هاراپا را به غرب متصل می‌کرد، یاد کرده‌اند (تصویر شماره ۳).



تصویر شماره ۳: موقعیت سوتکاگن دور در نزدیکی گوادر پاکستان و ارتباط در تجاری آن با سایر مناطق در هزاره‌های چهارم و سوم ق. م

خلیج فارس و دریای عمان گنجینه غنی آگاهی تاریخی

علی‌رغم همه توانمندی‌هایی که در مورد بندر گوادر پاکستان بیان شده است به نظر نمی‌رسد پتانسیل‌های آن از بندر چابهار در جنوب استان سیستان و بلوچستان بیشتر باشد. ارتباط آسان چابهار با تنگه هرمز، کشور عمان و از طریق سیستان و بلوچستان به افغانستان و آسیای میانه آن را نسبت به گوادر برتر ساخته است؛ اما باید قبول کرد که پاکستانی‌ها در درک تجارب تاریخی و عبرت از گذشته از ما جلوتر هستند. در واقع همان نقشی را که امروز گوادر به‌عنوان حلقه ارتباطی اقتصادی میان کشورهای مختلف در شرق، غرب و شمال و حتی از طریق عمان با آفریقا ایفا می‌کند، در هزاره‌های پیشین محوطه‌هایی همچون سوتکاگن دور، کولی و لوتال ایفا کرده بودند. این درک و آگاهی تاریخی نه‌تنها موجبات توسعه اقتصادی پاکستان را فراهم می‌آورد؛ بلکه کشورهای زیادی همچون چین، عمان، افغانستان، هند، کشورهای آسیای میانه و سایر کشورها در

غرب نیز از این امتیاز برتر بهره‌برداری کرده‌اند. همان گونه که در تصویر شماره ۳ مشخص است ارتباطات تجاری موجبات توسعه بسیاری از محوطه‌های عصر مس و سنگ و مفرغ را در منطقه‌ای میان دره سند و دره نیل فراهم کرده بود. تغییر جهت راه‌های ارتباطی از زمینی به دریایی در این نقشه به ترتیب از بالا به پائین مشخص است (22-121: Jansen 2002). مهم‌ترین نکته‌ای که در این تصویر مبرهن است، نیاز به ارتباط است. در واقع آن‌قدر محوطه‌های باستانی به این راه‌های ارتباطی وابسته شده بودند که با تغییر جهت نه‌تنها رشد آن‌ها متوقف می‌شد؛ بلکه برخی از محوطه‌ها دچار فروپاشی نیز شدند. از جمله می‌توان به شهر سوخته اشاره کرد که با تغییر راه‌های زمینی به دریایی شهر سوخته در اواخر هزاره سوم ق. م دچار فروپاشی می‌شود (مرتضوی ۱۳۸۶). این تمایل به تغییر جهت ممکن است برخی از محوطه‌هایی که دورتر از خلیج فارس و دریای عمان بودند را با مشکل مواجه سازد؛ اما بسیاری از محوطه‌ها با این تغییر جهت، آسیبی ندیدند، از جمله آن‌ها می‌توان به شهداد و کنار صندل‌های جیرفت اشاره کرد. البته هرچند مطالعات باستان‌شناسی حوزه خلیج فارس و دریای عمان آنگونه که شایسته این مناطق است، به‌صورت جدی دنبال نشده است؛ اما شواهد باستان‌شناختی در ساحل دریای عمان و خلیج فارس گویای تداوم ارتباط اقتصادی این مناطق با سایر مناطق در شرق و غرب و شمال و جنوب بوده است.

