

روابط اقتصادی مهرداد دوم اشکانی با سلسله هان (چین) در دوره پایتختی تیسفون

سلطان علی کریمی

دانشجوی دکتری گروه تاریخ، واحد نجف‌آباد، دانشگاه آزاد اسلامی، نجف‌آباد، ایران

soltanalikarimiii@gmail.com

فیض‌اله بوشاسب گوشه (نویسنده مسئول)

دانشیار گروه تاریخ، واحد نجف‌آباد، دانشگاه آزاد اسلامی، نجف‌آباد، ایران.

f.boushasb@yahoo.com

فصلنامه علمی پژوهشی تاریخ (شاپا) ۲۰۰۸-۲۰۱۰ دوره ۱۹ شماره ۷۵ زمستان ۱۴۰۳ صفحه ۱۸۸-۱۶۹

تاریخ دریافت: ۱۴۰۱/۴/۲ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۲/۱/۱۶

چکیده

برقراری راه ارتباطی تجاری بین ایران و چین از مهم‌ترین و برجسته‌ترین تحولات اقتصادی و ارتباطات سیاسی در دنیای باستان محسوب می‌شود، این جاده سبب شد تا دنیای غرب و شرق را به هم مرتبط سازد. ایران دوره اشکانی در این مسیر اقتصادی نقش مهمی به عهده داشت. تیسفون به عنوان مرکز تصمیم‌گیری دولت اشکانی، نقش ویژه‌ای در روابط اقتصادی، امور بازرگانی و تجارت با کشورهای دیگر به عهده داشت. مواصلات و ارتباطات جاده‌ای سبب رونق اقتصادی در بین کشورها شده و تحکیم و گسترش روابط سیاسی و فرهنگی کشور را با دیگر کشورها میسر ساخت. در نتیجه، برقراری روابط اقتصادی با چین از جمله گشایش جاده ابریشم، باعث شد، تا برای اولین بار روابط بازرگانی و مناسبات فرهنگی در جهان باستان بین کشورها برقرار شد، متعاقب آن شرایط مساعدی برای ارتباط سیاسی میان دولت‌ها فراهم شد. لذا این سؤال مطرح است که روابط اقتصادی مهرداد دوم اشکانی با سلسله «هان» (چین) در دوره پایتختی تیسفون چگونه بود؟ روش پژوهش این مقاله با توجه به ماهیت نظری آن، روش تحقیق تاریخی و به شیوه تبیینی - تحلیلی است و گردآوری اطلاعات از روش کتابخانه‌ای استفاده می‌شود. در ضمن، سعی بر تحلیل، تبیین و تشریح نقش تیسفون در روابط اقتصادی بین دولت اشکانی با چین می‌باشد.

واژه‌های کلیدی: مهرداد دوم اشکانی، سلسله هان، تیسفون، بازرگانی، جاده ابریشم.

مقدمه

موضوع روابط اقتصادی ایران با دولت چین در دوره اشکانی و ارتباط این دو کشور از طریق جاده‌ایست که یکی از قدیمی‌ترین جاده‌های ارتباطی تمدنی در قلمرو دو قاره‌ی آسیا و اروپا در دنیای قدیم بود. با تأسیس راه ابریشم به مفهوم واقعی از دیدگاه تاریخی، اولین ارتباط در دوره خاندان هان (چین) با غرب در زمان سلطنت مهرداد دوم اشکانی (۸۷-۱۲۳ ق.م.) بوجود آمد جاده‌ای که بعدها جاده ابریشم نامیده شد و شاهراه اصلی اقتصادی- فرهنگی بین تمدن شرق و غرب محسوب می‌شد. این جاده اقتصادی مسیری بود که به سبب اهمیت روابط بازرگانی و تجاری حاکمان تیسفون را متوجه خود کرد. بنابر این، صرف‌نظر از کارکردهای خاص مواصلات این مناطق با توجه به ویژگی‌های منحصر به فرد خود که خصیصه‌های اقتصادی، فرهنگی، سابقه تاریخی، جاذبه‌های تمدنی و فرهنگی- اجتماعی را در نظام شهری و سازمان سیاسی در بر داشته، از موقعیت برجسته‌ای برخوردار بود، به نحوی که می‌تواند بر دیگر عناصر ساختار مربوطه تأثیر بگذارند. به نظر می‌رسد: به دلیل اینکه در این دو کشور زمینه‌های اقتصادی بسیار زیادی برای تجارت که پایه‌های روابط بازرگانی فیما بین را تشکیل می‌داد وجود داشت و دارای موقعیت استراتژیکی و سوق‌الجیشی خاصی که آن شهر دارا بوده، نقشی مهم و انکارناپذیر داشت. ابدین سبب بود که چون شهرتیسفون، هم مرکز سیاسی کشور بوده و هم به دلیل وجود مواصلات جاده‌ای و همچنین ارتباط بازرگانی و تجاری آن، نقش مهمی در جهت مبادله کالا بین شرق و غرب به عهده داشت، هدف موضوع این مقاله آن است که با گذشت قرن‌ها روابط تجاری و بازرگانی هنوز اهمیت و نقش آن در مسائل اقتصادی و فرهنگی دنیای امروز مشهود است.

پیشینه تحقیق

آیرین فرانک و دیوید براونستون (۱۳۷۶) آن‌ها در اثر خود تحت عنوان جاده ابریشم، به بررسی روابط اقتصادی و نقش جاده ابریشم در تقویت اقتصادی کشورهای مسیر پرداخته و در مورد مسیرهای طولانی در شمال غربی چین تا کناره‌های دریای مدیترانه و دریای سیاه گزارش‌هایی را ارائه داد. به نظر وی جاده ابریشم به دلیل برقراری امنیت سیاسی و نظامی در طول مسیر کارونها و تسهیل در حمل و نقل سریع بازرگانی و گسترش مراودات و مبادلات تجاری و اقتصادی میان شرق و غرب، زمینه را برای برقراری مناسبات سیاسی روابط اقتصادی میان چین ایران، روم شرقی

روابط اقتصادی مهرداد دوم اشکانی با سلسله هان (چین) در دوره پایتختی تیسفون

و اروپا فراهم می‌کرد علالدین آذری (۱۳۶۷) در کتاب تاریخ روابط ایران و چین، درخصوص روابط اقتصادی این دو دولت می‌نویسد: در اسناد چینی آمده که چهار سال بعد از ماموریت نافرجام فرستاده چینی؛ یعنی در سال ۱۰۱ م. پادشاه اشکانی برای ابراز مراتب دوستی و مودت سفرایی به چین فرستاد و حامل هدایایی برای فغفور چین بودند و پس از روابط اقتصادی اقدام برقراری جاده ابریشم که از چانگ‌آن پایتخت غربی چین آغاز می‌شد، شعبه‌ای از آن، پس از انشعاب این جاده اقتصادی از باکتر به مرو و سپس از هکاتم‌پیلس (صددروازه) و اکباتان، عبور نموده به تیسفون پایتخت اشکانیان در ساحل دجله می‌رسید. سید اصغر محمودآبادی (۱۳۸۳) در مقاله خود تحت عنوان ساختار سه دولت ایران و چین و روم باستان (در دوره اشکانی) پیرامون جاده ابریشم و روابط اقتصادی ایران دوره اشکانی و چین پرداخته و درباره نقش راه‌های بازرگانی و تجاری می‌نویسد: تامین جاده بازرگانی بی‌گمان یکی از برجسته‌ترین تحولات اقتصادی و ارتباطی در جهان قدیم بود و بالاترین ویژگی ارتباطی در دنیای قدیم را داشت و واسطه تبادل فرهنگ‌ها بین شرق و غرب بود و ایران پارتی در این میان نقش میانجی را در جاده تجارتی ابریشم بازی می‌کرد. فولتس، ریچارد (۱۳۸۵)، نیز در اثر خود به نام دین‌های جاده ابریشم، به بررسی موقعیت شبکه راه‌های اقتصادی کشورهای مسیر جاده ابریشم و تاثیر آن بر اقتصاد آن کشورها می‌پردازد و از نظر وی، جاده ابریشم نه یک جاده بلکه جاده‌های بسیاری بود، در واقع شبکه‌یی از جاده‌هایی بود که عموماً رو به شرق و غرب می‌رفت، اما شاخ‌هایی از آن به درون ایران جنوبی و استپ‌های اوراسیا و از جنوب به هندوکش تا شبه قاره هند کشیده می‌شد و نقل کنندگان جاده ابریشم داستان‌شان را با ماموریت چانگ‌چیان شروع می‌کنند که او را ووتی Wu-Ti خاقان چین از سلسله هان در سال ۱۳۹ ق.م. به سرزمین‌های غربی فرستاد.

