



وضعیت و رونق منطقه کیش به عنوان کانون اصلی اقتصاد خلیج فارس

از قرن اول تا هفتم هجری

تهمینه رئیس السادات^{۱*}، سید محمد تقی رئیس السادات^۲

۱- استادیار گروه تاریخ، دانشکده ادبیات و علوم انسانی دکتر شریعتی، دانشگاه فردوسی مشهد، مشهد، ایران

۲- استادیار گروه مدیریت، موسسه آموزش عالی غیردولتی غیر انتفاعی توران، دامغان، ایران

ایمیل: tahmineh.r@um.ac.ir

چکیده:

جزیره کیش در خلیج فارس، از دوران باستان تا سده‌های میانه‌ی اسلامی، همواره یکی از کانون‌های اصلی تعاملات اقتصادی و بازرگانی ایران با جهان پیرامون بوده است. بررسی منابع تاریخی و جغرافیایی اسلامی تا قرن هفتم هجری نشان می‌دهد که کیش نه تنها مرکز تجارت دریایی، بلکه محور ارتباطی میان بنادر جنوبی ایران، شبه جزیره عربستان، سواحل هند و شرق آفریقا محسوب می‌شده است. در قرون سوم تا پنجم هجری، این جزیره به سبب موقعیت جغرافیایی ممتاز، امنیت نسبی دریایی و حضور بازرگانان ایرانی و عرب، به یکی از پررونق‌ترین بنادر خلیج فارس تبدیل شد. گزارش‌های جغرافی دانانی چون ابن حوقل، مقدسی و اصطخری بر این امر دلالت دارند که کیش در این دوره دارای نظام اقتصادی پویا، بازارهای فعال و زیرساخت‌های دریایی پیشرفته بوده است. صید مروارید، تجارت ادویه، منسوجات، فلزات گران بها و کالاهای لوکس از مهم‌ترین عوامل رشد اقتصادی و ثروت‌زایی این منطقه به شمار می‌رفت. افزون بر آن، کیش به عنوان نقطه‌ی پیوند میان شرق و غرب دنیای اسلام، نقشی فرهنگی و تمدنی نیز ایفا می‌کرد؛ به گونه‌ای که تبادلات علمی، هنری و مذهبی میان ساکنان آن و سایر مراکز تمدنی اسلامی رواج داشت. از منظر سیاسی نیز، کیش تا قرن هفتم هجری معمولاً زیر نفوذ حکومت‌های ایرانی، به ویژه آل بویه و امرای محلی تابع آنان قرار داشت و به عنوان پایگاه دریایی و اقتصادی ایران در خلیج فارس عمل می‌کرد. تحلیل شواهد تاریخی و باستان‌شناسی نشان می‌دهد که رونق و شکوفایی کیش در این دوره، موجب تثبیت موقعیت آن به عنوان مرکز ثقل اقتصاد دریایی ایران و یکی از ارکان تجارت بین‌المللی خلیج فارس گردیده است.

کلید واژه‌ها: کیش، خلیج فارس، بازرگانی دریایی، قرون اولیه اسلامی، صید مروارید

۱- مقدمه

جزیره کیش، به عنوان یکی از کهن‌ترین و مهم‌ترین مراکز دریایی ایران در خلیج فارس، از دوران باستان تا دوره‌ی اسلامی جایگاهی ویژه در جغرافیای اقتصادی، سیاسی و فرهنگی منطقه داشته است. این جزیره که در مسیر کشتیرانی بین‌المللی و در فاصله‌ای استراتژیک از بنادر جنوبی ایران و سواحل عربی خلیج فارس قرار دارد، از دیرباز کانونی مهم برای دادوستد، حمل و نقل دریایی و ارتباطات میان شرق و غرب به شمار می‌رفته است. منابع تاریخی و جغرافیایی اسلامی از قرن سوم تا پنجم هجری، کیش را یکی از پررونق‌ترین بنادر و مراکز تجاری دنیای اسلام معرفی می‌کنند که در آن فعالیت‌های اقتصادی گسترده‌ای جریان داشته است.

در قرون اولیه‌ی اسلامی، به ویژه در دوران خلافت عباسیان و هم‌زمان با ظهور قدرت‌های محلی در ایران مانند آل بویه، موقعیت جغرافیایی و اقتصادی کیش بیش از پیش اهمیت یافت. این جزیره در مسیر بازرگانی میان

بصره، سیراف، سواحل هند و چین و نیز بنادر آفریقای شرقی قرار داشت و به واسطه‌ی موقعیت طبیعی مطلوب خود، مأمن بازرگانان، دریانوردان و صیادان مروارید بود. گزارش‌های جغرافی‌نویسانی چون ابن حوقل، اصطخری و مقدسی بیانگر وجود بازارهای بزرگ، امنیت دریایی، و رونق مبادلات اقتصادی در این منطقه است. کالاهایی چون ادویه، ابریشم، پارچه‌های ظریف، فلزات گران‌بها و مروارید از طریق کیش به سایر نقاط جهان اسلام صادر می‌شد و همین امر موجب شد تا کیش به‌عنوان «دروازه‌ی تجاری ایران» در خلیج فارس شناخته شود. افزون بر جنبه‌ی اقتصادی، کیش نقشی فرهنگی و تمدنی نیز ایفا می‌کرد. حضور اقوام و ملل گوناگون، تبادلات زبانی و فرهنگی و حتی گسترش فعالیت‌های علمی و مذهبی در این جزیره، نشان از پویایی اجتماعی و تمدنی آن دارد. بر اساس شواهد تاریخی، کیش تا قرن پنجم هجری از مراکز مهم دادوستد میان ایران و جهان اسلام بود و نقش آن در انتقال فناوری‌های دریایی، فنون کشتی‌سازی و شیوه‌های نوین بازرگانی، در تاریخ اقتصادی منطقه قابل توجه است. از نظر سیاسی نیز، کیش در دوره‌های مختلف تحت نفوذ حکومت‌های ایرانی قرار داشت. در دوره‌ی آل‌بویه و سپس امرای محلی تابع آنان، این جزیره به‌عنوان یکی از مراکز مهم دریایی ایران در خلیج فارس مطرح بود و به تثبیت اقتدار ایران بر آب‌های جنوبی کشور کمک می‌کرد. امنیت و ثبات سیاسی ناشی از این نفوذ، زمینه‌ساز شکوفایی اقتصادی بیشتر جزیره شد. اهمیت بررسی وضعیت و رونق کیش تا قرن پنجم هجری در آن است که این دوره، مقطع شکل‌گیری نظام‌های بازرگانی منسجم در خلیج فارس و آغاز تعاملات گسترده‌ی اقتصادی ایران با جهان اسلام به شمار می‌آید. تحلیل جایگاه کیش در این چارچوب، می‌تواند درک عمیق‌تری از ساختار اقتصادی و روابط منطقه‌ای ایران در دوره‌ی میانه‌ی اسلامی به دست دهد. پژوهش حاضر با بهره‌گیری از منابع تاریخی، جغرافیایی و داده‌های باستان‌شناسی، در پی آن است که ضمن بازخوانی اسناد و گزارش‌های کهن، نقش کیش را در رونق اقتصادی و دریایی خلیج فارس تا قرن هفتم هجری بازنمایی کند.