مطالعه سفال‌های محوطه D در شهداد کرمان نشان می‌دهد که با سفال‌های محوطه A شهداد (تکاب III a)، بمپور IV در بلوچستان، تپه یحیی IVA و IVB در کرمان، شهر سوخته IV در سیستان و ام‌النار در شرق ابوظبی و جنوب خلیج فارس هم‌زمان هستند (130: Hakemi 1992). علاوه بر آن، اشیاء کلریتی مکشوفه از شهداد متعلق به نیمه هزاره سوم ق. م یعنی هم‌زمان با تکاب III هستند. برخی از اشیای سنگی مکشوفه از شهداد با نمونه‌های مشابه در محوطه‌های دیگر مقایسه شده‌اند. از جمله آن‌ها می‌توان به اشیای گنور اشاره کرد که متعلق به مجموعه BMAC که مستقر در محوطه‌های آسیای مرکزی بودند است. ساریانیدی تاریخ آن را حدود اواسط تا اواخر هزاره سوم ق. م در نظر می‌گیرد (۲۵۰۰-۲۲۰۰ ق. م) (188: Sarianidi 2007). البته ظروف سنگی بخاطر شکل و سیستم تزئیناتشان برای مثال در مناطقی از ایران چون شوش، تپه یحیی (IVB) پیدا شده‌اند که به تاریخ حدود نیمه دوم هزاره سوم بر می‌شود. علاوه بر آن پاتس نمونه‌های مشابه از شهر سوخته را به اواسط هزاره سوم ق. م یعنی ادوار III- II نسبت می‌دهد. در انتها باید به نمونه‌های مشابهی در خفاجه دوره ED III، تاروت اواخر هزاره سوم و اوایل هزار دوم ق. م و هیلی عمان ربع سوم هزاره سوم ق. م اشاره کرد (247-240: Potts 1994). این هماهنگی در داده‌های مادی انسانی که در منطقه‌ای وسیع از جمله جنوب شرق ایران، خلیج فارس، دریای عمان، آسیای

میانه و غرب ایران قابل مشاهده است، گویای پتانسیل‌های ارزشمند منطقه در ایجاد ارتباط اقتصادی میان مناطق فوق است.

البته پرداختن به مباحث باستان‌شناختی این مناطق در زمره اهداف این تحقیق نیست، مختصری که در بالا بدان اشاره شد، فقط بخشی از شواهد ارتباطات وسیع مناطقی از ایران با سایر مناطق در حوزه دریای عمان و خلیج فارس است. کنکاش بیشتر بر روی موضوعاتی همچون ملوفا (Mortazavi 2009)، (Gelb 1970)، (مرهشی، 2012)، (Steinkeller 1982, 1989, 2006) و ارتا (Potts 2004)، (Muscarella 2001)، (Vanstiphout 2003) بر غنای ارتباطات تجاری مناطق مختلف با مرکزیت خلیج فارس و دریای عمان صحنه خواهد گذاشت. ناگفته نماند که سهم محوطه‌های ایران در حیطه ارتباطات و مبادلات اقتصادی منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای به واسطه قرارگیری میان بسیاری از تمدن‌ها بسیار بیشتر از دره سند است.

سرزمین‌های مردم ملوفا، مرهشی و ارتا که از مهم‌ترین مناطق تجاری هزاره سوم ق. م بودند، توسط قاطبه محققین عمدتاً در جنوب شرق ایران و در نزدیکی خلیج فارس و دریای عمان گزارش شده‌اند. متأسفانه امروزه این عملکرد یعنی حلقه ارتباطی را کشورهای عربی خلیج فارس بر عهده گرفته‌اند. شاید بتوان ملوفا را در این مناطق جستجو کرد. توسعه صنعت هوانوردی این کشورها که در سطح بین‌المللی بسیار شناخته شده هستند، نوعی آگاهی تاریخی برای این مناطق محسوب می‌شود که در هزاره سوم ق. م و سالیان نه چندان دور ایران این نقش را بر عهده داشته است.

متأسفانه مطالعات باستان‌شناختی مسئله محور که مبتنی بر نیازهای روز جوامع باشند، نبوده‌اند. بیشترین مطالعات در زمینه تجارت و مبادلات اقتصادی در اعصار باستان معطوف محوطه‌های جنوب آسیا، آسیای میانه، بین‌النهرین و ایران بوده است. مطالعات اندکی در خصوص روابط اقتصادی باستانی میان مناطقی از آسیا و آفریقا از طریق کشور و دریای عمان و دریای سرخ صورت گرفته است. مارک هورتون باستان‌شناس انگلیسی مطالعاتی بر روی روابط تجاری بین آفریقا- دریای سرخ- عمان- خلیج فارس انجام داده است که در این مطالعه ضمن طراحی نقشه‌ای دقیق از مسیرهایی که کالاها در قرن ۱۰ میلادی مبادله شده بودند، شیوه مبادلات آن‌ها را نیز توضیح داده است (تصویر شماره ۴) (Horton 1987). البته هرچند به نظر می‌رسد که ارتباط میان ایران و آفریقا از طریق عمان و دریای سرخ احتمالاً به هزاره دوم ق. م می‌رسد. در خصوص ملوفا که احتمالاً تجاری بودند که از شرق به غرب و از طریق ایران و حاشیه شمالی خلیج فارس در هزاره سوم ق. م حرکت می‌کردند، مطالب بسیاری نگاشته شده است. نویسندگان در دو مقطع زمانی از این گروه یاد می‌کنند، اول هزاره سوم ق. م است که تقریباً در مورد آن مطالب بسیار زیادی نگاشته شده است؛ اما وقتی در خصوص شواهدی از آن‌ها در هزاره اول ق. م