روابط اقتصادی دولت اشکانی با دولت چین

توسعه شهرنشینی در دوره اشکانی را مدیون افزایش عامل جمعیت در جهت ایجاد شهرهای جدید ذکر می‌کنند. «برخی از عوامل سبب به وجود آمدن شهرها و نیز انتخاب آن‌ها به مرکز فرمانروایی کشور موثر بوده، زمینه‌های لازم را برای موجودیت و رشد شهرنشینی در ایران را فراهم می‌نماید. عوامل تاثیرگذار، سبب رشد جمعیت، مرکزیت یافتن داد و ستد و رشد اقتصادی را نیز به دنبال داشته است» (نورایی، ۱۳۸۴: ۱۹۴). برخی بر این اعتقادند که پس از به قدرت رسیدن پارت‌ها، تحولات اقتصادی و اجتماعی کشور نسبت به عهد سلوکیان، از رشد تدریجی برخوردار بوده و

بنیان اقتصادی کشور در این دوره نخست بر کشاورزی و سپس بر بازرگانی استوار بود. از طرفی رونق تجارت، صنعت و کشاورزی باعث افزایش روز افزون جمعیت شد. «اگر به وضع داد و ستد میان مدیرانه و شرق نزدیک در دوره پس از برافتادن سلوکیان توجه شود، معلوم می‌گردد که پارتیان از گرمی و رونق این بازار بیشتر همچون نقشی واسطه و نه تولید کننده داشتند. روابط بازرگانی ایران با چین در این دوران تا سده دوم پ.م. هم چنان سخت استوار بود» (کالج، ۱۳۸۵: ۶۸). چین باستان و دو کشور مهم دیگر؛ یعنی ایران اشکانی (پارتی) بویژه مهرداد دوم در آسیای غربی و روم در اروپا به توسعه قلمرو خویش می‌پرداختند و به تجارت و توسعه روابط بازرگانی خویش بسیار علاقه نشان می‌دادند. «برخی هم بر این باورند که اقتصاد دوره اشکانی بیشتر براساس کشاورزی و دامپروری بود. زیرا آن‌ها یک سیستم کانال‌کشی برای آبیاری بوجود آورده بودند، چون محصولات کشاورزی عمده این دوران برنج و گندم، جو و انواع غلات دیگر بود» (بروسیوس، ۱۳۸۷: ۱۶۹). یکی از نشانه‌های رونق کشاورزی در دوره پارت‌ها توجه بیشتر به آب و آبیاری و حفر کاریزها به ویژه در مرغیان (مرو، مرگیان)، در شرق فلات ایران بود. تجارت هم در دوره اشکانی رونق زیادی داشت و در حیات اقتصادی ملی کشور نقش بسیار مثبت و تعیین کننده‌ای داشت.

از شواهد چنین برمی‌آید که روابط ویژه‌ی اقتصادی ایران و چین^۱ بخصوص در دوره مهرداد دوم و سلسله هان تنها از دوره پارتیان به سبب جاده ابریشم و برقراری مناسبات بازرگانی و تجاری بین دو کشور ایجاد شد. «روابط اقتصادی پر رونق بین ایران و چین از دوره اشکانیان آغاز شده و تا عهد ساسانیان نیز ادامه داشت. سابقه روابط ایران و چین بسیار پیوسته و طولانی است. سالنامه‌ها بطور منظم و مرتب آن‌ها که به جا مانده است، صحت موضوع را بیان می‌کند» (آذری، ۱۳۴۹: ۹۳). نخستین ارتباطات امپراتوری بزرگ چین و ایران اشکانی به سال‌های (۸۷-۱۲۳ ق.م.) است که مهرداد دوم اولین پادشاه ایرانی بود که نه تنها باب ارتباط و مناسبات با جمهوری بزرگ غرب (روم) را باز نموده، بلکه اولین سفیر چین؛ یعنی چانگ‌چی‌ین (Chang Chjen) را که به دیدار ایران آمده بود در دربار خویش پذیرفته است. «علمای چین با هم اتفاق نظر دارند که تا سال ۱۴۰

- روابط ایران و چین ظاهراً تا پیش از پویش چانگ چی‌ین در سده دوم ق.م با یکدیگر رابطه رسمی باهم نداشتند اما مدارک باستان شناسی نشان می‌دهد که مردم چین بسیار پیشتر از این با آسیای غربی در تماس مادی ها بودند، فصلنامه فرهنگ، اصفهان، سید اصغر محمودآبادی، ۱۳۸۳ش ۲۷و ۲۸ ص ۵.

ق.م. اطلاعاتی از اوضاع غرب کشور چین نداشتند، ولی در دوره خاندان هان (Han) هیئتی به اطراف و جوانب اعزام شده، از جمله چند تن به سرزمین پارت که به اصطلاح آن‌ها (آن‌هسی An Hsi) گفته می‌شد سفر کرده و بدان‌جا ورود پیدا کردند» (سایکس، ۱۳۹۱: ۴۱۸/۱).

در اثر دیدار مهرداد دوم در سال ۱۱۵ ق.م. با هیئت اعزامی از چین ملاقات نمود، منجر به توافقاتی بر سر جاده ابریشم میان دو کشور صورت گرفت، در نتیجه این دیدار قوافل تجاری توانستند از آن پس از طریق مواصلات بین چین و پارت به اروپا بروند. «پارتیان امنیت راه مهم تجاری ابریشم را دست‌کم از باکتریا تا میانرودان تأمین کردند و با فراهم کردن امکان نظارت واحد سیاسی در امتداد جاده، انگیزه بزرگی را برای داد و ستد فراهم نمود» (شیپمان، ۱۳۸۴: ۳۹). دودمان هان چین آغاز دوره تازه‌ای را در مناسبات چین با همسایگان غربی‌اش رقم زد. چینی‌ها دولت غربی خود؛ یعنی پارت را به نام تختگاهش در ناحیه مرگیانه (مرو) آن‌هسی^۲ می‌شناختند. در طی یک نسل که از سفر چانگ‌چی‌ین سفیر چین به ایران گذشت، میان پارت و چین روابط سیاسی برقرار گردید و داد و ستد پر رونقی میان آن‌ها آغاز شد. «حضور چین در حوزه شرق ایران نیم قرن بعد در سال ۷۳ ق.م. که سردار پان‌چائو (Pan chao) مأمور مقابله با فشار هسیونگ-نوها به شاهزاده‌نشین-های جاده‌های مهم تجاری شمالی و جنوبی چین شد، روابط بازرگانی بار دیگر محسوس گردید» (یارشاطر و دیگران، ۱۳۸۹: ۳/۶۵۲).

نماینده‌ای که از طرف دولت چین آمده، چنین گفته که تاتسین (Tat sin)؛ یعنی (سوریه = روم) می‌خواهد از راه ایران با چین تجارت داشته باشند، اما آنسیه (آن‌هسی)؛ یعنی پارت ها مانع شدند و می‌خواهند تجارت ابریشم چین توسط ایران انجام شود. چرا که نماینده چین که می‌خواسته راهی به جز مسیر ایران برای برقراری روابط با غرب (روم) پیدا کند مانع او شدند. مردم پارت تعمداً وی را از مسیرش گمراه کردند، زیرا کان‌یینگ (Kan ying) نماینده خاقان چین به جای اینکه از پارت گذشته در کنار فرات خود را به روم برساند به کرانه خلیج فارس رفت، اما پارت‌ها وی را از مأموریتش منصرف کردند.

