مجلة الباحث
موقع المجلة: https://journals.uokerbala.edu.iq/index.php/bjh/

# الأهمية الاقتصادية لطرق التجارة الخارجية وأثرها على سيادة الدولة السلوقية 312-64 ق.م ( دراسة تأريخية )

# The economic importance of foreign trade routes and their impact on the sovereignty of the Seleucid state 312-64 BC (A historical study)

**أ . م . د فارس حاتم الخزرجي**
**A.M.D. Faris Hatem Alkhzrjy**
**وزارة التربية العراقية / مديرية تربية كربلاء**
**Iraq Ministry of Education /Karbala Education Directorate**

farsalkhzrjy6@gmail.com

| التخصص العام للبحث: **التاريخ** | التخصص الدقيق للبحث: **التاريخ القديم** |
|---|---|

**معلومات الورقة البحثية**

**الكلمات الرئيسية:**

طريق الحرير - النفوذ السياسي – النفوذ الاقتصادي – سلوقية بيرية – الطريق الملكي .

**المستخلص باللغة العربية:**

يعالج البحث الأهمية الاقتصادية لطرق التجارة الخارجية على اعتبارها واحدة من اهم الموارد المالية للدولة السلوقية فقد تمكنت من تحويل الأراضي التي سيطرت عليها وخاصة سورية وبلاد الرافدين إلى محور عالمي للتجارة الدولية لم تكن هذه الطرق مجرد ممرات لنقل البضائع، بل كانت أدوات استراتيجية في صراع القوى على النفوذ الاقتصادي والسياسي واجهت الإمبراطورية السلوقية منافسة شرسة من جارتها الجنوبية المملكة البطلمية في مصر على ثروات الشرق، وهو ما جعل السيطرة على هذه الشبكة التجارية مسألة حياة أو موت للدولة الفتية لتحقيق ذلك، وضع السلوقيون استراتيجية ذكية تقوم على أمرين: الأول/ اجتذاب تجارة الهند وآسيا الوسطى بعيداً عن الطرق التي تسيطر عليها مصر والثاني/ تأمين أسواق في العالم اليوناني لقبول تلك السلع الثمينة،وبناءً عليه، ركزوا على تأمين وتطوير ثلاث حزم رئيسية من الطرق، في الشرق: انقسمت الطرق إلى ثلاث مسارات رئيسية كان أشهرها الطريق الشمالي أو ما عُرف لاحقاً بطريق الحرير، أما الطريق الجنوبي فكان بحرياً بحتاً وهو طريق التوابل والبخور الذي يربط الهند بموانئ جنوب الجزيرة العربية ،أما في الغرب فقد طور السلوقيون شبكة معقدة من الطرق البرية والبحرية لتصدير تلك الثروات الشرقية إلى العالم اليوناني، فكانت طرق آسيا الصغرى تربط موانئهم الرئيسية مثل أنطاكية وسلوقية بيرية بمدن داخلية مثل ساردیس ومن ثم إلى موانئ بحر إيجة مثل أفسوس غير أن هذا البناء الاقتصادي الضخم كان محفوفاً بالصراع وفي نهاية الامر تُظهر الدراسة أن النجاح الاقتصادي السلوقي كان مقيداً بجغرافية السياسة فقد نجحوا في جعل سورية مركزاً لوجستياً عالمياً وازدهرت على أيديهم مدن كبرى مثل أنطاكية وأفاميا وسلوقية دجلة التي تحولت إلى مراكز جباية وثقافة وحضارة

doi: https://doi.org/10.63797/bjh.

**ملخص**

يعالج البحث الأهمية الاقتصادية لطرق التجارة الخارجية على اعتبارها واحدة من اهم الموارد المالية للدولة السلوقية فقد تمكنت من تحويل الأراضي التي سيطرت عليها وخاصة سورية وبلاد الرافدين إلى محور عالمي للتجارة الدولية لم تكن هذه الطرق مجرد ممرات لنقل البضائع، بل كانت أدوات استراتيجية في صراع القوى على النفوذ الاقتصادي والسياسي واجهت الإمبراطورية السلوقية منافسة شرسة من جارتها الجنوبية المملكة البطلمية في مصر على ثروات الشرق، وهو ما جعل السيطرة على هذه الشبكة التجارية مسألة حياة أو موت للدولة الفتية لتحقيق ذلك، وضع السلوقيون استراتيجية ذكية تقوم على أمرين: الأول/ اجتذاب تجارة الهند وآسيا الوسطى بعيداً عن الطرق التي تسيطر عليها مصر والثاني/ تأمين أسواق في العالم اليوناني لقبول تلك السلع الثمينة،وبناءً عليه، ركزوا على تأمين وتطوير ثلاث حزم رئيسية من الطرق، في الشرق: انقسمت الطرق إلى ثلاث مسارات رئيسية كان أشهرها الطريق الشمالي أو ما عُرف لاحقاً بطريق الحرير، أما الطريق الجنوبي فكان بحرياً بحتاً وهو طريق التوابل والبخور الذي يربط الهند بموانئ جنوب الجزيرة العربية ،أما في الغرب فقد طور السلوقيون شبكة معقدة من الطرق البرية والبحرية لتصدير تلك الثروات الشرقية إلى العالم اليوناني، فكانت طرق آسيا الصغرى تربط موانئهم الرئيسية مثل أنطاكية وسلوقية بيرية بمدن داخلية مثل ساردیس ومن ثم إلى موانئ بحر إيجة مثل أفسوس غير أن هذا البناء الاقتصادي الضخم كان محفوفاً بالصراع وفي نهاية الامر تُظهر الدراسة أن النجاح الاقتصادي السلوقي كان مقيداً بجغرافية السياسة فقد نجحوا في جعل سورية مركزاً لوجستياً عالمياً وازدهرت على أيديهم مدن كبرى مثل أنطاكية وأفاميا وسلوقية دجلة التي تحولت إلى مراكز جباية وثقافة وحضارة

**المقدمة :**

نعد الطرق التجارية في عصر الدولة السوقية البحرية كانت أو برية معقدة وصعبة للغاية بسبب التنافس الشديد الذي كان قائم بين البطالمة في عهد مؤسسها بطليموس الأول الذي تولى الحكم بعد وفاة الاسكندر المقدوني (يحي، 1978، الصفحات 98-110) والسلوقيين في عهد مؤسسها سلوقس الأول ، فالبطالمة كانت لديهم سيطرة كبيرة على الحوض الشرقي للبحر المتوسط وشواطئ البحر الاحمر بينما السلوقيين لم تكن لديهم سيطرة في البحر الاحمر إلا في المناطق التي تلتصق بالساحل السوري الغربي لها بالمقابل كانوا يفرضون سيطرتهم بشكل كامل على ساحل الخليج العربي والطريق البري الشرقي الذي يمر عبر بلاد فارس ولاسيما انهم عملوا في ساحل البحر المتوسط بعد انتصارهم في معركة بانيوم واعادة بناء ميناء صور وصيدا التي تهدمت في اثناء دخول الاسكندر المقدوني الى بلاد سورية وعملوا على بناء عدد من الموانئ والمدن البرية والساحلية مثل سلوقية بيريه ولاوداكيا وافاميا ودورا اوروبوس فاصبحت هذه المدن وغيرها من مدن الساحل الشرقي للبحر المتوسط مقصد التجارة في البحر المتوسط من الشرق حاملة معها السلع والبضائع الشرقية الثمينة (فرح، 2002، صفحة 119).

**المبحث الأول**

**اولاً // أهمية البحث**

**1-** هو اجتذاب التجارة الوافدة من بلاد الهند واواسط آسيا وبلاد العرب لتمر بالمناطق الخاضعة لهم بدلاً من مرورها بأراضي مصر البطلمية (Grant, 1982, p. 56) .

**2-** هو ايجاد اسواق في الغرب والشمال تكون قادرة على استيعاب البضائع الوافدة من الشرق، فضلاً عن تصريف منتجاتها المتنوعة ولاسيما انهم نجحوا في توطيد علاقتهم مع جزيرة رودس ذات الموقع الحيوي في بحر ايجة بعد ان تمكنت من التحرر من هيمنة البطالمة على تجارتها لمدة طويلة واصبحت الجزيرة تستقبل السفن السلوقية بالحرية نفسها التي تتعامل بها مع سفن البطالمة (Rostortzeff, 1941, pp. 455-453) .

**ثانياً// اهداف الدراسة**

تهدف الدراسة ان يكون السلوقيون سادة التجارة في البحر المتوسط والسادة الوسطاء الوحيدين في التجارة بين الشرق والغرب ولاسيما ن الحركة التجارية بين الموانئ السلوقية في البحر المتوسط والموانئ اليونانية كانت تعتمد بشكل كبير على الحركة التجارة بين الموانئ السورية والشرق ( الهند والصين ) وغيرها من مراكز الانتاج والتوابل والمنتوجات المطلوبة بشدة في الغرب ولاسيما ان مدينة الاسكندرية هي الاخرى تحاول ان تنافس الموانئ السورية في كسب جزء من التجارة مع بلاد اليونان .

**// مشكلة الدراسة**

تتركز مشكلة الدراسة في المنافسة الشديدة ما بين الإمبراطورية السلوقية من جارتها الجنوبية المملكة البطلمية في مصر على ثروات الشرق، وهو ما جعل السيطرة على هذه الشبكة التجارية ام في غاية الصعوبة والمنافسة الشديدة حيث كانت المناطق الممتدة من السواحل الجنوبية لمنطقة الجزيرة العربية الى السواحل الشرقية والغربية من البحر الأحمر مليئة بالمخاطر وتذبذب ميولات الملوك والحكام .

**ثالثاً// حدود الدراسة**

تتناول الدراسة مناطق عدة منها جنوب الجزيرة العربية والسواحل الشرقية والغربية للبحر الأحمر وبلاد الهند والصين وبلاد الشام ومناطق متفرقة من سواحل البحر المتوسط واهمها منطقة شواطئ بحر قزوين وكذلك منطقة نهر سيحون( (Grant, 1982, p. 56) ، حفزت التقارير التي قدمتها البعثة الى سلوقس على التفكير في شق قناة بين بحر قزوين والبحر الاسود من اجل خدمة التجارة ما بين آسيا واليونان (فرح، 2002، صفحة 187) ، ولم تقف البعثات الاستكشافية الى هذا الحد فسار من بعده ابنه انطيخوس الاول الذي ارسل ( باترو كليس Patrocles ) ليستكشف بحر قزوين الذي بدأ رحلته من ( كزيل يوسن الذي يعرف ببحر اذربيجان) ، وكذلك دراسة منطقة الساحل الجنوبي واجزاء من الساحل الشرقي والغربي واهم ما توصلت اليه هذه الرحلة انه استنتج بان بحر قزوين خليجاً من محيط ،ولاسيما ان الطرق التجارية في عصر الدولة السلوقية لم تكن مجرد مسارات لنقل البضائع بل كانت جسوراً حضارية نقلت الفكر والعلم والدين والفن واسهمت في ولادة عالم متداخل الثقافات مما شكل مرحلة مفصلية في تاريخ الشرق الأدنى القديم .