صحبت می‌شود، تقریباً سکوتی در این خصوص حکمفرما می‌شود. همین امر باعث شده که برخی تصور کنند که ملوفا از غرب یعنی افریقا به بین‌النهرین رفته‌اند؛ اما مرتضوی معتقد است که این گروه همان مردمان هزاره سوم ق. م هستند با این تفاوت که در هزاره سوم ق. م از طریق خلیج فارس به بین‌النهرین می‌رفتند؛ اما در هزاره اول ق. م از طریق عمان و دریای سرخ در ابتدا به افریقا و مصر سپس از آن طریق به بین‌النهرین ورود می‌کردند (Mortazavi 2009). در واقع نوعی تحول در مسیریابی باعث شده است تا ملوفا مسیرهای جدیدتری که متقاضیان بیشتری داشته است را بهره‌برداری کنند. هرچند برای تأیید این ایده به مطالعات گسترده‌تری نیازمند است؛ اما این امر با توجه به مطالعات در ادوار بعدی خصوصاً در دوران اسلامی بسیار محتمل به نظر می‌رسد. با این حال به نظر می‌رسد که طراحی مدلی مدرن از راه‌های ارتباطی باستانی میان مناطقی از ایران، جنوب آسیا، آسیای میانه و افریقا مدنظر طراحان ایجاد بندر گوادر بوده است. هرچند ایران در ایفای این نقش تاریخی بسیار موفق عمل کرده است، با این حال موقعیت مناسب سوق‌الجیشی چابهار امروزه بسیار مستعدتر از گوادر می‌تواند این نقش را ایفا کند (تصویر شماره ۵). امروزه همه می‌دانیم وابستگی چین، عمان، آسیای میانه و کشورهای عربی و کشورهای که در نقاط غربی‌تر واقع شده‌اند به شرایط بندر گوادر بسیار زیاد است. اگر ما بتوانیم شرایط مشابهی را در چابهار که مزیت‌های بیشتری نسبت به گوادر دارد، ایجاد کنیم، در واقع سایر مناطق را به چابهار وابسته کرده و تحریم این بندر به معنای تحریم تمامی کشورهای هست که بدان بندر وابسته خواهند شد. هم‌اکنون معافیت‌هایی که آمریکا برای واردات نفت ایران به برخی از کشورها اعطا می‌کند ناشی از وابستگی آن‌ها به نفت ایران است؛ اما اگر این وابستگی به تجارت و حمل‌ونقل منتقل شود، تأثیرات بسیار بیشتری خواهد داشت. در واقع در صورت توسعه بندر چابهار همانند گوادر بسیار از کشورها را وابسته به این بندر خواهد کرد و تحریم این بندر نوعی خودتحریمی برای تحریم‌کنندگان محسوب خواهد شد. جاگزینی نفت شاید با افزایش تولید راحت باشد؛ اما جایگزینی راه‌های ارتباطی ارزان به راحتی امکان‌پذیر نیست. چون تأثیر آن بر روی قیمت کالاها و خدمات بسیار بیشتر خواهد بود.



تصویر شماره ۴: راه‌های ارتباط تجاری میان خلیج فارس و آفریقا از طریق دریای عمان و دریای سرخ (برگرفته از: Horton 1987:89)



تصویر شماره ۵: طرحی شماتیک از موقعیت دو بندر چابهار و گوادر در مقایسه با سایر کشورهای منطقه

نتیجه: آفت خودبسندگی منتج به خودتحریمی

تحریم‌هایی که آمریکا در گذشته و حال و کشورهای اروپای غربی خصوصاً در سال‌های قبل بر ایران تحمیل کرده بودند، از جهتی شرایط اقتصادی کشور را به سمت خودکفایی سوق داد. البته با کمی دقت در گذشته این سرزمین متوجه می‌شویم که نقش ارتباطات بین‌المللی در خودکفایی جوامع باستان بسیار بارز بوده است. مثلاً اگر شهر سوخته در مقطعی به‌عنوان حلقه ارتباطی برای تولیدات سنگ‌های نیمه‌قیمتی ایفا نقش می‌کرده است، در مقطعی پیش از تسلط بر راه‌ها و تکنیک ساخت این مصنوعات، هنرمندان شهر سوخته سعی کردند خودشان به یک خودکفایی صنعتی در زمینه سنگ‌های نیمه‌قیمتی از جمله لاجورد، عقیق و ... برسند. در کنار این خودکفایی صنعتگران باستان در شهر سوخته، شهداد، کنار صندل‌های جیرفت، یحیی در کرمان سعی کردند نبض اقتصاد تجاری خصوصاً تسلط بر راه‌های تجاری را در دست بگیرند. هرگونه آسیبی به این عملکرد