گسترش روابط اقتصادی دولت مهرداد دوم اشکانی با دولت خاندان هان (چین) در دوره پایتختی تیسفون

- آن‌هسی: نام چینی پارت بود که گویا چینیان باستان از سلسله اشکانیان گرفته شده بودند.^۲

با بررسی و کاوش در تیسفون، که یکی از مراکز تمدن بزرگ ایرانی در عهد سلسله‌ی بزرگ ایرانی؛ یعنی دولت اشکانیان بود، موضوعی شده تا درباره‌ی چگونگی اوضاع اقتصادی، سیاسی آن شهر بزرگ پرداخته شود. آمده است که «یکی از دلایل انتخاب تیسفون به عنوان پایتخت در غرب آسیا موقعیت و نقش ممتاز آن شهر بود که برای مرکز حکومت اشکانی و سپس حکومت ساسانی نیز مورد انتخاب واقع شده و از مراکز تجاری و اقتصادی مهم عهد باستان محسوب می‌شده است» (بیانی، ۱۳۵۰: ۱۱۴). برگزیدن تیسفون به عنوان مهم‌ترین پایتخت دولت پارتی توسط مهرداد اول اشکانی قبل از هر چیز یک انتخاب راهبردی بود: زیرا تیسفون برای اشکانیان به عنوان پایتخت آن دولت، نقشی بسیار با اهمیت و استراتژیک داشت. «چون پایتخت از دو جهت مهم بود، یکی از لحاظ موقعیت تدافعی و امنیتی در مقابل نفوذ دولت سلوکی و دیگری از لحاظ موقعیت ارتباطی آن؛ یعنی ارتباط با فرهنگ یونانی و نیز ارتباط آبی از طریق دجله و خلیج فارس با دولت‌های دیگر بود. با توجه به رویکردهای تجاری این دولت، موقعیت ارتباطی پایتخت در گزینش آن نقش مهمی داشته است» (احمدی‌پور، حافظ‌نیا و ولی‌قلی‌زاده، ۱۳۸۸: ۱۶). در تبادلات بازرگانی و اقتصادی، تیسفون در دوره‌ی اشکانی جایگاه مهم و تعیین‌کننده‌ای با دیگر کشورها از جمله دولت چین داشت. پایتخت مهم‌ترین عنصر ساختار سیاسی-اداری-فرهنگی یک کشور می‌باشد که با توجه به اینکه کانون اقتدار و حاکمیت سیاسی هر حکومتی بوده که در آن کارکردهای سیاسی، اقتصادی و فرهنگی و نیز تکیه‌گاه اصلی دولت مرکزی به حساب می‌آید. اهمیت بازرگانی در روابط کشورها نقش مهمی داشت، به همین سبب تیسفون به جهت راه‌هایی مانند «جاده ابریشم» و «راه ادویه» که شرق دور را از طریق هندوستان به غرب متصل می‌ساخت، نقش پایتخت را برجسته می‌نمود. «شهر تیسفون از لحاظ سوق‌الجیشی اهمیت بسیاری در منطقه بین‌النهرین داشت، زیرا بر سر راه عربستان سرزمین مادری دین اسلام، یعنی میان رودان قرار داشت و دروازه ایران محسوب می‌شد و از سویی دیگر نقش دروازه امپراتوری بیزانس را در برداشت» (بیانی، ۱۳۷۷: ۷۶). علاوه بر نقش تیسفون در روابط اقتصادی و امور بازرگانی و تجاری با کشورهای دیگر، به عنوان مرکز تصمیم‌گیری دولت اشکانی در ارتباطات با همسایگان غربی و شرقی خود نظیر دولت چین نقش ویژه‌ای داشت و تأثیر محوری خود را در روابط سیاسی و اقتصادی در تحولات مهم آن روزگار برجای می‌گذاشت، به همین سبب این شهر را به عنوان یکی از بزرگ‌ترین پایتخت-های کشورهای جهان آن روزگار مشهور ساخته بود. «از نظر اقتصادی تیسفون پایتخت رسمی

دولت اشکانی بود و در مسائل داخلی نقشی محوری برای انجام همه امور از جمله مراسم و تشریفات درباری و پایتخت اداری کشور ایفا نموده و جایگاه مهمی را به عهده داشت» (بروسیوس، ۱۳۸۷: ۱۵۳). برگزیدن تیسفون و پیش از آن انتخاب سلوکیه در دوره باستان به عنوان پایتخت سیاسی کشور به سبب ویژگی‌های خاص آن‌ها بود، چون هم وحدت و تمرکز ایالات‌های زیادی از دریای مدیترانه تا رود سیحون را در بر می‌گرفت و مواصلات جاده‌ای زیادی، از آسیای مرکزی و قفقاز گرفته تا خلیج فارس را به دریای مدیترانه وصل می‌کرد و روابط تجاری، خدمات و مبادله انواع کالا در داخل ایران را رونق می‌داد از سویی رونق اقتصادی و توسعه جامعه مدنی را هم به دنبال داشت. «ایران در دوره اشکانیان بسیاری از مراحل تکامل اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی خود را پیمود. ویژگی عهد اشکانی در دوران پایتختی تیسفون رشد و تکامل روابط اجتماعی، عناصر و عوامل فرهنگ و تمدن ایران را بارز ساخت» (یارشاطر و دیگران، ۱۳۸۹: ۴/ ۴۴).

انتخاب شهرهای تیسفون و صدروازه^۳ (هکاتوم‌پیلوس، *Hacatum pilos*) به عنوان پایتخت، توسط پادشاهان پارت، موجب ترقی جوامع شهری و پیشرفت صنعت و حرفه‌ها در شهرها و روستاها شده است. در واقع می‌توان گفت که زمینه بعدی برای توسعه و پیشرفت تیسفون، انتخاب آن به عنوان پایتخت دولت اشکانی فراهم شده بود. تیسفون به دلیل موقعیت استراتژیکی، مرکز مهم مسیرهای دنیای آن روزگار که بسیاری از راه‌های اصلی و فرعی بین‌المللی به آن شهر ختم می‌شد واقع شده بود، که در میانه تبادلات بازرگانی و تجاری شرق و غرب قرار گرفته بود. «تیسفون به دلیل دسترسی به جاده‌های مهم نظیر جاده ابریشم و راه‌های دریایی نقش برجسته و ممتازی را رهبری می‌کرد. هنگامی که در ایران دوره اشکانی بحرانی در می‌گرفت یا فرمانروایان اشکانی جای پای خود را در ناحیه بین‌النهرین از دست می‌دادند، شهرهای تجارت پیشه به سرعت سوگیری تازه‌ای می‌کردند، این واقعه بویژه در دوره بحران‌های اقتصادی و سیاسی سده سوم میلادی پیش می‌آمد» (یارشاطر و دیگران، ۱۳۸۱: ۳/ ۱۲۰). با توجه به این که تیسفون به عنوان پایتخت در غرب آسیا به دلیل موقعیت و نقش ممتاز آن شهر، به عنوان مرکز حکومت اشکانی انتخاب شده بود. مورد توجه دولت چین قرار گرفت، لذا «اعزام سفیران از چین به دربار اشکانی در تیسفون، سبب

- ملکزاده بیانی، صدروازه یکی از پایتخت‌های اولیه اشکانیان (پارت‌ها) بوده است که در حوالی دامغان یا شاهرود امروزی قرار گرفته بود و یونانیان به آن ۳

(هکاتوم‌پیلوس) می‌گفتند مقاله «بررسی‌های تاریخی» ش ۶، ۱۳۵۲، ص ۲۲۶.

شد تا روابط مستقیمی بین دو شاهنشاهی ایجاد شود. تشکیلات جاده‌ها بهتر و مبادلات بین آن دو کشور منظم گردد. از لحاظ اقتصادی، ایران، بابل و سوریه از عهد هخامنشیان به هم مرتبط شده بودند» (گیرشمن، ۱۳۷۲: ۳۳۸). ایران اشکانی نقش اصلی خود را به عنوان واسطه در تبادل کالا و منسوجات بین شرق و غرب بخوبی ایفا می‌کرد. کالاهای چین از طریق ترکستان چین به دامغان، همدان و تیسفون حمل می‌شد و از طرفی جاده استخر، کرمان و سیستان، ایران را به هند مرتبط می‌ساخت. «اشکانیان مانع برقراری روابط بازرگانی چین با دولت روم می‌شدند، چون می‌خواستند ابریشم چین بوسیله ایران به روم فرستاده شود. از سویی تیسفون از راه دجله و خلیج فارس با هند ارتباط داشت و به بازار این کشور دسترسی داشت» (تاج‌بخش، ۱۳۸۱: ۳۷۶). در دوره اشکانی کم‌کم بر تعداد راه‌های مجهز و امن افزوده شد و تیسفون به عنوان پایتخت ایران نقش گذرگاه مهم تجاری و وسیله ارتباط بین تمدن و فرهنگ ملل آسیا و اروپا گردید، زیرا هم بر امنیت و هم مرمت و بازسازی جاده‌ها و معابر صورت می‌گرفت و از طرفی هم با گسترش راه‌ها و ارتباط بازرگانی سبب می‌شد که ایرانیان با فرهنگ و تمدن ملل دیگر آشنا شوند. رونق گرفتن تجارت جهانی در جاده ابریشم و منافع انحصاری آن که در اختیار پارت‌ها بود، رومیان را تشویق می‌نمود که با دولت و بازرگانان چینی به صورت مستقیم تماس حاصل نمایند، بنابراین تجارت و بازرگانی در عهد اشکانیان وسعت پیدا کرد، «در اوایل قرن اول میلادی ایزیدور خاراکسی (charaxsi Isidor) در چاپارخانه‌های پارتی خود (Parthian Stations) به ذکر گسترش داد و ستد کالاها بین کشورهای مختلف جهان می‌پردازد و به دشواری‌های مسیر طولانی جاده که از میان سرزمین‌های نام‌های گوناگون و فرهنگ‌های متفاوت می‌گذشت می‌پردازد و در آن گستردگی راه ارتباطی غرب را بیشتر از شرق آن توصیف می‌نماید» (خاراکسی، ۱۳۹۲: ۷۴). ارتباطات بازرگانی بین ایران و چین از طرف «شرق» از یک سو و ایران و روم از سوی دیگر، موقعیت ایران در دوره اشکانی را، از نظر اقتصادی بسیار با اهمیت نموده، لذا تجارت و بازرگانی دو قاره آسیا و اروپا در عهد اشکانی بیشتر از روزگار یونانیان بود.

