

ایران و تجارت بین‌المللی دریای سیاه در دوران ایلخانان

احمد فضل‌نژاد^۱

چکیده:

در طول تاریخ ایران، دریا و دسترسی به آن برای دولت‌های حاکم اهمیت بسیاری برای گسترش مناسبات تجاری و حضور در عرصه‌های بین‌المللی داشته است. در قرن‌های هفتم و هشتم هجری/سیزدهم و چهاردهم میلادی، همزمان با حاکمیت ایلخانان بر ایران، دریای سیاه به یکی از کانون‌های مهم تجارت بین‌المللی تبدیل گردید. ایلخانان مغول با اتخاذ «سیاست دریایی» در حوزه دریای سیاه، در رقابت با دشمنان منطقه‌ای - به ویژه اردوی زرین - و ایجاد ارتباط با همپیمانان اروپایی، مانع از شکل‌گیری اتحادیه‌های خصمانه علیه خود گردیدند. با اقدامات ایلخانان، تاجران مناطق مختلف از طریق دریای سیاه به خلیج فارس، مدیترانه و حوزه بالتیک که کانون‌های نوپای تجارت بین‌المللی بودند، راه یافتند و بدین ترتیب ایران سهم زیادی در شکل‌گیری تجارت دریایی بین‌المللی در اواخر قرون وسطا بر عهده گرفت. این مقاله بر آن است تا با روش توصیفی - تحلیلی نقش راهبردی دریای سیاه را در سیاست دریایی و تجارت خارجی ایران در دوره ایلخانان بررسی نموده و پیامد این سیاست را در گسترش مبادلات جهانی از چین، اقیانوس هند و خلیج فارس تا حوزه‌های بالتیک و مدیترانه ارزیابی نماید. یافته‌های پژوهش حاضر نشان می‌دهد که با توجه به همجواری ایران با دریاهای بزرگ در شمال و جنوب، پیشبرد سیاست دریایی و مبادلات تجاری دریایی برای توسعه همه‌جانبه سیاسی، اقتصادی و فرهنگی ایران در طول تاریخ از اهمیت ویژه‌ای برخوردار بوده است.

واژگان کلیدی: دریای سیاه، ایران، ایلخانان، سیاست دریایی، مدیترانه، تجارت بین‌المللی.

۱- مقدمه و طرح مسأله

پژوهش حاضر نقش و اهمیت حوزه دریای سیاه را در مناسبات و تجارت خارجی ایلخانان طی قرن‌های هفتم و هشتم هجری/سیزدهم و چهاردهم میلادی بررسی می‌کند. اهمیت سیاسی و تجاری حوزه دریای سیاه در طول تاریخ موجب شده که هیچ دولت فراگیر ایرانی یا حاکم بر ایران نسبت به آن بی تفاوت نباشد. هرچند بهره‌مندی اقتصادی، سیاسی و دفاعی از دریای خزر در شمال و خلیج فارس و دریای عمان در جنوب برای دولت‌های ایرانی یا حاکم بر ایران، یک ضرورت بوده است، اما نزدیکی - و گاه هم‌مرزی - قلمرو پهناور ایران با دریای سیاه و موقعیت استراتژیک این دریا در مناسبات سیاسی و تجاری جهانی انگیزه‌ای قوی در جهت توسعه سیاست دریایی و بازرگانی ایرانیان با سرزمین‌های دوردست به ویژه در حوزه مدیترانه فراهم می‌ساخت. در دوره ایلخانان مغولبا

^۱. استادیار بخش تاریخ دانشگاه شیراز: afazlinejad@yahoo.com

گسترش راه‌های تجاری قفقاز و دریای سیاه به داخل ایران و سرزمین‌های دیگر، ایران به یکی از گذرگاه‌های تجارت بین‌المللی تا دریاهای دوردست تبدیل گردید.

در این پژوهش، حوزه‌ی دریای سیاه به عنوان نقطه‌ی استراتژیکِ مورد توجه دولت ایلخانان، هم از نظر سیاسی و هم از نظر تجاری شناخته شده و تلاش می‌شود با تحلیل علل و عوامل رویکردهای دولت ایلخانان در مناسبات خارجی، مسأله‌ی اصلی مورد ارزیابی قرار گیرد، یعنی: نقش دریای سیاه در شکل‌گیری «سیاست دریایی» ایران در دوره‌ی ایلخانان و اهمیت‌تایران در پیوند دریای سیاه با کانون‌های تجارت بین‌المللی اواخر قرون وسطا. بنابراین در پژوهش حاضر این نکته مورد توجه است که چگونه موقعیت جغرافیایی سرزمین ایران در نزدیکی یا هم مرزی با دریاهای بزرگ در شمال و جنوب موجب شد تا ایلخانان مغول از آن در جهت روابط گسترده‌ی تجاری استفاده کرده و ایران را در کانون مناسبات تجارت بین‌المللی در اواخر قرون وسطا قرار دهند. موارد فوق در قالب دو سؤال مطرح شده و در این مقاله به آنها پاسخ داده خواهد شد:

۱. دریای سیاه چه نقشی در اجرای سیاست دریایی ایلخانان و مناسبات آنها با دولت‌های منطقه‌ای داشت؟

۲. جایگاه ایران در ارتباط دریای سیاه با کانون‌های تجارت بین‌المللی در دوره‌ی ایلخانان چگونه بود؟

سؤال اول با تحلیل مناسبات ایلخانان با دولت‌های دیگر، به ویژه رقابت با اردوی زرین و ممالیک و تلاش در جهت افزایش نفوذ خود در حوزه‌ی دریای سیاه مورد بررسی قرار می‌گیرد. در پاسخ سؤال دوم که تا حدودی به چگونگی تبیین سؤال نخست مربوط است، نقش موقعیت ایران دولت ایلخانی در کشاندن دریای سیاه به حوزه‌ی نفوذ ایران و سهم آنها در بین‌المللی شدن تجارت کالاها، یک قرن پیش از آغاز عصر اکتشافات جغرافیایی بررسی می‌شود.

در مورد اهمیت و نقش تجارت دریای سیاه در اواخر قرون وسطا تحقیقاتی انجام شده که عمدتاً از جانب مورخان و پژوهشگران غربی بوده است. به ویژه مورخان که علاقمند به پژوهش در فعالیت‌های تجاری دولت-شهرهای ایتالیایی با شرق بوده‌اند. از آنجا که بخش زیادی از داد و ستدهای این دولت-شهرها از طریق مدیترانه و دریای سیاه بوده، آثاری که در این ارتباط نوشته شده، اشاراتی به نقش ایلخانان در تجارت قفقاز و دریای سیاه نیز داشته‌اند. کتاب سیوسیلتن (۲۰۱۲) از مهم‌ترین پژوهش‌های خاص در این زمینه بوده و اثری ارزشمند در مورد تجارت مغولان روسیه یا اردوی زرین در حوزه‌ی دریای سیاه است که البته به نقش دولت‌های همسایه از جمله ایلخانان و دولت-شهرهای ایتالیایی نیز توجه نموده است.

نیکلا د کوسمو (۲۰۰۵) در مقاله‌ی خود در مورد مغول‌ها و تاجران کرانه‌ی دریای سیاه در قرن‌های سیزدهم و چهاردهمبه تحلیل نقش دریای سیاه در تجارت مغولان بر اساس دو مقوله‌ی «همگرایی» و «برخورد» دولت‌های درگیر در تجارت این منطقه می‌پردازد.

مقاله‌ی مالویست (۱۹۳۷) تجارت دریای سیاه با حوزه‌ی دریای بالتیک در قرون وسطا در دوره‌ی امپراتوری مغولان را بررسی می‌کند.

در حالی که پژوهشگران هلندی، اسکاندیناوی، آلمانی و لهستانی تحقیقات گسترده‌ای در مورد تجارت دریای سیاه با حوزه‌ی بالتیک و دولت-شهرهای ایتالیایی در دوره‌ی مغول انجام داده‌اند (Malowist, 1937:36) در زمینه‌ی

نقش ایلخانان ایران در حوزه دریای سیاه پژوهش ویژه‌ای صورت نگرفته و اساساً توجه به نقش ایلخانان در تجارت دریای سیاه و حوزه قفقاز، در حاشیه‌ی مناسبات دولت‌های دیگر از قبیل اردوی زرین، دولت-شهرهای ایتالیایی و بیزانس بوده است.

مقاله‌ی حاضر، سیاست ایلخانان را در حوزه دریای سیاه با توجه به موقعیت استراتژیک ایران سیاستی فعال و آگاهانه - و نه مانند پژوهش‌های مذکور، دفاعی و واکنشی- قلمداد کرده و این سیاست را در جهت اتصال دریاهاى آزاد شمال و جنوب و تسلط بر شبکه‌های تجارت دریایی ارزیابی می‌کند. یافته‌های این پژوهش، اهمیت دریاها را در توسعه‌ی نفوذ اقتصادی و سیاسی ایران در طول تاریخ نشان می‌دهد و با ارائه‌ی شواهدی از دوران تاریخی، ضرورت دیپلماسی فعال در جهت ارتقاء جایگاه ایران در مناسبات منطقه‌ای و جهانی را روشن می‌سازد.

۲- اهمیت دریای سیاه در تاریخ ایران از دوران باستان تا هجوم مغولان

دریای سیاه در منتهی‌الیه جنوب شرق اروپا قرار گرفته و از طریق گذرگاه‌های بسفر و داردانل به ترتیب به دریای مرمره، دریای اژه و دریای مدیترانه متصل می‌شود. در اسطوره‌های یونانی نام این دریا، پونت آکسین^۱ یا به تعبیری «دریای مهمان‌گش» خوانده می‌شد. پس از آن که یونانی‌ها با کرانه‌های این دریا آشنایی بیشتری یافته و پس از آن که با توسعه‌طلبی‌های خود کلنی‌های یونانی در آن مناطق تشکیل دادند، نام آن را به پونت آکسین^۲ یا «دریای مهمان‌نواز» تغییر دادند (NilovichKosarev, 2014).