۲- هدف کلی مقاله، تبیین جایگاه جزیره‌ی کیش به‌عنوان کانون اصلی اقتصاد دریایی خلیج فارس در قرون نخستین اسلامی و تحلیل عوامل جغرافیایی، سیاسی و اقتصادی مؤثر بر شکوفایی آن است. بی‌تردید، درک دقیق از پیشینه‌ی این منطقه می‌تواند نه‌تنها بر شناخت تاریخ اقتصادی ایران بیفزاید، بلکه زمینه‌ساز فهم بهتر پیوستگی تاریخی و ژئواقتصادی خلیج فارس در طول قرون متمادی باشد.

چارچوب نظری پژوهش

چارچوب نظری این پژوهش بر مبنای رویکرد «جغرافیای تاریخی اقتصاد دریایی» و «نظریه‌ی شبکه‌های تجاری» استوار است. بر اساس این چارچوب، هر منطقه‌ی جغرافیایی که در مسیر مبادلات دریایی قرار دارد، بسته به موقعیت طبیعی، امنیت سیاسی و دسترسی به منابع، می‌تواند به یک «گره‌گاه تجاری» تبدیل شود. در این الگو، جزیره‌ی کیش به‌عنوان یکی از گره‌های اصلی شبکه‌ی تجارت دریایی خلیج فارس در قرون اولیه‌ی اسلامی، نقش واسطه‌ای میان بنادر داخلی ایران (مانند سیراف و بوشهر) و مراکز تجاری فرامنطقه‌ای چون عمان، هندوستان و شرق آفریقا ایفا می‌کرد. نظریه‌ی «پویایی اقتصاد جزایر» نیز در این پژوهش مورد توجه است. این نظریه، با تکیه بر تعامل میان عوامل محیطی (مانند موقعیت جغرافیایی، اقلیم، و منابع طبیعی) و ساختارهای انسانی (مانند نظام بازرگانی، حکمرانی و روابط فرهنگی)، توضیح می‌دهد که چگونه جزایر می‌توانند به مراکز اقتصادی قدرتمند تبدیل شوند. در این راستا، مقاله حاضر بر این فرض استوار است که رونق کیش تا قرن هفتم



هجری نتیجه‌ی هم‌افزایی عوامل جغرافیایی، سیاسی و اجتماعی بوده است؛ عواملی که موجب شد این جزیره به مرکز اصلی تجارت دریایی و تبادلات فرهنگی در خلیج فارس تبدیل شود.

۳- بحث

شواهد به‌دست‌آمده از تمدن‌های باستانی آشور و ایلام نشان می‌دهد که جزیره کیش از دیرباز در مسیر دریانوردی جنوب ایران نقشی مهم داشته است. اشاراتی که در کتیبه‌ها و آثار باستانی مربوط به این تمدن‌ها وجود دارد، نشان می‌دهد که مسیرهای دریایی خلیج فارس نه تنها گذرگاه تجاری اقوام جنوب ایران بوده، بلکه در ارتباطات دریایی تمدن‌های بین‌النهرین نیز نقشی حیاتی ایفا می‌کرده است. قایق‌های بادبانی در امتداد سواحل جنوبی خلیج فارس، از جمله در مسیر جزایر کیش، قشم و هرمز، این جزیره را به‌عنوان ایستگاهی طبیعی مورد استفاده قرار می‌دادند. این مسیرها معمولاً برای تجارت کالاهایی چون خرما، صدف، فلزات و پارچه‌های محلی استفاده می‌شدند و همین رفت‌وآمدها نشان‌دهنده قدمت نقش دریایی کیش است.

با از میان رفتن تمدن‌های باستانی، موقعیت ممتاز کیش برای مدتی کاهش یافت؛ اما در دوره هخامنشی، با تثبیت حاکمیت ایران بر کرانه‌های خلیج فارس و توسعه مسیرهای دریایی، خلیج فارس دوباره اهمیت خود را بازیافت. هخامنشیان که نیروی دریایی منسجمی در اختیار داشتند، بخشی از تجارت امپراتوری را از طریق مسیرهای آبی جنوب ایران سامان می‌دادند. در همین دوره، دریانوردی پیشرفت یافت و از کشتی‌های بزرگ‌تر و کارآمدتر برای حمل کالا و مسافر استفاده می‌شد. گزارش نیارخوس، دریاسالار اسکندر مقدونی، یکی از مهم‌ترین منابع تاریخی درباره وضعیت کیش در این دوره است. نیارخوس در سفرنامه خود این جزیره را با نام «آراکتا» یاد می‌کند و آن را سرزمینی با نخلستان‌های گسترده معرفی می‌سازد. این گزارش نشان می‌دهد که از قرن چهارم پیش از میلاد، کیش به‌عنوان سکونتگاهی آباد و دارای منابع آبی و کشاورزی مطرح بوده است؛ امری که با توجه به اقلیم گرم منطقه، نشان‌دهنده مدیریت پیشرفته منابع آب و توسعه سامانه‌های سنتی ذخیره آب در جزیره است.

