

فصل نامه پژوهش‌های تاریخی (علمی - پژوهشی)
دانشکده ادبیات و علوم انسانی - دانشگاه اصفهان
سال پنجاه و دوم، دوره جدید، سال هشتم
شماره یک (پیاپی ۲۹)، بهار ۱۳۹۵، صص ۱۱۴-۱۰۱
تاریخ وصول: ۱۳۹۳/۰۴/۲۰، تاریخ پذیرش: ۱۳۹۴/۰۹/۲۲

شکل‌گیری سیاست دریایی ایلخانان و پیامدهای آن بر تجارت بین‌المللی اواخر قرون وسطی

دکتر احمد فضلی نژاد*

چکیده

بررسی تاریخ ایران نشان می‌دهد که چگونگی دسترسی به دریا و اجرای حاکمیت بر آب‌های آزاد، همواره یکی از برنامه‌های مهم در سیاست خارجی دولت‌های حاکم بر این کشور بوده است. موقعیت جغرافیایی ایران و همجواری یا نزدیکی به دریا در شمال و جنوب، برای دولت‌های حاکم بر ایران این امکان را فراهم می‌کرد تا علاوه بر حفظ امنیت دفاعی خود، نقش فعالی در روند گسترش تجارت بین‌المللی ایفا کنند.

دولت ایلخانان مغول در قرن هفتم قمری/سیزدهم میلادی، در سرزمین پهناور ایران مستقر شد که از جیحون در شرق تا فرات در غرب و از کرانه جنوبی دریای سیاه در شمال تا خلیج فارس در جنوب گسترده بود. این دولت با اجرای سیاست دریایی در مناسبات خارجی، توانست یکی از بازیگران اصلی تجارت بین‌المللی در اواخر قرون وسطی شود. مؤلفه‌های این سیاست دریایی عبارت بودند از: حاکمیت بر قفقاز و انتخاب آذربایجان به عنوان تخته‌گاه؛ حاکمیت بر بین‌النهرین برای سلطه بر راه‌های تجاری دریای سرخ و اقیانوس هند؛ نفوذ در آناتولی و آسیای صغیر برای در اختیار گرفتن بنادر جنوبی دریای سیاه. اجرای سیاست دریایی توسط ایلخانان، پیامدهای مهمی به همراه داشت که مهم‌ترین آن‌ها کنترل راه‌های بازرگانی شرق و غرب و رقابت با اردوی زرین و مالیک، ارتباط مستقیم با دولت‌های تاجریشده حوزه مدیترانه و همچنین، گشایش راه بازرگانی طرابوزان به هرمز و از آنجا به اقیانوس هند و دریای چین که این امر در تاریخ تجارت بین‌المللی، از رویدادهای بزرگ به شمار می‌رود.

این پژوهش با روش توصیفی تحلیلی، نقش سیاست دریایی ایلخانان را در تحولات تجارت دریایی شرق و غرب بررسی می‌کند. یافته‌های پژوهش حاکی از آن است که ایلخانان با بهره‌گیری از موقعیت جغرافیایی ایران و دیپلماسی فعال، نه تنها در مقابل اتحادیه‌ای از رقیبان و دشمنان منطقه‌ای ایستادگی کرده، بلکه در اتصال حوزه‌های تجارت دریایی مدیترانه و دریای سیاه و اقیانوس هند نقش اساسی ایفا کردند.

واژه‌های کلیدی: ایلخانان، سیاست دریایی، اردوی زرین، مالیک، دریای سیاه، مدیترانه.

* استادیار گروه تاریخ دانشگاه شیراز (نویسنده مسئول). afazlinejad@yahoo.com

مقدمه

پژوهش حاضر به چگونگی شکل‌گیری سیاست دریایی ایلخانان و نقش آن در رونق تجارت بین‌المللی، در قرن سیزدهم میلادی/هفتم قمری می‌پردازد. این دوران از منظر تحولات گسترده در تجارت دریایی و پیش‌درآمد اکتشافات جغرافیایی در قرن‌های بعد، در تاریخ اروپا و جهان، جایگاه و اهمیت ویژه‌ای دارد. در قرن سیزدهم میلادی/هفتم قمری، دو کانون مهم تجارت دریایی در جنوب و شمال اروپا شکل گرفت و راه خود را به دیگر مناطق جهان گشود. کانون نخست حوزه دریای مدیترانه و فعالیت‌های گسترده تجاری دولت شهرهای ایتالیایی، به ویژه ونیز و جنوا، بوده و کانون دوم حوزه دریای بالتیک و شکل‌گیری اتحادیه بازرگانی هانسایی و فعالیت شهرهای شمالی آلمان بود. هم‌زمان با این رویدادها، تهاجم مغولان و فتح مناطق گسترده‌ای از شرق آسیا تا غرب روسیه، تغییرات وسیعی در روابط شرق و غرب و مبادلات تجاری بین‌المللی را موجب شد. تأسیس امپراتوری مغولی در چین و امنیت حوزه دریای چین، به رشد و گسترش تجارت دریایی در این منطقه و در واقع، شکل‌گیری کانون سوم تجارت دریایی انجامید. در آسیا مغولان علاوه بر چین، به تصرف دو سرزمین وسیع دیگر، یعنی ایران و روسیه، دست زدند. تأسیس دولت مغولی ایلخانان در ایران و رقابت با دولت‌های منطقه و اولوس‌های دیگر خاندان چنگیزی، به ویژه اولوس خاندان جوچی در روسیه، بر تحولات تجارت بین‌المللی تأثیر نهاد؛ در نتیجه کانون‌های تجارت دریایی، یعنی اقیانوس هند و دریای چین و همچنین حوزه مدیترانه، در شرق و غرب به یکدیگر پیوستند. این پژوهش به چگونگی و علل شکل‌گیری سیاست دریایی ایلخانان در منطقه آسیای غربی، به

ویژه حوزه قفقاز و دریای سیاه، می‌پردازد و پیامدهای این سیاست بر گسترش تجارت دریایی شرق و غرب را ارزیابی می‌کند. ایلخانان مغول مانند سایر اولوس‌های خاندان چنگیزی، برخاسته از سرزمین‌های محصور در خشکی و فاقد هرگونه تجربه سیاست و تجارت دریایی بودند؛ بنابراین نقش و موقعیت جغرافیایی ایران، به علاوه تحولات در روابط دولت‌های آسیای غربی و حوزه مدیترانه، موجب شد تا دولت ایلخانان از فرصت‌های به دست آمده، برای اتصال ایران به شبکه‌های تجاری شرق و غرب استفاده کنند. این مقاله در ارتباط با موضوع پیش‌رو، درصدد آن است تا به دو سؤال پاسخ دهد:

۱. مؤلفه‌های سیاست دریایی دولت ایلخانان در ایران کدام بودند؟

۲. سیاست دریایی ایلخانان چه پیامدهایی برای ایران و تجارت بین‌المللی در اواخر قرون وسطی داشت؟

بررسی پژوهش‌های مرتبط با مقاله حاکی از آن است که تاکنون پژوهش مستقلی در ارتباط با این موضوع، در داخل و خارج، صورت نگرفته است. با این حال، در مقالات و تألیفات مربوط به تجارت ایلخانان با سایر دولت‌ها، مطالب ارزشمندی دیده می‌شود که حاکی از رویکرد فعال این دولت، در عرصه روابط بین‌المللی است.