در طول تاریخ نام‌های مختلفی بر این دریا نهاده شده است. ظاهراً نخستین بار نام «دریای سیاه» در قرارداد حاکم ونیز با امپراتور بیزانس میخائیل هشتم پالئولوگوس در قرن سیزدهم میلادی/هفتم هجری همزمان با سلطه‌ی مغولان بر روسیه و ایران به کار رفته است (Emmerick, Ronald E, 2007:3). از آن پس این نام در جهان اسلام نیز گسترش یافت، چنان که ابوالفداء مورخ و جغرافیادان قرن هفتم و هشتم هجری ضمن آن که نام آن را دریای قرم (کریمه) می‌خواند، در ادامه می‌نویسد که در زمان ما آن را بحر اسود (دریای سیاه) گویند (ابوالفداء، ۱۳۴۹: ۴۶).

حوزه‌ی دریای سیاه و مناطق پیرامون مرزهای شمالی و شرقی آن از عهد باستان کانون توجه تمدن‌ها و اقوام خاور نزدیک بوده و دولت‌های بزرگ باستانی همواره برای در اختیار گرفتن این منطقه در نزاع و رقابت بوده‌اند. از نظر هخامنشیان دریای سیاه علاوه بر اهمیت تجاری آن، به عنوان مسیر لشکرکشی‌های آنها به سمت اروپا و قلمروهای یونانی شناخته می‌شد. در سال‌های اخیر کشف بقایای کاخی از دوره‌ی هخامنشی در کرانه‌های شرقی دریای سیاه، بیانگر اهمیت این منطقه برای فرمانروایان این دودمان و وجود پایگاه‌های مهم آنها به منظور تسلط بر جوامع یونانی آسیای صغیر و دفاع در مقابل اقوام مهاجم بوده است (Babaev and Others, 2007:31,41). هرودوت در کتاب سوم از تواریخ خود، در ذکر ساتراپی‌های داریوش، ساتراپی سیزدهم را «پاکتوها، ارمنی‌ها و مناطق همسایه تا پونت اوکسین (دریای سیاه)» نام می‌برد (هرودوت، ۱۳۸۹: ۴۰۰/۱).

1. Pontus Axeinus

2. Pontus Euxinus

در دوره‌ی پارتیان، بازرگانان آسیایی و رومی کالاها را از چین و آسیای مرکزی به دریای خزر منتقل می‌کردند و این کالاها از آنجا با گذر از راه‌های قفقاز به دریای سیاه و به دست جوامع یونانی می‌رسید (Laughlin, 2010: 83).

در دوره‌ی ساسانیان، ضمن این که دفاع از مرزهای شمالی و معابر قفقاز تا کرانه‌های دریای سیاه در برابر مهاجمان صحراگرد بسیار ضروری بود، چون از زمان شاپور دوم (۳۷۹-۳۱۰م) ارمنستان، گرجستان و ارژان (آلبانیا)، دولت‌های دست‌نشانده‌ی ایران شده بودند، امنیت دفاعی و راه‌های تجاری این منطقه سیاست راهبردی ساسانیان به شمار می‌رفت (یارشاطر، ۱۳۷۳: ۲۴۱/۳). پس از تأسیس قسطنطنیه و بیزانس، اهمیت دریای سیاه برای امپراتوری روم شرقی جنبه‌ی حیاتی یافت و دفاع از آن در برابر ساسانیان اولویت اصلی سیاست امپراتوران بیزانس گردید.

پس از انقراض دولت ساسانی، منطقه‌ی قفقاز در کرانه‌های دریای سیاه محل تلاقی اقوام مختلف گردید. اقوام صحراگرد شمالی از جمله خزرها به سمت مناطق جنوبی و شرقی روی آورده و با اعراب مسلمانی که پس از تصرف آذربایجان و ارمنستان به کوه‌های قفقاز و کرانه‌های دریای سیاه رسیده بودند، مواجه شدند. علاوه بر خزرها، اقوام هون، آوارها، ترکان شرقی و فرانک‌ها نیز در این منطقه حضور داشتند و در دوره‌ی اسلامی از اوایل قرن چهارم هجری عناصر ایرانی دیلمی و گُرد (نظیر شدادیان) بر بخش‌هایی از آن مسلط شدند (کسروی، ۱۳۵۵: ۲۶۰). در همین دوره عنصر روس نیز به اقوام ساکن در قفقاز اضافه شد. روس‌ها تا مرزهای بیزانس و تهدید قسطنطنیه پیش رفته و وارد تاریخ و تحولات مربوط به حوزه‌ی دریای سیاه شدند (لومرل، ۱۳۲۹: ۹۹) با ورود ترکان سلجوقیو تأسیس امپراتوری سلجوقیان در ایران، روند نفوذ در آسیای صغیر و کرانه‌های دریای سیاه آغاز گردید و با پیروزی آلبارسلان در نبرد ملازکرد (۴۶۱ق / ۱۰۷۱م) و برپایی دولت سلجوقیان روم، راه نفوذ ایرانیان در آناتولی و حوزه‌ی دریای سیاه گشوده شد. هجوم مغولان به روسیه و ایران و سلطه بر قفقاز شمالی و جنوبی دوران تازه‌ای از رقابت ایران با دولت‌های دیگر در مناطق پیرامون دریای سیاه را آغاز نمود.

۳- اهمیت حوزه‌ی دریای سیاه در روابط خارجی ایلخانان

-۳

۳-۱- اهمیت دریای سیاه در منازعات ایلخانان و اردوی زرین

پس از فتوحات مغولان، امپراتوری خاندان چنگیزی شامل سرزمین‌های پهناوری بود که از کره و چین در شرق تا اوکراین در غرب روسیه گسترده بود. از حدود قیالیغ در ترکستان شرقی و خوارزم تا اقصای بلغار و از آنجا تا هرجا که سُم اسب تاتار می‌رسید، به جوچی فرزند بزرگ‌تر داده شد که خاندان اردوی زرین یا دشت قبچاق را تشکیل دادند. از حدود بلاد اوغور تا سمرقند و بخارا به جغتای واگذار شد. نواحی ایمیل قوناق به اکتای و مغولستان به تولوی داده شد (جوینی، ۱۳۸۷: ۱۴۱/۱). در سال ۶۵۱ق / ۱۲۵۳م منگوقاآن پس از تشکیل قوریلتایی برادر خود هلاکو را مأمور فتح سراسری ایران و تسلط بر مناطق وسیعی «از آب آمویه تا اقصای نیل» (فضل‌الله همدانی، ۱۳۷۳: ۹۷۴/۲) نمود. با تأسیس دولت ایلخانان و انتخاب آذربایجان به عنوان تختگاه این دولت، نزاع دیرپایی بر سر منطقه‌ی قفقاز تا کرانه‌های جنوبی دریای سیاه بین خاندان هلاکو و خاندان جوچی آغاز گردید که تأثیر زیادی بر تحولات منطقه و روابط سیاسی و تجاری دولت‌های ذینفع نهاد.

موضوع اصلی منازعات ایلخانان و اردوی زرین ادعای حاکمان اردوی زرین بر منطقه قفقاز تا آذربایجان بود که با توجه به اتصال راه‌های تجاری آن با شرق و غرب عالم و ارتباط مستقیم با بنادر مهم دریای سیاه، از اهمیت ویژه‌ای برخوردار بود.

مبنی بر اعطای مناطق آذربایجان و قفقاز به خاندان جوچی از سوی چنگیز و جانشینانش نیست، جز آنکه به تصرف مناطق دشت قبیچاق و ولایات بلغار و آس و روس و آلان از سوی باتو اشاره کرده‌اند (جوینی، ۱۳۸۷: ۶۴۲/۳، جوزجانی، ۱۳۸۹: ۱۷۵/۲). و صاف نیز می‌نویسد خاندان جوچی، دائم تا ارژان تاختن می‌کردند و مدعی ارژان و آذربایجان شده بودند (وصاف، ۱/۱۲۶۹: ۵۱-۵۰). همچنین قطب‌الدین شیرازی در گزارش مختصر خود در مورد اخبار مغولان، صرفاً از قول خاندان جوچی ادعای آنها را در مورد حاکمیت بر آذربایجان و ارژان و گرجستان پیش از ورود هلاکو به ایران نقل می‌کند (قطب‌الدین شیرازی، ۱۳۸۹: ۴۰). ضمن آن که قلقشندی مورخ عرب تمام این مناطق را تحت عنوان «مملکه ایران الشمالي» می‌خواند (القلقشندی، ۱۳۳۲ق: ۳۵۲/۴).

مرزهای شمالی ایلخانان در منطقه قفقاز، از دریای خزر تا دریای سیاه شامل تمام مناطق جنوبی کوه‌های قفقاز و بخش‌هایی از نواحی شمالی آن می‌شد. به عبارت دیگر از داغستان در کناره‌ی دریای خزر تا بندر سامسون در جنوب دریای سیاه گسترده بود که سرزمین‌های ارژان و آذربایجان، ارمنستان، بخش‌هایی از گرجستان و قلمرو سلجوقیان آناتولی را در بر می‌گرفت (سازمان نقشه‌برداری کشور، ۱۳۸۴: ۹۳). ضمن این که پس از اعمال حاکمیت ایلخانان بر سلجوقیان آناتولی و بر اساس گزارش مستوفی، «ارمنیه الاکبر» که شهرهای مهم آن سیس، قبرس و طرابوزان بودند، جزو قلمرو ایران محسوب می‌شد (مستوفی قزوینی، ۱۳۸۱: ۵۳). از این رو ایلخانان هم از طریق سامسون و هم از راه طرابوزان به دریای سیاه دسترسی مستقیم داشتند. علاوه بر این با استقرار حاکمیت ایلخانان، شاخه‌ای از جاده‌ی ابریشم که از آسیای مرکزی به سمت غرب از طریق ایران در جنوب دریای خزر حرکت می‌کرد، به دست آنها افتاد و این با راه تجاری که از قلمرو اردوی زرین می‌گذشت، رقابت می‌نمود. این در حالی بود که حیاتی‌اقتصادی اردوی زرین وابسته به شهرها و بنادر مهمی از قفقاز شمالی بود که کار داد و ستد از طریق دریای سیاه را برای آنها فراهم می‌ساخت.

