

النشاط البحري لليونانيين والرومان في البحر الأحمر (دراسة تحليلية لمقومات الاقتصاد الأزرق في ضوء الكتابات القديمة)

باحثة دكتوراه - جامعة الملك عبدالعزيز - المملكة العربية السعودية

أ. عائشة عالم

المستخلص:

تهدف هذه الدراسة إلى تحليل الكتابات اليونانية والرومانية التي تناولت تاريخ الملاحة في البحر الأحمر، بوصفها مصادر أساسية لفهم طبيعة النشاط البحري في العصور الكلاسيكية. وتسعى إلى دراسة الأبعاد الاقتصادية لهذا النشاط من خلال قراءة تاريخية نقدية تعيد تفسيره في ضوء مركّزات الاقتصاد الأزرق، باعتباره إطاراً تحليلياً يُعنى باستثمار الموارد البحرية وتنظيم الشبكات التجارية وضمان استمراريّتها. وتبرز أهمية الدراسة في إبراز البحر الأحمر فضاءً اقتصادياً حيويّاً أسهم في تشكيل شبكة تبادل بحري اتسمت بدرجة من التنظيم وتطور البنية التحتية للموانئ والملاحة. وقد اعتمدت الدراسة المنهج التاريخي الوصفي التحليلي من خلال فحص النصوص الكلاسيكية في سياقها الاقتصادي والسياسي. وتوصلت إلى أن الحضور اليوناني في الملاحة كان محدوداً نسبياً، في حين برز الدور العربي خلال الفترة الرومانية، رغم القيود المفروضة، مع ضرورة قراءة الروايات الرومانية قراءة نقدية نظراً لطبيعة منظورها.

الكلمات المفتاحية: النشاط البحري، الكتابات الكلاسيكية، اليونانيون، الرومان، الاقتصاد الأزرق، البحر الأحمر.

Maritime Activity of the Greeks and Romans in the Red Sea (An Analytical Study of the Components of the Blue Economy in Light of Ancient Writings)

A. Aiesha Ismail Alem

Abstract :

This study examines Greek and Roman writings on navigation in the Red Sea as primary sources for understanding maritime activity in classical antiquity. It explores the economic dimensions of this activity through a critical historical reading that reinterprets it in light of the principles of the blue economy, understood here as an analytical framework concerned with the utilization of marine resources, the organization of commercial networks, and the sustainability of maritime

exchange. The study highlights the Red Sea as a vital economic space that contributed to the formation of a structured maritime network supported by port infrastructure and navigational systems. Adopting a historical descriptive-analytical approach, the research analyzes classical texts within their economic and political contexts. The findings indicate that Greek involvement in Red Sea navigation was relatively limited, whereas the Arab role became more prominent during the Roman period, despite existing constraints. The study also emphasizes the need for a critical reading of Roman accounts.

Keywords: Maritime Activity, Classical Sources, Greeks, Romans, Blue Economy, Red Sea.

المقدمة :

شهد العقد الماضي اهتمامًا متزايدًا من قبل الدول الأعضاء في منظمة الأمم المتحدة بتطوير منظومات الاقتصاد البحري، فيما عُرف بمفهوم "الاقتصاد الأزرق"، الذي يهدف إلى استدامة الموارد البحرية، وتعزيز الإدارة الإقليمية للموانئ، وتنظيم حركة الملاحة الدولية في الممرات المائية، إلى جانب حماية البيئة البحرية. ويُعد البحر الأحمر أحد أبرز هذه الممرات الحيوية، نظرًا لموقعه الاستراتيجي الذي ربط منذ القدم بين البحر المتوسط والمحيط الهندي، وأسهم في تشكيل شبكات التجارة الدولية عبر العصور.

غير أن أهمية البحر الأحمر لا تقتصر على الرؤية المعاصرة، بل تمتد جذورها إلى العصور التاريخية المبكرة؛ حيث شهد نشاطًا اقتصاديًا مكثفًا، وتنافسًا حضاريًا للسيطرة على طرق الملاحة فيه. ويُشير تاريخ النشاط البحري إلى أن العرب والمصريين كانوا من أوائل الشعوب التي أسهمت في وضع أسس الملاحة والتجارة في هذا الممر المائي منذ عصور سحيقة. فقد اتسعت شبكة التجارة العربية لتصل إلى مناطق بعيدة، ويُستدل على ذلك بالاكشافات الأثرية، ومنها العثور على فخاريات عربية جنوبية على السواحل اليونانية¹، مما يعكس اتساع نطاق التبادل التجاري البحري وتداخله مع فضاءات المتوسط.