کریمی و رضایی (۱۳۹۲) به روابط تجاری ایران و جنوا در دوره ایلخانان پرداخته و به ویژه، به نقش دولت‌های همجوار مانند اردوی زرین و بیزانس و ممالیک و همچنین، راه‌های ارتباطی در این زمینه توجه کرده و آن‌ها را بررسی کرده‌اند.

د کوسمو (۲۰۰۵)، از پژوهشگران به نام در زمینه تاریخ مغولان و تجارت شرق و غرب، در مقاله خود بر اساس دو مقوله همگرایی و برخورد، به مسئله

ایمیل قوناق به اوکتای و مغولستان به تولوی داده شد (جوینی، ۱۳۸۷: ۱۴۱/۱). با زمامداری منگوقاآن، تغییراتی در این تقسیم‌بندی ایجاد شد که تأثیرات پایداری بر مناسبات خاندان چنگیز گذاشت. در سال ۶۵۱ ق/ ۱۲۵۳ م، منگوقاآن پس از تشکیل قوریلتایی از بزرگان مغول، برادر خود هلاکو را مأمور فتح سراسری ایران و دیگر مناطق غربی کرد. دو قلمرو همسایه ایران، یعنی دشت قبچاق یا اردوی زرین در روسیه و اولوس جغتای در ماوراءالنهر، پیش از این به تصرف فرزندان جوچی و جغتای در آمده بود.

هلاکو ابتدا به اهداف اولیه خود، یعنی سرکوب اسماعیلیان و براندازی خلافت عباسی و به طور کلی فتح سراسری ایران جامه عمل پوشاند؛ سپس با انتخاب مراغه به عنوان تختگاه، در عمل حاکمیت ایلخانان بر آذربایجان و نواحی اطراف آن را تثبیت کرد. این موضوع موجب بروز اختلاف میان ایلخانان و اردوی زرین، بر سر ادعای حاکمیت بر قفقاز شد که تا پایان دولت ایلخانان ادامه یافت و بر شکل‌گیری سیاست دریایی ایلخانان، در حوزه دریای سیاه، تأثیر بسیاری نهاد. خان‌های اردوی زرین مدعی حاکمیت بر تمام قفقاز و آذربایجان بودند و ادعای خود را به تقسیم‌بندی چنگیز خان مستند می‌کردند. از منابع آرشیوی یا تاریخی اردوی زرین هیچ اثری باقی نمانده است؛ زیرا در لشکرکشی تیمور به سرای، پایتخت آن دولت، در سال ۷۹۸ ق/ ۱۳۹۵ م تمام آرشیوها سوزانده شدند (Hartog, 1996: X, XI).

در منابع فارسی نیز، هیچ نشانه‌ای مبنی بر اعطای قفقاز و آذربایجان به خاندان جوچی، از سوی چنگیز و جانشینان او نیست، جز آنکه این منابع به تصرف مناطق دشت قبچاق و ولایات بلغار، آس، روس و آلان از سوی باتو اشاره کرده‌اند (جوینی، ۱۳۸۷: ۶۴۲/۳؛ جوزجانی، ۱۳۸۹: ۱۷۵/۲). و صاف

تجارت دولت‌های ذی نفع در حوزه دریای سیاه، در عصر امپراتوری مغول پرداخته است. موضوع تجارت برده در این دوره، نقش مغولان روسیه در دریای سیاه و بازرگانی جمهوری‌های ایتالیایی و همچنین اهمیت شهر تبریز از جمله مطالب ارزشمند این مقاله است.

مالویست (۱۹۳۷) به روابط بازرگانی بین حوزه دریای سیاه و حوزه دریای بالتیک پرداخته و تأثیر مغولان را در این باره بررسی کرده است. محور مقاله او درباره داد و ستد اقوام شمالی اروپا با مردمان پیرامون دریای سیاه است؛ اما از طریق آن می‌توان به نقش بازرگانان ایرانی قلمرو ایلخانان، در تجارت با مناطق دور دست شمالی پی برد.

اثر سیوسیلتن (۲۰۱۲) از پژوهش‌های ارزشمند، در زمینه تجارت دریایی مغولان است. نویسنده تجارت دریای سیاه در قرن سیزدهم و چهاردهم میلادی و نقش مغولان اردوی زرین در این باره را بررسی کرده است. بخش‌هایی از این کتاب، به تجارت و رقابت با ایلخانان نیز پرداخته است.

مؤلفه‌های سیاست دریایی ایلخانان

الف. حاکمیت بر قفقاز جنوبی و انتخاب آذربایجان به عنوان تختگاه

پس از فتوحات مغولان، امپراتوری خاندان چنگیز در برگیرنده سرزمین‌های پهناوری بود که از کره و چین در شرق تا اوکراین در غرب روسیه را شامل می‌شد. بر اساس سنت مغولی، چنگیزخان پیش از مرگ خود در سال ۶۲۴ ق/ ۱۲۲۷ م، قلمرو تحت فرمانروایی و اراضی فتح شده را بین فرزندانش تقسیم کرد. از ترکستان شرقی و خوارزم تا اقصای بلغار به جوچی، فرزند بزرگ‌تر، داده شد. از او یغور تا سمرقند و بخارا به جغتای واگذار شد. نواحی

می‌نویسد: خاندان جوچی دائم تا اران می‌تاختند و مدعی اران و آذربایجان شده بودند (وصاف، ۱۲۶۹: ۵۰/۱ و ۵۱). البته مورخان دولت ممالیک، به علت دشمنی با ایلخانان، ادعای خاندان جوچی را بر قفقاز و آذربایجان تأیید کرده‌اند (القلقشندی، ۱۳۳۲ق: ۳۰۸/۴ و ۳۰۹). العمری ضمن محل شبهه دانستن این ادعا، جانب خاندان جوچی را گرفته است (العمری، ۱۹۷۱: ۱۵۳/۳).

صرف نظر از اختلاف منابع، گفتنی است که پیش از فتح ایران توسط ایلخانان، خاندان جوچی بر قفقاز و آذربایجان اعمال نفوذ می‌کرد؛ اما به طور رسمی، آن مناطق متعلق به آن‌ها نبود. با فتح ایران، مناطق مذکور بخشی از قلمرو ایلخانان شده و اهمیت آن هم از نظر مراتع وسیع و هم از نظر راه‌های کاروانی و گذرگاه‌های کوهستانی، موجب ادعای خاندان جوچی و تشدید اختلاف میان آن‌ها و ایلخانان شد (Martin, 2007: 159-160).

بدین ترتیب، با تسلط ایلخانان بر ایران و انتخاب آذربایجان به عنوان تختگاه، مرزهای شمالی آن دولت از داغستان در کنار دریای خزر تا بندر سامسون در جنوب دریای سیاه گسترده شد که سرزمین‌های اران و آذربایجان، ارمنستان، بخش‌هایی از گرجستان و قلمرو سلجوقیان آناتولی را در بر می‌گرفت (سازمان نقشه‌برداری کشور، ۱۳۸۴: ۹۳). همچنین با سلطه ایلخانان بر سلجوقیان آناتولی، شهرهای سیس و قبرس و طرابوزان نیز که جزو ارمنستان بزرگ یا «ارمنیه الاکبر» بودند، به قلمرو ایلخانان افزوده شدند (مستوفی قزوینی، ۱۳۸۱: ۵۳).