بدین ترتیب، با توجه به این که خان‌های اردوی زرین بر قفقاز شمالی و تمام سواحل شرقی و شمالی دریای سیاه و شبه جزیره‌ی کریمه و ایلخانان نیز بر قفقاز جنوبی تا مناطقی از پس کرانه‌های جنوبی دریای سیاه تسلط داشتند، اهمیت این مناطق بر هیچ کدام پوشیده نبود. به ویژه آن که باتو و جانشینانش همواره تصرف آذربایجان و به طور خاص تبریز را برنامه‌ی اصلی خود در سلطه بر مبادلات بازرگانی چین تا مدیترانه از طریق دریای سیاه قرار داده بودند و از این رو خود روسیه در چشم زمامداران اردوی زرین نه تنها به لحاظ جغرافیایی بلکه از نظر سیاسی و اقتصادی نیز اهمیتی حاشیه‌ای داشت (مورگان، ۱۳۸۰: ۱۷۳).

نبرد میان اردوی زرین و ایلخانان از زمان برکای و هلاکو آغاز شد. از شرح و صاف چنین استنباط می‌شود که علت اصلی آن، مسأله‌ی قفقاز و تسلط بر راه‌های تجاری آن بوده است (وصاف، ۱۲۶۹ق: ۵۱/۱-۵۰). مارکوپولو نیز در سفرنامه‌ی خود ضمن این که هلاکو را ارباب تاتارهای لوانت^۱-سرزمین‌های شرق مدیترانه- و برکای را پادشاه تاتارهای دریای سیاه می‌خواند، انگیزه‌ی درگیری آنها را ایالتی می‌داند که بین آنها قرار گرفته بود

^۱.Levant

(Polo, 1871:2/424). پس از هولاکو نیز منازعات دو دولت ادامه یافت و تا پایان دوره‌ی ایلخانان، همواره مسأله‌ی تسلط بر قفقاز و آذربایجان و راه‌های بازرگانی و اراضی حاصلخیز آن موضوع اصلی نزاع میان آنها بود. از نظر زمامداران اردوی زرین استقرار دولت ایلخانان در ایران و دسترسی به دریای سیاه و مدیترانه از طریق آناتولیبه معنای فتح کامل هلال خصیب و راه‌های بزرگ تجاری بود که هم اقیانوس هند را به شرق مدیترانه پیوند می‌داد و هم از طریق قفقاز و دریای سیاه با دولت‌های مسیحی اروپایی مرتبط می‌ساخت.

موفقیت اولیه‌ی اردوی زرین برای قطع ارتباط ایلخانان با حوزه‌ی دریای سیاه و سپس مدیترانه، زمانی بود که آنها توانستند اتحادیه‌ای از دشمنان هلاکو را در سال ۶۶۰ق/۱۲۶۱م در قاهره گردآورند. آنها شامل نمایندگان اردوی زرین، ممالیک، جنوایی‌ها، بیزانسی‌ها و البته سلجوقیان آناتولی بودند که اخیراً به واسطه‌ی جدایی عزالدین کیکاووس از مدار سلطه‌ی ایلخانان پیوسته بود (Ciociltan, 2012:242). اما دیپلماسی ایلخانان موجب شکست این اتحاد شد. میخائیل هشتم (۱۲۸۲-۱۲۵۹م) مؤسس خاندان پائولوگ در بیزانس تحت فشار هلاکو به اردوی ایلخانان پیوست و بدین ترتیب راه تجاری ایلخانان به حوزه‌ی دریای سیاه و مدیترانه گشوده شد. این رویداد اهمیت نفوذ در آسیای صغیر برای کنترل راه‌های دریای سیاه به مدیترانه را برای ایلخانان و اردوی زرین آشکار ساخت. نکته‌ی مهم اینجاست که با آنکه تاتارهای اردوی زرین بخش اعظم سواحل دریای سیاه را زیر سلطه‌ی مستقیم یا غیر مستقیم خود داشتند، اما به معنایی اربابان خشکی محسوب می‌شدند و هرگز نتوانستند سلطه‌ی بلامنزاعی بر دریای سیاه برقرار سازند. در عوض، ایلخانان از طریق سلجوقیان آناتولی و بیزانس نقش برجسته‌ای در تجارت و سیاست دریایی این منطقه ایفا کردند. در این دوره تاجران ایرانی در بیزانس حضور چشمگیری داشتند. بنیامین اهل تودلا از تاجران ایرانی - از ماد و پارس - در کنار سایر بازرگانان یاد می‌کند که از راه خشکی و دریا به آنجا رفت و آمد داشتند (Rabbi Benjamine of Tudela, 1937:264).

مهم‌ترین امتیاز ایلخانان نسبت به اردوی زرین در ارتباط با سلطه بر دریای سیاه، در اختیار داشتن راه‌های مهم کاروانی و استفاده از موقعیت جغرافیایی برجسته‌ی سرزمین ایران بود. ایلخانان توانستند از طریق حاکمیت بر قفقاز جنوبی و آناتولی، اردوی زرین را از دو راه عمده محروم سازند: راه قفقاز از طریق دربند و از آنجا به آناتولی و دریای سیاه، و راه کاروانی از طریق آناتولی به بندر سینوپ در دریای سیاه. هدف ایلخانان، تحت فشار قرار دادن اردوی زرین برای قطع دسترسی آنها به گذرگاه بسفر و عدم ارتباط با مدیترانه و مصر بود. از سوی دیگر، با توجه به توانایی دخالت ایلخانان در حوزه‌های نفوذ بیزانس در آناتولی و عدم توانایی اردوی زرین که هیچ مرز مشترکی با بیزانس نداشت، بنابراین ایلخانان در سواحل جنوبی دریای سیاه و آسیای صغیر از موقعیت برتری برخوردار بودند. هتوم ارمنی علت اصلی عدم موفقیت سپاهیان اردوی زرین در جنگ‌های مکرر با ایلخانان را برخورداری از راه‌های متعددی می‌داند که برای ایلخانان موقعیت برتری فراهم ساخته‌اند (Hetum, 2004: 3/47).

۲-۳- مقابله‌ی ایلخانان با ممالیک از طریق دریای سیاه

مهم‌ترین رقیب و در واقع دشمن اصلی ایلخانان دولت ممالیک بود. همزمان با حکومت هلاکو بر ایران و برکای در اردوی زرین، الملك الظاهر «بیبس» در مصر حکومت می‌کرد. میان ممالیک مصر و حاکمان اردوی زرین اشتراکاتی وجود داشت که مهم‌ترین آن وجود ایلخانان به عنوان دشمن مشترک هر دو بود. علاوه بر این دولت

چهارمین کنفرانس الگوی اسلامی ایرانی پیشرفت؛ پیشرفت ایران؛ گذشته، حال، آینده؛ سی‌ام و سی‌ویکم اردیبهشت ماه ۱۳۹۴

ممالیک و از جمله خود بیبرس اصل ترکی- مغولی داشته و از غلامانی بودند که از مناطق دشت قباچاق و حوزه‌ی دریای سیاه برای خدمات نظامی به مصر برده شده بودند. ضمن این که برکای به عنوان نخستین مسلمان خاندان مغول، طی نامه‌ای به بیبرس مسلمانی خود و تمایل به اتحاد برای جنگ با هلاکوی کافر را اعلام کرده بود (المقریزی، ۱۹۵۷/۴۹۵). بیبرس به این متحد علیه هلاکو نیاز داشت و از آنجا که سرزمین اردوی زرین منبع تأمین نیروی نظامی ممالیک بود و هلاکو با فتح ایران و عراق و بخش‌های زیادی از آناتولی، عملاً راه خشکی میان دو دولت را بسته بود، ارتباطات دریایی ممالیک با قسطنطنیه و حوزه‌ی دریای سیاه اجتناب‌ناپذیر بود.

عمده‌ترین هدف ایلخانان در سیاست دریایی خود علیه دولت ممالیک، قطع انتقال برده و کالا از طریق دشت قباچاق و منطقه‌ی قفقاز به مدیترانه و مصر بود. در یکی از اسناد ونیزی که به روابط ایران با تجار مسیحی اروپایی اشاره کرده است، بستن راه تجارت مصر را هدف مشترک امپراتوری ایران و اروپایی‌ها دانسته است. نسخه‌ی اصلی این سند مربوط به سال ۷۰۶ق / ۱۳۰۶م یعنی دوره‌ی الجایتو است (کتابخانه مرکزی و مرکز اسناد دانشگاه تهران، ۱۳۵۲: ۱۳-۱۲).

سیاست ایلخانان در اختیار گرفتن بنادر دریای سیاه و راه‌های منتهی به تنگه‌ها برای جلوگیری از این تجارت پر سود- برای اردوی زرین- و حیاتی- برای ممالیک- بود. یکی از دلایل اصلی تلاش گسترده‌ی آنها برای حفظ سلطه بر سلجوقیان آسیای صغیر و امپراتوری بیزانس یا به عبارتی «روم اتابکیو روم شرقی» (بیانی، ۱۳۷۵: ۸۵۲/۳) نیز اجرای همین سیاست بود.

۳-۳- سیاست دریایی ایلخانان با دولت‌های آسیای صغیر

دولت سلجوقیان روم و امپراتوری بیزانس در حکم دولت‌های میانجی ایلخانان با حوزه‌های مدیترانه به شمار می‌رفتند. دولت سلجوقیان روم علاوه بر در اختیار داشتن شهرهای مهمی نظیر ارزروم و ارسنجان، بر دو بندر سامسون و سینوپ در جنوب دریای سیاه تسلط داشتند. آنها در سال ۶۱۱ق/ ۱۲۱۴م بندر سینوپ را به تصرف در آورده و از طریق آن راه خود را به تجارت دریایی اروپا گشودند. در نتیجه‌ی این رویداد، درآمد سلاطین سلجوقی روم از طریق تجارت دریایی افزایش چشمگیری یافت که به توسعه‌ی فرهنگی، هنری و معماری آسیای صغیر کمک فراوان کرد (Bedrosian, 1997: 241-271).