در دوران اشکانی، به‌ویژه زمان مهرداد اول، که سیاست‌های توسعه‌طلبانه این دولت در جنوب ایران تقویت شد، کیش تحت حاکمیت این دودمان درآمد و به پایگاه دریایی مهم آنان در خلیج فارس تبدیل شد. اشکانیان که با رومیان در غرب و اقوام شرقی در شرق درگیر بودند، برای حفظ مسیرهای تجاری و دریایی جنوب ایران اهمیت ویژه‌ای قائل بودند. در همین دوره، تجارت ایران با هند به اوج رسید و کیش به‌عنوان یکی از نقاط اتصال میان راه‌های دریایی ایران، هند و عربستان شناخته شد. در دوره ساسانی نیز اهمیت تجاری کیش حفظ گردید. ساسانیان که سازمان اداری منسجمی در جنوب ایران ایجاد کرده بودند، از جزایر خلیج فارس برای کنترل دریانوردی و تجارت بهره می‌گرفتند. این جزیره در مسیر دو شاهراه مهم تجاری قرار داشت: یکی مسیر شرق به رود سند، و دیگری مسیر غرب به باب‌المندب و دریای سرخ. این مسیرها ایران را به شبکه تجاری اقیانوس هند و شرق آفریقا متصل می‌کرد و کیش در این شبکه نقشی اساسی داشت. از نظر اداری نیز کیش بخشی از ایالت پارس محسوب می‌شد که مرکزیت اقتصادی و فرهنگی جنوب ایران را بر عهده داشت.

با ورود اسلام به ایران، جزیره کیش در سال ۲۳ قمری به‌دست نیروهای عرب فتح شد و برای مدتی تحت اداره نمایندگان خلفای اموی و عباسی قرار گرفت. این دوره سرآغاز ورود کیش به شبکه تجاری جدیدی بود که

توسط مسلمانان کنترل می شد و محور آن شهرهای بصره، عمان، عدن و مناطق ساحلی هند بود. در سال ۲۴۹ قمری، یکی از ایرانیان اهل ری بر خلافت شورید و جزایر خلیج فارس از جمله بحرین را تسخیر کرد؛ اما با ظهور دولت آل بویه، کیش بار دیگر زیر اقتدار حکومت های ایرانی قرار گرفت. آل بویه ها توجه بیشتری نسبت به مناطق جنوبی داشتند و حضور آنان موجب رونق نسبی دوباره جزیره شد.

جزیره کیش — که در منابع اسلامی با نام «قیس» ذکر شده — از قرن پنجم هجری و پس از ویرانی بندر سیراف، به یکی از مهم ترین بنادر تجاری خلیج فارس تبدیل شد. سیراف که از دوره ساسانی تا پایان روزگار آل بویه اصلی ترین بندر ایران بود، به دلیل مجموعه ای از عوامل طبیعی و سیاسی رو به افول گذاشت. زلزله های ویرانگر، رقابت های سیاسی و تغییر مسیرهای تجاری به سوی دریای سرخ موجب شد بازرگانان سیراف راهی بندرهای جدید شوند. شهر جدیدی که در کیش شکل گرفت، دارای استحکاماتی قابل توجه بود و بر اساس گزارش های جغرافی دانان اسلامی، آب آن از برکه های متعدد تأمین می شد. صید مروارید، صنعت اصلی و پردرآمد جزیره، در نزدیکی ساحل رواج داشت و همین مسئله نقش اقتصادی کیش را دوچندان می کرد. در قرن چهارم هجری نیز قلعه ای مستحکم در کیش وجود داشت که بنا بر برخی منابع آل بویه از آن برای زندانیان سیاسی بهره می بردند. منابعی چون دهخدا، فارس نامه ابن بلخی، اصطخری، ابن حوقل و لسترنج، شرح دقیقی از وضعیت جغرافیایی و اقتصادی کیش ارائه کرده اند (دهخدا، ۱۳۷۷: ذیل واژه قیس؛ ابن بلخی، ۱۳۴۳: ۱۱۴ و ۱۳۶؛ اصطخری، ۱۳۴۷: ۱۱۶ و ۱۴۰؛ ابن حوقل، ۱۳۴۵: ۱۸۸؛ لسترنج، ۱۳۸۳: ۲۷۷). این منابع نشان می دهند که کیش شهری آباد بوده و برخلاف بسیاری از جزایر منطقه، جمعیت ساکنی قابل توجه داشته است.

یکی از عوامل اصلی رونق کیش، فروپاشی اقتصادی بندر سیراف بود. سیراف در دوره ساسانی و اوایل اسلامی جایگاهی بی رقیب داشت؛ اما وقوع زلزله های متعدد، اختلافات درونی، مشکلات مالیاتی، و رقابت بندرهای شرقی مانند کیش، سبب زوال این شهر شد. علاوه بر این، تغییر مسیر تجارت جهانی از راه اقیانوس هند به سوی دریای سرخ و مصر، به ویژه پس از گسترش امپراتوری فاطمیان، باعث شد سیراف بخش مهمی از مزیت تجاری خود را از دست بدهد (معصومی، ۱۳۵۲: ۲۴؛ امیرنسترمات، ۱۳۷۰: ۴۱؛ امیرابراهیمی، بی تا: ۶۵). یکی از عوامل اصلی و بنیادین در رونق یافتن جزیره کیش در سده های پنجم تا هفتم هجری، فروپاشی تدریجی و سپس کامل بندر تاریخی سیراف بود؛ بندری که در دوره ساسانی و اوایل اسلام، بزرگ ترین مرکز تجارت دریایی ایران در خلیج فارس محسوب می شد و از نظر حجم مبادلات، ارتباطات بین المللی و انباشت سرمایه، با هیچ بندر دیگری قابل مقایسه نبود. سیراف در روزگار اقتدار خود واسطه اصلی تجارت میان ایران، چین، هند، آفریقای شرقی و جهان اسلام بود، و شبکه ای پیچیده از بازرگانان حرفه ای و زیرساخت های بندری مدرن برای عصر خود در آن وجود داشت.

اما این بندر بزرگ که زمانی قلب تپنده تجارت ایرانیان در خلیج فارس بود، از قرن چهارم هجری به بعد، روندی رو به افول یافت؛ روندی که ترکیبی از عوامل طبیعی، سیاسی، اقتصادی و منطقه ای آن را رقم زد و نه تنها سرنوشت سیراف، بلکه آینده اقتصادی جنوب ایران را نیز دگرگون کرد.