با توجه به تسلط اردوی زرین بر شهرها و بنادر مهمی از قفقاز شمالی و اراضی و کرانه‌های شمالی دریای سیاه، رقابت میان دو دولت ایلخانان و اردوی زرین، شکل‌گیری سیاست دریایی ایلخانان را

اجتناب‌ناپذیر می‌کرد. به ویژه آنکه شهرهای ساحلی و همجوار با دریای سیاه، در قلمرو اردوی زرین، به مراکز مهم مبادلات بازرگانی و استقرار تاجرانی از کشورهای مختلف، از جمله ونیز و جنوا، تبدیل شده بودند؛ به عنوان نمونه، شبه جزیره کریمه در شمال دریای سیاه، نقش اساسی در رونق مبادلات بازرگانی اردوی زرین با مدیترانه و بالتیک ایفا می‌کرد. شهر آزوف (Azov) از مراکز مهم تجاری در ساحل شمالی دریای سیاه بود که به ویژه جنوایی‌ها، در آنجا دفاتر بازرگانی داشتند. ابن بطوطه اطلاعات ارزشمندی از رونق تجارت در این شهر ارائه کرده است (ابن بطوطه، ۱۳۳۷: ۳۲۵ تا ۳۲۷).

بندر کافا (Caffa) یا فتودوسیای امروزی (Feodosia)، از بنادر مهم تجاری اردوی زرین بر ساحل شمالی دریای سیاه نیز، اقامتگاه تاجرانی از کشورهای مختلف از جمله ایتالیا و لهستان و ارمنستان بود (Malowist, 1937: 39). همچنین بر اساس گزارش روبروک، شهر سوداک یا سولدایا (Soldaia) در جنوب شبه جزیره کریمه، مبادلات گسترده‌ای با شرق و غرب و سرزمین‌های شمالی داشت (Rubruck, 1900: 44-45). ضمن اینکه شهر سرای (Sarai)، پایتخت اردوی زرین، یکی از باشکوه‌ترین مراکز سیاسی و اقتصادی آسیا در آن زمان بود؛ چنان‌که تا سالیان بعد، شکوه و عظمت این شهر در دوره مغولان، زبانزد مسافران و مورخان بود. ابن عربشاه، مورخ دوره تیموری، می‌نویسد: شکوه‌مندی این شهر در دوره مغولان، موجب شد که هر که را فضیلتی در هنر و ادب بود، به آن روی آورد (ابن عربشاه، ۱۳۷۳: ۸۳).

خان‌های اردوی زرین برای سلطه بر مبادلات بازرگانی چین تا مدیترانه، تصرف آذربایجان به ویژه تبریز را جزو برنامه اصلی خود قرار داده بودند.

۱۳۵۰: ۱۳۳ تا ۱۳۵). بدین ترتیب، ایلخانان با انتخاب آذربایجان به عنوان تختگاه و دفاع از معابر قفقاز، در برابر تهاجم‌های اردوی زرین، به سمت استحکام پایگاه خود در حوزه دریای سیاه و ایجاد سیاست دریایی در آن منطقه روی آوردند.

ب. حاکمیت بر بین‌النهرین و قطع راه‌های بازرگانی ممالیک مصر

ویژگی دیگر سیاست دریایی ایلخانان، تلاش برای کنترل مسیرهای ارتباطی کاروانی به مصر و فشار بر دولت ممالیک بود. هم‌زمان با تأسیس حکومت ایلخانان در ایران، مناسبات میان اردوی زرین و ممالیک مصر برقرار شد که یکی از انگیزه‌های ارتباط میان آن‌ها وجود دشمن مشترک، یعنی ایلخانان، بود. برکای، فرمانروای اردوی زرین، به عنوان نخستین حاکم مسلمان خاندان مغول، با الملک الظاهر (بیرس) پیمان دوستی برقرار کرد. او طی نامه‌ای به الملک الظاهر، ضمن اعلام مسلمانی خود و مخالفت با هلاکو، به واسطه قتل خلیفه عباسی، اتحاد با ممالیک را برای جنگ با خان کافر خواستار شد (المقریزی، ۱۹۵۷: ۴۹۵/۱).

از اهداف اصلی هجوم هلاکو به ایران تصرف سرزمین‌های غربی، از جمله بین‌النهرین و شام و مصر بود؛ بنابراین، جنگ میان ایلخانان و ممالیک اجتناب‌ناپذیر می‌نمود. از سوی دیگر، سرزمین اردوی زرین و اراضی دشت قیچاق منبع اصلی تأمین نیروی نظامی ممالیک بود. سران دولت ممالیک در اصل، از بردگان ترکی مغولی بودند و بیرس، فرمانروای آن‌ها، از دشت قیچاق برای خدمت نظامی به مصر برده شده بود؛ بنابراین یکی از سیاست‌های ایلخانان برای مقابله با ممالیک، تسلط بر راه‌های ارتباطی میان مصر با سایر مناطق شرق مدیترانه و

ایلخانان ایران نیز برای کنترل راه‌های بازرگانی و مبادله با مدیترانه، ناچار به اتخاذ سیاست دریایی، در حوزه دریای سیاه بودند. یکی از مؤلفه‌های این سیاست، حفظ قفقاز و اراضی بین دریای خزر و دریای سیاه بود.

مسئله قفقاز و تسلط بر راه‌های تجاری آن، عامل اصلی نبردهای میان اردوی زرین و ایلخانان بود که از ابتدای تأسیس دولت ایلخانان آغاز شد. و صاف پس از ذکر رویدادهای جنگ، از مجازات تاجران اردوی زرین در تبریز و تصاحب اموال آن‌ها و همچنین، تلافی برکای در کشتن تاجران ایرانی خبر می‌دهد (وصاف، ۱۲۶۹ق: ۵۰/۱ و ۵۱). مارکوپولو نیز ضمن آنکه هلاکو را ارباب تاتارهای لوانت (Levant)، یعنی سرزمین‌های شرق مدیترانه تا آسیای صغیر و برکای را پادشاه تاتارهای دریای سیاه می‌خواند، انگیزه نبرد آن‌ها را اختلاف بر سر تصاحب ایالت حائل میان آن دو تلقی می‌کند (Polo, 1871: 2/424).