پس از ورود هلاکو و استقرار بر ایران، عزالدین کیکلوس و رکن‌الدین قلیچ ارسلان از فرزندان غیاث‌الدین کیخسرو سلطان سلجوقی روم که در سال ۴۷ق/ ۱۲۴۹م در گذشته بود، تبعیت از هلاکو را پذیرفتند و هلاکو حکومت آناتولی را میان آن دو تقسیم کرد، به این صورت که از حدود قیصریه تا ساحل آنتالیا به سلطان عزالدین و از سیواس تا سواحل سینوپ و سامسون به سلطان رکن‌الدین تعلق گرفت (آقسرائی، ۱۳۶۲: ۶۲-۶۱). بنابراین تابعیت این دولت برای ایلخانان جهت کنترل راه‌های خشکی و دریایی آناتولی به مدیترانه و جلوگیری از انتقال بردگان به مصر اهمیت زیادی داشت.

همچنین هلاکو از طریق بیزانس قادر بود هم سلاجقه و هم ممالیک را تحت کنترل خود قرار دهد. امپراتور بیزانس میخائیل هشتم از خاندان پالئولوگ سیاست موازنه‌ی قوا با هر سه دولت- ایلخانان، اردوی زرین و ممالیک- را بکار می‌بست. او در ابتدا تلاش محتاطانه‌ای در اتحاد با هلاکو و اباقا انجام داد. اما وجود دولت مغول مسلمان در

اردوی زرین که تمایل به هم‌پیمانی با بلغارها در مقابل بیزانس داشتند، وضعیت را برای امپراتوری بیزانس پیچیده کرده بود. بنابراین میخائیل هشتم پالئولوگ در میان آتش مناسبات خصمانه قرار داشت (Nicol, 1999:81-82). با این حال امپراتور رضایت ایلخانان را بر روابط با مصر ترجیح می‌داد و حتی در موردی ضمن عدم پذیرش فرستادگان دولت ممالیک، به آنها یادآورد شده بود که همجواری کشورش با دولت ایلخانان ایجاب می‌کند که رابطه‌ی دوستانه با هلاکو را به هم نزنند (Amitai-Preiss, 2004:92).

۴- ایران و توسعه‌ی ارتباط دریای سیاه با کانون‌های تجارت بین‌المللی

در اواخر قرون وسطا سه کانون مهم داد و ستد بین‌المللی دریایی ظهور کردند که آنها را می‌توان پیشگامان تجارت جهانی پیش از عصر اکتشافات جغرافیایی در قرن پانزدهم و شانزدهم میلادی شناخت. این کانون‌ها عبارت بودند از: حوزه‌ی مدیترانه با محوریت دولت-شهرهای ایتالیایی؛ حوزه‌ی بالتیک با محوریت اتحادیه‌ی هانسایی^۱ شهرهای شمالی آلمان و حوزه‌ی اقیانوس هند و دریای چین. سرزمین ایران با قلمرو پهناوری که از شمال تا جنوب از کرانه‌های دریای سیاه و حوزه‌ی دریای خزر تا خلیج فارس و دریای عمان و حوزه‌ی اقیانوس هند گسترده بود، نقش بسیار مهمی در گسترش تجارت بین‌المللی و پیوند دادن سه کانون مهم تجارت دریایی ایفا نمود. تجربه‌ی طولانی بازرگانان ایرانی و سابقه‌ی کهن نفوذ ایرانیان در حوزه‌ی دریای سیاه از یکسو و مقتضیات سیاسی و اقتصادی مناسبات ایلخانان با قدرت‌های منطقه‌ای موجب گردید تا ایران در دوران حاکمیت ایلخانان به یکی از بازیگران مهم تجارت دریایی شرق و غرب در اواخر قرون وسطا تبدیل گردد و ارتباط کانون‌های تجارت بین‌المللی از طریق دریای سیاه، سرزمین ایران را محل تلاقی راه‌های تجارت دریایی جهانی قرار دهد.

ایلخانان همانند سایر دولت‌های خاندان چنگیزی، برخاسته از سرزمین‌های محصور در خشکی و دشت‌های آسیای مرکزی بوده و فاقد هرگونه تجربه‌ی تجارت دریایی بودند، اما پس از استقرار بر ایران و حوزه‌ی قفقاز و آناتولی، مقتضیات حاکمیت بر سرزمینی با شرایط جغرافیایی مهم و تجربه‌ی تاریخی طولانی در تجارت و سیاست دریایی و همچنین شرایط حاکم بر مناطق شرق مدیترانه و آسیای غربی در کنار علاقه‌ی مغولان به گسترش داد و ستد و گشایش راه‌های بازرگانی، آنها را به سمت نوعی سیاست دریایی سوق داد که در این سیاست، گسترش ارتباط دریای سیاه با کانون‌های تجاری بین‌المللی اواخر قرون وسطا از اهمیت ویژه‌ای برخوردار بود. بنابراین نقش ایران در دوران ایلخانان به عنوان یکی از مراکز مهم مبادلات جهانی با هریک از کانون‌های تجارت دریایی ارزیابی می‌شود:

۴-۱- ایران و کانون تجارت دریای سیاه تا مدیترانه

هرچند توجه اصلی و اولیه‌ی مغولان، اتصال امپراتوری مغول از چین تا مدیترانه بوده و مأموریت واقعی هلاکو از جانب منگوقاآن نیز فتح سراسری ایران، بین‌النهرین و مصر و مدیترانه به شمار می‌رفت، اما پس از فتح ایران و سرنگونی خلافت عباسی، هلاکو و جانشینان او به دشواری تحقق این هدف با وجود دفاع مداوم و اغلب

^۱.Hanseatic League

چهارمین کنفرانس الگوی اسلامی ایرانی پیشرفت؛ پیشرفت ایران؛ گذشته، حال، آینده؛ سی‌ام و سی‌ویکم اردیبهشت ماه ۱۳۹۴

پیروزمندانه‌ی دولت ممالیک پی بردند. علاوه بر این، آنها نمی‌توانستند اهمیت دریای سیاه را در انتقال انواع کالا و به ویژه سرباز- غلامان از قلمرو مغولان روسیه به مصر نادیده بگیرند. بنابراین با استقرار بر ایران و توانایی سلطه بر دریاهای شمال و جنوب، به اهمیت دریای سیاه، هم به عنوان مسیر ارتباطی با مدیترانه و راه جایگزین خشکی و هم حلقه‌ی اتصال به حوزه‌های تجارت دریایی دیگر پی بردند.

اروپایی‌ها با محوریت دولت-شهرهای ایتالیایی ونیز و جنوا از بازیگران مهم منطقه‌ای بودند که در مناسبات ایلخانان و رقبایشان نقش مهمی ایفا کردند. سفرهای مذهبی، سیاسی و تجاری اروپایی‌ها به قلمرو مغولان و سرزمین‌های شرقی اطلاعات ارزشمندی در اختیار آنها قرارداد. در کتاب راهنمای سفر اروپایی‌ها به مشرق زمین که در حدود سال ۱۳۴۰م توسط فرانچسکو بالدوچی پگولوتی^۱ نوشته شد، توصیه‌های مهمی به تاجران اروپایی عازم مناطق شرقی نموده و در مورد امنیت راه‌های تجاری حوزه‌ی دریای سیاه و قفقاز، به ویژه راه تانا بر دریای آزوف تا آسیای مرکزی بر اساس تجربه‌ی بازرگانان به دیگران اطمینان خاطر داده بود (Rossabi, 1993: 355-356).

تحولات جنگ‌های صلیبی از دیگر مسائل تأثیرگذار بر تجارت اروپایی‌ها در حوزه‌ی دریای سیاه بود. در سال ۶۹۰ق/۱۲۹۱م هنگامی که ممالیک شهر عکا^۲ آخرین پایگاه مسیحیان در مدیترانه‌ی شرقی را به تصرف در آوردند، دولت‌ها و سربازان مسیحی که راه تجاری مدیترانه را بر خود بسته می‌دیدند، برای جبران آن به دریای سیاه روی آوردند (Ciociltan, 2012: 34). از آنجا که دولت ایلخانان تا قبل از گرایش به اسلام و در شرایط عصر جنگ‌های صلیبی نزدیکی بیشتری با مسیحیان نشان می‌داد، بنابراین دولت‌های اروپایی در روابط خود با مثلث سرای- قاهره- تبریز، توجه بیشتری به تجارت با ایلخانان نشان می‌دادند.

با توجه به این که بر اساس فرمان منگوقاآن، هدف اولیه‌ی ایلخانان تسلط بر قلمرو گسترده‌ای از رود آموی تا مدیترانه بود و آنها از طریق خشکی با مانع ممالیک مواجه شدند، بنابراین راه قفقاز و آناتولی از یک سو و بنادر جنوبی دریای سیاه و تنگه‌ها از سوی دیگر، مسیرهای دستیابی آنها به مدیترانه به شمار می‌رفت. در اوایل دوره‌ی ایلخانان دولت-شهرهای ایتالیایی ارتباطات تجاری خود را با اردوی زرین آغاز کرده بودند، حتی جنوایی‌ها در سراسر دریای خزر به کشتی‌رانی و تجارت ابریشم می‌پرداختند (Polo, 1871:1/51).

در دوره‌ی ارغون (۶۹۰-۸۳ق/۱۲۹۱-۱۲۸۴م) تلاش گسترده‌ای در ایجاد ارتباط با اروپایی‌ها صورت گرفت. هم ایلخانان و هم اروپایی‌ها اهداف تجاری خود را در پشت سیاست مذهبی قرار داده بودند. ارغون برای دخالت مستقیم در دریای سیاه و کنترل شبکه‌های تجاری تا مدیترانه تا آنجا پیش رفت که به هزینه‌ی خود کشتی‌های جنوایی‌ها را برای مقابله با راهزنان دریایی مسلح نمود (Ciociltan, 2012: 158). بر اساس گزارش‌هایی از مسیحیان از جمله گیوم آدام سر اسقف سلطانیه که برای پاپ فرستاده، در زمستان سال ۸۹-۸۸ق/۹۰-۱۲۸۹م ساکنان بغداد شگفت زده شاهد جمعیت بی‌سابقه‌ای از فرنگی‌ها بودند که در کارگاه‌های کشتی‌سازی به ساخت کشتی مشغولند. سپس معلوم شد که آنها جنوایی‌هایی هستند که در خدمت ارغون بوده و پروژه‌ی آنها نیز به کارگیری کشتی‌ها برای بستن باب‌المنذب و قطع جریان کالاهای ورودی از هند به مصر بود (Ciociltan, 2012: 83).