نخستین و شاید مهم ترین عامل، زلزله های ویرانگر پی در پی بود. منابع تاریخی گزارش داده اند که در سده چهارم هجری چندین زمین لرزه شدید موجب ویرانی گسترده خانه ها، بازارها و تأسیسات بندری سیراف شد. (معصومی، ۱۳۵۲: ۲۴) به صراحت اشاره می کند که «این زلزله ها نه تنها شهر را از لحاظ کالبدی و انسانی ویران ساخت،



بلکه اقتدار اقتصادی و توان احیای آن را نیز از میان برد. این ویرانی‌ها سبب شد بسیاری از خانواده‌های بازرگان، که ثروت خود را در بازار و انبارهای سیراف نگهداری می‌کردند، دارایی‌هایشان را از دست بدهند و توان سرمایه‌گذاری مجدد نداشته باشند.

عامل دوم، اختلافات داخلی و ضعف ساختار اداری و مالیاتی در دوره‌های پایانی حکومت‌های محلی و سپس در روزگار آل‌بویه بود. با افزایش فشارهای مالیاتی، نزاع میان خاندان‌های رقیب و کاهش انسجام سیاسی، سیراف توان اداره کارآمد بندر را از دست داد. (امیرابراهیمی، بی‌تا: ۶۵) معتقد است که «بحران مدیریتی و فقدان امنیت اقتصادی در شهر، بازرگانان را به خروج از سیراف و انتخاب بندرهای امن‌تر سوق داد.» این بی‌ثباتی‌ها، همراه با نیاز بازرگانان به مسیرهای مطمئن، زمینه را فراهم کرد تا کیش به‌عنوان جایگزینی مناسب مطرح شود.

عامل سوم، رقابت فزاینده بندرهای شرقی خلیج فارس مانند کیش، هرمز و تیز بود. کیش به‌دلیل موقعیت جغرافیایی مطلوب، منابع آب و نخلستان‌های گسترده، و امکان ایجاد لنگرگاه‌های امن، برای بازرگانان جذاب‌تر از سیراف آسیب‌دیده بود. بسیاری از تجار بزرگ که نیازمند امنیت، ثبات اقتصادی و نزدیکی به مسیرهای بین‌المللی بودند، به‌تدریج کسب‌وکار خود را به کیش منتقل کردند (امبرنسترمان، ۱۳۷۰: ۴۱) تأکید می‌کند که «رشد بندرهای رقیب، شتاب افول سیراف را چند برابر کرد و تداوم مهاجرت بازرگانان، مرگ تدریجی این بندر تاریخی را رقم زد».

چهارمین عامل، تغییر مسیر تجارت جهانی بود. با قدرت‌یابی فاطمیان و رونق دریای سرخ و بنادر مصر، مسیرهای دریایی شرق به‌تدریج به سوی دریای سرخ سوق داده شد و خلیج فارس بخش مهمی از مزیت خود را از دست داد. این تحول ژئواقتصادی سبب شد سیراف که تا آن زمان محور اصلی تجارت شرق و شمال خلیج فارس بود، در حاشیه قرار گیرد. رقابت شدید میان مسیر دریایی خلیج فارس و مسیر دریای سرخ، به‌ویژه در قرن چهارم و پنجم هجری، ضربه‌ای مهلک به تجارت سیراف وارد کرد (همان منابع).

در نهایت، مجموعه این عوامل — زلزله‌ها، اختلافات داخلی، فشارهای مالیاتی، رقابت بندرهای نوظهور و تغییر مسیر تجارت جهانی — موجب شد سیراف، این بندر عظیم و تاریخی، از رونق بیفتد. پیامد طبیعی این فروپاشی، انتقال سرمایه، جمعیت، کشتی‌ها و فعالیت‌های تجاری به کیش بود؛ رخدادی که زمینه‌ساز دوره طلایی شکوفایی کیش در سده‌های پنجم تا هفتم هجری شد.

ابن‌مجاور، مورخ و جغرافی‌دان قرن هفتم، گزارشی دقیق درباره روند مهاجرت بازرگانان سیرافی به کیش ارائه می‌دهد. به گفته او، مهاجرت این بازرگانان در سال ۵۰۴ قمری قطعی شد و آنان در آبادانی کیش نقش اساسی داشتند (ابن‌مجاور، ۱۹۵۴م: ۱۸۱). وی تأکید دارد که توسعه زیرساخت‌های شهری و تجاری کیش نتیجه سرمایه‌گذاری همین طبقه اقتصادی بوده است، نه سیاست‌های حکومتی. در قرن ششم و هفتم هجری، خاندان بنی‌قیصر — که ماهیتی نظامی داشتند — با تابعیت از سلاجقه کرمان و اتابکان فارس، حکومت جزایر خلیج فارس از جمله کیش را در دست گرفتند. آن‌ها امنیت دریایی منطقه را تأمین کردند و با ایجاد ناوگان‌های نظامی و تجاری، زمینه رونق بیشتر کیش را فراهم آوردند. براساس گزارش ابن‌مجاور، آنان از سال ۵۴۳ تا حدود ۶۲۷ هجری در کیش نفوذ داشتند و نقش آنان در تأمین امنیت دریایی موجب شد کیش به یکی از مراکز امن برای پهلوگیری کشتی‌های تجاری تبدیل شود (ابن‌مجاور، همان: ۲۸۷؛ و صاف، ۱۳۳۸ق: ۷۴؛ الادریسی، ۱۴۰۹ق: ۱۵۶؛ اقبال، ۱۳۲۸: ۳۲؛ چمنکار، ۱۳۹۱: ۴۷).

در سده‌های پنجم تا هفتم هجری، کیش نه تنها کانونی برای تجارت دریایی، بلکه نقطه‌ای محوری در شبکه تبادلات اقتصادی، فرهنگی و سیاسی خلیج فارس بود. این دوره هم‌زمان با تحولات مهمی در ساختار اقتصاد جهانی آن زمان بود؛ به‌ویژه تغییر مسیرهای تجارت از راه‌های زمینی ناامن به راه‌های دریایی، رشد قدرت‌های ایرانی در جنوب کشور، و تحول بازرگانی بین‌المللی میان شرق و غرب. در چنین بستری، کیش جایگاهی یافت که می‌توان آن را «قلب تپنده خلیج فارس» در این دوران نامید.