**رابعاً// محور الدراسة**

قسمت الدراسة الى ثلاث مباحث ، المبحث الأول يتناول :- أهمية الدراسة واهداف الدراسة ،مشكلة الدراسة ، نطاق الدراسة ، حدود الدراسة ، المحث الثاني : تناول طرق التجارة الخارجية والتي تركزت في طريقين رئيسين هو طرق التجارة الشرقية الذي اختص بمنطقة أواسط اسيا وحرير الصين وخليج البنغال وبلاد الهند وسواحل البحر الأحمر ومنطقة شبه الجزيرة العربية،اما الثاني هو طرق التجارة الغربية والتي تمثلت بجميع الطرق التجارية الشرقية البرية منها والبحرية التي كانت جميعها تسعى في الحصول على السلع والبضائع الثمينة القادمة من الهند وفي كل الاحوال كانت تتجمع داخل حدود الدولة السلوقية تحديداً عند بلاد سورية ومدنها وموانئها الساحلية من اجل ايصال تلك السلع والبضائع الى الغرب والحصول على ايرادات، اما المبحث الثالث :- يتناول طرق التجارة الغربية في حوض البحر المتوسط هي الاخرى تسعى في كل السبل من اجل استمرار تدفق تلك السلع لما لها من اهمية في حياتهم اليومية والدينية التي تم الاشارة اليها سابقاً ونتيجة لهذا الطلب اصبح لدينا طرق تجارية بين المدن والموانئ السورية والاسواق الغربية (تارن و.، 2003، صفحة 255).

## المبحث الثاني

## طرق التجارة الشرقية

تعد الطرق التجارية من اهم الدعامات الاساسية للتجارة فهي خير وسيلة لازدهار والتطور ولاسيما ان الملوك السلوقيون اهتموا بتأمين الطرق التجارية واهمها تلك الطرق التي كانت تسلكها التجارة الشرقية الى الغرب والتي كانت على مسارات محددة في نقل السلع والبضائع وهي على النحو الآتي :

- تقسم الطرق الرئيسة للتجارة الشرقية في عصر الدولة السلوقية الى ثلاثة محاور وهي :-

**المحور الاول** (الطريق الشمالي): الطريق الذي اختصت به التجارة لمنطقة (اواسط آسيا وحرير الصين)، ينطلق من مدينة (تشانج آن) العاصمة التجارية لبلاد الهند (ولبانك، طريق الحرير، 1986، صفحة 24) مروراً بمدينتي بكتريا (سترابون، 2017، صفحة 34) وكابول (صراي، 2006، صفحة 61) حتى مصب نهر جيحون ،بعد ان يجتاز بحر قزوين يسير محاذياً لنهري (كور) و(فاسيس) وصولاً الى البحر الاسود ،عبر الممرات الجبلية الوعرة وينتهي الطريق عند سلوقية دجلة (سترابون، 2017، الصفحات 16- 38) ، كان قليل الأهمية لأنه وعراً ومحفوفاً بالمخاطر ولاسيما بعد وفاة سلوقس الاول سنة (281ق.م) انقطعت صلة السلوقيين بالبحر الاسود ولم يعد له أي اهتمام يذكر، ينظر خارطة رقم (1) .

**اما المحور الثاني** (طريق الوسط): يعد من اهم الطرق التجارية التي كانت تعتمد عليه الدولة السلوقية بشكل اساس ولاسيما انه لم يكن طريقاً واحداً بل يتكون من عدة طرق وجميعها كانت حيوية :-

أ – **الاول مائي** (يعد اكثرها أهمية) تنطلق السفن من خليج البنغال (سترابون، 2017، صفحة 89) جنوب بلاد الهند محاذية السواحل الهندية حتى تدخل بحر العرب ولم تتوقف حتى تدخل الخليج العربي عند مدينة جرها وسواحلها (حوراني، 1958، صفحة 40)

،بعدها تحمل السلع بالسفن الجرهانيين متوجة الى ميناء الأبلّة (صراي، 2006، صفحة 31) وتكمل رحلتها الى اعالي نهر دجلة مروراً بمدينة بابل إلا انها تتوقف الى عند المدينة التجارية الرئيسة سلوقية دجلة العاصمة الشرقية لدولة السلوقية ، كانت جميع القوافل البرية تتجمع فيها منتظرة وصول السلع والبضائع القادمة من بلاد الهند ، ثم تحمل البضائع على الابل متوجهة الى مدينة انطاكيا بشكل مباشر،ينظر: خاطة رقم (1) (Sall, 1996, p. 260).

**ب – الثاني بري**(اقل اهمية من سابقه) يخرج من الجهة الشمالية الغربية لبلاد الهند تحديداً من مدينة قندهار ويدخل اراضي افغانستان ماراً بمدينة غزنة ويجتاز نهر كور متوجهاً الى بلاد فارس ماراً بمدينتي سوسة وبرسيبوليس ، حتى يتوقف بشكل مباشر عند سلوقية دجلة ، يقسم الطريق بدوره الى طريقيين **الاول:** الطريق الشمالي النهري يقوم بحمل السلع محاذياً نهري دجلة والفرات عبر آسيا الصغرى متوجهاً الى مدينة افسوس ثم الى بحر ايجة (ولبانك، طريق الحرير، 1986، صفحة 48) ،**الثاني:** بري تحمل السلع الى الجنوب الغربي باتجاه مدينة دورا اوروبوس يتوقف عند مدينة دمشق وينتهي عند ميناء صور او صيدا على سواحل البحر المتوسط ،ينظر: خارطة رقم (1) ،اما **الثالث:**باتجاه الغرب متوجهاً الى مدينة انطاكيا بعد ان يجتاز نهر دجلة ثم يسير بمحاذاة نهر الفرات ولايتوقف إلا عند انطاكيا وميناءها في بيريه ،ان هذا الطريق نشط بعد ان استعادت الدولة السلوقية سيطرتها على جوف سورية وانتصارها في معركة بانيوم وطردت الحاميات البطلمية منها واستعادة مدينة صور وصيدا (Rostortzeff, 1941, p. 455).

**ج – الثالث بري**(ذو اهمية كبيرة):الطريق الرئيس الكبير، يبدأ من الشمال الشرقي للهند تحديداً من مدينة ( باتا ليبوترا Pataliputra ) مروراً عند تقاطع بين شبه القارة الهندية وآسيا الوسطى عند مدينة ( تاكسيلا ) ثم يمر بإسكندرية بلاد القوقاز والى طريق بكتريا ثم الى مدينة هيكاتومبليوس ، ويتوجه بعد ذلك الى أكتابانا حتى ينتهي عند سلوقية دجلة ، ويتصل به طريق محدودب يبدأ من الاسكندرية القوقاز مروراً بكابول واسكندرية الهند فهيرات ثم هيكاتومبليوس (تارن و.، 2015، صفحة 256).

**- ادرك سلوقس الاول بعد انتصاره في معركة افسوس وامتداد حدود الامبراطورية السلوقية الى الغرب الى امرين مهمين :**

**الاول:** هو ان طريق الشمال كان قليل الأهمية ولاسيما انه ينتهي في اراضي ملك منافس له هو لوسيماخوس والأمر **الثاني**: ان بطليموس الاول كان يسيطر بشكل كامل على جوف سورية واغلب الشواطئ السورية على المتوسط ومن خلالها يتحكم في اهم منافذ الطريق التجاري القادم من الجنوب عبر البحر المتوسط والبادية العربية، لذلك أيقن سلوقس الاول ان اهم الطرق التجارية الشرقية للإمبراطورية السلوقية هو طريق الوسط الذي كان معظمه يمر عبر الامبراطورية السلوقية ولاسيما ان سلوقس الاول كان محروماً ليس فقط من المشاركة في جني ثمار مرور التجارة الشرقية الى عالم بحر ايجة بل من تصدير منتجاتها المتنوعة الى ذلك العالم .

لكن سلوقس الاول كان ادهى من ان يقع بهذا الموقف ومن اجل تدارك الوضع اتخذ عدة خطوات:-

**الأولى//** العناية اللازمة بإصلاح الطرق التي تشقها قوافل التجارة واقامة القناطر على الجسور وتأمين استخدامها **الثانية//** إنشاء عدد من المدن والمراكز والحصون العسكرية على امتداد الامبراطورية السلوقية ولاسيما ان الطريق الذي يقع في وسط بلاد الرافدين والمؤدي الى بلاد سورية من اجل نشر الأمن وحماية القوافل التجارية (تارن و.، 2015، صفحة 257).

كانت التجارة المجتمعة في سلوقية دجلة تجتاز اراضي الجزيرة متجهة شمالاً نحو نصبين ، فترفدهما بضائع التجارة الارمينية وتنتقل الى الرها، الذي يتفرع منها جزء من التجارة في الطريق التقليدي القديم الذي يمرعند واحة تدمر ويتوقف عند مدينة دمشق، ينظر:خارطة (1) تصنف فيها السلع والبضائع وتحمل مرة اخرى الى مدينة صور وصيدا (بورتن، 1991، صفحة 375)، بينما يتجه طريق اخر الى مدينة انطاكيا عابراً نهر الفرات عند زيوجما ومن انطاكيا كان يخرج طريق مهم وهو( الطريق الملكي)ينظر : خارط رقم (2) الذي كان يمر عبر مدينتي طرطوس وافاميا الى فريجيا حتى يصل الى البحر الايجي عند افسوس ، كان الطريق سبباً في الصراع الذي قام بين البطالمة والسلوقيين في المدة الممتدة بين (280 – 198ق.م) يرجع في المقام الاول الى مطامع البطالمة ورغبتهم في توسيع املاكهم بمنطقة البحر الايجي الذي ارتبط بشكل جزئي بطريق التجارة انذاك والذي تداولت مخرجه عند افسوس، انتهى الصراع بطرد البطالمة من سورية بشكل نهائي وتمكنت الدولة السلوقية من السيطرة على الطريق التجاري ولاسيما انه يواجه بعض التهديدات من قبل البطالمة إلا ان انتصار انطيوخس الثالث في معركة بانيوم الذي حول جوف سوريا الى ولاية سلوقية وحرم البطالمة من الاقتراب من القسم الشمالي لهذا الطريق الذي اصبح يخدم دمشق وانطاكيا بصورة خاصة (ولبانك، العالم الهللينستي، 1994، صفحة 299) .