¹. Francesco BalducciPegolotti

².Acre

ارغون طی دوران هفت‌ساله‌ی حکومتش چهار هیأت سفارت به غرب فرستاد. در سال ۶۸۶ق/ ۱۲۸۷م ربان صوما^۱ از سوی ارغون به دربار شاهان اروپا به سفارت اعزام شد. او از طریق دریای سیاه و طرابوزان با کشتی به قسطنطنیه رفت و مورد استقبال امپراتور بیزانس قرار گرفت. سپس از آنجاسوار کشتی شده و عازم ایتالیا شد. ارغون به وی ۲۰۰۰ مثقال طلا با سی اسب اصیل و ... داد تا به عنوان هدایا خود به اروپا ببرد (Montgomery, 1966:51-52). به درخواست ارغون که شهروندان جنوایی با اشتیاق آن را پذیرفتند، اتحادی میان دو دولت صورت گرفت که تقریباً نیم قرن دوام آورد. بر اساس این اتحاد که واکنش ایلیخانان به اتحادیه‌ی دشمنانش نیز بود، راه ابریشم و راه ادویه از طریق دریای سیاه به مدیترانه از سر گرفته می‌شد. رویدادی که یکی از گسترده‌ترین تحولات در تجارت اوراسیا به شمار می‌رفت (Ciociltan, 2012: 95).

پس از ارغون ایلیخانان دیگر نیز در گسترش تجارت با حوزه‌ی مدیترانه تلاش کردند، چنان که در دوره‌ی غازان، الجایتو و ابوسعید روابط بازرگانی مطلوبی بین ایران و اروپا فراهم گردید. بر اساس اسناد ونیزی می‌توان به تلاش غازان برای کنترل قفقاز و دریای سیاه و ارتباط مستقیم تجاری ایران با ونیزی‌ها پی‌برد. از نامه‌ای که حاکم ونیز به پاپ بونیفاس هشتم نوشته، اطلاعاتی از روابط ایران و ونیز به دست می‌آید. در این نامه به سیاست غازان در اتحاد با ارمنستان و گرجستان برای فشار وارد ساختن بر مصر اشاره شده است (کتابخانه مرکزی و مرکز اسناد دانشگاه تهران، ۱۳۵۲: ۱۲). روابط گسترده‌ی بازرگانی ایران و ارمنستان و مدیترانه را منابع ارمنی نیز تأیید کرده‌اند. ارمنی‌ها نقش بسیار مهمی در ارتباطات تجاری ایران با مدیترانه از طریق تبریز، ملازکرد، ارزروم و طرابوزان داشتند. تاجران ارمنی در تبریز و سواحل شمالی و جنوبی دریای سیاه فعال بودند و با دولت-شهرهای ایتالیایی ارتباطات تجاری داشتند. تعداد زیادی از روحانیون ارمنی به عنوان مترجم در خدمت این روابط تجاری بودند (Bedrosian, 1997:241-271). یک سند دیگر ونیزی مربوط به نامه‌ای است از «سلطان تاتارها» در ایران که در نوامبر ۱۳۰۶م/۷۰۶ق برای حاکم ونیز نوشته شده است. این نامه که منسوب به الجایتو است، از تاجران ونیزی برای رفت و آمد آزاد و بدون ترس از آزار و حمله‌ی افراد محلی دعوت می‌کند (Di Cosmo, 2005:409-410). الجایتو شرایط وسوسه‌انگیزی برای تاجران ونیزی پیشنهاد کرده بود که از جمله تأسیس پایگاه تجاری و معافیت مالیاتی همه‌ی تاجران ونیزی بود، اما از آنجا که مفاد قرارداد میلان میان ونیز و جنوا در ۱۲۹۹م، هرگونه دسترسی مستقیم به دریای سیاه و راه‌های منتهی به قلمرو مغولان را برای ونیزی‌ها منع می‌کرد، آنها نتوانستند از این فرصت استفاده ببرند. در دوره‌ی ابوسعید روابط ایران با ونیزی‌ها و تجارت با مدیترانه از طریق دریای سیاه گسترش بیشتر یافت. در اسناد ونیزی به امتیازات گسترده‌ای اشاره شده که ابوسعید به تاجران ونیزی در ایران داده است. گشودن کنسولگری در ایران و ساخت خانه برای راهبان مسیحی از آن جمله است. یکی از این اسناد، نامه‌ی کنسول ونیز در تبریز به حاکم آن دولت-شهر است که از رفتار نامعمول ونیزی‌ها شکایت کرده که چرا گرفتاری‌ها و مشکلاتشان را به جای حل و فصل در کنسولگری با مادر خان در میان می‌گذارند (کتابخانه مرکزی و مرکز اسناد دانشگاه تهران، ۱۳۵۲: ۱۳).

^۱.Rabban Suma

جزیره‌ی گیدکا^۱ در ونیز از نظر کارگاه‌های چرم‌سازی و کیفیت تولیدات، شهرت جهانی داشت. این تجارت شکوفای بین‌المللی در حوزه‌ی مدیترانه بدون حمایت مداوم دولت‌ها و انجام قراردادهای رسمی امکان‌پذیر نبود. بنابراین هم ونیز و هم جنوا توافق‌های زیادی با دولت‌هایی نظیر بیزانس، طرابوزان، ایلخانان و اردوی زرین داشتند (Di Cosmo, 2005:397,404). با توجه به موقعیت جغرافیایی ایران و ارتباط با راه‌های دریایی جنوب، این موضوع توجه ایلخانان را به کنترل مسیرهای ارتباطی دریای سیاه افزایش داد.

در این دوره بندر طرابوزان در جنوب دریای سیاه، کانون مراودات تجاری ایلخانان و دولت - شهرهای ایتالیایی بود. چنان‌که راه بازرگانی تبریز - طرابوزان - قسطنطنیه - مدیترانه مسیر ارتباطی مهم ونیزی‌ها با ایلخانان به شمار می‌رفت. یکی از مستندات مورخان در مورد رشد صنعت ابریشم بافی و نوغان‌داری در ایران عهد مغول، حجم زیاد صادرات انواع ابریشم ایران به دولت - شهرهای ایتالیایی است که به نام‌های خاص مناطق مختلف ایران شناخته شده‌اند (پطروشفسکی، ۱۳۵۵: ۳۱۶ و ۳۱۰).

۴-۲- ایران و تجارت دریای سیاه تا حوزه‌ی بالتیک

اتحادیه‌ی هانسیایی، کنفدراسیونی از شهرهای شمال اروپا بودند که تجارت حوزه‌ی بالتیک و مناطق وسیعی از شمال اروپا تا روسیه را در اختیار داشتند. این اتحادیه تجارت محصولات دریایی، معادن، جنگل‌ها و مزارع سرزمین‌های شمالی را اداره می‌کرد (Roberts; Gerritsen, 2009: 57-58 and 161).

شکل‌گیری این اتحادیه در شمال اروپا همزمان با استقرار حاکمیت مغولان در ایران و روسیه و همچنین احیای امپراتوری بیزانس در دوره‌ی خاندان پالتولوگ (۱۴۵۳-۱۲۶۱م)، موجب تحرک فزاینده‌ای در داد و ستد حوزه‌های دریای خزر و دریای سیاه تا دریای بالتیک گردید. از آن پس تاجران سوئدی و روس‌ها راه‌های تجاری خود را به این سمت منتقل کردند و بر تجارت با شرق و خاورمیانه تا مدیترانه تمرکز یافتند (Rossabi, 1993: 14-16). وایکینگ‌های شمالی جذب ثروت افسانه‌ای قسطنطنیه شده و تاجران شمال اروپا از طریق شهر نووگورود در شمال غربی روسیه به سمت ولگا و از آنجا به دریای خزر و حوزه‌ی قفقاز و ایران روی می‌آوردند. نووگورود حلقه‌ی ارتباط دریای سیاه و اتحادیه‌ی هانسیایی به شمار می‌رفت و یکی از کلنی‌های اصلی این اتحادیه بود که نقش مهمی در تجارت اردوی زرین با اروپا نیز به عهده داشت (Thorndike, 1917: 532,543). محصولات شرقی نظیر پارچه‌های ظریف، ادویه‌جات و انواع روغن با خز، موم و فلزات مبادله می‌شد و کالاهای اتحادیه‌ی هانسیایی به شبکه‌ی ارتباطی تجارت جنوب راه می‌یافت. اقلام زیادی از کالاها در مناطق شمالی اروپا داد و ستد می‌شد که ریشه‌ی بیزانسی و اسلامی داشت و تاجران ایرانی در کنار بیزانسی‌ها و اعراب باهمتایان اسلاوی و اسکاندیناوی‌شان در ارتباط تجاری بودند (Malowist, 1937:37, Prawdin, 1967:391).

ابن بطوطه در سفر از دریای سیاه به قفقاز، به تجارت اهالی چین، فارس و عراق عجم و عراق عرب با سرزمین‌های شمالی که او «سرزمین ظلمات» می‌خواند، اشاره دارد. منظور از سرزمین ظلمات مناطق شمالی سیبری است. او می‌نویسد به دلیل سرما و یخبندان این مناطق فقط بازرگانان معتبر و قوی حال که ارابه‌ها و آذوقه‌های فراوانی با خود دارند، قادر به مسافرت به این سرزمین‌ها هستند (ابن بطوطه، ۱۳۳۷: ۳۴۰-۳۳۹). بنابراین

^۱. Giudecca

نقش ایران را در انتقال محصولات جنوب به ویژه کالاهای وارداتی از هند و چین از طریق خلیج فارس به حوزه‌ی قفقاز و از آنجا به دریای بالتیک و شهرهای شمالی اروپا نمی‌توان نادیده گرفت. هرچند در مقایسه با سایر کانون‌های تجارت دریایی، ارتباط با حوزه‌ی بالتیک به طور غیر مستقیم و با واسطه‌ی شهرهای تحت قلمرو اردوی زرین بوده است.