وفي العهد الهلنستي ثم الروماني، تعزز هذا النشاط البحري في ظل توسع النفوذ السياسي لليونانيين والرومان في الأقاليم المطلة على الساحل الغربي للبحر الأحمر، ولا سيما مصر. وقد سعت هذه القوى إلى تنظيم حركة الملاحة والتجارة من خلال تطوير الموانئ والبنية التحتية، وعقد تحالفات تجارية وسياسية مع القوى الساحلية، وإنشاء منظومة بحرية لحماية السفن من القرصنة. وازدادت الصرامة الإدارية في العهد الروماني، حيث عزز الرومان وجودهم العسكري حول الموانئ، وفرضوا رسومًا جمركية على السفن التجارية المارة عبر مناطق سيطرتهم. وفي المقابل، لم يكن العرب في الجزيرة العربية بمنأى عن هذه التحولات، إذ واجهوا محاولات الهيمنة بأساليب

تجارية مكنتهم من الحفاظ على حضورهم الفاعل في شبكات التبادل البحري. ومن خلال تتبع هذه المعطيات، يمكن قراءة إدارة البحر الأحمر في تلك العصور بوصفها تجربة تاريخية مبكرة لتنظيم النشاط البحري واستثمار موارده بصورة منظمة، وهو ما يتيح مقارنة تاريخية لمفهوم الاقتصاد الأزرق في سياقه المعاصر.

أما المصريون، فقد ساهموا في رسم خرائط ملاحية وجيولوجية² للبحر الأحمر وحددوا أهم الموانئ البحرية على طول الساحل الغربي له. ومن أهم هذه الخرائط الخريطة الجيولوجية الإرشادية والمحفوطة اليوم في المتحف الإيطالي³، ويُعد نقل المعادن من أهم الأنشطة البحرية التي اهتم بها المصريون القدماء منذ عصر نقادة الأولى (3500 ق.م - 4000 ق.م). وقد استفاد اليونانيون من هذه الجهود العربية والمصرية فقاموا بتطوير المنظومة البحرية الدولية أثناء حكمهم لمصر والذي سعوا من خلاله إلى بسط نفوذهم على الساحل الغربي للبحر الأحمر⁵ فمنذ عهد الإسكندر الأكبر (336 ق.م - 323 ق.م) حرصوا على استيعاب المعارف والعلوم البحرية وتدوين الملاحظات الأثرولوجية للمناطق التي استولوا عليها⁶، فقد اصطحب الإسكندر معه مجموعة كبيرة من المؤرخين والجغرافيين لهذا الغرض، والذي يعد من أهمهم أونيكسريستوس (360 ق.م - 290 ق.م)، والذي دون بعض الملاحظات عن الملاحة في البحر الأحمر⁷.

ثم تابع البطالمة (323 ق.م - 30 ق.م) جهود الإسكندر، فقاموا بإرسال بعثات استكشافية إلى السواحل الشرقية والغربية للبحر الأحمر. ومن أهم رحلاتهم الاستكشافية رحلة فيلون عام 280 ق.م إلى سواحل النوبة، حيث وثّق فيها ملاحظاته الجغرافية والتاريخية، ووصف عادات شعوب النوبة، ممهداً الطريق أمام البطالمة لتحديد كيفية التعامل معهم، سواء من خلال التحالف السياسي والتجاري أو الاكتفاء بالتبادل التجاري دون عقد اتفاقيات سياسية رسمية⁸ يظهر أيضاً جلياً في تحالفاتهم مع المعينيين (750 ق.م - 100 ق.م) والحيانيين (600 ق.م - 100 ق.م) لحماية أمن الملاحة في البحر الأحمر، ومقاومتهم احتكار الأنباط (169 ق.م - 106 ق.م) للتجارة فيه⁹.