روایات و گزارش‌های جغرافی‌دانان مسلمان و جهانگردان اروپایی به‌وضوح نشان می‌دهد که کیش در این دوره به بندری پررونق، پویا و پرتردد تبدیل شده بود. یاقوت حموی در *معجم‌البلدان*، کیش را نه فقط به‌عنوان یک جزیره تجاری، بلکه به‌مثابه شهری آباد با «بازارهای فراوان و عمارت‌های نیکو» توصیف می‌کند. او از وجود باغ‌ها، نخلستان‌ها و سازه‌های بزرگ و مستحکم سخن می‌گوید و کیش را لنگرگاهی اصلی برای کشتی‌هایی معرفی می‌کند که از هند، فارس و سواحل عربی خلیج فارس در رفت‌وآمد بودند (حموی، ۱۳۲۳ق: ۲۲۷). توصیفات حموی از نظر اهمیت جغرافیایی و اقتصادی کیش بسیار راهگشاست؛ زیرا نشان می‌دهد که این جزیره در شبکه کشتیرانی منطقه، نقطه‌ای محوری برای توقف، مبادله کالا، و تأمین آب و آذوقه کشتی‌ها بوده است.

در قرن هشتم هجری، مارکوپولو نیز در سفرنامه مشهور خود به نقش برجسته کیش اشاره می‌کند. بنا بر روایت او، کیش بازاری پرجنب‌وجوش برای خرید و فروش ادویه، گیاهان دارویی، سنگ‌های قیمتی، پارچه‌های نفیس و به‌ویژه مروارید بوده است. وی تأکید دارد که کشتی‌های عظیم در بندر کیش پهلو می‌گرفتند و این جزیره یکی از ایستگاه‌های تجاری عمده در مسیر ارتباطی هند و خاورمیانه بود (مارکوپولو، ۱۳۵۰: ۳۶). گزارش مارکوپولو ارزش بسیاری دارد؛ زیرا نشان می‌دهد که رونق کیش در قرن‌های پیش از او (پنجم تا هفتم هجری) چنان عظیم بوده که آثار آن تا سده هشتم نیز ادامه داشته و حتی در نوشته‌های اروپایی بازتاب یافته است.

ماهیت تجارت و کالاهای مبادله‌شده

کیش در این دوره به‌طور ویژه در تجارت مروارید شهرت داشت. صید مروارید در خلیج فارس سابقه‌ای دیرینه داشت، اما در عصر اسلامی و به‌ویژه از قرن پنجم به بعد، به مهم‌ترین فعالیت اقتصادی کیش تبدیل شد. مرواریدهای خلیج فارس در بازارهای هند، چین، شرق آفریقا و حتی اروپا با ارزش بسیار فروخته می‌شدند. علاوه بر مروارید، خرما، ابریشم، شراب، قیر و منسوجات ایرانی از این جزیره و بنادر پیرامونی آن صادر می‌شد. در مقابل، کیش محل ورود کالاهای تجملی و مصرفی از شرق و جنوب آسیا بود. ادویه، پارچه‌های ابریشمی و زربفت هندی، گل‌سنگ، عاج، ظروف چینی، و انواع عطریات مهم‌ترین کالاهای وارداتی به کیش بودند. (عاملی، ۱۳۶۹: ۱۳۰) به‌تفصیل به این کالاها اشاره می‌کند و موقعیت ممتاز کیش را در شبکه تجارت بین‌المللی این دوره شرح می‌دهد. حجم عظیم تجارت در این جزیره، نشان‌دهنده نقش آن به‌عنوان واسطه‌ای میان تولیدکنندگان آسیایی و بازارهای غربی بود.

عوامل بیرونی مؤثر بر رونق کیش

رونق کیش صرفاً نتیجه موقعیت جغرافیایی آن نبود، بلکه مجموعه‌ای از تحولات منطقه‌ای و جهانی نیز زمینه‌ساز شکوفایی آن شد. نخستین عامل، افزایش ناامنی مسیرهای زمینی بود؛ به‌ویژه مسیرهای تجاری بین‌النهرین و

شام که در اثر جنگ‌های پی‌درپی میان جهان اسلام و امپراتوری بیزانس، و نیز حملات بدویان، به شدت آسیب‌پذیر شده بودند (اشپولر، ۱۳۷۳: ۳۳۰) اشاره می‌کند که همین بی‌ثباتی‌ها سبب شد بازرگانان ترجیح دهند مسیرهای دریایی را انتخاب کنند؛ مسیری که خلیج فارس در آن مهم‌ترین نقش را ایفا می‌کرد. عامل دوم، انتقال مرکز خلافت از شام به بغداد در عصر عباسی بود. بغداد در کنار دجله قرار داشت و از طریق اروندرود به خلیج فارس متصل می‌شد. این انتقال سبب شد خلیج فارس به شریان حیاتی اقتصاد عباسی تبدیل شود (کازرونی، ۱۳۶۷: ۷۱) تأکید می‌کند که توسعه اقتصادی بغداد و نیاز آن به کالاهای شرقی، موجب شد تجارت دریایی از طریق خلیج فارس رونق بی‌سابقه‌ای یابد. عامل مهم دیگر، زوال بندر سیراف بود؛ شهری که از دوره ساسانی تا پایان آل‌بویه مهم‌ترین بندر ایران بود. زلزله‌های ویرانگر، تغییر مسیرهای تجاری و رقابت‌های سیاسی سبب افول سیراف شد این رویداد نقطه عطفی در تاریخ اقتصادی کیش و خلیج فارس به شمار می‌رود؛ زیرا طبقه‌ای از بازرگانان حرفه‌ای و ثروتمند، با شبکه‌ای گسترده از ارتباطات بین‌المللی، در این جزیره مستقر شدند.

به‌طور کلی، مجموع عواملی مانند موقعیت جغرافیایی کیش، هوای مناسب‌تر نسبت به برخی نقاط ساحلی، منابع آبی قابل اتکا، نخلستان‌های فراوان، امنیت دریایی و انتقال مراکز تجاری از سیراف به کیش باعث شد که این جزیره از اواخر قرن پنجم تا اوایل قرن هشتم هجری به یکی از مهم‌ترین مراکز تجاری خلیج فارس تبدیل شود. در این دوره، کیش نه تنها مرکز صید و صدور مروارید بود، بلکه نقطه اتصال ایران با چین، هند، عربستان و شرق آفریقا به‌شمار می‌رفت و در زنجیره جهانی تجارت اقیانوس هند نقشی تازه و فراتر از گذشته یافت.