۴-۳- نقش ایران در تجارت دریای سیاه تا خلیج فارس و اقیانوس هند

سومین کانون مرتبط با تجارت جهانی اواخر قرون وسطا، چین و حوزه‌ی اقیانوس هند بود. سابقه‌ی مبادلات تجاری و فرهنگی ایران و چین از طریق خلیج فارس و اقیانوس هند به دوره‌های بسیار کهن بازمی‌گردد. در دوره‌ی اسلامی روابط بازرگانی ایران و چین همچنان گسترش یافت. در دوران امپراتوری مغول، استقرار شاخه‌ی خاندان تولوی در ایران و چین، ارتباط میان دو دولت مغولی را گسترش داد و موجب گرمی روابط تجاری و داد و ستد میان آنها گردید. اهمیت ایران دوره‌ی ایلخانان در گسترش تجارت بین‌المللی از آنجاست که با زوال این دولت و امپراتوری مغولی چین در قرن چهاردهم میلادی/هشتم هجری تجارت شکوفای حوزه‌ی مدیترانه با اقیانوس هند و دریای چین نیز رو به کاهش نهاد. دوره‌ای که مورخان آن را پایان «صلح مغولی» و در پی آن، پایان تجارت چین تا مدیترانه تا زمان گشایش راه اقیانوس اطلس به هند قلمداد کرده‌اند (Di Cosmo, 2005:404). نقشایران در این زمینه عمدتاً به واسطه‌ی گشایش راه کاروانی شمال- جنوب (طرابوزان - تبریز- هرمز)، یا به عبارتی دریای سیاه- خلیج فارس بود که یکی از مهم‌ترین موفقیت‌های ایلخانان در اجرای سیاست دریایی و برقراری دریا به عنوان «گذرگاه تجارت بین‌المللی» به شمار می‌رود.

ایلخانان علاوه بر آن که با حمایت از تاجران و ایجاد امنیت در شهرها و راه‌های بازرگانی ایران به گشایش این راه‌ها از خلیج فارس تا دریای سیاه - و دریای خزر- کمک زیادی کردند، دو اقدام مهم دیگر نیز انجام دادند: نخست سیاست مدارای مذهبی با تاجرانی که از ملیت‌ها و مذاهب مختلف بودند و دیگری یکسان‌سازی اوزان و مقادیر در دوره‌ی غازان. در مورد اقدام نخست، ایلخانان نسبت به همه‌ی دولت‌های رقیب خود، رفتار مدارا آمیزتر با تاجران غیر مسلمان داشتند. موارد متعددی از برخورد و حتی کشتار مسیحیان و مسلمانان در کشورهای دیگر در آن دوره گزارش شده که عمدتاً مربوط به مسائل داد و ستد بود (المقیزی، ۱۹۵۷: ۲۸۴/۱؛ Howarth, 1880:2/174). اقدام دیگر ایلخانان که در دوره‌ی غازان انجام شد، مجموعه‌ای از برنامه‌های اقتصادی در جهت یکسان‌سازی اوزان و مقادیر و عیار مسکوکات و ... بود. رشیدالدین فضل‌الله در حکایت بیستم از اقدامات غازان به طور مفصل این موضوع را گزارش کرده است. او پس از ذکر توضیحاتی در مورد اینکه از قدیم ایام ضرب انواع سکه در مناطق مختلف و همچنین عیار متفاوت در ولایات چه مشکلاتی برای مردم و بازرگانان ایجاد می‌کرد، دستور غازان را مبنی بر ضرب سکه به نام خود گزارش می‌کند. رشیدالدین پس از ذکر اصلاحات مالی غازان در یکسان‌سازی اوزان، اقدام مهم او را در اینکه تمامت گزها را با گز تبریز همسان‌سازی نمود، توضیح می‌دهد (فضل‌الله همدانی، ۱۳۷۳: ۱۴۶۲/۲-۱۴۵۷). با توجه به این اقدامات و همچنین موقعیت برجسته‌یایران در مقایسه با سایر شاخه‌های خاندان چنگیزی، ایلخانان توانستند با توسعه و رونق مسیرهای کاروانی از طرابوزان در دریای سیاه تا کیش و هرمز در خلیج فارس، به یکی از بازیگران مهم تجارت دریایی در اواخر قرون وسطا تبدیل شوند. ایلخانان دریای سیاه را به دو راه مهم باستانی شرق

و غرب پیوند دادند. نخست راه خشکی که با راه ابریشم باستانی منطبق بود. این راه از طرابوزان در ساحل جنوبی دریای سیاه به آناتولی و از آنجا به تبریز متصل می‌شد و پس از آن به قزوین، ری، مرو، سمرقند و شهرهای ماوراءالنهر و ترکستان تا شرق دور می‌رفت. راه دیگر، راه دریایی شمال- جنوب بود که با توسعه و گسترش راه ادویه‌ی باستانی، دریای سیاه را به خلیج فارس پیوند می‌داد. از این راه طرابوزان به تبریز و سپس کاشان، یزد، کرمان، هرمز و از آنجا به بنادر هند و چین متصل می‌شد (گروسه، ۱۳۸۷: ۵۱۶-۵۱۴). توجه زیاد ایلخانان و هم پیمانان ایتالیایی آنها به ویژه جنوایی‌ها به راه تجاری طرابوزان - تبریز و از آنجا به خلیج فارس، یک عامل سیاسی مهمی نیز داشت. یعنی پس از آن که در اتحادیه‌ی مخالفان ایلخانان، آناتولی و ارمنستان کیلیکیه به اردوی ممالیک پیوست، ایلخانان این مسیر تجاری را برای مقابله با ممالیک و گسترش تجارت با جنوایی‌ها و ونیزی‌ها برقرار کردند. نتیجه این بود که حوزه‌ی دریای سیاه به جریان تجارت راه ابریشم و راه ادویه متصل شد و این رویدادی بی‌سابقه در تاریخ قرون وسطا بود. از آن پس تمام هیأت‌های تجاری بزرگ غربی یا مبلغین مذهبی از طریق دریای سیاه به سرزمین‌های شرقی گسیلشدند (Ciociltan, 2012: 36). فرایار جوردانو که در نیمه‌ی اول قرن چهاردهم میلادی/ هشتم هجری به مناطق شرقی سفر کرده و اسقف یکی از شهرهای هند بوده، در گزارش سفر خود به نام «عجایب شرق» توصیفی که از قلمرو امپراتوری پارس نموده، بیانگر نقش ایران در اتصال راه‌های دریایی شمال- جنوب است. او می‌نویسد: «امپراتوری پارس از طرابوزان آغاز می‌شود و سرزمین‌های آسیای صغیر، کاپادوکیه، لیکیه، ارمنستان بزرگ، گرجستان و ... را نیز در بر می‌گیرد تا جایی که این امپراتوری از دریای سیاه تا دریای هند کشیده شده است» (Jordanus, 1839: 53).

این راه کاروانی خلیج فارس به دریای سیاه، نقش تحول‌سازی در تجارت و تمدن اواخر قرون وسطا ایفا کرد. ایلخانان که حتی پس از گرویدن به اسلام هیچ مانعی برای تاجران اروپایی ایجاد نمی‌کردند، با استفاده از موقعیت ایرانیه انتقال کالا و فرهنگ از چین و هند به روسیه، آسیای صغیر و مدیترانه کمک شایانی نمودند. تاجران اروپایی از طریق دریای سیاه به تبریز و از آنجا به هرمز در خلیج فارس رفته و سپس به هندوستان و جنوب چین مسافرت می‌کردند. ابریشم چینی با قیمت مناسب در اروپا مبادله می‌شد. مواد غذایی شرقی از جمله ماکارونی چینی به ایتالیا رفت. چرتکه‌ی چینی از این مسیر به روسیه رفت. انواع پارچه، مروارید و سنگهای قیمتی در اروپا خریداران مطمئن یافت. از ایران اسلحه، قالی و تولیدات چرمی وارد اروپا شد (Prawdin, 1967: 350, Rossabi, 1993: 357-358). حضور چشمگیر تاجران و مبلغان اروپایی در ایران و رفت و آمد آنها از دریای سیاه تا خلیج فارس در این دوره، بیانگر نقشی است که ایران دوره‌ی ایلخانان در پیشرفت تجارت جهانی ایفا نمود.

گزارش مورخان و مسافرانی که در دوره‌ی ایلخانان به ایران و هند و چین سفر کرده‌اند، حاکی از رونق و آبادی شهرهایی است که در مسیر راه کاروانی دریای سیاه- خلیج فارس قرار داشتند. مهمترین شهر در این مسیر تبریز بود. همه‌ی مورخان و مسافران عصر ایلخانان از رونق این شهر و داد و ستد فراوان در آن سخن گفته‌اند. تبریز پیش از مغولان نیز شهر تجاری پر رونقی بود. ابن اثیر می‌نویسد تاتارها این شهر را قلب کشور دیدند (ابن اثیر، ۱۳۵۵: ۱۵۹/۲۷). اما با مرکزیت آن در دوره‌ی ایلخانان و اجرای سیاست دریایی این دولت در جهت گشایش راه‌های تجاری شمال- جنوب، تبریز به یکی از مهم‌ترین مراکز تجاری اواخر قرون وسطای جهان و نقطه‌ی ورود به اقیانوس هند، یعنی مقصد تجارت جهان در سراسر قرن سیزدهم میلادی/ هفتم هجری تبدیل شد. به ویژه پس از آن که تلاش

چهارمین کنفرانس اکلوی اسلامی ایرانی: پیشرفت ایران؛ گذشته، حال، آینده؛ سی‌ام و سی‌ویکم اردیبهشت ماه ۱۳۹۴