نقش جاده‌ها در گسترش روابط بازرگانی و تجاری میان دو کشور ایران اشکانی و چین ایجاد راه‌ها و مبادلات کالاهای تجارتی بویژه کالاهای تجملی موجب گسترش روابط سیاسی بین دو امپراتوری اشکانی و چین می‌شد. جاده‌ها در اوضاع استراتژیکی و اقتصادی اشکانیان نقش مهمی داشتند. «تبادل کالا و داد و ستد دریایی بیشترین سهم تجارت بین ایران و روم و هندوستان

و شرق دور از راه دریا بود. در کنار راه ابریشم که چین را از طریق ایران و بین‌النهرین به سوریه می‌پیوست، ابریشم چین بیشتر از راه ایران به اروپا راه پیدا می‌کرد» (رجبی، ۱۳۸۳ : ۱۹۶). جاده ابریشم به دلیل اینکه قرن‌ها تجارت جهان قدیم را توسعه بخشید و مرتبط ساخت، در دوره باستان نقشی ویژه پیدا کرد. «اهمیت روزافزون دولت اشکانی در هنگام سلطنت مهرداد دوم بیشتر مرهون ثروت گزافی است که در خزانه او پیوسته به واسطه رونق و رواج تجارت کشورهای دیگر جمع و متراکم شده بود. بعدها در نتیجه ایجاد قدرت مرکزی سیاسی واحد در سراسر خطوط شاهراه تجارتي از سرحدات روم تا نواحی چین، که در زمان سلطنت پارتیان رخ داد دامنه این تجارت وسعت یافت» (دوبواز، ۱۳۹۶ : ۳۲). «جاده ابریشم» برای اولین بار در سرزمین اشکانیان با گسترش تجارت، رکود کشاورزی که غالباً به علل سوانح طبیعی یا شرکت نیروهای مولد در جنگ‌های مداوم پدید می‌آمد، جبران می‌نمود و مقدمه ایجاد راه بزرگ ابریشم از سین‌کیانگ چین تا دریای مدیترانه؛ یعنی ارتباط بین شرق و غرب را فراهم نمود. «جاده ابریشم برای اولین بار نوعی مناسبات تجاری و به‌طور طبیعی فرهنگی را در جهان قدیم بین سه دولت بزرگ و مقتدر زمان؛ یعنی چین، ایران و روم فراهم می‌نمود» (محمودآبادی، ۱۳۹۳ : ۷۶). نقش انکار ناپذیر مواصلات و ارتباطات جاده‌ای، سبب رونق اقتصادی آن و نیز تحکیم و گسترش روابط سیاسی و فرهنگی کشور را با دیگر کشورها برقرار می‌کرد. علاوه بر امنیت جاده‌ها که به دولت مرکزی بستگی داشت، عوایدی را هم برای دولت مرکزی مانند عوارض ثابت و یکنواختی که برای راه‌ها وضع می‌کرد در پی داشت. این سیاست کاملاً به قدرتمندی دولت اشکانی و کارایی نفوذ آن در جاده‌های تجاری بستگی داشت. «دولت اشکانیان از نظر ترانزیتی نیز موقعیت مهمی در اقتصاد دنیای قدیم داشت. مهم‌ترین شاهراه‌های بازرگانی آن دوره از سرحدات چین آغاز و از فلات ایران عبور می‌کرد و به بین‌النهرین منتهی می‌شد. اشکانیان از آن مسیر مهم بازرگانی حمایت می‌کردند، زیرا عوارض گمرکی که از این راه عاید خزانه دولت می‌شد رقم بزرگی داشت» (مشکور، ۱۳۸۱ : ۷۶). «دولت اشکانی در تجارت و بازرگانی نقش حمل کالاهای مختلف (واسطه‌ای) بین شرق و غرب را به‌عهده داشت، که سهم عمده درآمدشان را از همین طریق بدست می‌آوردند و دلیل آن عبور دو راه مهم تجاری که از میان‌رودان می‌گذشت باید جستجو کرد که هر دو جاده از فرات آغاز یکی به خلیج فارس و دیگری به چین منتهی می‌شدند» (سعیدآوی و همکاران، ۱۳۹۶ : ۱۴۹-۱۲۷).

از عوامل مهم گسترش تجارت و بازرگانی هر کشوری داشتن راه‌های مناسب است: زیرا برای تبادل کالاهای گوناگونی که در نقاط مختلف یافت می‌شود و با سایر جاهای جهان مبادله می‌شد. «تجارت نه تنها در دوره اشکانیان توسعه و گسترش زیادی داشت، بلکه در دوره‌ای که تیسفون هم پایتختی دولت شاهنشاهی ساسانی را به‌عهده داشت به سبب موقعیت جغرافیایی‌اش بسیار پر رونق بود، علت آن وجود جاده‌های تجاری بود که از شرق به مرزهای این دولت‌ها منتهی می‌شدند» (شیپمان، ۱۳۸۳: ۱۱۵). دولت ایران به سبب موقعیتی که داشت قیمت ابریشم و سایر کالاها را آن‌طوری که می‌خواست بالا می‌برد، بدین نحو دولت بیزانس گرفتار وابستگی اقتصادی می‌گردید، بدین ترتیب بیزانس ناچار بود در مواقع بحرانی بیشتر راه آبی را انتخاب کند و از طریق اقیانوس هند و دریای سرخ تجارت خود را با شرق ادامه دهد. جاده‌ها در موقعیت استراتژیکی و اقتصادی اشکانیان نقش مهمی داشتند. در دوره اشکانیان عواید حاصل از عوارض گمرکی کالاها اهمیت پیدا کرد. در این زمان مال‌التجاره به وسیله جاده‌هایی که پس از عبور از سرزمین ایران وارد شاهنشاهی کوشان می‌شد و از آن‌جا از راه پامیر، به ترکستان و سرحدات چین برده می‌شد. «با گسترش روابط دولت ایران با دیگر کشورها سبب شد تا دولت «هان» نیز متقابلاً با اعزام سفرایی از دربار چین به دربار اشکانی موجبات روابط مستقیم بین آن دو دولت را بوجود آورد و تشکیلات جاده‌ها بهتر و مبادلات بین آن دو کشور منظم شد» (دیاکونوف، ۱۳۸۴: ۲۲۸). دو جاده‌ی بازرگانی که از چین شروع می‌شد در کاشغر به هم می‌پیوستند، یک شاخه دیگر آن که به مرو سپس عبور از کوه‌های پامیر به سوی بلخ منحرف می‌گردید. شاخه پامیر جاده ابریشم (تاسال ۵۶۰ میلادی) زیر نظارت کوشان‌ها و جانشینان‌شان؛ یعنی هون‌ها می‌گذشتند. شاخه جاده ابریشم که زیر نظارت اشکانیان بود نیز امن و بی‌خطر بود. از سوی دیگر حمل و نقل دریایی هم جهت تبادل کالاهای بازرگانی بین کشورها نیز تأسیس شده بود و بخشی از امور تجاری را به‌عهده داشت. در ادامه، «جاده ابریشم پس از رسیدن به مرو، در هکاتوم‌پیلس به تختگاه پارت منتهی شده سپس به اکباتان می‌رسید و سرانجام در سلوکیه - تیسفون به کنار دجله پایان می‌یافت» (یارشاطر و دیگران، ۱۳۸۹: ۳ / ۶۶۰). همه مسیرهای بازرگانی در دوره اشکانیان بخوبی حفاظت و نگهداری می‌شد: زیرا شاهان اشکانی به انتظام و مراقبت از جاده‌ها و شوارع جدیت بسیار نشان می‌دادند و آن به سبب مالیاتی بود که از گمرکات و مال‌التجاره‌ها دریافت می‌کردند، «اخذ مالیات یکی از اصلی‌ترین منابع درآمدی دولت محسوب می‌شد، بنابراین خطوط ارتباطی و جاده‌ای با چاه‌های آب و کاروان‌سراها