در دوره ایلخانان بعدی نیز، مسئله ارتباط با دریای سیاه و تجارت منطقه، همواره موضوع اصلی منازعات با همسایه شمالی بود؛ چنان‌که در زمان غازان (۶۹۴ تا ۷۰۳ ق/ ۱۲۹۴ تا ۱۳۰۳ م) توقتای، فرمانروای اردوی زرین، رسولانی به تبریز فرستاد و ادعای حاکمیت بر ازان و آذربایجان را کرد. پاسخ غازان این بود: «بحث انتزاع آن به زبان شمشیر ایراد باید کرد» (وصاف، ۱۲۶۹ق: ۳۹۸/۴ و ۳۹۹). در دوره اولجایتو نیز، ادعای تصاحب آذربایجان به قصد گشایش راه‌های تجاری را اوزبک، فرمانروای اردوی زرین، مطرح کرد که با بی‌توجهی اولجایتو مواجه شد (القاشانی، ۱۳۸۴: ۱۴۶). در دوره ابوسعید، اختلافات بر سر مناطقی از قفقاز به جنگ میان دو دولت انجامید که با درایت امیر چوپان، فرمانده سپاه ابوسعید، نیروهای اوزبک دفع شدند (حافظ ابرو،

توجیه‌پذیر می‌نمود. دولت‌های مهم این منطقه سلاجقه روم و امپراتوری بیزانس، یا به عبارتی «روم اتابکی و روم شرقی» (بیانی، ۱۳۷۵: ۸۵۲/۳) بودند. سلاجقه 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 ۶۱۱ ق/۱۲۱۴ م بندر سینوپ را به تصرف درآوردند و از طریق آن، راه خود را به تجارت دریایی اروپا گشودند. این دوره، یعنی اوایل قرن سیزدهم میلادی/هفتم قمری، دوره درخشان آناتولی شناخته می‌شود (Bedrosian, 1997: 241-271).

با تأسیس دولت ایلخانان، عزالدین کیکاوس و رکن‌الدین قلیچ ارسلان، از فرزندان غیاث‌الدین کیخسرو سلطان سلجوقی روم که در سال ۶۴۷ ق/۱۲۴۹ م درگذشته بود، تبعیت از هلاکو را پذیرفتند و هلاکو حکومت آناتولی را میان آن دو تقسیم کرد. بر این اساس، از حدود قیصریه تا ساحل آنتالیا به سلطان عزالدین و از سیواس تا ساحل سینوپ و سامسون به سلطان رکن‌الدین تعلق گرفت (آفسرای، ۱۳۶۲: ۶۱ و ۶۲). بنابراین، قرار گرفتن این دولت در مدار سلطه ایلخانان برای کنترل راه‌های خشکی و دریایی آناتولی و امنیت گذرگاه سفر و دسترسی به مدیترانه اهمیت بسیاری داشت.

امپراتوری بیزانس دولت دیگری بود که از نظر ایلخانان، می‌بایست در اجرای سیاست دریایی دست کم مانعی ایجاد نمی‌کرد. هم‌زمان با تأسیس حکومت ایلخانان، امپراتوری بیزانس به دست خاندان پائولوگ افتاد. میخائیل هشتم در دوران حکومت خود (۱۲۵۹ تا ۱۲۸۲ م/۶۵۸ تا ۶۸۱ ق)، با اتخاذ سیاست موازنه قوا با سه دولت ایلخانان و اردوی زرین و ممالیک، موقعیت خود را استحکام بخشید. او در ابتدا، متحد هلاکو و اباقا شد. در موقعیت

آسیا بود. با این هدف، هلاکو پس از فتح ایران و بین‌النهرین و بخش‌های بسیاری از آناتولی، راه خشکی میان ممالیک و اردوی زرین را مسدود کرد. این مسئله موجب توجه دولت ممالیک به گشودن راه دریایی قسطنطنیه و حوزه دریای سیاه شد. مقریزی درباره ارسال سفرا و هدایای گرانبیامت و آغاز مبادلات میان ممالیک و اردوی زرین پس از این رویدادها گزارش کرده است (المقریزی، ۱۹۵۷: ۴۹۷/۱). واکنش ایلخانان در برابر اقدامات دولت‌های متخاصم، تقویت نفوذ خود بر راه‌های دریایی منتهی به مدیترانه، هم‌زمان با بستن مسیرهای کاروانی خشکی منتهی به شام و مصر بود. هلاکو با توجه به مأموریت خود که از جانب منگوقاآن، دستور اجرای قوانین چنگیزی از سواحل آمودریا تا اقصای مصر را داشت (فضل‌الله همدانی، ۱۳۷۳: ۹۷۴/۲)، سیاستی اتخاذ کرد که هدف از آن، تسلط بر راه‌های مهم تجاری بود. راه‌هایی که هم اقیانوس هند را به شرق مدیترانه پیوند می‌داد و هم از طریق قفقاز و دریای سیاه، با دولت‌های مسیحی اروپایی مرتبط می‌ساخت. به عبارت دیگر، هدف از اجرای سیاست دریایی ایلخانان، محروم کردن ممالیک از ورود بردگان جوان برای تقویت بنیه نظامی خود، در کنار خارج کردن این دولت از گردونه مناسبات تجاری شرق و غرب بود.

ج. نفوذ در دولت‌های آسیای صغیر و حاکمیت بر آناتولی

دیپلماسی ایلخانان در ارتباط با آسیای صغیر و آناتولی، مبتنی بر سلطه بی‌واسطه یا نفوذ در دولت‌های کرانه جنوبی دریای سیاه بود. با توجه به تسلط دولت اردوی زرین بر سواحل شمالی و شرقی دریای سیاه، سیاست ایلخانان در این زمینه

(Benjamin of Tudela, 1973: 264).

علاوه بر دولت‌های بیزانس و سلجوقیان، ارمنستان و گرجستان نیز در مدار سیاست ایلخانان در حوزه دریای سیاه قرار داشتند. در یکی از اسناد ونیزی که حاکم ونیز به پاپ بونیفاس هشتم (Boniface VIII) نوشته، به سیاست غازان در اتحاد با ارمنستان و گرجستان، برای فشار وارد کردن به مصر اشاره شده است (کتابخانه مرکزی و مرکز اسناد دانشگاه تهران، ۱۳۵۲: ۱۲). منابع ارمنی نیز این موضوع را تأیید کرده‌اند. در نبرد غازان با ممالیک، ارمنی‌ها در شمار متحدان ایلخان بودند و در دفاع از استحکامات مرزی در جنوب، با ممالیک مقابله می‌کردند (Payaslin, 2007: 96). در منابع ارمنی، به نقش ارمنی‌ها در ارتباط تجاری ایران با مدیترانه از طریق تبریز به ملازگرد، ارزروم و بندر طرابوزان در جنوب دریای سیاه توجه شده است. تاجران ارمنی در تبریز حضور فعالی داشتند و با دولت شهرهای ایتالیایی به مبادله کالا می‌پرداختند. گروه بسیاری نیز به عنوان مترجم، در خدمت ایلخانان بودند (Bedrosian, 1997: 241-271).