ثم اكتملت أركان فرض السيطرة على النظام البحري وإدارة موارد البحر الأحمر خلال العهد الروماني، حيث بسط الرومان هيمنتهم العسكرية على معظم الموانئ، فحصلوا على امتياز تشغيلها، ونشطوا التجارة الحرة في البحر الأحمر¹⁰، ولكن بالمقابل قاموا بجباية الضرائب، وذلك بفرض رسوم جمركية على السفن التجارية، كما عملوا على دعم العلماء المختصين بعلوم البحار، فازدهرت الأبحاث العلمية والمؤلفات المختصة بهذا الشأن، وهذا ما مكّنهم من القدرة على تطوير دفاعاتهم البحرية وعزز من وجودهم الإقليمي في البحر الأحمر، وذلك من خلال تأسيس جيش بحري قوي بهدف تأمين طرق الملاحة وحماية السفن والموانئ من القراصنة¹¹.

وأحد أهم المصادر لدراسة التاريخ البحري اليوناني والروماني في البحر الأحمر هي الكتابات الكلاسيكية والرومانية، وذلك لشموليتها في تناول جانب التاريخ الاقتصادي والسياسي لليونانيين والرومانيين أثناء تواجدهم في المنطقة خلال تلك الفترة، وهذا ما يشكل أساساً تاريخياً لمفهوم الاقتصاد الأزرق في الوقت الحالي، فمن أهم هؤلاء الكتاب: هيرودوت (484 ق.م - 425 ق.م)،

وسترابون الجغرافي (64 ق.م - 24 م ، وكاسيوس ديوس (155 م - 235 م) وغيرهم . وتهدف هذه الدراسة بدورها إلى تحليل هذه الكتابات للوصول إلى تاريخ النشاط البحري الدولي في البحر الأحمر في تلك الفترة تحديداً منذ بداية التوسع اليوناني خلال القرن الرابع قبل الميلاد ووصولاً حتى نهاية الحكم الروماني في القرن الخامس الميلادي ، والتي يعد من أبرز مظاهرها : سعيهم للحفاظ على أمن الملاحة ، ومحاولتهم لتوحيد نظم التجارة الدولية ، وتطوير العلاقات السياسية بينهم وبين الدول التي لها نفوذٌ بحري على البحر الأحمر ، وستقوم هذه الدراسة كذلك بتسليط الضوء على أهم الأساليب اليونانية والرومانية للاستدامة البحرية بغرض الاستفادة منها في تطوير استراتيجيات جديدة للاقتصاد الأزرق خلال الوقت الحاضر .

1.1 تاريخ النشاط البحري في البحر الأحمر قبل العهد اليوناني والروماني :

اكتسب البحر الأحمر مكانته التاريخية من موقعه الجغرافي المتوسط بين قارات العالم القديم، حيث كان يُعتبر نقطة الوصل بين المراكز التجارية الواقعة في قارة آسيا وأفريقيا¹². وكان المصريون من أوائل من أدركوا أهمية البحر الأحمر، فاستفادوا من خبرتهم الملاحية في نهر النيل لتسيير رحلات استكشافية إلى مناطق جديدة في البحر الأحمر¹³ ومن أبرز هذه الرحلات التاريخية رحلتهم إلى بلاد بونت ، التي يُعتقد أن وصولهم إليها كان أقدم من عهد الملكة حتشبسوت¹⁴، التي اشتهرت بإرسال بعثة مصرية إليها بهدف الاستكشاف والتبادل التجاري¹⁵. وقد نتج عن هذه الرحلات تطورٌ في المفهوم الجغرافي البحري لدى مصريين ، حيث قاموا برسم العديد من الخرائط الجولوجية والبحرية ولعل من أبرزها تلك الخريطة المكتشفة مع بردية تورين والتي تصور المناجم الواقعة في المنطقة الصحراوية القريبة من ميناء القصير¹⁶ ، بالإضافة إلى دقتهم في اختيار مواقع إنشاء الموانئ التجارية ، حيث كانوا يقومون بدراسة السمات الجغرافية للمنطقة أولاً، لمعرفة ما إذا كانت هذه مناسبة لرسو السفن والأساطيل التجارية فيها أم لا¹⁷.