همواره مجهز بود. چرا که اسنادی که از شهر مرزی دورا بدست آمده، وجود دستگاه پلیس سواره بیابان را اثبات می‌کند» (گیرشمن، ۱۳۷۲: ۳۳۹). یکی دیگر از مهم‌ترین راه‌های بازرگانی، راهی فرعی بود که از راه شاهی جدا می‌شد و در جهت شمال به مرو و فراسوی آن می‌رفت و پس از آن‌جا به راه ابریشم که از طریق واحه‌های ترکستان شرقی از چین می‌آمد، می‌پیوست. این راه از مرگیانه به آریا (هرات) درنگیانه و سکستان و از آنجا به آراخوسیا می‌رفت و از آراخوسیا به قندهار کنونی و سپس به ناحیه غزنه می‌رسید، لذا دولت اشکانی تمام سعی خود را بکار می‌برد تا این مواصلات تجاری مورد تهدید واقع نشوند. «شاهان پارتی جهت تشویق فعالیت بازرگانان بین‌النهرین و شهرهای این ناحیه، به نگهداری و امنیت بازرگانی از خود علاقه نشان می‌دادند و دژهایی برای حفاظت از کاروان‌ها می‌ساختند. کاروان‌سالاران معمولاً با دادن کمک مالی بازرگانان را در کارشان تشویق می‌کردند و پاسداری از امنیت کاروان را خود به عهده می‌گرفتند» (یارشاطر و جمعی از نویسندگان ۱۳۸۱: ۱۳۹/۳). اصولاً جاده‌های مواصلاتی که غیر از مسیر پارت‌ها برقرار بود، به‌طور معمول ناامن و پرخطر به نظر می‌رسید. «در کشور چین و روم که به هر حال منافعشان از طرف پارت‌ها پیوسته درخطر بود، برای مبارزه با این وضع دو راه پیش‌روی داشتند: نابودی دولت ایران یا برآوردن نظرات این دولت، بی شک راه اول از همان آغاز منتفی بود، اگر چه روم تا پایان قدرت دولت اشکانی و پس از آن در عهد دولت ساسانی در آن به جد کوشید، ولی راه به جایی نبرد، ولی راه دوم علی‌رغم میل دو دولت، یگانه راه حل ممکن بود. از نظر چین راه حل این مسئله، ایجاد روابط سیاسی با دولت قدرتمند اشکانی بود» (زرین‌کوب، ۱۳۵۸: ۳۵۴). تجارت در دوره اشکانی رونق زیادی را ایجاد کرده و در حیات اقتصادی کشور نقش بسیار مثبت و تعیین‌کننده‌ای داشت. «روابط تجاری و بازرگانی ایران و چین که از دوره اشکانیان شروع شده بود، علاوه بر مسیر آبی دریای سرخ راه‌های عمده در شرق عبارت بودند از راه کاروانی که از طریق آن کالاها از خلیج فارس به طرف شرق تا هند و چین و از طرف جنوب تا شرق آفریقا حمل می‌شدند» (دریایی، ۱۳۸۴: ۴۷). شاهراه اصلی از تیسفون مرکز سیاسی کشور در کنار دجله که پایتخت بوده شروع می‌شد و از راه حُلوان به همدان می‌رسید. در همدان شوارع مختلف منشعب می‌شد یکی به طرف جنوب و به خلیج فارس می‌رسید دیگری به ری می‌رفت و از آنجا به دریای خزر منتهی می‌شد راهی از راه خراسان و دره کابل به هندوستان می‌رسید راهی هم از ترکستان و حوضه تاریم به چین می‌پیوست. «در سواحل شرقی فرات همه ساله در اوایل سپتامبر بازار بزرگی در شهر بتنه

واقع در نزدیکی ساحل شرقی فرات مفتوح می‌شد که کالاهای چین و هند در آنجا مبادله می‌شد» (کریستن سن، ۱۳۸۴: ۱۳۸). «شهر بلاشگرد در نزدیکی دجله واقع در بین‌النهرین که به‌عنوان مرکز تجارت محلی به‌تدریج به صورت پایتخت تجاری کالاهای شرقی در می‌آمد، به زودی در باراندازهای آن ادویه‌جات و پارچه‌های پنبه‌ای هند و پارچه‌های ابریشم چین، قطب اقتصادی نوینی به وجود آمده بود که قاطعانه یونانیان بین‌النهرین را از صفحه تجارت خارج می‌کرد» (ورستندیک، ۱۳۸۶: ۳۳۲).

راه ابریشم قرن‌ها اقتصاد جهان قدیم را توسعه بخشید و مرتبط ساخت. در واقع جاده گذرگاهی محسوب می‌شد برای گسترش اندیشه مفاهیم مذهبی، هنر، فرهنگ و تکنولوژی و سهم آن در باروری متقابل تمدن‌ها بسیار مؤثر بود. نقش جاده ابریشم این بوده که می‌بایست پیوندهای مدنیت و ارتباطات فرهنگی مردم شهرهای ناشناخته و دوردست را هماهنگ ساخته و دریچه تازه‌ای از روابط را برای جهانیان بگشاید. از بازرگانان ایرانی در منابع چینی به نام بازرگانان (هو) یا بیگانه (غیرهان) هم یاد شده است. در این زمان دولت چین در عهد خاندان «هان» به لحاظ سیاسی و اقتدار اقتصادی یکی از کارآمدترین دولت‌های دنیای آن روزگار محسوب می‌شد. «خاقان ووتی (هان) مناطقی را در شمال غربی چین را فتح کرد و اقوام بیابانگرد را از آن نقاط پاک کرد و مقدمه ایجاد اولین روابط تجاری جهان را با دولت پارت در جاده‌ای که بعدها جاده ابریشم لقب گرفت فراهم ساخت» (محمودآبادی، ۱۳۹۳: ۷۴). در واقع جاده ابریشم که با نیاز چینی‌ها و ابتکار و اقتدار ایرانیان عهد پارت نه تنها ویژگی‌های اجتماعی و اقتصادی، بلکه فرهنگ‌های تازه‌ای از اختلاط اقوام بشر بوجود آمد (همان، ۸۰). در برقراری روابط اقتصادی بین کشورهای آن زمان (دوره اشکانی) جاده ابریشم می‌توانست با حضور سیاسی سه قدرت جهانی، فعالیت‌های تجاری و فرهنگی را نیز بیفزاید الزامی به نظر می‌رسید. جاده ابریشم بهانه خوبی بود تا سه قدرت جهان قدیم چین، پارت و روم به نوعی در آن به ارتباط و تبادل پردازند. عواملی از جمله ارتباطات جاده‌ای و مراودات بازرگانی سبب شده بود، شهرهایی چون دورا-اروپوس، حران، پالمیرا (Palmyra) اکباتان، شوش، باعث ایجاد بازارهایی شد که محل تبادل کالا و اجناس شرق و غرب واقع شوند. علیرغم همه چالش‌های سیاسی بین سه ابرقدرت جهانی آن روزگار، راه ابریشم روز به روز توسعه بیشتری می‌یافت. مردمان قبایل و شهرنشین‌های دو سوی جاده پیوسته شاهد عبور کاروان‌هایی بودند که کالاهای گرانبهای شرق و غرب را در مسیر طولانی جاده بزرگ حمل