پیامدهای سیاست دریایی ایلخانان

الف. سلطه بر مسیرهای ارتباطی شرق و غرب

پیش از حاکمیت ایلخانان بر ایران، مغولان روسیه راه مهم بازرگانی قفقاز به آناتولی و دریای سیاه را در اختیار داشته و از این طریق، راه‌های بازرگانی شرق و غرب را در کنترل خود داشتند. کاروان‌های بازرگانی از قفقاز به سرای و از آنجا به آسیای مرکزی رفت و آمد می‌کردند و تا شرق دور، به فعالیت مشغول بودند. در کتاب راهنمای سفر اروپایی‌ها به مشرق زمین که فرانچسکو بالدوچی پگولوتی (Francesco Balducci Pegolotti) در

جنگ‌های صلیبی، اتحاد میان ایلخانان غیر مسلمان و بیزانسی‌های مسیحی، در مقابل ممالیک، منطقی به نظر می‌رسید؛ اما وجود دولت مغولی مسلمان در اردوی زرین، وضعیت را برای امپراتوری بیزانس پیچیده کرده بود (Nicol, 1999: 81-82). میخائیل هشتم با به ازدواج درآوردن دختران [نامشروع] خود با خان‌های مغول در ایران و اردوی زرین، برای حفظ این توازن تلاش کرد. او هم‌زمان، با ممالیک مصر نیز روابط دوستانه‌ای برقرار کرد (کریمی، ۱۳۹۲: ۵۸). با این حال، امپراتور در میان همسایگان و دولت‌های رقیب، ترجیح می‌داد که روابط نزدیک‌تری با ایلخانان داشته باشد. او در یک نمونه، فرستادگان دولت ممالیک را با این استدلال که همجواری با ایلخانان برای او اهمیت فراوانی دارد، نپذیرفت (Amitai-Preiss, 2004: 92).

تأثیر سیاسی اقدامات ایلخانان بر تصمیمات میخائیل هشتم، امپراتور بیزانس، تا آنجا بود که هلاکو توانست در سال ۶۶۰ ق/ ۱۲۶۱ م، از تشکیل اتحادیه دشمنان متشکل از اردوی زرین، ممالیک، جنوایی‌ها، بیزانس و حتی سلجوقیان آناتولی جلوگیری کند. سلجوقیان آناتولی به علت جدایی عزالدین کیکاوس از هلاکو، به این اتحادیه پیوسته بودند. اتحاد این دولت‌ها که در قاهره گرد آمده بودند و هدف آن‌ها تلاش برای قطع ارتباط ایلخانان با دریای سیاه و مدیترانه از طریق آناتولی بود، به علت فشار هلاکو بر میخائیل هشتم و جدا ساختن او از دیگران درهم شکست (Ciociltan, 2012: 242). بدین ترتیب، راه نفوذ ایلخانان در آسیای صغیر هموارتر شد و ارتباط تجاری آن‌ها با حوزه دریای سیاه و مدیترانه افزایش یافت. گزارش مسافران درباره حضور چشمگیر تاجران ایرانی در بیزانس، در این دوره، تأییدی بر این نکته است (Rabbi

حدود سال ۱۳۴۰ م/۷۴۱ ق نوشته، بر امنیت و رونق این راه تا آسیای مرکزی تأکید شده است. این اثر تجربه بازرگانانی را که از این مسیر به شرق رفته بودند، برای مسافران دیگر شرح داده است (Rossabi, 1993: 355-356).

با سلطه ایلخانان بر قفقاز جنوبی و آناتولی، حاکمیت انحصاری اردوی زرین بر این مسیر تجاری به چالش کشیده شد. هدف اصلی ایلخانان، تحت فشار قرار دادن مغولان روسیه و قطع دسترسی آن‌ها به گذرگاه بسفر و همچنین، مسیر مدیترانه به مصر بود. برتری ایلخانان در این زمینه، به علت موقعیت آن‌ها در توانایی دخالت در حوزه‌های نفوذ بیزانس در آناتولی و ناتوانی اردوی زرین بود که هیچ مرز مشترکی با بیزانس نداشت. از گزارش هتوم ارمنی چنین استنباط می‌شود که تسلط ایلخانان بر راه‌های قفقاز، عامل اصلی موفقیت آن‌ها در جنگ‌های متعدد با اردوی زرین بوده است (Hetum, 2004: 3/47). با این حال، اردوی زرین به علت حاکمیت بر دشت‌های وسیعی از شمال دریای سیاه تا شمال دریای خزر و در امتداد آن تا آسیای مرکزی، از موقعیت ارزشمندی برای رقابت با ایلخانان و تغییر اوضاع برخوردار بود.

اجرای سیاست دریایی ایلخانان، در مقابل ممالیک، موفقیت بیشتری به همراه داشت. هدف اصلی ایلخانان در این اقدام، قطع ارتباط دولت ممالیک با اردوی زرین و ممانعت از انتقال برده و کالا از طریق دشت قبیچاق و منطقه قفقاز به مدیترانه و مصر بود. ایلخانان پس از تصرف بغداد و حاکمیت بر بین‌النهرین، راه دریایی جنوب را از اقیانوس هند و خلیج فارس به عراق و شام، بر روی دولت ممالیک قطع کردند. بر اساس یکی از اسناد ونیزی که به ارتباط تجاری ایران با ونیز مربوط است امپراتور ایران، یعنی اولجایتو و اروپایی‌ها درصدد بستن راه تجاری با مصر بودند، تا کالاهای بازرگانی به طور مستقیم، از ایران به بنادر مدیترانه منتقل شوند

(کتابخانه مرکزی و مرکز اسناد دانشگاه تهران، ۱۳۵۲: ۱۲ و ۱۳).

ایلخانان پس از تسلط و نفوذ بر کرانه‌های جنوبی دریای سیاه در آناتولی و حاکمیت بر قفقاز جنوبی، راه شمالی را هم بر دولت ممالیک بستند. از آن پس، تنها راه‌های ارتباطی ممالیک با شرق و شمال، یکی راه اقیانوس هند به دریای سرخ بود و دیگری، راه شمال دریای سیاه به مدیترانه. راه دوم مسیر اصلی انتقال بردگان از دشت قبیچاق به مصر بود.

ایلخانان برای کنترل راه جنوبی اقیانوس هند به دریای سرخ، به استخدام کشتی‌سازان جنوایی و ساخت کشتی در بغداد اقدام کردند تا با بستن باب‌المنذب و قطع جریان کالاهای ورودی از هند به مصر، مسیر ارتباطی ممالیک را به اقیانوس هند مسدود کنند. گیوم آدم سر (Guillaume Adam)، اسقف سلطانی که در طول جنگ‌های صلیبی نگران سوءاستفاده جنوایی‌ها و خواستار همکاری بیشتر ونیزی‌ها با ایرانیان بود، در گزارش‌های خود به پاپ، به این رویدادها اشاره کرده است (Ciociltan, 2012: 83).

سیاست دریایی ایلخانان همچنین، راه خشکی شرق و غرب را که با راه باستانی ابریشم منطبق بود، پیوند داد. در واقع، تسلط ایلخانان بر طرابوزان در ساحل جنوبی دریای سیاه موجب شد مسیر ارتباطی دریای سیاه به تبریز و از آنجا به شهرهای قزوین، ری، مرو، سمرقند و شهرهای ماوراءالنهر و ترکستان تا شرق دور متصل شود و بسیاری از بازرگانان و مسافران از این مسیر، برای رفت و آمد استفاده کنند.

ب. ارتباط مستقیم تجاری با حوزه دریای مدیترانه
بر اساس فرمان منگوقاآن به هلاکو، هدف اولیه ایلخانان تسلط بر قلمرو گسترده‌ای از رود آموی تا مدیترانه و دسترسی به حوزه مدیترانه، از طریق

و دریای سیاه و ارتباط مستقیم تجاری با ونیزی‌ها پی برد. یکی از اسناد ونیزی نشان می‌دهد که اولجایتو از تاجران دولت شهر ونیز خواست تا بدون ترس و واهمه، از مسیرهای تجاری تحت اختیار ایران برای مبادله کالاها استفاده کنند (Di cosmo, 2005: 409-410).