راه‌های بازرگانی خلیج فارس، از جمله مسیرهایی که جزیره کیش در آن قرار داشت، در سده‌های میانی اسلامی نقش مهمی در پیوند میان جنوب آسیا، بین‌النهرین، هندوستان و شرق آفریقا ایفا می‌کرد. این مسیرهای دریایی از دیرباز ستون فقرات شبکه تجارت جهانی به شمار می‌رفتند و کیش به واسطه قرار گرفتن در میانه این مسیرها، به یکی از مهم‌ترین ایستگاه‌های دریایی در جهان آن روز تبدیل شد. یکی از مهم‌ترین کالاهای صادراتی این منطقه، مروارید بود؛ غواصان مروارید را «تواش» می‌نامیدند و این گروه حرفه‌ای نقش کلیدی در رونق اقتصادی بنادر خلیج فارس داشتند. مرواریدهایی که در جزایر قشم، کیش، هرمز، هنگام، بحرین و لارک صید می‌شد، از مهم‌ترین ثروت‌های منطقه به شمار می‌رفت و به سبب ارزش اقتصادی بالا، برای آن نظام‌های دقیق مالیاتی، بازرسی و بازرگانی وجود داشت (صفی‌نژاد، ۹۳؛ مجتهدزاده، ۱۳۵۴: ۵۵).

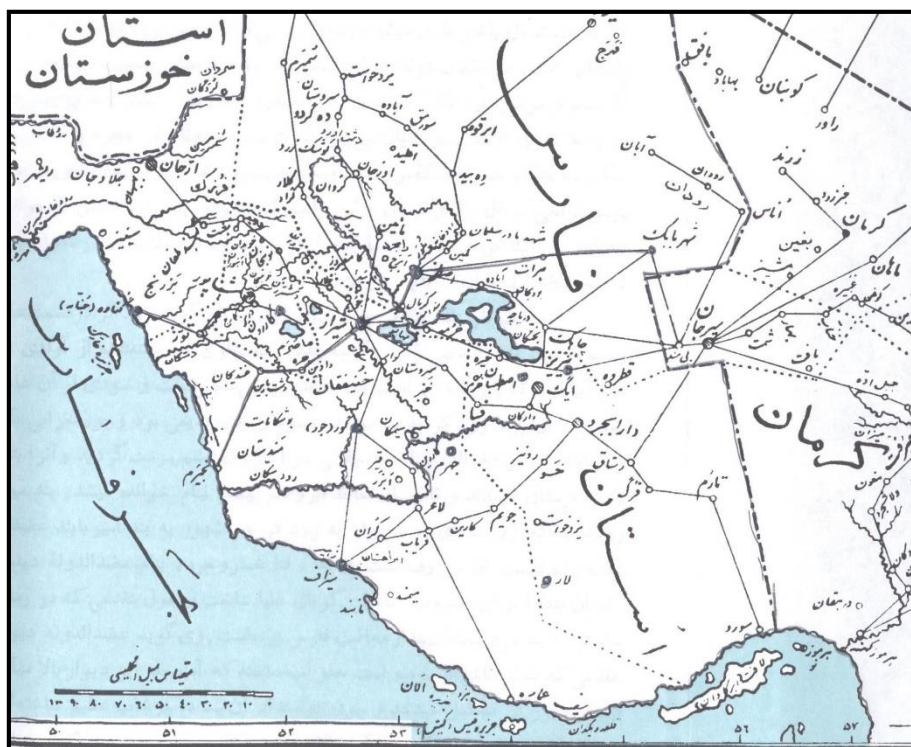
کیش و بندر سیراف، دو مرکز مهم داد و ستد مروارید بودند. در قرن ششم میلادی، تجارت ابریشم و مروارید عمده‌تاً در اختیار بازرگانان ایرانی بود که کالاهای خود را بیشتر از مسیر دریا جابه‌جا می‌کردند. ارتباط کیش با مسیرهای خشکی جنوب ایران، این جزیره را به پل ارتباطی بین بنادر و مراکز داخلی تبدیل می‌کرد و تنوع کالاها و حضور بازرگانان ملل مختلف سبب شده بود در کیش نوعی چندفرهنگی تجاری شکل گیرد. در دوره آل‌بویه، امنیت دریایی خلیج فارس به اوج خود رسید. اقدامات این دودمان قدرتمند، به‌ویژه در تثبیت امنیت در مسیرهای دریایی و بنادر جنوب ایران، زمینه رشد اقتصادی کیش و دیگر جزایر خلیج فارس را فراهم کرد. پس از سقوط آل‌بویه، سلاجقه کرمان بر خلیج فارس مسلط شدند و در جزیره کیش قلعه‌ای مستحکم و شهری جدید بنا کردند. بنا بر گزارش مقدسی، عمادالدوله تورانشاه در سال ۴۷۷ قمری اهمیت کیش را افزایش داد و آن را به مرکز بازرگانی خلیج فارس تبدیل کرد (مقدسی، ۱۳۶۱: ۴۲۶).



این تغییرات سبب شد عواید گمرکی و حقوق بازرگانی که تا پیش از آن نصیب مردم سیراف می‌شد، اکنون به کیش منتقل شود. این عامل مهمی در افول اقتصادی سیراف و انتقال مرکزیت تجارت به کیش بود. به گفته منابع تاریخی، زلزله‌ای ویرانگر در سال ۳۶۶ ق باعث شد سیراف بخش عمده‌ای از قدرت و کارکرد خود را از دست بدهد و همین امر مهاجرت اشراف و تجار سیراف را به کیش شتاب بخشید. کیشیان نیز برای تحکیم جایگاه خود در شبکه قدرت سیاسی، هر ساله مبلغ قابل توجهی هدیه به دارالخلافه بغداد ارسال می‌کردند تا تابعیت صوری خود از خلافت عباسی را حفظ کنند.