يجتاز الطريق جميع خطوط الامبراطورية السلوقية ولاسيما انه يقع عليه اهم منافذ الطريق الجنوبي في المنطقة التي عدها السلوقيين حقاً لهم منذ موقعة افسوس، لم يفقد طريق الوسط اهميته إلا عندما استولى الفرثيين على مدينة سلوقية دجلة فأخذت تزداد اهمية الطريق الجنوبي في حدود القرن الاول قبل الميلاد (Tarn, 1951, p. 243) اذ نشط الطريق بين مدينة الرها و افاميا بشكل مباشر دون المرور بمدينة انطاكيا ولم يدم طويلاً أخذت القوافل التجارية تسلك طريق اخر من البادية السورية نحو مدينة دمشق (Casson, 1984, pp. 70-71) .

**اما المحور الثالث** (الطريق الجنوبي):هو طريق بحري ينطلق من بلاد الهند تحديداً من خليج البنغال الى الموانئ القائمة على الساحل الجنوبي والجنوبي الشرقي لشبه الجزيرة العرب وتحديداً عند ميناء جزيرة سقطرى جنوب السواحل اليمنية وميناء ادنا ،اذ كانت السفن الهندية تفرغ حمولتها عندهم فتصبح جزءاً من تجارة بلاد العرب (حمدان، العلاقات التجارية بين الدولة السلوقية والهند

وبلاد العرب، 2014، صفحة 34)، كان الطريق مقتصراً على الهند والعرب لا يشاركهم فيه أي منازع ،ينظر: خارطة (1) ولاسيما ان التوابل والعطور الثمينة لا تزرع إلا في بلاد الهند ولا تصل السلع الثمينة الى ارجاء الامبراطورية السلوقية إلا من خلال مملكة حضرموت، حتى بلغ من شدة حرص العرب على تجارتهم وغيرتهم عليها انهم كانوا لا يسمحون للسفن الهندية بدخول مضيق باب المندب ، إلا انه اثر وبشكل واضح على تاريخ العرب الجنوبية الذي كان حافلاً بالصراعات والحروب والاتحادات بين تلك الشعوب من اجل التحكم والسيطرة بالتجارة القادمة من بلاد الهند (Casson, 1984, p. 86) .

وفي هذا الصدد روى صاحب كتاب الطواف حول البحر الارثيري قائلاً : **على طول الساحل يعيش القراصنة الذين يتميزون بقوة بنيتهم، حيث تخضع كل منطقة لحكم زعيم محلي ويحكمهم جميعاً خولابيوس مستمداً نفوذه من حقوق قديمة متوارثة تنص على ان بلاده هي الارفع شاناً في جزيرة العرب وبموجب تلك السلطة يحكم سكان موزا ويرسلون من هناك عدد من السفن الكبيرة معتمدين على ربابنة ووكلاء عرب يعرفون السكان الاصليين وتربطهم بهم علاقات مصاهرة ويعرفون كل الساحل ويفهمون اللغات المحكية هناك** (المجهول، 2014، صفحة 47) ، قصد طول الساحل(الساحل البحر الاحمر) الذي كان تحت سيادة العرب السبئيينو هم القبائل الوحيدة التي توارثت حقوق التجارة قديماً وان ساحلهم كان مرتاداً للسفن العربية ولا يسمح للسفن الغيرعربية بالمرور التي يمخر بها الربابنة العرب الذين يعرفون كل الموانئ ويتكلمون بلغة السكان الاصليين الذين تربطهم بهم علاقات مصاهرة .

ففي القرن الثالث والثاني قبل الميلاد نجد ظهور اتحاد بين قوتين كبيرتين هما السبأيين والاحباش مما جعلهم يسيطرون بشكل كامل على المراكز التجارية الرئيسة في بلاد العرب القادمة من بلاد الهند وتحديداً سيطرتهم على ميناء عدن الذي كانت تتحكم فيه القبائل السبئية وتحت ادارتها (العليم، 1990، صفحة 18) ، جميع السلع والبضائع الثمينة القادمة من بلاد الهند تفرغ حمولتها فيه، لعل كلمة (افير Ophir) المأثورة عن النبي سليمان لم تكن إلا اسماً يطلق على اي مكان يتخذ في ذلك الزمان مستودعاً هندياً للتجارة المتخصصة في التوابل والعطور (تارن و.، 2015، صفحة 258) .

**- ينقسم المحورالثالث ( الطريق الجنوبي ) الى طريقين رئيسين :-**

**الاول :** هو طريق يمرعبر البحر الاحمر مخترقاً مضيق باب المندب هو طريق مهم وسهل، يسلك الطريق بمحاذاة الشواطئ الافريقية او بمحاذاة سواحل شبه الجزيرة العربية حتى يصل الى اقصى شمال البحر الاحمر بداية السواحل السورية في الجنوب، ينظر خارطة رقم (1) ،تحمل البضائع بعد ذلك الى سواحل البحر المتوسط ما قبل تاريخ ( 197ق.م) كانت توجه بشكل مباشر الى ميناء الاسكندرية ،اما بعد هذا التاريخ اصبح مقتصراً وبشكل كامل الى بلاد سورية (Tarn, 1951, p. 244) .

**الثاني** :فهو طريق بري هو اكثر اهمية من الطريق الاول، ينطلق من جنوب جزيرة العرب ماراً عبر سبأ ومعين ودادان ثم أيله حتى مدينة البتراء (Tarn, 1951, p. 245)، يتجه بعد ذلك مباشرة الى مدينة دمشق ومنها يكمل مساره الى ميناء صور وصيدا الساحلية ، ينظر: خارطة رقم (2) ، كان الطريق تحت سيطرة الانباط، ينتهي عندها ويأتي الى الانباط طريق اخر من مدينة جرها على الساحل الغربي للخليج العربي محملاً بالسلع والبضائع الثمينة (العابد، 1993، صفحة 271) .

**- اتخذ النبطيون بفضل موقعهم ومهارتهم التجارية ان يتحكموا بتجارة هذا الطريق فاستطاعوا توجيه التجارة الشرقية حيثما تملئ عليهم رغبتهم وارباحهم، اما بإيصال تلك السلع والبضائع الى بلاد مصر البطلمية او توجيهها الى بلاد سورية السلوقية، بشكل عام كان الطريق يقسم الى ثلاث اتجاهات :-**

**الاول /** ينطلق من العاصمة بتراء الى ميناء الاسكندرية بشكل مباشر،حاول الملك بطليموس فيلاديفوس ان يشق قناة تصل مباشر بين البحر الاحمر وميناءها ايله الى نهر النيل كي تصل السلع والبضائع بأكثر انسيابية إلا انه فشل اذ وجد ارتفاع البحر الاحمر اكثر من نهر النيل بمسافة كبيرة (Casson, 1984, p. 86)

**الثاني /** ينطلق من العاصمة بتراء باتجاه غزة التي كانت تحت السيطرة السلوقية ومن غزة تنقل السلع والبضائع الى الموانئ الساحلية السورية (صور وصيدا او جبيل) (Tarn, 1951, p. 246) .

**الثالث /** ينطلق من العاصمة بتراء بعد ان تحمل السلع والبضائع قاصدة مدينة انطاكيا بشكل مباشر مروراً بمدينة دمشق التي تعد بمثابة محطة استراحة لتلك القوافل (Tarn, 1951, p. 245) .

وفي عام (197ق.م) حدث تغيير كبير بالطريق حين سيطر السلوقيين على جوف سورية بشكل كامل واخذت تسيطر بشكل كامل على السلع والبضائع القادمة الى مدينة البتراء فضلاً عن سيطرتهم على جميع الموانئ والطرق البرية في جنوب سورية بهذا اصبحت السلع والبضائع لا تصل إلا لدولة السلوقية، برهنت احتفالات دفنه التي عرضت فيها مواكب من الذهب والفضة والعاج والافاوية الهندية بشكل يفوق الخيال في عام (167ق.م).

**- احتلت السلع والبضائع الشرقية حيزاً كبيراً في حياة الشعوب القديمة ولاسيما ان البضائع والسلع اخذت تدر على المدن والموانئ المارة بها مورداً مالياً كبيراً ولاسيما القائمين والعاملين بها حتى وصلت بهم الحال يطلقون على تلك الطرق اسم السلع والبضائع التي تجلبها تجارتهم :-**

**1 – طريق التجارة البري ( طريق الحرير ) :**

يمتد طريق القوافل التجارية البرية القديمة المعروف باسم (طريق الحرير) الذي يصل بين بلاد الصين في اقصى الشرق وبين بلدان حوض البحر المتوسط في اقصى الغرب مروراً ببلاد فارس وبلاد الرافدين وبلاد سوريا في الحقبة الزمنية الممتدة من القرن الرابع قبل الميلاد حتى اواخر القرن الاول قبل الميلاد ، خارطة رقم (4) ، تركزت السلع الرئيسة المتداولة في الطريق هي (مادة الحرير) لذلك عرف باسم طريق الحرير الذي يعد انفس السلع التي تنقلها القوافل التجارية على هذا الطريق (ولبانك، طريق الحرير، 1986، صفحة 44) .

**- يتكون الطريق في عصر الدولة السلوقية المتجه من بلاد الصين شرقاً الى حوض المتوسط غرباً عبر مساران رئيسان هما :-**

**المسار الاول** ( طريق الوسط ) هو طريق الحرير البري/ الذي ينطلق من غرب الصين تحديداً من هضبة ( باميرPamir ) ، بعد اجتياز الهضبة وممراتها الى مدينة سمرقند ومنها الى مدينة مرو مروراً بمدينة شهرود الى الري ، ثم يصل الى مدينة أكتابانا (ولبانك، طريق الحرير، 1986، صفحة 44) ومن أكتابانا يدخل الى بلاد الرافدين عند مدينة سلوقية دجلة ينظر: خارطة رقم (3) ، **ثم يتفرع الى فرعين : الاول/** يتجه بمحاذاة الفرات الى مدينة دورا اوروبوس ويكمل مساره الى مدينة دمشق ويتنتهي عند سواحل البحر المتوسط ، **الثاني/** يبدأ من سلوقية دجلة ويسير بمحاذاة الفرات باتجاه الشمال الشرقي وصولاً الى مدينة انطاكيا وعبر ميناءها في سلوقية بيريه تصل السلع الى بلاد اليونان (Casson, 1984, p. 86) .