در سال‌های پایانی دولت ایلخانان، ونیزی‌ها نقش گسترده‌ای در منطقه ایفا کردند. در اسناد ونیزی، به امتیازات درخور توجهی اشاره شده که ابوسعید به تاجران ونیزی داده است؛ از جمله آن‌ها، گشودن کنسولگری در ایران و ساخت خانه برای راهبان مسیحی بوده است. حتی در یکی از اسناد، کنسول ونیز در تبریز طی نامه‌ای از نزدیکی بیش از حد تاجران ونیزی به دربار ایران شکایت کرده است (کتابخانه مرکزی و مرکز اسناد دانشگاه تهران، ۱۳۵۲: ۱۳).

یکی از پیامدهای ارتباط دریایی ایلخانان با مدیترانه، حجم چشمگیر صادرات ابریشم ایران به دولت شهرهای ایتالیایی بود که در آن کشور، به نام‌های خاص شهرهای ایران شناخته می‌شدند (پطروشفسکی، ۱۳۵۵: ۳۱۰ تا ۳۱۵).

ج. اتصال راه تجاری طرابوزان به هرمز و آب‌های آزاد

از مهم‌ترین پیامدهای سیاست دریایی ایلخانان، گشایش راه بازرگانی بنادر دریای سیاه در شمال به بنادر خلیج فارس و اقیانوس هند تا دریای چین در جنوب بود. موقعیت جغرافیایی ایران وضع مطلوبی، برای نقش‌آفرینی در مسیر راه‌های تجارت بین‌المللی فراهم کرده بود. گشایش راه بازرگانی شمال جنوب، در واقع احیای راه ادویه باستانی بود و بنادر طرابوزان را در جنوب دریای سیاه از طریق تبریز، کاشان، یزد و کرمان به هرمز پیوند می‌داد و از آنجا به بنادر هند و چین متصل می‌کرد (گروسه، ۱۳۸۷:

بین‌النهرین و شام و مصر بود (فضل‌الله همدانی، ۱۳۷۳: ۹۷۴/۲)؛ اما پس از آنکه با سد دفاعی ممالیک مواجه شدند و طی چند مرحله نبرد با آن‌ها شکست خوردند، دریای سیاه را کانون توجه خود، برای دستیابی به مدیترانه قرار دادند.

در اوایل دوره ایلخانان، دولت شهرهای ایتالیایی روابط بازرگانی گسترده‌ای با اردوی زرین آغاز کرده بودند. مارکوپولو از تجارت ابریشم و کشتی‌رانی جنوایی‌ها در سراسر دریای خزر یاد کرده است (Polo, 1871: 1/51). ایلخانان برای رقابت بازرگانی با اردوی زرین و گسترش تجارت دریایی، تلاش‌های گسترده‌ای انجام دادند. ارغون طی دوران هفت ساله حکومت خود، چهار هیئت سفارت به غرب فرستاد. در سال ۶۸۶ ق/ ۱۲۸۷ م، ربان صوما (Rabban Suma) را به دربار شاهان اروپا اعزام کرد. جنوا از جمله مناطقی بود که ربان به آنجا رفت و با استقبال مردم روبه‌رو شد. سفر وی برای ایجاد ارتباط و اتحاد با دولت‌های حوزه مدیترانه، در مقابل ممالیک و اردوی زرین بود (گزارش کامل سفر وی در: (Montgomery, 1966: 62 and 66). این سفر در تاریخ مبادلات جهانی قرون وسطی، دارای اهمیت بسیاری است؛ زیرا در صورت اتحاد ایران و جنوا، راه ابریشم و راه ادویه از طریق مسیرهای تجاری شهرهای داخلی ایران، با پشتیبانی جنوایی‌ها، به دریای سیاه و مدیترانه متصل می‌شد و این یکی از برجسته‌ترین تحولات، در تجارت اوراسیا به شمار می‌رفت. ارغون برای اعمال قدرت و کنترل شبکه‌های تجاری از دریای سیاه تا مدیترانه و برای مقابله با راهزنان دریایی، کشتی‌های جنوایی را مسلح کرد (Ciociltan, 2012: 158). در دوره غازان و اولجایتو، روابط با ونیزی‌ها نیز گسترش یافت. بر اساس اسناد ونیزی، می‌توان به تلاش غازان برای کنترل راه‌های قفقاز

تبریز نمونه و ضرب‌المثل شهرهای آباد بود و در اشعار و مثل‌ها، از آن یاد می‌شد (آقسرایبی، ۱۳۶۲: ۲۳۵ تا ۲۳۸). پس از آن سلطانیه بود. العمری، مورخ عرب، درباره سلطانیه نوشته است به علت راه‌ها و بازارهای آن، از گوشه و کنار جهان به آن روی می‌آورند (العمری، ۱۹۷۱: ۱۶۰/۳). القاشانی نیز از بازار آن به عنوان «کم خرج بسیار دخل» تعبیر کرده است (القاشانی، ۱۳۸۴: ۱۲۲). طرح بنای سلطانیه در زمان غازان ریخته شد و در زمان اولجایتو، به اجرا درآمد؛ اما در اندک مدتی، پس از تبریز، به یکی از مهم‌ترین شهرهای ایران تبدیل شد. اولجایتو جماعتی از پیشه‌وران و اهل صنعت و حرفه را از تبریز به سلطانیه آورد و آن‌ها موجب رونق و آبادی آن شدند. در این مسیر تجارتي، سلطانیه گاه به عنوان مرکز بزرگ تجارت بین هند و اروپا شناخته می‌شد. در این مسیر تجارتي، شهرهای کاشان و اصفهان و یزد در مرکز ایران نیز، از اهمیت ویژه‌ای برخوردار بودند و توصیف رونق و آبادانی آن‌ها، در گزارش‌های مسافران اروپایی آمده است (Odoric, 1937: 215).

همچنان که طرابوزان قلمرو شمال غربی ایلخانان را به دریای سیاه پیوند می‌داد، هرمز در جنوب این قلمرو، ایران و خلیج فارس را به آب‌های اقیانوس هند تا دریای چین متصل می‌کرد. تمام مسافرانی که به هرمز رفت و آمد کرده‌اند اعم از مارکوپولو، اودوریک، ابن بطوطه و مورخان که رویدادهای تاریخی این دوره را گزارش کرده‌اند، از آبادانی این شهر نقل قول بسیار دارند. وصاف از صدور انواع کالا و اقلام تجارتي ایران، نظیر اسب، از هرمز به مناطق دور دست شمالی و جنوبی خبر داده است (وصاف، ۱۲۶۹ق: ۳۰۱/۳ و ۳۰۲). هتوم، مورخ ارمنی و ابن بطوطه، مسافر مسلمان نیز از داد و ستد مرواریدهای بزرگ و ارزشمند خلیج فارس، به ویژه هرمز، با

اهمیت این اقدام ایلخانان و نقش آن در گسترش تجارت بین‌المللی به گونه‌ای بوده که یکی از پژوهشگران، آن را رویدادی بی‌سابقه در تاریخ قرون وسطی خوانده است؛ زیرا از طریق آن، حوزه دریای سیاه به جریان تجارت راه ابریشم و راه ادویه متصل شد و از آن پس، هیئت‌های بزرگ تجاری اروپا و مبلغان مذهبی به سمت شرق گسیل شدند (Ciociltan, 2012: 36).