می‌کردند. در چین و در عصر هان ابریشم تولید انبوه داشت و پس از صادرات آن قیمتش افزایش می‌یافت و به قیمت باورنکردنی هر کیلو برابر یک کیلو طلا می‌رسید. داد و ستد ابریشم و انتقال آن از چین به امپراتوری روم منبع درآمد بزرگی را برای دولت اشکانی به دنبال داشت. «در نظر جهانیان تهیه و تولید ابریشم راز چینی بود که هنرمندان آن به هیچ وجه مایل نبودند این راز گران‌بها را برملا سازند. در چین ابریشم در یک محل تبادل کالا متمرکز می‌شده تا مبادله و حمل کالا به آسانی انجام پذیرد» (عنبرانی، ۱۳۶۹: ۳۱). زیرا جاده‌ها و مسیرهای ارتباطی بخوبی نگهداری و تعمیر می‌شدند، چنانکه گفته شد «در دوره پارتیان آنقدر حمل و نقل به سرعت انجام می‌گرفت که حتی وردان شاه پارت برای عزل برادرش گودرز ۳۵۰ مایل را در مدت دو روز طی نمود» (گیون، ۱۳۷۰: ۳۹۹). حفاظت از راه‌ها در دوره اشکانی خیلی اهمیت داده می‌شد چرا که در زمان فرهاد دوم در سال ۱۳۰ پ.م. که برای حفاظت از جاده‌ها سرگرم مبارزه با سکاها بود، جان خود را در این نبردها از دست داد: زیرا سکاها جاده ابریشم را که به مروگیان و صددروازه و اکباتان منتهی می‌شد اشغال کرده بودند. آثاری از روابط تجاری در این جاده، حتی در زمان داریوش اول هخامنشی (۴۸۶-۵۲۲ پ.م.) و اسکندر مقدونی را در می‌یابیم که می‌توان در الواح تخت جمشید به عمل‌کردهای اقتصادی دربار هخامنشی پی برد. در این باره آمده است: «انتقال کالا از یک منطقه به منطقه دیگر، مبادلات انواع کالاها با نظارت مامورین و سپردن کالا به اشخاص، نامه‌ها و سفارش‌هایی که از سوی شاه و خاندان سلطنتی در این خصوص دریافت می‌شده است» (ووثوقی، ۱۳۸۵: ۲۳). تبادل کالا و روابط بازرگانی حتی در دوره سلوکیان (۶۴-۳۱۲ پ.م.) ادامه داشته و جاده بزرگ تجاری شرق و غرب در دست آنان بود. «جاده‌ای که از طریق ایران به سمت چین و هند امتداد پیدا می‌نمود و از دوره هخامنشیان به یادگار مانده بود، در دوره سلوکیان وسیع‌تر شده و نیکوتر جلوه می‌کرد» (محمودآبادی، ۱۳۸۳: ۶).

جاده تجاری ابریشم که از راه‌های گوناگون، مناطق شرقی بویژه چین را به آسیای غربی و مدیترانه، به دروازه‌های اروپا می‌پیوست، در واقع شاه‌رگ اصلی کالبد بزرگی بود که پهنه‌های آن را اقیانوس آرام و اقیانوس هند، سیبری و دو کرانه شرقی و غربی دریای خزر و سرانجام دریای مدیترانه را در میان گرفته بودند. در مجاورت تیسفون پایتخت دولت اشکانی فعالیت بازرگانی ادامه داشت چنان‌که «سلوکیه بزرگ‌ترین بندر رودخانه‌ای برای حمل و نقل کالاها در کرانه دجله با ارتباط با خلیج فارس و از طریق کانال با فرات ارتباط داشت که شبکه بزرگ راه‌های کاروان رو و دریایی

برای بازرگانان بابلی، یونانی، ایرانی، رومی و هندی و ... کالا جابجا می‌کردند» (رجبی، ۱۳۸۳: ۲۸۰/۴). پس از برقراری جاده ابریشم در چین، انشعابی از این جاده اقتصادی از باکتر به مرگیان رسیده و پس از عبور از صدروازه و اکباتان به تیسفون پایتخت اشکانیان در ساحل دجله پایان می‌یافت. بررسی اسناد چینی و پالمیری نشان از رفت آمد پیوسته و پرامنیت از قلمرو اشکانیان را با استواری نشان می‌دهد که «شهرهای بازرگانی بین راه در سراسر شاهنشاهی پارت وجود داشت: زیرا که در این خصوص در پالمیر و در الحضر بناهای بزرگی هنوز پابرجا بود. در جاهای دیگر چون مرو، نسا، شوش، سلوکیه (تیسفون) و آشور تعدادی از ساختمان‌ها نیز پیدا شده است» (کالج، ۱۳۸۵: ۷۱). ایرانی‌ها به دلیل این که خریدار و فروشنده ابریشم از قیمت خرید و فروش اطلاع پیدا نمی‌کردند، سود حاصل از این معامله پرمفعت از تجارت ابریشم به صورت سکه‌های طلای رومی، قدرت اقتصاد جامعه اشکانی را تقویت می‌نمود و بخشی از طلاهای روم، توسط دولت اشکانی به عنوان بهای ابریشم‌های خریداری شده در چین پرداخت می‌شد. «جاده ابریشم نیز نقشی تعیین کننده و مؤثر در جریان‌های سیاسی داشت، سبب پدید آمدن امپراتوری‌ها و سقوط دولت‌هایی نیز گردید. سقوط دولت روم بر اثر دیونی بود که واردات بیش از حد ابریشم بر اقتصاد برده‌دار آن کشور وارد شده بود» (گیمبرگ، ۱۳۶۹: ۲۷۲). بین دولت ایران اشکانی و امپراتوری روم بر سر برقراری روابط تجاری و بازرگانی با دولت چین رقابت شدیدی بود و آمده است که «امپراتور روم همواره خواستار گسیل داشتن سفیرانی به چین بوده است، اما آن‌هسی (پارتیان) خواستار آن بودند که تجارت ابریشم را به خود اختصاص دهند و این امر تا سال ۱۶۶ م. ادامه یافت، تا اینکه امپراتور روم مارکا اورل یا مارکوس اورلیوس (Marcus Aurelius) سفیرانی به چین فرستاد و اولین رابطه مستقیم روم با چین برقرار شد» (کاژدان، آ. و دیگران، ۱۳۵۳: ۷۳).

کالاهای اجناس مبادله شده در تجارت بین دولت اشکانی ایران و دولت هان (چین) بازرگانی دارای چنان نقش مهمی در اقتصاد پارت‌ها داشت که به هیچ وجه حاضر نمی‌شدند موقعیت تجاری کشور از سوی دولت‌های دیگر مورد مخاطره قرار گیرد. باتوجه به پتانسیل‌های ژئوپلیتیکی، جاده می‌تواند در نظام اقتصادی نقش مرکز جاذبه را بر عهده گیرد. «پارتیان به موقعیت جغرافیایی ایران و قرار داشتن آن بین شرق و غرب به‌خوبی آگاه بودند و سعی داشتند تسهیلات لازم را برای گسترش بازرگانی را فراهم کنند، زیرا درآمدهای حاصل از آن یکی از مهم‌ترین منابع درآمد دولت به شمار می‌رفت» (سلطان‌زاده، ۱۳۹۰: ۳۶). دوران نخست پادشاهی پارت‌ها را باید

دوران داد و ستد آزاد و پر رونق شمرد. در قرن دوم و اول پیش از میلاد پس از آن که راه بازرگانی کشور آسمانی مشخص شد و کالا از طریق ترکستان چین به مرو و بعد به هکاتومپیلس و اکباتانا و سلوکیه (Seleucia) حمل می شد. در بین النهرین جاده پر رفت و آمد دیگری در منطقه شمالی تر از سلوکیه نیز وجود داشت که هاتره (Hatra) یا الحضر^۴ را به نصیبین و زوگما متصل می کرد. پدید آمدن ابریشم چینی در سوریه و مصر وجود منسوجات سوری در مغولستان و سکه مهرداد دوم در ترکستان نشان می دهد که داد و ستد در آن عهد چقدر رونق فوق العاده داشته است. از منابع آن روزگار و کشفیات باستان شناسی می توان از کالاهای مبادله شده، اندکی آگاهی یافت. از جمله اقلام تجاری مانند خشکبار، رنگ ارغوان و عطریات، روغن زیتون، حیوانات، پوست، مجسمه های مفرغی و ... را نام برد. کالاهای اصلی که برای ایران اشکانی مهم بود یکی ابریشم خام چین بود که از سده دوم قبل از میلاد تجارت آن در گمرکات بازرگانی سغد که در امتداد راه ابریشم نهاده می شد انجام می دادند. «براساس گزارش هایی از مزارات، شهر پالمیرا، دورا و دیگر جاها، پارچه هایی از ابریشم بافته شده و نخ ابریشم چینی، پارچه هندی، سنگ و شیشه سخت پیدا شده است، این داد و ستد تجارت اجناس لوکس بود که نمودار وضع اقتصادی روزگار پارتیان بود. اعضای طبقه بالای اجتماع خریدار عمده این کالاها بودند. پس مقدار مصرف کم بود در نتیجه جامعه برای تولید تلاش چندانی نداشت» (کالج، ۱۳۸۵: ۷۴). کالاهایی چون منسوجات زربفت و نیز فرش ایالت بابل ایران (تیسفون بعدی) که خریداران فراوانی در چین داشت و نیز مروارید ایران و مرجان های دریای سرخ، پرندگان گوناگون، برنج، زعفران، قیرمعدنی نیز از ایران به چین ارسال می شد. ایران ابریشم خام و کاغذ را از چین وارد می کرد و از هندوستان ابریشم و ادویه و سنگ های قیمتی وارد می نمود. «اشکانیان علاوه بر ابریشم، خریدار فولاد چینی، زردآلو، هلو بودند در مقابل میوه های ایرانی مانند انار و انگور و سایر محصولات با چین مبادله می شد. این ها مهم ترین اقلام صادراتی و وارداتی ایران بودند. تجارت داخلی در این دوره افزایش یافته و تجارت خانه های بزرگ و کوچک رو به فزونی یافت و نیز وسایل حمل و نقل هم بهتر گردید» (گیرشمن، ۱۳۷۲: ۳۳۸).