محوطه‌های باستانی آسیب‌های جدی برای سایر مناطق درگیر در این تجارت فرامنطقه‌ای را در پی داشته است. اساساً یکی از دلایل سقوط شهر سوخته، فروپاشی جنوب بین‌النهرین به‌عنوان یکی از بازارهای کالاهای مناطق شرق همچون دره سند که از شرق ایران می‌گذشته است، بوده است. البته ناگفته نماند که قبل از آن رشد سریع اجتماعی-اقتصادی جوامع جنوب بین‌النهرین افزایش تقاضا برای کالاهای مناطقی از شرق را در پی داشت که این خود موجبات رشد و شکوفایی تجارت با مناطق دوردست را در پایان هزاره چهارم و در هزاره سوم ق. م سبب شده بود (Tosi and Piperno, 1973:15).

همان طور که در سطور پیشین گفته شد، تغییر جهت راه‌های فرامنطقه‌ای ارتباطی در نهایت به حوزه خلیج فارس و دریای عمان رسید و این به معنای رشد جوامع در راستای رسیدن به یک ارتباط سهل و مقرون‌به‌صرفه بوده است. این روند در ادوار بعدی یعنی در دوران اسلامی نیز تداوم یافت و همین مناطق به‌عنوان حلقه ارتباطی میان آسیا و آفریقا از طریق عمان و جنوب شبه‌جزیره عربستان ایفای نقش کردند. با توجه به پتانسیل‌های ارتباطی منطقه که دارای ریشه تاریخی عمیقی است، ضمن تداوم خودکفایی، حرکت به سمت خودآگاهی تاریخی در راستای بهره‌مندی از تجارب موفق گذشته این سرزمین، احیای راه‌های تجاری موجبات شکوفایی کشور را فراهم خواهد کرد. قطع ارتباط با سایر جوامع به معنای خودبستگی اقتصادی که بسیار خطرناک نیز خواهد بود، است. این امر در نهایت منجر به نوعی خودتحریمی می‌شود که بیشتر موجبات تقویت کشورهای منطقه از جمله پاکستان، ترکیه و کشورهای عربی حوزه خلیج فارس و دریای عمان را فراهم خواهد کرد. سرمایه‌گذاری ۱۰ میلیارد دلاری عربستان در راستای ایجاد مجموعه نفتی در گوادر پاکستان در سال ۲۰۱۹ جنبه‌های جدیدتری از توسعه در این بندر را در پی خواهد داشت. دسترسی راحت‌تر گوادر به آب‌های آزاد بر اهمیت این سرمایه‌گذاری خواهد افزود. تجارب تاریخی نشان داده که حاشیه شمالی خلیج فارس و دریای عمان در ایجاد ارتباطات بین‌المللی بسیار مقرون‌به‌صرفه و امن‌تر از سایر مناطق خصوصاً پاکستان بوده است. هنگامی که بندر گوادر ایجاد شد، یکی از دغدغه‌های مسئولان این کشور حتی چینی‌ها که در توسعه اقتصادی این بندر سهم بسزایی داشتند، ایجاد امنیت در جاده‌ای بود که می‌بایست این بندر را از طریق غرب پاکستان و افغانستان به آسیای میانه متصل می‌کرد. درحالی‌که علاوه بر پیشینه مناسب تاریخی ارتباطی در بخش ایرانی بلوچستان و وجود امنیت در این منطقه، ایجاد ارتباط با آسیای میانه از طریق سیستان و خراسان بسیار مقرون‌به‌صرفه‌تر از کشورهای همجوار است. هنگامی که آسیای میانه با محوریت محوطه گنور در هزاره سوم ق. م به دریای عمان و خلیج فارس متصل شد، نقش شهادت و جیرفت در این ارتباط بسیار بارز بوده است.