از نگاه جغرافی‌دانان و مورخان اسلامی، مجموعه‌ای از عوامل سیاسی، اقتصادی و طبیعی در پیشرفت کیش نقش داشت: موقعیت جغرافیایی مناسب، آب‌وهوای مساعد، وفور آب، نخلستان‌های گسترده و وجود بنادر امن همگی محیطی فراهم آورد که کیش بتواند به‌عنوان یکی از درخشان‌ترین بنادر خلیج فارس مطرح شود. دوره عظمت کیش از اواخر قرن پنجم تا اوایل قرن هشتم هجری ادامه یافت؛ یعنی فاصله زمانی میان سقوط سیراف و ظهور بندر هرمز. در سده‌های پنجم، ششم و هفتم هجری، کیش شهری آباد، پرجمعیت و مرکز سیاسی و تجاری مهم خلیج فارس بود. این جزیره لنگرگاه اصلی کشتی‌های چین، هند، بصره و بغداد محسوب می‌شد و به‌عنوان بندرگاهی معتبر و پایگاه دریایی قدرتمند شناخته می‌شد. کیش از اواخر قرن پنجم جایگزین بندر سیراف در تجارت خلیج فارس شد و تا اواخر قرن هفتم به‌عنوان مرکز عمده بازرگانی منطقه باقی ماند.

ارتباط گسترده کیش با آفریقای شرقی یکی از ویژگی‌های مهم اقتصاد این جزیره بود. کشتی‌های حامل کالا از هند و چین تا سواحل سوماترا و زنگبار رفت‌وآمد داشتند و کالاهایی چون عاج، طلا، پوست و عنبر از آفریقا وارد کیش می‌شد و در مقابل مروارید، قماش، خرما و ماهی خشک از خلیج فارس صادر می‌گردید. توسعه شیراز در زمان اتابکان سلجوقی نیز بر رونق کیش افزود؛ زیرا ابریشم فارس یکی از کالاهای سودآور بازارهای کیش بود (ریکس توماس، ۱۳۵۱: ۴۰۱). منابع مختلف بر رونق اقتصادی و اجتماعی کیش تأکید دارند. ابن خردادبه در *المسالك والممالك* از خرما، دامداری و صید مروارید به‌عنوان مهم‌ترین فعالیت‌های اقتصادی کیش یاد می‌کند (ابن خردادبه، ۱۳۷۱: ۶۲). یاقوت حموی در قرن هفتم هجری می‌نویسد که کیش پنج بازار آباد داشته و به داشتن اسب‌های اصیل عربی مشهور بوده است. او همچنین مروارید کیش را در زمره بهترین انواع مروارید خلیج فارس می‌داند (حموی، ۱۳۲۳: ۴۲۲). ابوالقاسم کاشانی در *عرایس الجواهر* از کیش به‌عنوان یکی از مراکز اصلی صید مروارید یاد می‌کند و وصاف نیز در *تحریر تاریخ وصاف* بر حضور بازرگانانی از هند، سند، چین، ترکستان، مصر، شام و قیروان در این جزیره تأکید دارد (کاشانی، بی‌تا: ۸۴؛ آیتی، ۱۳۸۳: ۱۰۰). در مجموع، بررسی منابع نشان می‌دهد که ترکیب عوامل جغرافیایی، سیاسی، اقتصادی و دریایی سبب شد جزیره کیش در بازه‌های سه‌قرنی به یکی از مهم‌ترین بنادر جهان اسلام تبدیل شود؛ جایگاهی که بعدها با ظهور هرمز دچار تغییر شد، اما آثار آن همچنان در تاریخ اقتصادی خلیج فارس باقی است.



شکل : موقعیت جزیره قیس (کیش) در بحر فارس - منبع: جغرافیای تاریخی سرزمین‌های خلافت شرق - گای لسترنج

۴- نتیجه گیری

بررسی تاریخی و جغرافیایی جزیره کیش تا قرن پنجم هجری نشان می‌دهد که این منطقه در میان بنادر و مراکز دریایی خلیج فارس، جایگاهی ویژه و استراتژیک داشته است. موقعیت جغرافیایی ممتاز کیش در میانه‌ی مسیرهای تجاری بین‌المللی، برخورداری از امنیت نسبی دریایی، و وجود ساختار اقتصادی پویا، این جزیره را به کانون اصلی دادوستد کالا میان ایران، شبه‌قاره‌ی هند، شرق آفریقا و شبه‌جزیره‌ی عربستان تبدیل کرده بود. رونق صید مروارید، تجارت ادویه و منسوجات، و فعالیت کشتی‌های تجاری، از مهم‌ترین عوامل رشد اقتصادی و شکوفایی اجتماعی منطقه به‌شمار می‌آمد. منابع تاریخی و جغرافیایی اسلامی همچون آثار ابن حوقل، مقدسی و اصطخری، کیش را در زمره‌ی آبادترین و ثروتمندترین مراکز دریایی معرفی می‌کنند. این امر بیانگر آن است که تا قرن هفتم هجری، کیش نه‌تنها نقش اقتصادی برجسته‌ای در خلیج فارس ایفا می‌کرد، بلکه به‌عنوان پل ارتباطی فرهنگی و تمدنی میان شرق و غرب جهان اسلام نیز شناخته می‌شد. همچنین، نفوذ حکومت‌های ایرانی، به‌ویژه آل‌بویه، در تأمین امنیت و سامان‌دهی روابط بازرگانی، زمینه‌ساز رشد بیشتر این منطقه گردید. تحلیل یافته‌ها نشان می‌دهد که رونق کیش حاصل تعامل سه عامل اصلی بوده است: نخست، موقعیت جغرافیایی ممتاز در مسیر تجارت جهانی؛ دوم، ثبات سیاسی ناشی از حضور قدرت‌های ایرانی در جنوب کشور؛ و سوم، پویایی اجتماعی و فرهنگی ناشی از حضور اقوام و بازرگانان گوناگون. بنابراین، کیش تا قرن هفتم هجری نه‌تنها به‌عنوان یک بندر تجاری، بلکه به‌عنوان مرکز ثقل اقتصاد دریایی و فرهنگی ایران در خلیج فارس شناخته می‌شود. این پیشینه‌ی تاریخی، گواهی روشن بر پیوستگی دیرینه‌ی ایران با دریانوردی و اقتصاد بین‌المللی در آب‌های جنوبی کشور است.