وفي هذا الصدد قدم ( فرانك ايرين ) تفصيلاً أكثر عن طريق الحرير البري في عصر السلوقيين، وصفه فعندما يصل الى مدينة **مرو يتفرع منه فرعان الاول/** يتجه الى الجنوب مروراً بمدينة هرات ويتوجه بعد ذلك الى كرمان حتى يصل الى مدينة برسبوايس وبعد عبورها مباشرة تصل القوافل التجارية الى مدينة ابلة (صراي، 2006، صفحة 32) التي تقع الى الجنوب من الخليج العربي ، اما الفرع **الثاني/** فكان مختصر واكثر أماناً فمن مدينة مرو ينطلق منها ولايتوقف حتى يصل الى مدينة اكتابانا وبعدها يكمل مساره بشكل مباشر الى سلوقية دجلة ومن العاصمة الشرقية لدولة لسلوقية متوجهاً الى الجنوب الغربي وبمحاذة نهر الفرات بشكل مباشر قاصداً مدينة دورا اوروبوس ومنها تكمل القوافل التجارية طريقها نحو مدينة انطاكيا العاصمة الغربية، كانت البضائع تحمل عبر ميناءها في سلوقية بيريه الى شواطئ البحر المتوسط حتى تصل الى بلاد اليونان ، لاهمية هذا الطريق اقامت الدولة السلوقية عدة مراكز تجارية ومدن ومراكز حضارية ادت دوراً كبيراً في عملية النشاط التجاري بين الشعوب وعلى مر التاريخ (Casson, 1984, p. 89).

اما **المسار الثاني** (الشمالي) طريق الحرير البري/ هو طريق الوسط نفسه لكن من مدينة مرو يتجه بشكل مباشر قاصداً مدينة اكتابانا ويدخل بعد ذلك حدود بلاد الرافدين من جهة الشمال ويسير محاذياً نهر دجلة ثم يكمل طريقه متجهاً الى زيوجما والى مدينة طرطوس ومن هذه المدينة يتجه الى اواسط آسيا حيث مدينة افسوس الحدودية ثم الى بلاد اليونان (فرزات، حوار الحضارات على طريق الحرير بين الصين وبلاد الشام، 1991، صفحة 109) .

ومما يجدر بالملاحظة امران يخصان طريق الحرير بالنسبة للإمبراطورية السلوقية ،**الامر الاول** : ان الطريق الشمالي الذي اختصت فيه تجارة اواسط آسيا وحرير الصين كان طريقاً وعراً وطويلاً ومحفوفاً بالمخاطر ويمر جزء كبير منه بأصقاع الولايات الشرقية للإمبراطورية السلوقية وغير مضمون الأمان بصورة دائمة و**الامر الثاني** : ان سلوقس الاول ارسل بعثة استكشافية بقيادة دموداموس على رأس حملة عسكرية الى منطقة نهر سيحون وارسل من بعده انطيوخس الاول بعثة استكشافية اخرى برئاسة باترو كليس الى بحر قزوين ولاسيما ان الهدف وراء تلك الحملات او البعثات، اما ان يتحقق مما اذا كان بالإمكان ايجاد طريق بحري شمالي من اجل اتخاذ التدابير والاساليب التي تهيء الاسباب لتنشيط تجارة طريق الشمال او ربما من اجل السيطرة على تجارة الحرير او لغرض استحصال الضرائب والمكوس والرسوم الكمركية على تلك القوافل التي تمر عبر حدودها (Casson, 1984, p. 84).

**2- طريق التجارة البحري ( طريق التوابل ) :**

لم تقتصر نقل السلع والبضائع الثمينة على الطرق التجارية البرية بل كان للطرق التجارية البحرية دوراً كبيراً في نقل التجارة من الشرق الى الغرب، في بداية التجارة البحرية كانت مقتصرة على البحارة العرب والهنود وكانت سفنهم تبحر عبر المحيط الهندي الى الشواطئ الهندية ،ينظر: خارطة رقم (1) .

**- يبدأ الطريق التجاري البحري(طريق التوابل) بعد عبوره بحر الصين والمحيط الهندي لتصل السفن التجارية بعد ذلك الى الخليج العربي الذي تتفرع الى فرعين :**

**الطريق الاول /** الى (الخليج العربي)، ترسو السفن فيه عند مدينة جرها

**الطريق الثاني** / ترسو السفن عند (خليج عدن) ، تفرغ السفن الهندية حمولاتها فيه ولا يحق لها عبور مضيق باب المندب (Sall, 1996, p. 261) .

لاهمية الطريق روى صاحب كتاب الطواف حول البحر الارثيري قائلاً: **بعد الابحار عن سواحل جزيرة العرب وبلاد البربر لمسافة ثلاثمئة استديوم توجد قناة قصيرة يبلغ عرضها ستين استديوماً تشكل مضيقاً تقطعه جزيرة ديودوروس وعند ذلك المضيق**

**تقع على الساحل مباشرة قرية عربية تدعى اوكيليس وهي عبارة عن مرسى اكثر من سوق ومنتجع وأول محطة توقف للمبحرين في الخليج** (المجهول، 2014، صفحة 50) قصد القناة التي تقع بين جزيرة العرب وبلاد البربر هي (مضيق باب المندب) اما جزيرة ديودودورس فهي (جزيرة ميون اليوم التي تقع عند مدخل باب المندب) اما أوكيليس (هوميناء يقج جنوب عمان)، تعد الحد الفاصل ونهاية الابحار اذ لم يسمح للسفن الهندية أبعد من ذلك المكان ولاسيما ان ميناء أوكيليس حسب وصفه انه الميناء الامثل للقادمين من الهند ويعد اخر محطة للسفن التجارية الهندية (المجهول، 2014، الصفحات 156-157).

وفي موضع اخر وضح صاحب كتاب الطواف الموانئ والطرق التجارية الحيوية التي كانت سائدة في تلك الحقبة، قائلاً **: يتسع البحر خلف أوكيليس مرة اخرى تجاه الشرق متصلاً بالمحيط مترامي الاطراف وعلى مسافة ألف ومئتي استديوم تقع قرية يوديمون جزيرة العرب، تقع تلك القرية على مدخل خليج على الساحل يتمتع بعدد من المراسي الصالحة لاستقبال السفن** (المجهول، 2014، صفحة 50) ، حسب ما جاء في النص ان يديمون جزيرة العرب هي مدينة عدن اليمنية الساحلية الشهيرة، التي عرفت منذ القدم مركز تجارة جزيرة العرب وان مينائها الواسع اخذ يستقبل جميع السفن التجارية المحملة بانواع البضائع والسلع المستوردة من الهند ،فضلاً عن المواد المحلية التي تنتجها المنطقة من اللبان والمر والمواد العطرية الاخرى.

لاهمية وحرص كل من الفرس والاغريق من بعدهم على استمرار تدفق البضائع والسلع الثمينة من بلاد الهند ووضع يدهم عليها بشكل مباشر،ارسل الملك دار الاول في عام (510ق.م) بحاراً يونانياً اسمه (سكيلاكس) ليكتشف الطريق من مصب نهر السند الى الخليج العربي دائراً حول الجزيرة العربية حتى نهاية البحر الاحمر (Thomson, 1965, pp. 10-11) ،للغرض نفسه ارسل الاسكندر المقدوني قبل ان يصل الى بابل عائداً من الهند القائد البحار نيارخوس (صراي، 2006، الصفحات 53-54) برفقة اسطوله الكبيرالذي انطلق من شمال الخليج العربي الى نهر السند ليتعرف على الطريق البحري، وصل نيارخوس الى موانئ نهر السند بعد ابحاره شمال الخليج العربي نحو(مائة وست واربعين يوماً) في عام (325ق.م) (الناصري، 1992، صفحة 328) ،اما السلوقيون فقد ارسلوا حملة استكشافية بقيادة (هيبالوس Hippalos ) اجتازت باب المندب لمعرفة سر التجارة والوقوف على مصدر السلع والبضائع الثمينة إلا انها لم تستغل استغلالاً تاماً إلا في العهد الروماني التي تمكنت من معرفة سر الرياح الموسمية (نصحي، 1959، صفحة 151) ،كما ارسل بطليموس الثاني حملة استكشافية بقيادة (ارستون Artiston) لمعرفة الطرق الملاحية في البحر الاحمر من اجل تنشيط التجارة في الشمال الغربي من الجزيرة العربية (حوراني، 1958، صفحة 44) .

يبدو ان حملة الاسكندر المقدوني فتحت شهية السلوقيين والبطالمة في ان يمتلكوا السفن تجارية والخوض في البحار من اجل الحصول على البضائع الثمينة من مصادرها بأنفسهم،اذ استطاعوا بسفنهم التجارية الوصول الى ميناء عدن واخذوا يشترون السلع والبضائع الثمينة القادمة من بلاد الهند من الاسواق والمرافئ المطلة على ساحل البحر العربي ويعبرون بها بشكل مباشر الى البحر الاحمر بعد اختراق مضيق باب المندب .

اكتسب الطريق الذي يربط موانئ الخليج العربي بموانئ الساحل السورية اهمية كبيرة ولاسيما ان طريق القوافل التجارية (طريق البخور) الذي يبدأ من ميناء عدن في جنوب الجزيرة العربية ويسير بمحاذاة جبال السراة الحجازية المطلة على البحر الاحمر الذي ينتهي عند البتراء وبدأ يفقد اهميته واصبح غير آمن بسبب الصراع الذي نشب بين السلوقيين والبطالمة في مصر من اجل(جوف سورية)، مما ادى الى انقسام دويلات الجزيرة العربية الى فريقين، فريق انظم الى السلوقيين الذي يتكون من سبأ في الجنوب العربي والانباط في الشمال (الناصري، 1992، صفحة 346) ،اما الفريق الاخر انظم الى البطالمة يشمل مملكة دادان وبقية المستوطنات السبئية الحجازية ويطلق عليها سبأ الشمال لتعددها وبسبب ذلك اندلعت الحرب بين سبأ الجنوبية وسبأ الشمالية في الوقت نفسه الذي اندلعت فيه الحرب السورية الرابعة سنة (217ق.م) (نصحي، 1959، صفحة 119) .

ان تضييق الخناق من قبل البطالمة على تجارة الجنوب العربي بتشجيعهم التجارعلى مقاطعة طريق البخور الجنوبي واستعمال موانئ البحر الاحمر بدلاً منه وفتح البطالمة الموانئ المصرية على الساحل الغربي للبحر الاحمر لاستقبال هذه التجارة بالطبع كانت موانئ دادان في خدمة البطالمة ضد تجارة اعدائهم الانباط ولاسيما ان وقوع طريق القوافل الجنوبي في منطقة الصراع السلوقي البطلمي ما جعله يفقد اهميته (غوانمة، 2006، صفحة 27) .