همان تجاربی که پاکستانی‌ها از نیاکان خودشان که در طول تاریخ در نزدیکی گوادر مستقر بودند و از موقعیت سوق‌الجیشی آن بهره برده بودند، امروز سیاستمداران این کشور در پی احیای وظیفه تاریخی آن هستند. نکته جالب توجه اینکه وقتی این طرح در زمان پرویز مشرف رئیس‌جمهور اسبق این کشور توسعه پیدا کرد، نه‌تنها در ادوار بعدی متوقف نشد؛ بلکه بر توسعه همه‌جانبه آن تأکید بیشتری شد. این رفتار و تأکید بر آن نتیجه درک درست از آگاهی تاریخی منطقه است که سیاستمداران پاکستانی به خوبی از آن صیانت کرده‌اند.

منابع

- کالینگوود، ار، جی (۱۳۹۰) *اصول تاریخ*. ترجمه عبدالرضا سالار بهزادی، تهران: نشر نی.
- مرتضوی، مهدی (۱۳۸۶)، «خلیج فارس و جنوب شرق ایران در هزاره سوم ق. م». کتاب مجموعه مقالات سومین همایش علمی خلیج فارس: ۹-۲۰. قشمر ۱۲ / اردیبهشت ۱۳۸۶.
- Ahmad, Muhammad Abrar (2017) Snooping into the Belt & Road Initiative: A Comparative Study of Gwadar with Chabahar Port. *Journal of the Punjab University Historical Society*. 30 (2): 87-98.
- Bakshi, R. S (2001) Self-sufficiency vs. Globalisation. *Foreign Trade Review*. 35 (4): 55-59.
- Gelb, I. J. 1970. Makkan and Meluhha in Early Mesopotamian Sources, *Revue D'Assyriologie Et D'Archeologie Orientale LXIV* (1): 1-7.
- Government of Balochistan and IUCN Pakistan (2007). *Gwadar: Integrated Development Vision*. IUCN Pakistan, Quetta, Pakistan. viii+70 pp.
- Hakemi, A (1992) The copper smelting furnaces of the Bronze Age at Shahdad. In C. Jarrige, (ed.) *South Asian Archaeology 1989, Monographs in World Archaeology 14*: 119- 132. Madison: Prehistory Press.
- Hassan, A, (2005) “Need of an additional port, Pakistan“s Gwader port Prospects of economic revival”, lecture at Naval Postgraduate School, 5th June.
- Hussain, Razaqat (2016) *Opinion Piece on Gwadar in Historical Perspective*. Pakistan: Muslim Institute.
- Jansen, M (2002) Settlement Networks of the Indus Civilization. In S. Settar and R. Korisettar (eds.) *Indian Archaeology in Retrospect II: Protohistory of the Harappan Civilization*: 105-129. Delhi: Indian Council of Historical Research.
- Mortazavi, Mehdi (2009) From the Indus Valley to Mesopotamia: Meluhha as Trader between East and West. *Journal of Indian Ocean Archaeology*. 6: 58-68.
- Muscarella, O. W (2001) Jiroft and Jiroft-Aratta a review article of yousef Madjidzadeh, Jiroft: The earliest oriental civilization. *Bulletin of the Asia Institute* 15: 173-198.
- Naseem, Naheeda (2014) Geopolitical Value of Gwader for the Region (Mainly for Pakistan, China and the Region). *South Asian Studies a Research Journal of South Asian Studies*. 29 (2): 519-530.
- Potts, D. T. 2004. Exit Aratta: Southeastern Iran and the Land of Marhashi. *Name- ye Iran-e Bastan* 4/1: 1-11.
- Sarianidi, Viktor (2007) *Necropolis of Gonur*. Athens Greece: Kapon Editions.
- Smith, V. A (1999) *The Early History of India*. Atlantic Publishers.
- Steinkeller, P. 1982. The Questions of Marhashi: A contribution to the historical geography of Iran in third millennium B. C. *Zeitschrift fur Assyriologie* 72: 237-65.
- Steinkeller, P. 1989. Marhaši. *RLA* 7, 381-2.
- Steinkeller, P. 2006. New Light on Marhaši and its Contacts with Makkan and Babylonia, *Journal of Magan Studies* 1: 17.

- Steinkeller, P. 2012. New Light on Marhaši and its Contacts with Makkan and Babylonia, *Aux marges de l'archéologie*, Giraud J. ET Gernez G. , ÉD: 261- 274.

- Tosi M & M. Piperno. 1973. Lithic Technology behind the Ancient Lapis Lazuli Trade. *Expedition XVI*: 15-23.

- Vanstiphout, Herman. L. J. 2003. *Epics of Sumerian Kings: The Matter of Aratta*. Society of Biblical Literature.