اروپاییان و ایلخانان در سرنگونی و شکستن سدّ مملوکان با ناکامی مواجه شد، تبریز جایگزین مناسبی برای دور زدن این مانع از طریق دریای سیاه و از آنجا به ایران و خلیج فارس گردید. مارکوپولو می‌نویسد با توجه به موقعیت تبریز، کالاهای زیادی از هند و بغداد و خلیج فارس به این شهر وارد شده و بسیاری از تاجران لاتین، به ویژه جنوایی‌ها را برای خرید کالا جذب خود کرده است. (Polo, 1871: 1/70). اودوریک پوردوننی نیز در سفرنامه‌ی خود تبریز را رئیس شهرهای جهان می‌نامد که از همه جای دنیا به آن روی می‌آورند. او می‌نویسد امپراتور ایران از شهر تبریز خراجی بیشتر از پادشاه فرانسه از تمام قلمروش اخذ می‌کند (Odoric, 1937: 214). ضمن این که مورخان عرب و ابن بطوطه مسافر مسلمان نیز وصف زیادی از آن شهر کرده‌اند (القلقشندی، ۱۳۳۲ق: ۳۵۷/۴، ابن بطوطه، ۱۳۳۷: ۲۲۵-۲۲۶). اودوریک شهر بعدی بر سر این راه تجاری شمال - جنوب را سلطانیه می‌داند. او به این شهر سفر کرده و از رونق آبادانی آن یاد می‌کند که با توصیف القاشانی از آن شهر هماهنگی دارد (Odoric, 1937: 215؛ القاشانی، ۱۳۸۴: ۴۸ تا ۴۵). بعضی از مورخان این دوره سلطانیه را مرکز بزرگ تجارت بین هند و اروپا می‌دانند. حضور مسیحیان در این شهر و انتصاب سراسقفی سلطانیه از سوی پاپ (Jordanus, 1839: 7-8)، نمایانگر اهمیت این شهر در مسیر تجارت شمال - جنوب برای اروپایی‌ها بود.

کاشان و یزد، دو مرکز مهم دیگر این راه تجاری بودند. وفور انواع کالاها و اقلام تجاری در کاشان توجه و شگفتی اودوریک را جلب کرده بود (Odoric, 1937: 215). اودوریک در مورد شهر یزد نیز می‌نویسد وفور انواع خوراکی‌ها به ویژه انجیر، کشمش و انگور در این شهر به اندازه‌ای است که از هر جای جهان بیشتر است و این شهر یکی از سه شهر اصلی در تمام امپراتوری پارس است (Odoric, 1937: 215).

در جنوبی‌ترین مرکز این راه تجاری، کیش، هرمز و قشم قرار دارند که مرکز مبادله کالا به هند و چین از یک سو و دریای سیاه و مدیترانه از سوی دیگرند. این جزایر علاوه بر ترانزیت انواع کالا به مناطق دور دست، در تجارت اسب و مروارید شهرت جهانی داشتند. وصاف نه تنها آبادی جزایر خلیج فارس، بلکه مناطق دیگر ایران از عراق و خراسان تا روم و فرنگ را نیز به واسطه‌ی تجارت دریایی با سرزمین‌های دیگر می‌داند (وصاف، ۱۲۶۹ق: ۳۰۲/۳-۳۰۱). رونق تجارت دریایی ایران موجب شده بود که مرواریدهای قیمتی خلیج فارس به دریای سیاه و سرزمین‌های پیرامون آن و کشورهای اروپایی صادر شود. هتوم ارمنی از داد و ستد مرواریدهای بزرگ قشم در سراسر جهان یاد می‌کند (Hetum, 2004: 8). در نوشته‌های چینی مربوط به این دوره‌ها چگونگی صید مروارید در خلیج فارس و مراکز پرورش اسب و ... و صدور آن به چین گزارش شده است (برتشنايدر، ۱۳۸۱: ۱۳۴). در سفرنامه‌ی ابن بطوطه نیز شرح روشی از صید مروارید در جزیره‌ی هرمز و صدور آن به مناطق دیگر آمده است. گزارش ابن بطوطه از ملاقات با شیخ جهانگرد ابوالحسن اقصارانی که اهل روم بوده، رفت و آمد تاجران و مسافران در راه شمال - جنوب را نشان می‌دهد (ابن بطوطه، ۱۳۳۷: ۲۷۴-۲۶۹). اودوریک نیز که در ادامه‌ی سفر خود از یزد به هرمز رفته و از آنجا به هند اعزام شده، هرمز را دارای انبار عظیمی از اقلام تجاری و خزائن فراوان نام برده است (Odoric, 1937: 216-217).

بدین ترتیب تا پیش از کشف گذرگاه اقیانوس اطلس به اقیانوس هند و دور زدن دماغه‌ی امیدنیک که سر آغاز اکتشافات جغرافیایی و نخستین موج جهانی‌سازی^۱ بود، قلمرو وسیع ایران تحت حاکمیت ایلخانان از طریق دریای

^۱. Globalization

سیاه با سه حوزه مهم تجارت دریایی بین‌المللی، یعنی حوزه‌ی دریای مدیترانه و تجارت با جنوب اروپا، حوزه‌ی بالتیک و تجارت با شمال اروپا، و حوزه‌ی وسیعی از خلیج فارس تا اقیانوس هند و دریای چین، ارتباط‌آزرگانی گسترده‌ای برقرار ساخت.

۵- نتیجه

ایرانیان از دوران باستان به اهمیت دریای سیاه به عنوان یکی از حوزه‌های نفوذ و گسترش تجارت با بخش‌هایی از مناطق جهان پی برده بودند. در دوره‌ی اسلامی روابط بازرگانی ایرانیان در کنار سایر مسلمانان با حوزه‌ی دریای سیاه و آسیای صغیر ادامه یافت. با استقرار دولت ایلخانان در ایران، حوزه‌ی دریای سیاه به کانون اصلی رقابت و مناسبات سیاسی و بازرگانی این دولت با دولت‌های منطقه و دولت‌شهرهای ایتالیایی تبدیل گردید. منطقه‌ی قفقاز تا آذربایجان مورد ادعای خاندان جوچی بود و در سراسر دوره‌ی حاکمیت ایلخانان بر ایران، جدال بر سر دفاع از این مناطق با آن خاندان ادامه داشت. از سوی دیگر ورود بازیگران منطقه‌ای نظیر دولت ممالیک در مصر و هم‌پیمانی با خاندان جوچی علیه ایلخانان، اهمیت راه‌های خشکی و دریایی این منطقه دو چندان گردید. به ویژه آنکه اردوی زرین منبع اصلی تأمین غلامان برای خدمت در سپاه ممالیک بود.

حوزه‌ی دریای سیاه که چهار دولت اردوی زرین، ایلخانان، بیزانس و سلجوقیان روم به طور مستقیم و دولت ممالیک و دولت - شهرهای ایتالیایی به طور غیر مستقیم با آن در ارتباط بودند، به کانون مهم تجارت شرق و غرب تبدیل گردید و اهمیت راهبردی آن موجب شد تا دولت ایلخانان در جهت روابط خارجی و مبادلات بازرگانی با دولت‌های دیگر «سیاست دریایی» اتخاذ نماید. بر مبنای این سیاست دریایی، حوزه‌ی دریای سیاه و بنادر جنوبی آن تا مناطق داخلی قفقاز به عنوان کانون مبادلات بین‌المللی با جنوب اروپا و دریای مدیترانه، با شمال اروپا و دریای بالتیک و از طریق راه‌ها و شهرهای داخلی ایران با خلیج فارس و اقیانوس هند و دریای چین، در مرکز سیاست‌های ایلخانان با دولت‌های دیگر قرار گرفت.

مبادلات تجاری بین حوزه‌ی دریای سیاه و خلیج فارس و جزایر جنوبی ایران موجب گسترش داد و ستد بین‌المللی و گشایش راه‌های تجاری شمال و جنوب اروپا با شرق دور گردید و در قرن سیزدهم و چهاردهم میلادی/هفتم و هشتم هجری به مهم‌ترین دوره در تجارت بین‌المللی قرون وسطا انجامید. به عبارت دیگر، مدت‌ها پیش از کشف راه‌های دریایی و دور زدن آفریقا از طریق دماغه‌ی امیدنیک در آستانه‌ی قرن شانزدهم میلادی/دهم هجری و آغاز عصر تجارت بین‌المللی، سرزمین ایران تحت حاکمیت ایلخانان در میانه‌ی دریا‌های شمال و جنوب نقش مهمی در داد و ستد گسترده‌ی بین‌المللی اواخر قرون وسطا ایفا نمود.

تجربه تاریخی و موقعیت جغرافیایی نشان می‌دهد که در طول تاریخ ایران، دریا و دسترسی به آن نقش مهمی در رشد و گسترش مناسبات تجاری، بسط روابط خارجی و نفوذ سیاسی در عرصه بین‌المللی داشته است. از این روی بهره‌گیری از تجربه‌های تاریخی کشور در دوره‌های مختلف آن، برای تبیین سیاست‌های دریایی و مناسبات کشور با قدرت‌های منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای از جایگاهی مهم در تدوین الگوی اسلامی ایرانی پیشرفت برخوردار است.