بالمقابل ادى الى ازدهار مدن جنوب بلاد الرافدين وشمال الخليج العربي في ذلك الوقت وتحول الطريق التجاري اليها فنشط على اثر ذلك الطريق الممتد من الخليج العربي عبر مدينة جرها، خارطة رقم (3) ،ولاسيما ان مدن المطلة على الخليج كانت بعيدة عن قلب الصراع بين الدولتين وفي مأمن منه ما ادى الى ازدهار الطريق الافقي ازدهاراً كبيراً وحصدت المدن الخليجية المطلة على الساحل الشرقي لشبه الجزيرة العربية ارباح وفوائد طائلة (صراي، 2006، صفحة 56)، بينما دب الكساد في الطريق العامودي حتى اصبحت تجارته تنحصر في رحلتين رحلة الشتاء والصيف بدلاً من طول العام كما كان قديماً واصبحت الصفقات والمعاملات التجارية تتم عن طريق القوافل القادمة من طريق الخليج والساحل الشرقي لشبه الجزيرة العربية عبر مدينة جرها التي برزت كمدينة خليجية ذات ثراء ونفوذ منذ القرن الثالث قبل الميلاد بسبب تحول طريق التجارة الى ناحية الخليج العربي (ولبانك، طريق الحرير، 1986، الصفحات 44-45) .

بعد ان ازدادت اهمية الخليج العربي اصبح السلوقيون بحاجة ملحة ان يبسطوا نفوذهم على المنطقة، اذ كان من اهدافهم التحكم في التجارة مع بلاد الهند واتخذوا في سبيل ذلك محطات بحرية لمراقبة النشاطات والتحركات التجارية في المنطقة والتحكم في الطريق

الملاحي وكانت جزيرة فليكا (حوراني، 1958، صفحة 37) اهم محطة للاسطول السلوقي في مياه الخليج العربي (صراي، 2006، صفحة 56) .

واثبتت نتائج بعثات التنقيب الآثاري ان هناك مستوطنين من التجار اليونانيين تعود الى العصر السلوقي ،قد استوطنوا بعض الجزر الواقعة في الخليج العربي مثل جزيرة فليكا وتيلوس( هي دلمون) (البكر، 1980، صفحة 378) ، التي كانت بمثابة مراكز للتجارة ولتخزين السلع القادمة من بلاد الهند، في القرن الثاني الميلادي ازدادت اهمية طريق الخليج العربي كمنطقة تجارية وتحولت مدينة سلوقية دجلة الى نقطة مرور اساسية للقوافل، تقوم بفرز وتحديد اسعار السلع والبضائع قبل ان يتم نقلها الى بلاد سوريا وسواحل البحر المتوسط (الناصري، 1992، صفحة 347) .

بعد انتصار السلوقيين في معركتهم الحاسمة على البطالمة في عهد ملكهم انطيوخس الثالث سيطروا على جميع الاراضي الجنوبية وموانئها، من نتائجها اصبح الطريق البحري للتوابل تحت أمرتهم وفرضوا احكامهم بشكل كامل على البحر الاحمر وبحر العرب (صراي، 2006، صفحة 56) وتمكنوا من الحصول على منتجات الشرق من الطريق البحري الجنوبي بدلاً ما كان يحصلون عليها فقط من الطريق الافقي عبر الخليج العربي،ينظر خارطة (3)، بالمقابل بقى التجار العرب في الجنوب يسيطرون على التجارة في الخليج العربي وخليج عدن فبعد وصول السلع والبضائع الثمينة الى مدينة جرها (الحلو، 1999، صفحة 234) ،تحمل البضائع من الى مدينة تاج ومنها الى دومة الجندل ووصولاً الى مدينة البتراء ينظر خارطة رقم(3) ، وهو رديف الطريق الذي ينطلق بشكل مباشر من الخليج العربي من ميناء ابلة الى سلوقية دجلة ثم الى دورا اوروبوس وينتهي عند مدينة انطاكيا (فرزات، حوار الحضارات على طريق الحرير بين الصين وبلاد الشام ، 1991، صفحة 112) .

وبشكل عام ان الطريق الجنوبي اصبح يتفرع الى **فرعين رئيسين، الاول (بحري)** تقوم به السفن السلوقية بعد ان تحمل السلع والبضائع الثمينة القادمة من الهند وتنطلق بعدما تتجمع تلك البضائع في (ميناء قنا) (حوراني، 1958، صفحة 82) او (ميناء موسخا) او (ميناء رأس فرتك) (المجهول، 2014، صفحة 181) وعبر هذه الموانئ كان ينقل البخور الى سائرعواصم العالم القديم (حمدان، العلاقات التجارية بين الهند وبلاد العرب، 2014، صفحة 36) ، تفرغ في ميناء ايلة على البحر الاحمر عند رأس خليج العقبة ومن البتراء تنطلق البضائع الى مدينتي صور وصيدا ،ينظر: خارطة رقم (1) ، هناك منحى آخر داخلي باتجاه دمشق قاصداً مدينة انطاكيا وتعود السفن مرة اخرى بمحاذاة سواحل الجزيرة العربية حتى تصل الى ميناء عدن بعد عبورها مضيق باب المندب وتعود في الطريق نفسه الذي سلكته عند قدومها (ولبانك، طريق الحرير، 1986، صفحة 46)، اما **الثاني ( بري)** تقوم به القوافل العربية المتحالفة مع السلوقيين عبر تهامة، تنطلق القوافل التجارية من شبوه عاصمة حضرموت باتجاه تمنع عاصمة قتبان بعدها الى مأرب عاصمة سبأ ومعين والى نجران ثم يتابع سيره شمالاً ماراً بمحطة دادان وينتهي عند البتراء عاصمة الانباط ' ينظر: خارطة رقم (1) ،ومدينة غزة بهذا ادخلت القوافل الاراضي السلوقية بشكل آمن (Casson, 1984, p. 84) .

يتمتع طريق التوابل البحري بمميزات فاقت في اهميته الطرق البرية الذي كانت تقوده القبائل العربية المملوء بالمخاطر والمصاعب، فالطريق البحري بدون شك اقصر واقل التكاليف في الضرائب والرسوم واقل خطورة، أما الطريق البحري يستغرق من بلاد الهند حتى الموانئ السورية نحو(اربعين يوماً) في حين الطريق البري الذي يستغرق نحو(ستين يوماً) فضلاً عن الصعوبة والخطورة،حاولت الدولة السلوقية الاستغناء عن طريق الحرير(البري) الذي يمر عبر اراضي الدولة الفارسية (حمدان، العلاقات التجارية بين الدولة السلوقية والهند وبلاد العرب، 2014، الصفحات 37-39) ولاسيما بعد سيطرة الفرثيين بشكل كامل على بلاد فارس ما جعل السلوقيين الاستعاضة عنه بطريق التوابل البحري للتخلص من تحكم وسيطرة الفرثيين بطريق الحريرحتى طريق الجنوب من بلاد الرافدين عبر الخليج العربي اصبح فيما بعد مليء بالصعوبات والمخاطر الذي يمر عبر ميناء ابلة ثم الى سلوقية دجلة التي هي الاخرى سقطت بيد الفرثيين ثم الى دورا اوروبوس وانطاكيا (فرزات، حوار الحضارات على طريق الحرير بين الصين وبلاد الشام ، 1991، صفحة 112) .

اما سكان العربية الجنوبية انهم يفضلون ممارسة التجارة السلع والبضائع الثمينة القادمة من الهند الطريق البري على الطريق البحري الذي كان في ذلك الوقت عرضة للأخطار والعواصف والدوامات والحيوانات البحرية والشعاب المرجانية واصبحت الطرق البحرية مقتصرة على السفن والمراكب السلوقية التي كانت قد برعت بها، نجد ان الدولة السلوقية سخرت جميع امكانياتها وسفنها الحربية وحولتها الى النشاط التجاري وحماية المراكب والطرق التجارية .

وفي هذا الصدد أورد ( Casson ) على الرغم من ممارسة السلوقيين التجارة في البحر الاحمر إلا ان اغلب التجارة كانت بيد الانباط ، فان السفن العربية تجتاز الصين وتدور حول شبه الجزيرة العربية فتلقي مراسيها عند موانئ البحر الاحمر في ميناء البتراء ومنها كان الانباط يقومون بنقل السلع من ميناء البتراء الى الشواطئ السورية، لانه اتفاق يوجد مسبق بين السلوقيين والانباط اذ كانت الانباط آنذاك تشكل قوة سياسية اثرت في التجارة مع الشرق واخذت تتحكم بالطرق التجارية من جنوب الجزيرة العربية تحديداً من ميناء عدن الى جنوب سوريا (Casson, 1984, p. 85).

اما الطريق البري هو الاخر يعرج عليه ( Casson ) كانت تتحكم فيه الانباط، اخذت القوافل التجارية العربية التي تحمل السلع والبضائع من موانئ الجزيرة العربية وتنطلق بها عبر الصحراء العربية حتى تنتهي عند بلاد الانباط التي تقوم بإيصالها الى غزة والسواحل السورية السلوقية، اما طريق الخليج العربي فالقبائل العربية تحمل بضائعها من جرها على الخليج العربي ثم تتوجه

عبر الصحراء حتى تصل الى الانباط، ان هذا الطريق نشط بعد ان فقدت الدولة السلوقية سيطرتها على بلاد الرافدين والخليج العربي نتيجة سيطرة الفرثيين التي اخذت هي الاخرى بالتوسع وممارسة التجارة في الخليج العربي ينظر خارطةرقم (3) ،بقي هذا الامر حتى تمكن الرومان من اخضاع البتراء عاصمة الانباط والقضاء على المملكة وسيطروا على جميع الطرق التجارية ، نتج عن طرق التجارة الشرقية نشوء مدن جديدة مثل مدينة دورا اوروبوس وسلوقية دجلة وافاميا وانطاكيا وتحولت تلك المدن الى مراكز حضارية دائمة، كما تاسست مدارس ومركز علمية في المدن التجارية ومن الناحية الدينية اندمجت عبادة الالة اليونانية والشرقية والفارسية في مختلف المدن (Casson, 1984, p. 86).