- شهر الحضر (هاتره، هترة) در کنار رودخانه دجله خرابه هایی است که تقریباً بیش از هزار متر شعاع آن است. این خرابه ها باقیمانده کاخ های دولت اشکانی است که طاق آن ها به سبک رومی زده شده است.

شهرهای میانرودان در روابط بازرگانی، دولت اشکانی را به هندوستان متصل می‌کرد. فرات نیز بدون واسطه از طریق مسیر آبی؛ یعنی خلیج فارس با هند ارتباط پیدا می‌کرد. «بیشتر کالاهای صادراتی ایران عهد اشکانی به رُم و چین فرستاده می‌شد. در این دوره برای وصول عوارض و درآمدهای حمل و نقل به توسعه و گسترش تجارت اهمیت زیاد می‌دادند. تجارت در دوره اشکانیان از موقعیت خوبی برخوردار بود، زیرا از یک طرف با چین و هند و از طرف دیگر با ممالک اروپایی دارای تجارت خوبی بود» (پیرنیا، ۱۳۸۷: ۳/ ۱۷۳). برخی کالاها از جمله حیوانات مبادله شده هم با نام‌هایی چون شتر یک کوهانه و اسب معروف نِسایی که چینی‌ها آن‌ها را «اسب آسمانی» می‌خواندند. «شتر مرغ که آن را «مرغ پارتی» می‌خواندند از تیسفون به قلمرو خاقان چین می‌رفت. منسوجات روم و سوریه هم از راه بابل و اکباتان تا حدود سرزمین مغول‌ها راه پیدا می‌کرد» (زرین‌کوب، ۱۳۸۶: ۳۵۵). کارخانه‌های منسوجات ایران شهری بسزا داشتند و انواع پارچه‌های زربفت و جامعه‌های ابریشمی و پشمی که به سایر نقاط حمل می‌شده تهیه می‌نمودند. «چینی‌ها و سمنه ایران و قالی‌های بابلی را به قیمت گران تهیه می‌کردند. همچنین احجار کریمه سوریه، مرجان و مروارید بحر احمر، پارچه‌های مصر از صحرای «گوبی» گذشته و به چین حمل می‌گردید» (رازی، ۱۳۸۵: ۱۲۲). «شرحی که نمایندگان چین راجع به پارت گزارش می‌دهند که در آن سرزمین برنج و گندم و مو کشت می‌شود. دورتا دور شهرها دیوار کشیده شد و آن کشور بسیار بزرگ و پهناور است و ذکر شده که سفرای مزبور در برگشت، پیشکش‌هایی با خود به چین آوردند» (دورانت، ۱۳۹۱: ۴۷۶). تیسفون به دلیل وجود راه‌ها و بازارهای تجاری، برای مبادله کالا بین شرق و غرب دارای اهمیت ویژه‌ای بود. یکی از نقش‌های اصلی «اشکانیان به عنوان واسطه کالاها میان امپراتوری روم و ایران، آسیای مرکزی و چین بود و نیز گشودن راه‌های تازه بازرگانی به سوی شرق یا غرب برای فرهنگ یونانی و هم برای فرهنگ‌های شرقی بود. عصر پارتی با مبادلاتی مهم میان ایران و یونان به خارج از ایران مشخص می‌شود» (ویسهوفر، ۱۳۸۹: ۴۷-۴۵). از کالاهای اصلی برای ایران اشکانی بسیار با ارزش بود ابریشم خام چین بود که از سده دوم قبل از میلاد تجارت آن در ماندگاه‌های (گمرگات) بازرگانی سغد که در امتداد راه ابریشم نهاده شده بود انجام می‌دادند.

نتیجه‌گیری

ارتباط مهم اقتصادی بین ایران و چین بیشتر در دوره اشکانیان آن هم به دوره حکمرانی مهرداد دوم با سلسله هان دولت چین بویژه خاقان ووتی بر می‌گردد. روابط اقتصادی دوره اشکانی به سبب جاده ابریشم و برقراری مناسبات بازرگانی و تجاری بین دو کشور ایجاد شده بود. جاده ابریشم برای اولین بار نوعی مناسبات تجاری و به طور طبیعی فرهنگی را، در جهان قدیم بین سه دولت بزرگ و مقتدر زمان چین، ایران و روم فراهم کرده بود. اهمیت تیسفون به عنوان پایتخت در دوره اشکانی به دلیل موقعیت استراتژیکی و اهمیت اقتصادی آن بود، زیرا هم با مناطقی مانند بابل و آشور ارتباط داشت و هم از طریق دجله و خلیج فارس با دنیای خارج ارتباط پیدا می‌کرد و از طرفی در شرق با دولت چین ارتباط پیدا می‌کرد. تیسفون نقش محوری خود را چه در مسائل سیاسی و چه در مسائل اقتصادی به عنوان پایتخت دولت اشکانی با دیگر کشورها ایفا می‌کرد، زیرا دارای موقعیت ژئوپلیتیکی در بین‌النهرین بود. ایران در دوره اشکانی مراحل تکامل اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی خود را هم پیمود. از عوامل مهمی که در پیشرفت امپراتوری اشکانی تأثیر بسزایی داشت، گشایش مسیرهای کاروانی تجاری و بازرگانی بود که از میانرودان تا آسیای میانه ادامه و سپس از قلمرو دولت اشکانی می‌گذشت و به چین منتهی می‌شد. علت حمایت اشکانیان از گسترش بازرگانی حقوق گمرکی بازرگانی بود؛ چون یکی از مهم‌ترین منابع عواید خزانه شاهی بود. یکی از نقش‌های اشکانیان عامل واسطه‌ی کالاها و تبادلات فرهنگی میان امپراتوری‌های روم، ایران، چین و آسیای میانه با گشودن راه‌های تازه به سوی شرق، برای فرهنگ یونانی و راه‌های جدید به سمت غرب برای فرهنگ‌های شرقی بود. شهرهای سلوکیه و تیسفون به عنوان پایتخت کشور در روابط تجاری و بازرگانی در دوره اشکانیان بسیار تأثیرگذار بودند، از این روی می‌توان گفت که مهم‌ترین مرکز بازرگانی و سیاسی دولت پارتی در بین‌النهرین؛ یعنی تیسفون بوده است. احیای جاده ابریشم می‌تواند پیوندهای مدنیت و ارتباطات فرهنگی مردم شهرهای گوناگون و دوردست را هماهنگ ساخته و دریچه تازه‌ای از روابط را برای جهانیان بگشاید. امروزه ضرورت احیای جاده ابریشم این مسیر استراتژیکی می‌تواند نقشی موثر و ویژه‌ای در روابط اقتصادی، تبادل کالاهای تجاری و مناسبات فرهنگی بین شرق و غرب داشته باشد. ، لذا این جاده استراتژیک و ژئوپلیتیکی مورد توجه بشر امروزی هم واقع شده و در صدد احیا و رونق اقتصادی آن برآمده‌اند.

منابع و مأخذ:

۱- آذری، علاءالدین (۱۳۶۷)، تاریخ روابط ایران و چین، تهران: امیرکبیر. چاپ اول.