فراپار جوردانو (Friar Jordanus) که در نیمه اول قرن چهاردهم میلادی/هشتم قمری، به مناطق شرقی سفر کرده و اسقف یکی از شهرهای هند بوده، در کتاب عجایب شرق، قلمرو ایران را با عنوان امپراتوری پارس از طرابوزان تا دریای هند خوانده است که تأکیدی بر اهمیت این راه بازرگانی قلمداد می‌شود (Jordanus, 1839: 53).

طرابوزان نقطه اتصال دریای سیاه با راه‌ها و شهرهای داخلی ایران بود و در این دوره، از نظر صادرات و واردات کالا اهمیت بسیاری یافت. العمری از آن به عنوان مملکه جلیل‌القدری که غرب و شرق را به هم پیوند می‌دهد، تعبیر کرده است (العمری، ۱۹۷۱: ۲۵۷/۳ و ۲۵۸). بعضی از مورخان نیز دریای سیاه (بحر اسود) را بحر طرابوزان نامیده‌اند (خواندمیر، ۱۳۸۰: ۴/۶۶۰).

پس از طرابوزان، تبریز به عنوان یکی از آبادترین شهرهای جهان آن روز، نیم قرن پس از مارکوپولو راه تجاری دریای سیاه را به فلات مرکزی ایران متصل می‌کرد. اودوریک پوردونونی (Odoric of Pordenone) که از همین مسیر به هرمز سفر کرده در سفرنامه خود، تبریز را سرآمد شهرهای جهان خوانده و درآمد آن را بیش از خراجی دانسته است که پادشاه فرانسه از تمام قلمرو تحت حکومتش دریافت می‌کرد (Odoric, 1973: 214). در این دوره،

و در پی آن، پایان تجارت چین تا مدیترانه تا زمان گشایش راه اقیانوس اطلس به هند قلمداد کرده‌اند (Di Cosmo, 2005: 404).

نتیجه

این پژوهش بر آن بود تا نقش سیاست دریایی ایلخانان را در اتصال راه‌های شرق و غرب و گسترش تجارت دریایی بین‌المللی، در اواخر قرون وسطی، ارزیابی کند؛ سپس اهمیت موقعیت جغرافیایی ایران را در این امر تبیین کند. هم‌زمان با استقرار دولت ایلخانان در ایران، تحولات سیاسی و اقتصادی مهمی در آسیا و اروپا به وقوع پیوست. از نظر سیاسی، خاندان جوچی در روسیه مدعی مناطق قفقاز و آذربایجان شد و با ایجاد روابط نزدیک با دولت ممالیک و تلاش برای شکل دادن اتحادیه منطقه‌ای علیه ایلخانان، تأثیر چشمگیری بر روند مناسبات خارجی ایلخانان گذاشت. ایلخانان برای در اختیار گرفتن ابتکار عمل، در مقابل دولت‌های متخاصم، سیاست نفوذ در حوزه دریای سیاه از طریق قفقاز و آناتولی را اتخاذ کردند. آنان برای پیشبرد این سیاست، با دولت شهرهای دریایی ونیز و جنوا روابط نزدیکی برقرار کردند. تحول سیاسی دیگر استقرار دولت مغولی در چین و مناسبات تجاری نزدیک ایلخانان با آن دولت بود.

در این دوران همچنین، تحولات مهمی در سطح تجارت بین‌المللی روی داد. حوزه مدیترانه با رشد مبادلات بازرگانی دولت شهرهای ایتالیایی، به اصلی‌ترین کانون تجارت دریایی جهان تبدیل شد. در ایران ایلخانان با پیگیری سیاست دریایی و در اولویت قرار دادن کنترل راه‌های بازرگانی، به چند هدف مهم دست یافتند: نخست آنکه توانستند مسیرهای هموار تجارت برده به قلمرو ممالیک را

مناطق دیگر از جمله سرزمین‌های شمالی و اروپا یاد کرده است (ابن بطوطه، ۱۳۳۷: ۲۶۹ تا ۲۷۴؛ Hetum, 2004: 8).

راه بازرگانی طرابوزان تا هرمز، در منتهی‌الیه جنوبی ایران، به دریا‌های آزاد جهان می‌پیوست و این تجارت دریایی تا هند و چین ادامه می‌یافت. یکی از عوامل استمرار این راه تجاری تا دریای چین و آغاز تجارت بین‌المللی دریایی پیش از عصر اکتشافات جغرافیایی در قرن شانزدهم میلادی/دهم هجری، روابط دوستانه سیاسی و اقتصادی امپراتوری مغولی چین با ایلخانان بود. خان‌های مغولی چین و ایران از خاندان تولوی بودند و هر دو در سرزمین‌هایی استقرار یافتند که دارای سابقه و زمینه تاریخی و تمدنی بودند. این امر گسترش روابط آن‌ها و تجارت پر رونق میان دو کشور را موجب شد. بدین ترتیب، راه دریایی مدیترانه به دریای سیاه، از طریق ایران به خلیج فارس و دریای چین پیوست و بزرگ‌ترین تحول اقتصادی و بازرگانی تاریخ قرون وسطی را رقم زد. صادرات و واردات ایران و چین افزایش چشمگیری یافت و در عوض ورود منسوجات ابریشمی و ظروف چینی به ایران، اقلامی همچون قالی، زین و ابزار سوارکاری، اسلحه و هنر میناکاری به چین صادر شد (گروسه، ۱۳۸۷: ۵۱۴). ابن بطوطه از حضور ایرانیان در شهر زیتون چین خبر داده که از مراکز اصلی تجارت دریایی این دوره بوده است (ابن بطوطه، ۱۳۳۷: ۶۶۷ و ۶۶۸). اهمیت نقش دولت‌های مغولی چین و ایران در گسترش تجارت بین‌المللی این دوره تا آنجاست که با زوال این دو امپراتوری، در قرن چهاردهم میلادی/هشتم قمری، تجارت شکوفای حوزه مدیترانه با اقیانوس هند و دریای چین نیز رو به کاهش نهاد. دوره‌ای که مورخان آن را پایان «صلح مغولی» (Pax Mongolia)

. جوزجانی، منهاج سراج، (۱۳۸۹)، *طبقات ناصری*، تصحیح عبدالحی حبیبی، ج ۲، تهران: اساطیر.

. جوینی، عظاملک بن محمد، (۱۳۸۷)، *تاریخ جهانگشای*، تصحیح محمد بن عبدالوهاب قزوینی، سه جلد در یک جلد، تهران: هرمس.

. حافظ ابرو، شهاب‌الدین عبدالله خوافی، (۱۳۵۰)، *ذیل جامع التواریخ رشیدی*، به اهتمام خانابا بیانی، چ ۲، تهران: انجمن آثار ملی تهران.

. خواندمیر، غیاث‌الدین بن همادالدین، (۱۳۸۰)، *تاریخ حبیب السیر*، ج ۴، چ ۴، تهران: خیام.