## المبحث الثالث

## طرق التجارة الغربية

بعدما تم استعراض جميع الطرق التجارية الشرقية البرية منها والبحرية التي كانت جميعها تسعى في الحصول على السلع والبضائع الثمينة القادمة من الهند وفي كل الاحوال كانت تتجمع داخل حدود الدولة السلوقية تحديداً عند بلاد سوريا ومدنها وموانئها الساحلية من اجل ايصال تلك السلع والبضائع الى الغرب والحصول على ايرادات، بالمقابل كانت المدن الغربية في حوض البحر المتوسط هي الاخرى تسعى في كل السبل من اجل استمرار تدفق تلك السلع لما لها من اهمية في حياتهم اليومية والدينية التي تم الاشارة اليها سابقاً ونتيجة لهذا الطلب اصبح لدينا طرق تجارية بين المدن والموانئ السورية والاسواق الغربية ومنها :-

**1- طريق آسيا الصغرى الشمالي :**

هو الطريق الرئيس بين بلاد سورية واليونان الذي يعد من اهم الطرق التجارية الشمالية، يتكون من طريقين : **الاول بري** :يبدأ من مدينة انطاكيا باتجاه الشمال ويتوقف عند مدينة ميليتيني(هي مدينة ملطية في تركيا ) (تارن و.، 2015، الصفحات 163-164) ثم ينحرف ليدخل اقليم فرجيا قاصداً مدينة افسوس ومن افسوس يتجه نحو مدينة ساردیس(هي مدينة ليديا ) (عياد، 1981، الصفحات 137-138) ومنها يتوجه بشكل مباشر الى كبدوكيا مخترق جبال مزاكا (تارن و.، 2015، صفحة 164) **الثاني بحري**،يتكون من فرعين: **الاول**/ ينطلق من ميناء سلوقية بيريه حاملاً البضائع والسلع القادمة من مدينة انطاكيا محاذياً السواحل الشمالية الشرقية ويتوقف عند مدينة طرطوس لتزود بالمؤن ومن ميناء طرطوس بعدها يكمل مسيرته باتجاه مدينة افسوس الساحلية وينطلق من ميناء افسوس باتجاه الداخل الى مدينة ساردیس ،**الفرع الثاني**/ ينطلق من ميناء مدينة لاوداكيا من الجانب الغربي، يتفرع الى ثلاث طرق **الاول**/ ينطلق من ميناء لاوداكيا بشكل مباشرالى ميناء افسوس ومن ثم براً الى مدينة ساردیس، كانت هذه المدن التي تقوم على هذا الطريق بالدور الرئيس بممارسة التجارة، فضلاً عن أنها محطات رئيسة لستراحة القوافل المارة بها، **الثاني**/ يبدأ من جنوب لاوداكيا ويسير بمحاذاة السواحل الشمالية للبحر المتوسط وتتوقف السفن التجارية في حالة هبوب رياح قوية او عواصف او من اجل الاستراحة والتزود بالمؤن وينتهي الطريق عند سلوقية على نهر كاليكادنوس (Casson, 1984, p. 77) ، **الثالث**/ ينطلق من ميناء لاوداكيا ويتجة بشكل مباشر نحو السواحل الشمالية بجوار فيلوميليوم (تارن و.، 2015، صفحة 163) وينتهي عند ميناء سينادا ونيقوميديا (Casson, 1984, p. 79) (التي تقعان ضمن اقليم بيثينا غرب اسيا الصغرى يؤلف اليوم جزء من تركيا) (تارن و.، 2015، صفحة 164) وكل المدن التي تقع على الطريق تقوم بدور حماية القوافل التجارية وتوفير المؤن الازمة لها ، ينظر شكل رقم (2) .

**2- طريق آسيا الصغرى الجنوبي :**

هوطريق مزدوج (بحري- بري) واحد يكمل الاخر، يبدأ من السواحل السورية تحديداً من ميناء لاوداكيا مخترقاً كيبورا الى ساحل بمفايليا(جنوب غرب تركيا ) مباشر ،يتفرع الى ثلاثة طرق: **الاول** ينطلق من ساحل بمفايليا باتجاه ساردیس ثم يواصل سيره شمالاً الى ثياتيرا (Aperghis, 2004, pp. 143-144) الذي يمتد منها طريق الى برجاموم ، **الثاني** ينطبق هو الآخر من بمفايليا ثم يسير شمالاً ماراً باسترانونيقيا على نهر الكايكوس قاصداً مدينة زيكوس( الجزيرة الرياضة ) ،**الثالث** يسير الى مدينة افسوس الساحلية التي تقع على ساحل بحر ايجة منطلقاً من لاوداكيا بشكل مباشر ماراً من خلال انطاكيا على الميائدر (Rostortzeff, 1941, pp. 367-369) ،لوجود المراسي الطبيعية فيها اهلها بان تكون محطة استراحة جيدة لتوقف السفن لتزود بالمؤن والاستراحة ثم تكمل مسيرتها نحو مدينة ترليس وكان فرع منه يسير جنوباً ماراً بانطاكيا الابندا (وتعني المدينة التي يقام بها سباق الخيول) قاصداً مدينة ستراتونيقيا بكاريا( التي تقع على ساحل بحر ايجه) (Aperghis, 2004, pp. 139-141) ،كاخر محطة استراحة قبل وصولها الى افسوس (تارن و.، 2015، صفحة 165) .

**3- طريق ساردیس :**

بعد معركة كوروبديون واستيلاء سلوقس الاول على معظم آسيا الصغرى، عمل سلوقس على تنشيط طريق التجارة والمواصلات الرئيس الذي كان يشق شمال سوريا ويمضي الى مدينة ساردیس وعدد من المدن الساحلية الايونية كانت اهمها مدينة ايسوس الساحلية وملطية واخذت تتدفق عليه باطراد ما كان يصل الى انطاكيا من التجارة الشرقية واخذ يصدر ما كان فائض من المنتجات الامبراطورية السلوقية عن الحاجة، لاهمية ومكانة هذا الطريق التجاري ما دفع بطليموس الثاني على الانقضاض على مدينة ايسوس وملطية بعد وفاة سلوقس الاول ليسيطر البطالمة على هذين المنفذين الجديدين مثلما كانت تسيطر على اهم المنافذ التقليدية للتجارة الشرقية ،بالمقابل سخروا الملوك السلوقيين جميع امكانياتهم العسكرية والحربية من اجل الحفاظ على منافذ التجارة الشرقية وطريق تصريفها الذي يعرف( بطريق ساردیس ) فعملوا في البداية على طرد البطالمة من ايسوس وملطية ثم تبع طردهم من جوف سوريا (العابد، 1993، صفحة 273) لكن الطريق الاخير لم يتحقق إلا في عهد انطيوخس الثالث الذي سيطر بشكل كامل على جنوب سوريا وبهذا سيطر على طريق التجارة الجنوبي ينظرخاركة رقم (2) .

**4- طريق رودس :**

تعد مدينة رودس بمثابة حلقة الوصل ما بين الموانئ والمدن التجارية على الساحل السوري وما بين مدن بلاد اليونان وروما، اذ كانت مفتاح التجارة السلوقية في البحر المتوسط التي شهدت تجارتها بالاتساع الكبير ومركز العمليات والمبادلات الدولية لهذا السبب كان هناك عدد من الطرق بين المدن والموانئ السورية الساحلية والموانئ التي تقع على جزيرة رودس وهناك خط تجاري بين ميناء انطاكيا التجاري في سلوقية بيريه وبين جزيرة رودس وهناك طريق آخر يبدأ من ميناء لاوداكيا الى رودس بشكل مباشر ينقل فيه الامفورات التي تحوي على النبيذ المميز الذي تشتهر به مدينة لاوداكيا (Aperghis, 2004, p. 138) .

يتكون طريق رودس على الشكل الآتي:**الاول**/ يبدأ من ميناء سلوقية بيريه باتجاه جزيرة رودس بعدها تاخذ السفن التجارية بالاستراحة والتزود بالمؤن وتعود محملة السلع والبضائع الرودسية كان اهمها معدني الذهب والفضة ،**الثاني**/ تنطلق السفن من ميناء لاوداكيا محملة السلع والبضائع الاوداكيا من الغلال والنبيذ وتسير باتجاة سواحل جزيرة رودس ،تنتظرتفريغ حمولتها وتتزود بالمؤن وتعود محمله بالسلع الرودسية ولاسيما ان الطريقان كانا يتخذان السير بمحاذاة السواحل او المدن الساحلية السلوقية حتى يصلوا بالتجارة بأمان الى جزيرة رودس وهو طريق العودة نفسه، ينظر: خارطة رقم (2)، اخذ الطريق حيزاً مهماً في التجارة ولاسيما بعد ان خرجت مصر من ميدان التجارة الدولية بالكامل وفي الوقت نفسه الذي سيطر فيه السلوقيين على جوف سوريا واصبح الساحل السوري تحت سيطرتهم وبقي الحال حتى دخول الرومان الى مصر (Aperghis, 2004, p. 139) .

اهتم السلوقيين بالطرق التجارية الخارجية اهتماماً كبيراً ووضعوا خارطة خاصة لها ،فضلاً عما كان متبع في الحقبة السابقة من الطرق فقد اضافوا واحسنوا عليها ما زاد النشاط الصناعي والتجاري ولاسيما ان السلوقيين قد اتبعوا سياسة تدل على بعد النظر والتعقل من خلال جعل سوريا مركزاً تجارياً رئيساً تنصب فيه جميع السلع والبضائع الثمينة القادمة من بلاد الشرق اولاً ومركزاً تصديرها الى العالم اليوناني ثانياً بلغت التجارة البحرية في العصر السلوقي مع الغرب نجاحاً وازدهاراً لم تشهده من قبل ولا من بعد لأن السلوقيين ادركوا اهمية الاسواق اليونانية وتعاظم الطلب على المنتجات الشرقية حتى جعل بلاد اليونان يعتقدون ان بلاد سورية تنتج تلك السلع والبضائع (العابد، 1993، صفحة 273) .

على الرغم من اتساع ارجاء الامبراطورية السلوقية وفرض سيطرتها على جميع الموانئ وسواحل البحر الاحمر والخليج العربي وعلى السواحل السورية في البحر المتوسط إلا انها لم تتمكن من ارسال سفنها التجارية بشكل مباشر الى بلاد الهند او تسيير رحلات الى بلاد الصين والسبب يعود الى **عاملين مهمين** :-

**العامل الاول** : هو انشغال الملوك السلوقيين طول مدة حكمهم بالصراعات الخارجية ولاسيما تلك الحروب المستمرة مع عدوهم التقليد البطالمة والداخلية هي كثرة الثورات والحركات الانفصالية عن جسم الدولة السلوقية في الجهة الشرقية من بلادهم واهم تلك الحركات التي اوجعت السلوقيين هي قيام ثورة الفرثيين في بلاد فارس وتحولها بسرعة الى دولة سيطرت على اغلب الاجزاء الشرقية من جسم الدولة السلوقية .

**العامل الثاني** : المهم هو بقاء سر التجارة الشرقية في البحر العربي والمحيط الهندي بيد قادة السفن التجارية العربية والهندية فقط بعدما فشلت كل المحاولات التي قام بها الاسكندر المقدوني عندما ارسل نيخاركوس، حتى السلوقيين فشلت كل محاولاتهم على يد سلوقس الاول وابنه انطليوخس الاول وبقي الامر هكذا حتى مجيء الامبراطورية الرومانية التي استطاعت في بداية القرن الاول الميلادي من تسخير كل امكانياتها العلمية والعسكرية في معرفة سر الرياح الموسمية وسارت السفن التجارية الرومانية الضخمة بشكل مباشر الى بلاد الهند .