۵- منابع

- (۱) ابن بلخی (۱۳۴۳)، فارسنامه، به کوشش علی نقی بهروزی، شیراز: انتشارات مطبوعاتی فارس.
- (۲) ابن حوقل (۱۳۴۵)، صوره الارض، ترجمه جعفر شعار، تهران: انتشارات بنیاد فرهنگ ایران.
- (۳) ابن خردادبه (۱۳۷۱)، المسالك و الممالك، ترجمه سعید خاکرند، تهران: موسسه فرهنگی حنفا.
- (۴) ابن مجاور، ابوالفتح نجم الدین یوسف (۱۹۵۴م)، صفه البلاد الیمین و مکة و بعض الحجاز السماء التاريخ المستبصر، به اهتمام اسکار لوفگرن، لیدن.
- (۵) الادریسی، ابوعبدالله محمد (۱۴۰۹ ق)، نزهة المشتاق فی الاختراق الآفاق، بیروت: عالم الکتب.
- (۶) اشپولر (۱۳۷۳)، تاریخ ایران در قرون نخستین اسلامی، ترجمه جواد فلاطوری، تهران: شرکت انتشارات علمی و فرهنگی.
- (۷) اصطخری (۱۳۴۷)، مسالك و ممالك، به کوشش ایراج افشار، تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب.
- (۸) اقبال، عباس (۱۳۲۸)، مطالعاتی در باب بحرین و جزایر وسواحل خلیج فارس، تهران: چاپخانه مجلس.
- (۹) امیرنسترم، ملویل، چارلز (۱۳۷۰)، تاریخ زمین لرزه های ایران، ترجمه ابولحسن زاده، تهران: نشر آگاه.
- (۱۰) امیرابراهیمی، عبدالرضا (بی تا)، خلیج فارس، تهران: پژوهشگاه علوم انسانی.
- (۱۱) آیتی، محمد صمد (۱۳۸۳)، تحریر تاریخ و صاف، جلد اول، تهران: انتشارات پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی.
- (۱۲) چمنکار، محمدجعفر (۱۳۹۱)، جایگاه جزیره کیش در تجارت دریایی عصر ملوک محلی بنی قصیر، پژوهش نامه تاریخ های محلی ایران، شماره ۱.
- (۱۳) حموی، یاقوت بن عبدالله (۱۳۲۳ ق)، معجم البلدان، مصر: مطبعة السعادة بجوار محافظة.
- (۱۴) دهخدا (۱۳۷۷)، لغت نامه دهخدا، ذیل واژه قیس. تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- (۱۵) ریکس، توماس (۱۳۵۱)، مجله دریانوردی ایرانیان در خلیج فارس، فرهنگ ایران زمین، شماره ۱۸.
- (۱۶) صفی نژاد، جواد (۱۳۸۷)، سفرنامه سلیمان سیرافی، تهران: نشر مطالعات تاریخ معاصر.
- (۱۷) عاملی، مرتضی (۱۳۶۹)، بازار در سایه حکومت های اسلامی، ترجمه سید محمد حسینی، قم: دفتر انتشارات اسلامی.
- (۱۸) کازرونی، محمدابراهیم (۱۳۶۷)، تاریخ بنادر و جزایر خلیج فارس، تصحیح منوچهر ستوده، گیلان: موسسه فرهنگی جهانگیری.
- (۱۹) کاشانی، ابوالقاسم (بی تا)، عرایس الجواهر، به کوشش ایرج افشار، تهران: انتشارات انجمن آثار ملی.
- (۲۰) لسترنج، گای (۱۳۸۳)، جغرافیای تاریخی سرزمین های خلافت شرقی، ترجمه: محمود عرفان، تهران: انتشارات علمی و فرهنگی.
- (۲۱) مارکوپولو (۱۳۵۰)، سفرنامه مارکوپولو، ترجمه حبیب الله صمیمی، تهران: انتشارات ترجمه و نشر کتاب.
- (۲۲) مجتهدزاده، پیروز (۱۳۵۴)، جغرافیای تاریخی خلیج فارس، تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- (۲۳) معصومی، غلامرضا (۱۳۵۲)، سیراف، اشاراتی از گذشته سیراف، تهران: انجمن آثار ملی.
- (۲۴) مقدسی (۱۳۶۱)، احسن التقاسیم فی المعرفة الاقالیم، ترجمه علی نقی منزوی، تهران: انتشارات مولفان و مترجمان.
- (۲۵) و صاف، شهاب الدین عبدالله بن عزالدین (۱۳۳۸ ق)، تاریخ و صاف، تهران: کتابخانه ابن سینا.



The Status and Prosperity of the Kish Region as the Main Economic Hub of the Persian Gulf from the First to the Seventh Century AH

Tahmineh Raeissadat^{1*}, Seyed Mohammad Taghi Raeissadat²

1- Assistant Professor, Department of History, Faculty of Letters and Humanities, Ferdowsi University of Mashhad, Mashhad, Iran

2- Assistant Professor, Department of Management, Touran Institute of Higher Education, Damghan, Iran

Email: tahmineh.r@um.ac.ir

Abstract:

From antiquity through the medieval Islamic period, Kish Island functioned as one of the most important centers of Iran's economic and commercial engagement with the wider world. Islamic historical and geographical sources up to the seventh century AH show that Kish was not only a major maritime trade hub, but also a vital link connecting Iran's southern ports with the Arabian Peninsula, India, and East Africa. Between the third and fifth centuries AH, Kish reached a peak of prosperity due to its strategic geographical position, relative security at sea, and the presence of Iranian and Arab merchants. Geographers such as Ibn Ḥawqal, al-Meqaddasī, and al-Iṣṭakhrī describe the island as possessing active markets, a well-organized economic system, and advanced maritime facilities. Key economic activities included pearl fishing and the trade of spices, textiles, precious metals, and luxury goods, which together generated significant wealth and regional influence. Beyond its economic role, Kish also held cultural and civilizational importance. As a crossroads between the eastern and western Islamic worlds, it facilitated the exchange of scholars, artistic traditions, and religious ideas, strengthening intellectual and cultural ties across regions. Politically, until the seventh century AH, Kish largely remained under the control or influence of Iranian dynasties, especially the Buyids and their local allies. In this capacity, it served as Iran's principal maritime and economic base in the Persian Gulf. Overall, historical and archaeological evidence confirms that Kish's sustained prosperity established it as a cornerstone of Iran's maritime economy and a major pillar of international trade in the Persian Gulf.

Keywords: Kish, Persian Gulf, maritime trade, early Islamic centuries, Pearl fishing