چهارمین کنگره اسکناس الگوی اسلامی ایرانی؛ پیشرفت ایران؛ گذشته، حال، آینده؛ سی‌ام و سی‌ویکم اردیبهشت ماه ۱۳۹۴

منابع و مآخذ

منابع فارسی و عربی

- آقسرائی، محمودبن محمد. (۱۳۶۲). *تاریخ سلاجقه یا مسامره الاخبار و مسایره الاخیار*. به اهتمام و تصحیح عثمان توران. تهران: انتشارات اساطیر.
- ابن اثیر، عزالدین علی. (۱۳۵۵). *کامل، تاریخ بزرگ اسلام و ایران*. ترجمه ابوالقاسم حالت. جلد بیست و هفتم. تهران: مؤسسه مطبوعاتی علی اکبر علمی.
- ابن بطوطه. (۱۳۳۷). *سفرنامه ابن بطوطه (رحله ابن بطوطه)*. ترجمه محمد علی موحد. تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب.
- ابوالفداء، عمادالدین اسماعیل بن نورالدین علی بن محمود. (۱۳۴۹). *تقویم البلدان*. ترجمه عبدالمحمد آیتی. تهران: انتشارات بنیاد فرهنگ ایران.
- کتابخانه مرکزی و مرکز اسناد دانشگاه تهران. (۱۳۵۲). *اسناد مربوط به روابط تاریخی ایران و جمهوری ونیز از دوره ایلخانان تا عصر صفوی*.
- القاشانی، ابوالقاسم عبدالله بن محمد. (۱۳۸۴). *تاریخ اولجایتو*. به اهتمام مهین همبلی. تهران: شرکت انتشارات علمی و فرهنگی.
- القلقشندی، ابی‌العباس احمد. (۱۳۳۲ق/۱۹۱۴م). *صبح الاعشی فی کتابه الانشاء*. الجزء الرابع. المطبعة الامیریة بالقاهرة.
- المقریزی، احمدبن علی. (۱۹۵۷). *کتاب السلوک لمعرفة دول الملوک*. صححه و وضع حواشیه محمد مصطفی زیاده. الجزء الاول - القسم الثانی. قاهره: مطبعة لجنة التألیف و الترجمة و النشر.
- برتشنايدر، امیلی واسیلیویچ. (۱۳۸۱). *ایران و ماوراءالنهر در نوشته‌های چینی و مغولی سده‌های میانه (جستارهای تاریخی و جغرافیایی)*. ترجمه هاشم رجبزاده، تهران: بنیاد موقوفات دکتر محمود افشار یزدی.
- بیانی، شیرین. (۱۳۷۵). *دین و دولت در ایران عهد مغول*. جلد سوم. تهران: مرکز نشر دانشگاهی.
- پطروشفسکی، ایلیا پولویچ. (۱۳۵۵). *کشاورزی و مناسبات ارضی در ایران عهد مغول*. ترجمه کریم کشاورز. تهران: انتشارات نیل.
- جوزجانی، منهاج سراج. (۱۳۸۹). *طبقات ناصری*. تصحیح عبدالحی حبیبی. جلد دوم. تهران: انتشارات اساطیر.
- جوینی، عطاملک بن محمد. (۱۳۸۷). *تاریخ جهانگشای*. تصحیح محمدبن عبدالوهاب قزوینی. ۳ جلد در یک جلد. تهران: انتشارات هرمس.
- سازمان نقشه برداری کشور. (۱۳۸۴). *اطلس تاریخ ایران*. تهران.
- فضل‌الله همدانی، رشیدالدین. (۱۳۷۳). *جامع التواریخ*. به تصحیح و تحشیه. محمد روشن - مصطفی موسوی. جلد دوم. تهران: نشر البرز.
- قطب‌الدین شیرازی، محمودبن مسعود. (۱۳۸۹). *اخبار مغولان در انبانه قطب*. به کوشش ایرج افشار. کتابخانه بزرگ حضرت آیت‌الله العظمی مرعشی نجفی. گنجینه جهانی. مخطوطات اسلامی. قم.

چارمین کتیرانس الگوی اسلامی ایرانی: پیشرفت ایران؛ گذشته، حال، آینده؛ سی‌ام و سی‌ویکم اردیبهشت‌ماه ۱۳۹۴

- کسروی، احمد. (۱۳۵۵). *شهریاران گمنام*. تهران: انتشارات امیرکبیر.
- گروسه، رنه. (۱۳۸۷). *امپراطوری صحرانوردان*. ترجمه عبدالحسین می‌کده. تهران: شرکت انتشارات علمی و فرهنگی.
- لومرل، پل. (۱۳۲۹). *تاریخ‌بیزانس*. ترجمه ابوالقاسم اعتصام زاده. تهران: انتشارات علمی.
- مستوفی قزوینی، حمدالله. (۱۳۸۱). *نزهت القلوب*. بخش نخست. مقاله سوم. تصحیح و تحشیه. محمد دبیر سیاقی. قزوین: انتشارات حدیث امروز.
- مورگان، دیوید. (۱۳۸۰). *مغولها*. ترجمه عباس مخبر. تهران. نشر مرکز. چاپ دوم.
- وصاف الحضرة، فضل الله بن عبدالله شیرازی. (۱۲۶۹ق). *تجزیه الامصار و تزجیه الاعصار (تاریخ وصاف الحضرة در احوال سلاطین مغول)*. به اهتمام محمد مهدی اصفهانی، ۵ جلد در یک مجلد، بمبئی.
- هرودوت. (۱۳۸۹). *تاریخ هرودوت*. ترجمه مرتضی ثاقب‌فر. ۲ جلد. تهران: انتشارات اساطیر. چاپ اول.
- یارشاطر، احسان. (۱۷۳). *تاریخ ایران از سلوکیان تا فروپاشی ساسانیان*. جلد سوم-قسمت اول. ترجمه حسن انوشه. پژوهش دانشگاه کمبریج. تهران: انتشارات امیرکبیر.

منابع انگلیسی

- Amitai-Preiss, Reuven. (2004). *Mongols and Mamluks The Mamluk-Ilkhanid War, 1260-1281*. Cambridge University Press.
- Babaev, Ilyas. Gagoshidze, Iulon. S. Knauß, Florian. (2007). "An Achaemenid Palace at Qarajamirli (Azerbaijan) Preliminary Report on the Excavations in 2006" in *Achaemenid Culture and Local Traditions in Anatolia, Southern Caucasus and Iran*. Edited by Askold Ivantchik and Vakhtang Licheli. Leiden. Boston Brill. pp 31-45.
- Bedrosian, Robert. (1997). "Armenian During the Seljuk and Mongol Periods" in *The Armenian People from Ancient to Modern Times*. Vol.1. Richard G. Hovannisian, ed. New York. pp 241-271.
- Ciociltan, Virgil. (2012). *The Mongols and the Black Sea Trade in the Thirteenth and Fourteenth Centuries*. Translated by Samuel Willcocks. Leiden. Boston.
- Di Cosmo, Nicola. (2005). "Mongols and Merchants on the Black Sea Frontier in the Thirteenth and Fourteenth Centuries: Convergences and Conflicts" in *Mongols, Turks and Others Eurasian Nomads and the Sedentary World*. edited by Reuven Amitai and Michal Biran. Leiden, Boston: Brill. pp 391-424.
- Emmerick, Ronald E. (2007). *Iranian Languages and Texts from Iran and Turan*. Edited by Maria Macuch. Mauro Maggi and Werner Sundermann. Wiesbaden: Harrassowitz Verlag.
- Hetum the Armenian. (2004). *Hetum the Historians History of the Tartars [The Flower of Histories of the East]*. Compiled by Hetum the Armenian. Translated by Robert Bedrosian. New Jersey: Sources of the Armenian Tradition. Long Branch.
- Howorth, Henry H. (1880). *History of the Mongols from the 9th to the 19th Century, Part II, The So-Called Tartars of Russia and Central Asia*. Division 1. London: Longmans, Green, and Co.
- Jordanus, Friar. circa 1330. (1839). *The Wonders of the East*, Translated from the Latin original. by Colonel Henry Yule. C. B, F.R.G.S, London: Printed for the Hakluyt Society.
- Malowist, Marian. (1937). "The Baltic and The Black sea in Medieval Trade" in *Baltic and Scandinavian Countries*. Vol III. No 1 [5]. pp 36-42.

چهارمین کنفرانس اکلوی اسلامی ایرانی، پیشرفت ایران؛ گذشته، حال، آینده؛ سی‌ام و سی‌ویکم اردیبهشت ماه ۱۳۹۴

- Mc Laughlin, Raoul.(2010).*Rome and the Distant East Trade Routes to the Ancient Lands of Arabia, India and China*. Continuum Uk.
- Montgomery, James A.(1966).*The History of Yaballaha III, Nestorian Patriarch and of his Vicar Bar Suma Mongol Ambassador the Frankish Courts at the End of the Thirteenth Century*. Translated from the Syriac and Annotated by James A. Montgomery.New York: Octagon Books. Inc.
- Nicol, Donald. M.(1999).*The Last Centuries of Byzantium 1261-1453*.Cambridge University Press.
- NilovichKosarev, Aleksey.(2014).“ Black Sea”, in *Encyclopaedia Britannica*. www.britannica.com.
- Odoric of Pordenone.(1937)."The journal of Friar Odoric [1318-1330]" in *Contemporary of Marco polo(Consisting of the Travel records to the Eastern Parts of the World" William of Rubruck [1253-1255]; The Journey John of Pian de Carpini [1245-1247]; The journal of Friar Odoric [1318-1330] & ' The Oriental Travels of Rabbi Benjamin Tudela [1160-1173]*.Edited by Manuel Komroff.New York:Liveirght Publishing Corp. pp212-250.
- Polo, Marco.(1871).*The Book of Ser Marco Polo the Venetian Coucerninig the Kingdoms and Marvels of the East*.In Two Volumes. Translated and Edited with Notes by Colonel Henry Yule. C.B. London: John Murray. Albemarle Street.
- Prawdin, Michael.(1967).*The mongol Empire its Rise and Legacy*.Translated by Eden and Cedar Paul. London: George Allen and Unwin. Ltd.
- Rabbi Benjamine of Tudela.(1937)." The Oriental Travels of RabbiBenjamine of Tudela 1160-1173".in*The Contemporaries of Marco polo(Consisting of the Travel records to the Eastern Parts of the World" William of Rubruck [1253-1255]; The Journey John of Pian de Carpini [1245-1247]; The journal of Friar Odoric [1318-1330] & ' The Oriental Travels of Rabbi Benjamin Tudela [1160-1173]*.Edited by Manuel Komroff.. New York: Liveirght Publishing Corp.
- Roberts, Penny.(2009). "Urban Society".andGerritsen Anne, McFarlane, Anthony. "Expanding Horizons" in *The European World 1500-1800 An Introduction to Early Modern History*. Edited by Beat Kumin.London and New York.Routledge. pp 54-63 and 161-172.
- Rossabi, Morris.(1993)." The Decline of the Central Asian Caravan Trade".in*The Rise of Merchant Empires Longo-Distance Trade in the Early Modern World, 1350-1750*. Edited by James D. Tracy.Cambridge University Press. pp 351-370.
- Thorndike, Lynn.(1917).*The History of Medieval Europe*.USA: Houghton Mifflin Company.