**- توصلت الدراسة الى عدد من الاستنتاجات:-**

- أدى الموقع الجغرافي لبلاد سورية دوراً جوهرياً في النشاط الإقتصادي السلوقي، فمن خلاله اصبحت منطقة ترانزيت للتجارة العالمية القادمة من بلاد الشرق والهند وفارس الى أسواق الغرب وبلاد اليونان مما جعل الدولة السلوقية دولة قارية تمتلك مناطق مطلة على البحر المتوسط فضلاً عن قربها من الصحراء العربية ما جعلها تستفيد من الطرق التجارية البرية القادمة من الجنوب.

- إقتصرت معرفة السلوقيون بالطرق التجارية البحرية لأنها أكثرها استعملاً في بلاد سورية مع بلدان العالم القديم، يعود الى مزايا الموانئ السورية أفضل في نظر اغلب التجار السلوقيين واليونان ولاسيما ان الأسواق العالمية لا يمكن الوصول إليها إلا عبر البحر مثل بلاد اليونان ورودس فضلاً عن السلوقيين طول مدة حكمهم لم يخترقوا الصحراء التي كانت مليئة بالمخاطر والصعوبات وفضلوا الحصول على السلع القادمة من الطريق البري بإقامة علاقات تجارية مع بعض الممالك التي تقع على تلك الطرق مما سهل عليهم هذه المهمة .

- على الرغم من الصعوبات البحرية بقي طريق البحرالاحمر دائماً قبلة انظار التجار في العالم القديم فمنذ ان اتجه الانسان الى الملاحة كانت تجارة الصين والهند وبلاد العرب ملتقى أطماع العاملين بالتجارة وكان هذا منذ اقدم الازمة ولا يزال هذا شأنها اليوم وسيبقى ذلك ما بقيت قوانين الحضارة معتمدة على قوانين الطبيعة.

- إحتلت التوابل والعطور النسبة الأكبر في حجم التبادل التجاري لدولة السلوقية، يعود الى إستعمالات المتعددة لاسيما في الطقوس الدينية، فضلاً عن إرتفاع أثمانها وحصولهم على أرباح طائلة إذ ما قورنت بالبضائع والسلع الأخرى ولم نبالغ إذ قلنا أنها عمود ثروة الدولة وقوة إقتصادها .

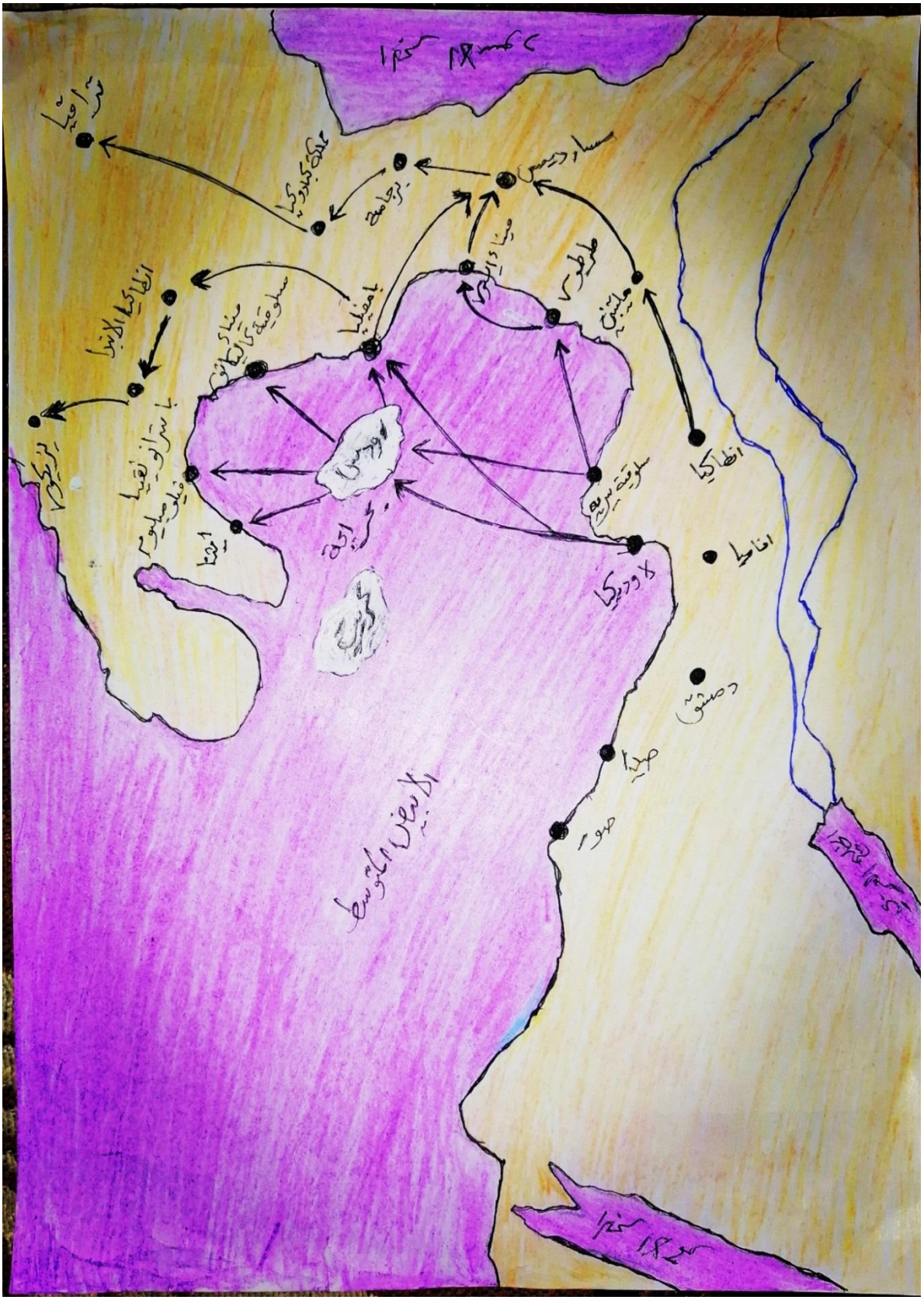
- اثمرت التجارة علاقات طيبة مع الدول والممالك فلم تقتصر على المصالح الاقتصادية بل تطورت الى علاقات اجتماعية وثقافية هذا واضح من خلال المصاهرات التي قامت ما بين البيت السلوقي والهندي ،أذ ارسال الملك السلوقي الخمور والفواكه الى البلاط الهندي كتعبيرعن الصداقة وحسن النية فضلاً عن ارسال السفراء السلوقيين الى بلاد الهند ليتعرفوا عن احوال الهند التاريخية والدينية والعادات والتقاليد بالمقابل ارسال الملوك الهنديين بعض البعثات التبشيرية الى كافة ارجاء الامبراطورية السلوقية من اجل نشر الديانة البوذية التي اعتنقها الملوك مستغلين العلاقات والمصالح الاقتصادية وسياسة السياسة الاقتصادية بينهما .

- أسهمت الطرق التجارية الخارجية في خلق فضاء حضاري موحد جمع بين الشرق والغرب وأنتج تفاعلاً لغوياً وثقافياً ودينياً وعمرانياً شكل أساسا الحضارة الهلنستية في المشرق .

**شكل رقم (1)**

**خارطة توضح طرق التجارة الخارجية (الجزء الشرقي)**

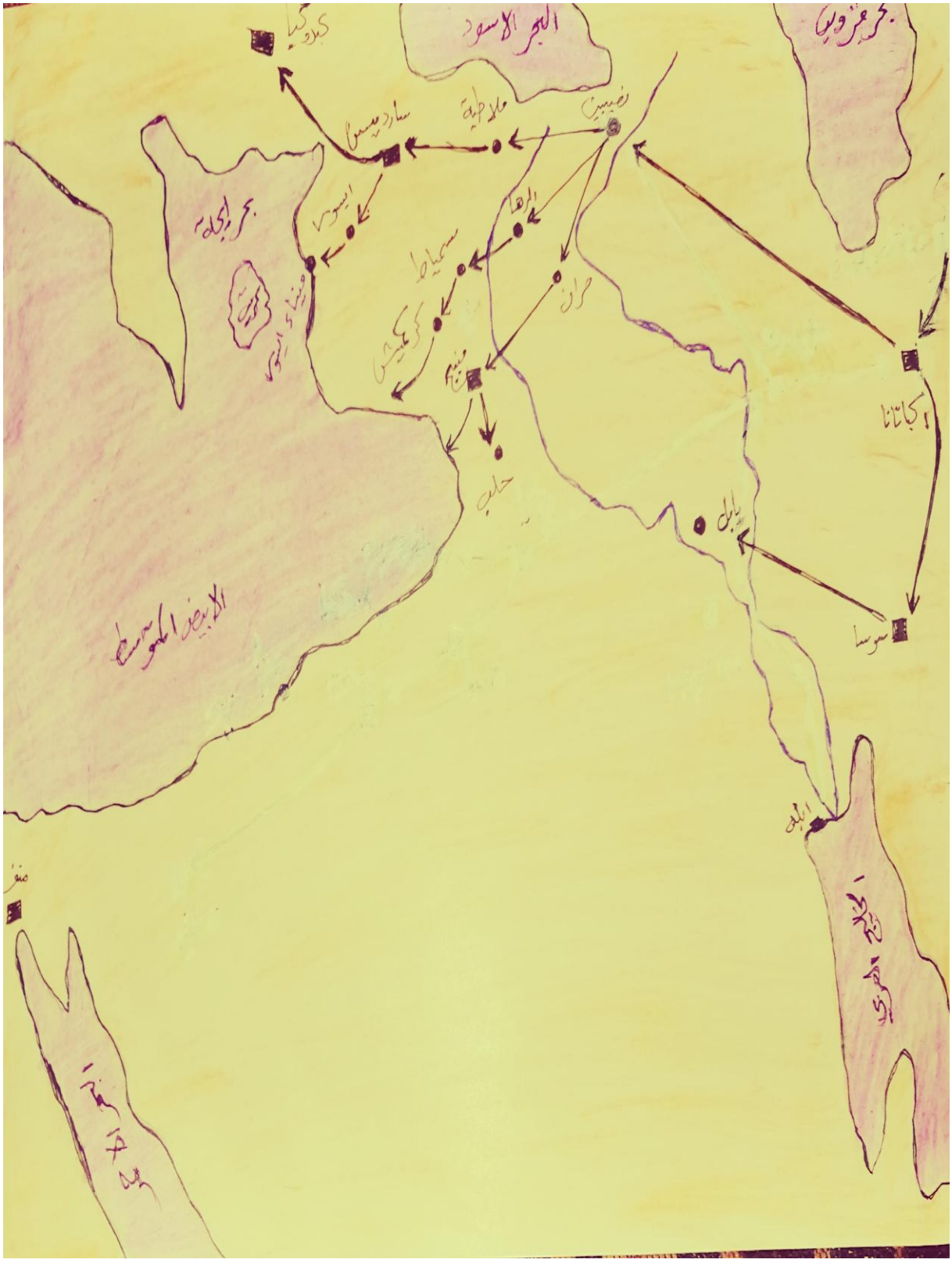
**أعدت من قبل الباحث بالاعتماد على ما ورد من معلومات في المصادر**