. سازمان نقشه‌برداری کشور، (۱۳۸۴)، *اطلس تاریخ ایران*، چ ۲، تهران: چاپخانه سازمان نقشه‌برداری کشور.

. فضل‌الله همدانی، رشیدالدین، (۱۳۷۳)، *جامع التواریخ*، به تصحیح و تحشیه محمد روشن و مصطفی موسوی، چ ۲، تهران: البرز.

. القاشانی، ابوالقاسم عبدالله بن محمد، (۱۳۸۴)، *تاریخ اولجایتو*، به اهتمام مهین همبلی، چ ۲، تهران: علمی و فرهنگی.

. القلقشندی، ابی‌العباس احمد، (۱۳۳۲ق/۱۹۱۴م)، *صیح الاعشی فی کتابه الانشاء*، الجزء الرابع، المطبعة الامیریة بالقاهره.

. گروسه، رنه، (۱۳۸۷)، *امپراطوری صحرانوردان*، ترجمه عبدالحسین میکده، چ ۵، تهران: علمی و فرهنگی.

. مستوفی قزوینی، حمدالله، (۱۳۸۱)، *نزهت القلوب*، بخش نخست، مقاله سوم، تصحیح و تحشیه محمد دبیر سیاقی، قزوین: حدیث امروز.

. المقریزی، احمد بن علی، (۱۹۵۷م)، *کتاب السلوک لمعرفة دول الملوک*، صححه و وضع حواشیه محمد مصطفی زیاده، الجزء الاول القسم الثانی،

نامن یا مسدود کنند و از ارتباط تجاری گسترده آن دولت با اردوی زرین بکاهند؛ دیگر آنکه موفق شدند به سلطه انحصاری اردوی زرین، بر راه‌های کاروانی شرق و غرب از مسیر قفقاز به آسیای مرکزی پایان بخشند؛ در نهایت نیز، با گشایش راه تجاری طرابوزان به هرمز و برقراری مناسبات سیاسی و بازرگانی با دو حوزه تجاری مدیترانه و دریای چین، نقش برجسته‌ای در گسترده‌ترین راه تجارت بین‌المللی ایفا کردند. این مهم در اواخر قرون وسطی و مدت‌ها پیش از عصر اکتشافات جغرافیایی به وقوع پیوست.

کتابنامه

الف. کتاب‌های فارسی

. آقسرائی، محمود بن محمد، (۱۳۶۲)، *تاریخ سلاجقه یا مسامره‌الاکخبار و مسایره‌الاکخبار*، به اهتمام و تصحیح عثمان توران، چ ۲، تهران: اساطیر.

. ابن بطوطه، (۱۳۳۷)، *سفرنامه ابن بطوطه؛ رحله ابن بطوطه*، ترجمه محمدعلی موحد، تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب.

. ابن عربشاه، (۱۳۷۳)، *زندگی شگفت‌آور تیمور؛ عجایب المقدور فی اخبار تیمور*، ترجمه محمدعلی نجاتی، چ ۵، تهران: علمی و فرهنگی.

. *اسناد مربوط به روابط تاریخی ایران و جمهوری ونیز از دوره ایلیخانان تا عصر صفوی*، (۱۳۵۲)، تهران: کتابخانه مرکزی و مرکز اسناد دانشگاه تهران.

. بیانی، شیرین، (۱۳۷۵)، *دین و دولت در ایران عهد مغول*، ج ۳، تهران: دانشگاهی.

. پطروشفسکی، ایلیا پاولویچ، (۲۵۳۵)، *کشاورزی و مناسبات ارضی در ایران عهد مغول*، ترجمه کریم کشاورز، چ ۲، تهران: نیل.

- Hartog, Leo De, *Russia and the Mongol Yoke the History of the Russian Principalities and the Golden Horde, 1221-1502*, British Academic Press, 1996, I.B. Tauris Publishers, London. New York.
- Hetum the Ameniian, *Hetum the Historians History of the Tartars [The Flower of Histories of the East]*, Compiled by Hetum the Armenian, Translated by Robert Bedrosian, Sources of the Armenian Tradition (Long Branch, New Jersey, 2004).
- Jordanus, Friar (circa 1330), *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, 1839.
- Malowist, Marian, "The Baltic and The Black sea in Medieval Trade" in *Baltic and Scandinavian Countries*, Vol III. No 1 [5], January 1937, pp 36-42.
- Martin, Janet, *Medieval Russia 980- 1584*, Cambridge University Press, 2007.
- Montgomery, James A, *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, Octagon Books. Inc. New York, 1966.
- Nicol, Donald. M, *The Last Centuries of Byzantium 1261-1453*, Cambridge University Press, 1999.
- Odoric of Pordenone, "The journal of Friar Odoric [1318-1330]" in *Contemporary of Marco polo*, Edited by Manuel Komroff, Liveirght Publishing Corp., New York, 1937, pp212-250.
- Payaslin, Simon. *The History of Armenia from the origins to the present*. Palgrave Macmillan, 2007
- Polo, Marco, *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
- طبعه ثانیه منقحه، قاهره: مطبعه لجنه التألیف و الترجمه و النشر.
- . و صاف الحضره، فضل الله بن عبدالله شیرازی (۱۲۶۹ق)، *تجزیه الامصار و تجزیه الاعصار؛ تاریخ و صاف الحضره در احوال سلاطین مغول*، به اهتمام محمدمهدی اصفهانی، پنج جلد در یک مجلد، بمبئی.
- ب. مقالات
- . کریمی، علیرضا و محمد رضایی، (تابستان ۱۳۹۲)، «روابط تجاری ایران و جنوا در دوره ایلخانان» *فصلنامه علمی پژوهشی تاریخ اسلام و ایران دانشگاه الزهراء(س)*، س ۲۳، دوره جدید، ش ۱۸، پیاپی ۱۰۸، ص ۵۱ تا ۶۸.
- ج. کتاب های لاتین
- Amitai-Preiss, Reuven, *Mongols and Mamluks The Mamluk-Ilkhanid War, 1260-1281*, Cambridge University Press, 2004.
- Bedrosian, Robert, "Armenian During the Seljuk and Mongol Periods" in *The Armenian People from Ancient to Modern Times*, Vol.1. Richard G. Hovannisian, ed. (New York, 1997), pp 241-271.
- Ciociltan, Virgil, *The Mongols and the Black Sea Trade in the Thirteenth and Fourteenth Centuries*, Translated by Samuel Willcocks, Leiden, Boston, 2012.
- Di Cosmo, Nicola, "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, Brill, Leiden, Boston, 2005, pp 391-424. Henry Yule, C.B. London, John Murray, Albemarle Street, 1871.
- Rabbi Benjamine of Tudela, "The Oriental Travels of Rabbi Benjamine of Tudela 1160-

1173", in *The Contemporaries of Marco polo*, Liveirght Publishing Corp., New York, 1937.

- Rossabi, Morris, " 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, 1993, pp 351-370.
- Rubruck, William, *The Journey of William of Rubruck to the Eastern Parts of the World, 1253-55*, Translated from the latin and Edited with an Introduction by William Woodville Rockhill, Printed for the Hakluyt Society, London, 1900.