- ۲- آذری، علالدین (۱۳۴۹)، «روابط ایران با چین» بررسی‌های تاریخی سال ۵، شماره ۵، صص ۱۹۳-۲۱۰.
- ۳- احمدی‌پور، زهرا؛ ولی‌قلی‌زاده، علی (۱۳۸۶)، «تبیین عوامل مؤثر در مکان‌گزینی پایتخت‌ها در ایران» فصلنامه ژئوپلیتیک، سال ۳، ش ۳، ۵-۳۴.
- ۴- احمدی‌پور، زهرا؛ حافظ‌نیا محمدرضا و ولی‌قلی‌زاده، علی (۱۳۸۸) «تبیین عوامل مؤثر در مکان‌گزینی پایتخت‌ها در ایران باستان» فصلنامه مطالعات ملی ۳۹، س ۱۰، ش ۳، ۱۶.
- ۵- احمدی‌پور، زهرا و ولی‌قلی‌زاده، علی (۱۳۸۸) «بررسی و تحلیل عوامل جابجایی، پایتخت‌ها» نشریه علمی-پژوهشی، انجمن جغرافیای ایران، دوره جدید، سال ۷، ش ۲۲، ۱۲۴.
- ۶- بیانی، ملک‌زاده (۱۳۵۰) «پایتخت‌های ایران شاهنشاهی» شورای مرکزی جشن‌های ۲۵۰۰.
- ۷- بیانی، شیرین (۱۳۷۷)، تیسفون و بغداد در گذر تاریخ، تهران: جامی، چاپ اول.
- ۸- بروسیوس، ماریا (۱۳۸۷)، تمدن درخشان ایرانیان، مترجم محمود طلوعی، تهران: نشر تهران.
- ۹- پیرنیا، حسن؛ عباس اقبال‌آشتیانی (۱۳۸۴)، تاریخ ایران از آغاز تا انقراض قاجاریه، تهران: باران اندیشه. چاپ اول.
- ۱۰- تاج‌بخش، احمد (۱۳۸۱)، تاریخ مختصر تمدن و فرهنگ ایران قبل از اسلام، تهران: یادواره کتاب، چاپ اول.
- ۱۱- خاراکی، ایسیدور (۱۳۹۲)، منزلگاه‌های اشکانی، مترجم علی اصغر میرزایی، تهران: نشر ماهی، چاپ اول.
- ۱۲- دورانت، ویل (۱۳۹۱)، تمدن ایران و مشرق زمین، مترجم کامیاب، محمدمبین علیزاده و فاطمه معیت، تهران: بهنود، چاپ اول.
- ۱۳- دریایی، تورج (۱۳۸۴)، تاریخ و فرهنگ ساسانی، مترجم مهرداد دیزجی، تهران: ققنوس، چاپ دوم.
- ۱۴- دیاکونوف، میخائیل میخائیلوویچ (۱۳۸۴)، تاریخ ایران باستان، روحی‌ارباب، تهران: علمی-فرهنگی، چاپ پنجم.
- ۱۵- دیاکونوف م. م. (۱۳۵۱)، اشکانیان، مترجم کریم کشاورز، تهران: پیام.
- ۱۶- دوبواز، نیلسون (۱۳۹۶)، تاریخ سیاسی پارت، چاپ دوم، مترجم علی‌اصغر حکمت، تهران: علمی فرهنگی.

- ۱۷- رازی، عبدالله، (۱۳۸۵)، تاریخ کامل ایران، تهران: اقبال، چاپ بیستم.
- ۱۸- رجبی، پرویز (۱۳۸۳)، هزاره‌های گمشده، جلد چهارم، (اشکانیان، پارتیان)، تهران: توس، چاپ دوم.
- ۱۹- زرین کوب، عبدالحسین (۱۳۸۶)، تاریخ مردم ایران، جلد اول، تهران: امیرکبیر، چاپ دهم.
- ۲۰- سلطانزاده، حسین (۱۳۹۰)، تاریخ مختصر شهر و شهرنشینی در ایران از دوره باستان تا ۱۳۵۵ش، تهران: چهارطاق.
- ۲۱- سایکس، سرپرسی (۱۳۹۱)، تاریخ ایران، جلد اول، مترجم فخر داعی گیلانی، تهران: نگاه، چاپ اول.
- ۲۲- سعیدآوی عادل، محمدکریم جمالی، علی اصغر محمودآبادی، بهزاد معینی سام (۱۳۹۶)، «نقش بازرگانی شاهزاده‌نشین‌های عربی مرزهای غربی ایران در دولت اشکانی» دوره دوازدهم، شماره ۴۴ صص ۱۴۹-۱۲۷.
- ۲۳- شیپمان، کلاوس (۱۳۸۴)، مبانی تاریخ پارتیان، ترجمه هوشنگ صادقی، تهران: فرزانه، چاپ اول.
- ۲۴- عنبرانی، محمود (۱۳۵۸)، درخت طلا و ابریشم، مشهد: بنیاد پژوهش‌های آستان قدس رضوی، چاپ اول.
- ۲۵- فرانک، آیرین و دیوید براونستون (۱۳۶۷)، جاده ابریشم، مترجم محسن ثلاثی، تهران: سروش، چاپ اول.
- ۲۶- فولتس، ریچارد (۱۳۸۵)، دین‌های جاده ابریشم: تجارت بری و داد و ستد فرهنگی از آغاز تا قرن پانزدهم، مترجم ع پاشایی، تهران: فراروان، چاپ اول.
- ۲۷- کریستن سن (۱۳۸۴)، آرتور، ایران در زمان ساسانیان، مترجم رشید یاسمی، تهران: نگاه، چاپ مکرراول.
- ۲۸- کاژدان، آ و دیگران (۱۳۵۴)، زیر نظر دیاکونوف، تاریخ جهان باستان (جلد یک شرق)، مترجم صادق انصاری، محمدباقر مؤمنی؛ علی همدانی، تهران: اندیشه، چاپ چهارم.
- ۲۹- کالج، مالکوم (۱۳۵۸)، اشکانیان (پارتیان)، مترجم رجب‌نیا، تهران: هیرمند، چاپ سوم.
- ۳۰- گیرشمن، رومان (۱۳۶۳)، ایران از آغاز تا اسلام، مترجم محمد معین، تهران: علمی فرهنگی، چاپ پنجم.

- ۳۱- گیرشمن، رومان (۱۳۷۲)، ایران از آغاز تا اسلام، مترجم محمد معین، تهران: علمی فرهنگ، چاپ نهم.
- ۳۲- گیبون، ادوارد (۱۳۷۰)، انحطاط و سقوط امپراتوری روم، ابوالقاسم طاهری، تهران: علمی فرهنگی، چاپ دوم.
- ۳۳- گیمبرگ، کارل (۱۳۶۹)، تاریخ بزرگ جهان، جلد سوم، مترجم ضیالالدین دهشیری، تهران: یزدان.
- ۳۴- مشکور، محمدجواد (۱۳۸۱)، تاریخ ایران زمین، تهران: صفار، چاپ هفتم.
- ۳۵- محمودآبادی، اصغر (۱۳۹۳)، ساختار مثلث یونانیان، اشکانیان و رومیان در ایران زمین، اصفهان: نهفت چاپ اول.
- ۳۶- محمودآبادی، سیداصغر (۱۳۸۳)، «جاده ابریشم در ساختار تمدن سه دولت ایران، چین و روم باستان (دوره اشکانیان)» فصلنامه فرهنگ اصفهان، شماره ۲۷ و ۲۸، صص ۱۵-۱.
- ۳۷- ورستاندیک، آندره (۱۳۸۶)، امپراتوری اشکانیان، مترجم محمود بهفروزی، تهران: جامی.
- ۳۸- وثوقی، محمدباقر (۱۳۸۵)، بررسی منابع و مآخذ تاریخ ایران پیش از اسلام، تهران: پیام نور، چاپ سوم.
- ۳۹- ویسهوفر. ژوزف (۱۳۸۹)، ایرانیان، یونانیان و رومیان (نگاهی به داد و ستد فرهنگی میان ایران، یونان و روم)، مترجم جمشید ارجمند، تهران، فرزانه روز، چاپ اول.
- ۴۰- یارشاطر، احسان و دیگران (۱۳۸۹)، تاریخ ایران کیمبریج، جلد سوم (بخش اول)، مترجم انوشه، تهران: امیرکبیر، چاپ سوم.
- ۴۱- یارشاطر، احسان و دیگران (۱۳۸۱)، تاریخ ایران از سلوکیان تا فروپاشی ساسانیان، جلد سوم (قسمت دوم)، مترجم حسن انوشه، تهران: امیرکبیر، چاپ سوم.
- ۴۲- یارشاطر و دیگران (۱۳۸۹)، تاریخ ایران از سلوکیان تا فروپاشی دولت ساسانیان، جلد سوم (قسمت اول)، حسن انوشه، تهران: امیرکبیر، چاپ ششم.
- ۴۳- نورایی، مرتضی (۱۳۸۴) «اندیشه سیاسی ایرانی و پایتخت‌های ایران» مجله علمی - پژوهشی دانشکده علوم انسانی دانشگاه اصفهان، دوره ۲، ش ۴۰، صص ۲۰۲-۱۷۹.