**شكل رقم (2)**

**خارطة توضح طرق التجارة الخارجية (الجزء الغربي)**

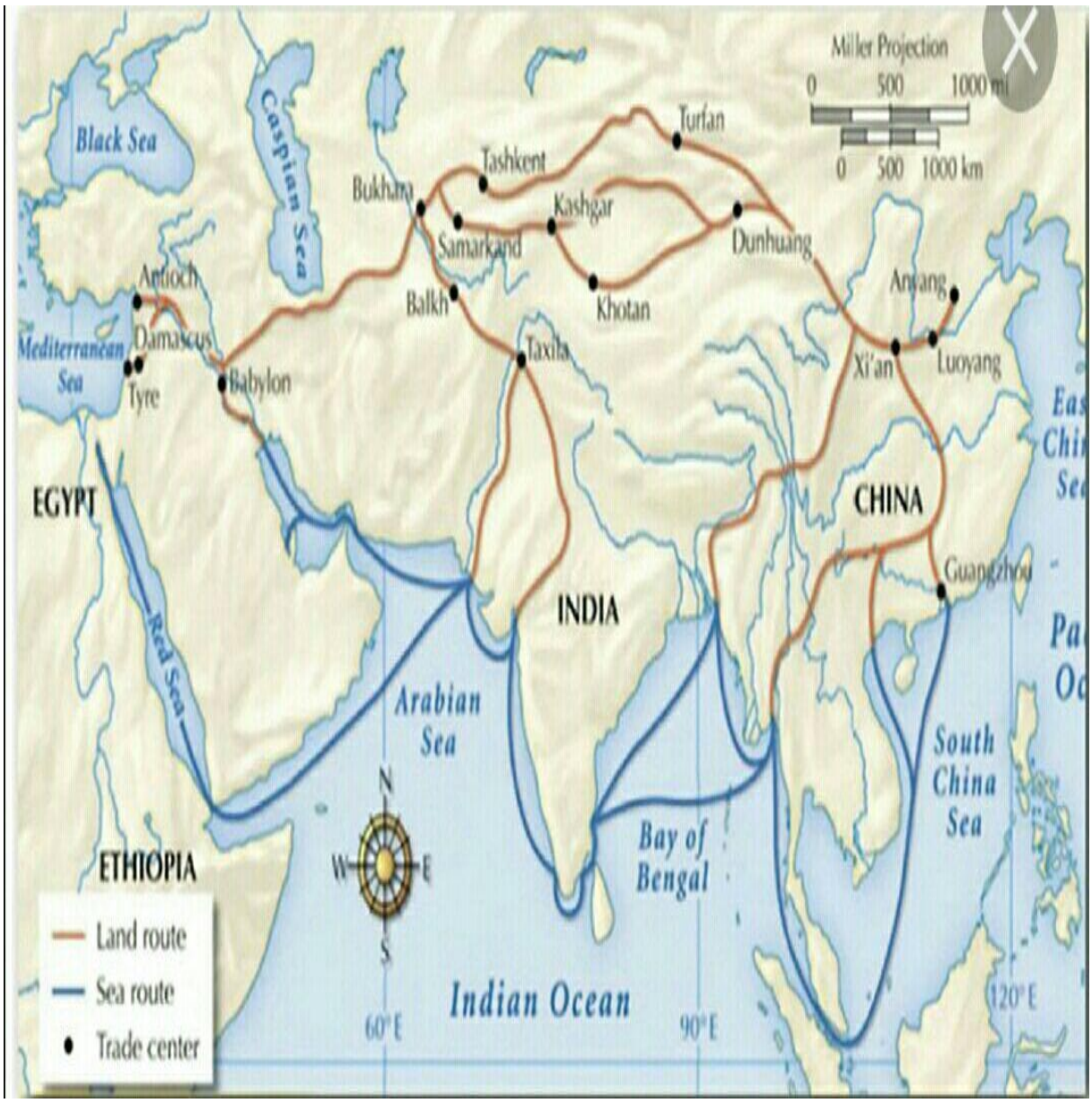
**أعدت من قبل الباحث بالاعتماد على المعلومات التي وردت في المصادر**




**شكل رقم (3)**

**خارطة توضح طرق التجارة (الطريق الملكي)**

**أعدت من قبل الباحث بالاعتماد على المعلومات التي وردت في المصادر**




**شكل رقم (4)**

**خارطة توضح طرق التجارة البرية (طريق الحرير) وطرق التجارة البحرية (طريق البخور)**

**Casson , Ancient Trade and Society, 175**

المصادر


Aperghis, G. (2004). *the Seleukid Royal Economy* . Cambridge : Cambridge UNIVERSITY pRESS.

Casson, L. (1984). *Ancient Trade and Society New Jersey.* Princeton University press.

Grant, M. (1982). *Alexander to Cleoptra The Hellenstic World* . London: Publisher Weidenfeld.

Rostortzeff, M. (1941). *The Social and Economic History of the Hellenistic World* . Oxford : At the Clarendon Press.

Sall, J. (1996). *Achaemenid and Hellenistic Tradin the India Ocean.* Published by Brithish Museum.

Tarn, W. (1951). *The Greek in Bactria and india* . Cambridge: Cambridge University Press.

Thomson, J. (1965). *History Of Ancint Georaphy* . New York : Biblo and Tannen .

ابراهيم نصحي. (1959). *دراسات في تاريخ مصر في عصر البطالمة*. القاهرة : مكتبة الانجلو المصرية.

احمد علي الناصري. (1992). *تاريخ وحضارة مصر في العر الهلينستي*. القاهرة: دار النهضة العربية.

انور عبد العليم. (1990). *الملاحة وعلوم البحار عند العرب*. الكويت: مطبعة المجلس الوطني للثقاغة والفنون .

جورج حوراني. (1958). *العرب والملاحة في المحيط الهندي*. القاهرة: مكتبة الانجلو المصرية.

حمد صراي. (2006). *العلاقات الحضارية بين بين منطقة الخليج العربي وشبة القارة الهندية* . الرياضالجمعية التاريخية السعودية.

سترابون. (2017). *الجغرافيا*. دمشق: دار علاء الدين للنشر والطباعة والتوزيع .

عبد الله الحلو. (1999). *صراع الممالك في التاريخ السوري القديم ما بين العصر السومري وسقوط المملكة التدمرية*. بيروت: بيسان للنشر والتوزيع .

عبد المجيد حمدان. (2014). العلاقات التجارية بين الدولة السلوقية والهند وبلاد العرب. *مجلة دراسات تاريخية*.

فرانك ولبانك. (1986). *طريق الحرير*. القاهرة: مطبعة الاهرام.

فرانك ولبانك. (1994). *العالم الهللينستي*. القاهرة: المركز القومي للترجمة.

لطفي يحي. (1978). *داراسات في العصر الهلينستي*. بيروت: دار النهضة العربية.

مجهول المؤلف. (2014). *الطواف حول البحر الارثيري*. ابو ظبي: هيئة ابو ظبي للسياحة والثقافة.

محمد حراب فرزات. (1991). حوار الحضارات على طريق الحرير بين الصين وبلاد الشام. *مجلة دراسات تاريخية*.

محمد حراب فرزات. (1991). *حوار الحضارات على طريق الحرير بين الصين وبلاد الشام* . دمشق: الهيئة العامة للاثار السورية.

محمد كامل عياد. (1981). *تاريخ اليونان*. دمشق: دارالفكر.

مفيد رائف العابد. (1993). *سوريافي عصر السلوقيين من الاسكندر الى بومبيوس*. دمشق: دار الشمال للطباعة والنشر.

منذر عبد الكريم البكر. (1980). *دراسات في تاريخ العرب قبل الاسلام*. البصرة: مطبعة جامعة البصرة.

نعيم فرح. (2002). *الشرق الادنى في العصرين الهلينستي والروماني*. القاهرة: عين للدراسات والبحوث الانسانية والاجتماعية.

هارفي بورتن. (1991). *موسوعة مختصر التاريخ القديم*. القاهرة: مكتبة مدبولي.

واليم تارن. (2003). *الحضارة الهللينستية* . القاهرة: مكتبة الاسرة.

وليم تارن. (2015). *الحضارة الهللينستية*. القاهرة: الهيئة العامة لشؤن المطابع الاميرية.

يوسف حسن غوانمة. (2006). *ايلة (العقبة) والبحر الاحمر واهميته الاستراتيجية*. عمان: مطبعة السفير.

## المستخلص باللغة الإنكليزية

This study addresses the economic importance of foreign trade routes as one of the most significant financial resources of the Seleucid state (312–64 BCE),The Seleucids succeeded in transforming the territories under their control particularly Syria and Mesopotamiainto a global of international trade,These routes were not merely corridors for the transportation of goods,they were strategic instruments in the struggle for economic and political influence,The Seleucid Empire faced fierce competition from its southern neighbor, the Ptolemaic Kingdom of Egypt, over the wealth of the East,Control of this commercial network therefore became a matter of survival for the young state,To achieve this, the Seleucids adopted a twofold strategy: first, to divert the trade of India and Central Asia away from routes controlled by Egypt,and second to secure markets in the Greek world willing to receive these precious commodities,Accordingly, they focused on securing and developing three principal groups of routes. In the East, the routes were divided into three main corridors,The most famous was the northern route later known as the Silk Road which extended from China through Bactria and Merv to Seleucia on the Tigris in the heart of Mesopotamia,it was long and arduous,The middle route combined maritime and overland travel: ships crossed the Indian Ocean from the Bay of Bengal to the port of Gerrha in the Arabian Gulf, after which goods were transported overland through the Mesopotamian river valley,The southern route was entirely maritime the route of spices and incense linking India with the ports of southern Arabia such as Aden,This route was controlled by local Arab powers,including the Sabaeans,Hadramites,and Nabataeans, which placed it beyond direct Seleucid control ,In the West, the Seleucids developed a complex network of land and sea routes to export eastern wealth to the Greek world. The routes of Asia Minor connected their principal ports such as Antioch and Seleucia Pieria to inland cities like Sardis, and from there to Aegean ports such as Ephesus. The island of Rhodes also played a vital role as a commercial intermediary and re-export center between the Seleucid East and the Greek West,Despite this vast economic structure,it remained fraught with conflict,Ultimately,the study demonstrates that Seleucid economic success was constrained by the geopolitics of the region, Nevertheless, they succeeded in making Syria a global logistical hub, and under their rule major cities such as Antioch, Apamea, and Seleucia on the Tigris flourished, becoming centers of taxation, culture, and civilization.

Keywords: Silk Road - Political influence - Economic influence - Seleucid-Berrian Empire - Royal Road.