أدت هذه الجهود المصرية إلى ازدهار النشاط التجاري في البحر الأحمر ونشوء تعاون إقليمي بين شعوب المنطقة. وعلى الرغم من ذلك، اقتصر النشاط البحري المصري في البداية على الساحل الغربي للبحر الأحمر¹⁸ ، لكنه توسع لاحقاً ليشمل الساحل الشرقي أيضاً¹⁹، هذا التوسع أسهم في نشوء وعي جماعي لدى الأمم الأخرى بأهمية مصر الاستراتيجية والاقتصادية، مما جعلها عرضة لمطامع الغزو الخارجي، حيث كان الهدف من هذه الغزوات السيطرة على مصر والوصول إلى منافذها البحرية ، من أبرز هذه المحاولات كان غزو ”شعوب البحر“²⁰، الذين هزموا على يد الفرعون رمسيس الثالث²¹ . وبعد ضعف النشاط البحري المصري في البحر الأحمر، برز الدور الفينيقي بشكل كبير²² ، فقد قام الفينيقيون بعقد صفقات تجارية مع العرب في جنوب الجزيرة العربية لنقل بضائعهم إلى المراكز التجارية في شمال أفريقيا وجنوب أوروبا ، وساهمت مهاراتهم المتقدمة في صناعة السفن التجارية²³، بالإضافة إلى امتلاكهم العديد من الموانئ التجارية والبحرية، في تعزيز دورهم كوسطاء تجاريين بارعين. كما كانت معرفتهم العميقة بطبيعة الشعوب وأساليب التجارة البحرية عاملاً مهماً في نجاحهم في هذا المجال²⁴.

لكن على الرغم من ذلك تفوق العرب في التجارة البحرية في البحر الأحمر ، حيث كانت لهم مراكز تجارية وموانئ مخصصة لاستقبال السفن التجارية الدولية ، والتي يعد من أهمها : ميناء عدن والموزع 25 ، حتى إن النقوش المسندية المكتشفة في جنوب الجزيرة العربية أظهرت الاهتمام العربي بالتجارة وفنونها ، فقد تكرر في النقوش كلمة التجارة () إلى جانب أسماء بعض التجار 26 .

إضافة إلى ذلك برع العرب في جنوب الجزيرة العربية في صناعة السفن التجارية والعسكرية كما تظهر الرسومات الصخرية المكتشفة في كهوف ظفار 27 ، واعتنوا كذلك بأمان النقل البحري لبضائعهم وذلك عن طريق تخصيص مسارات نقل بحرية تتوفر بها نقاط توقف ومراكز تزودها بالماء والغذاء 28 ، ثم اتسعت شبكة التجارة العربية الدولية بفضل اكتشافهم نظام الرياح الموسمية ، والتي استطاعوا من خلالها الوصول إلى الموانئ الهندية ومنها إلى مصر وجنوب أوروبا ، وهذا التفوق العربي التجارة أدى إلى شدة التنافس التجاري بين الحضارات والدول الناشئة في تلك الفترة 29 .

2.2 النشاط البحري لليونانيين قبل انخراطهم في الأنشطة البحرية في البحر الأحمر:

اكتسب اليونانيون الخبرة البحرية منذ فترة مبكرة ، إذ كانوا على اتصال تجاري مع الشعوب العربية والفينيقية باعتبارهم أهم الموردين للسلع الاستهلاكية الدولية ، فعلى سبيل المثال كان الطلب على الثياب الأرجوانية الفينيقية مرتفعاً في الأسواق اليونانية ، وهذا ما دفع التجار اليونانيين إلى إبرام علاقات وصفقات تجارية مع الفينيقيين والتي كانت نواة للعلاقات السياسية والتحالفات الدولية معهم فيما بعد⁽¹⁾، لكن لم تتطور الفنون الملاحية عند اليونانيين إلا بعد الغزو الفارسي الإخميني لبلادهم ، و هذا أدى بدوره إلى نشوء وعيٍ جمعيٍّ لديهم بضرورة التحالف وتكوين قوة بحرية للتغلب على الفرس ، وبالفعل انتصروا عليهم - أي الفرس - في معركة سلاميس البحرية عام 480 ق.م 30. ، ثم أعقب هذا الانتصار رغبتهم في العمل على تطوير منظومة النقل البحري المدني والعسكري ، فقاموا بابتكار نماذج جديدة للسفن من أهمها السفن الثلاثية المجاديف والتي مكنتهم من الوصول إلى مناطق جغرافية جديدة مثل : قبرص ومصر 31.

وتزامن ذلك مع تطور المفاهيم الاقتصادية لدى اليونانيين ، فقد نشأت مدارس فلسفية اقتصادية وسياسية ، والتي يعد من أهم روادها أفلاطون (428 ق.م - 348 ق.م) ، الذي ناقش في كتابه ” الجمهورية ” مفهوم الثروة وأحقية توزيعها ورجح فكرة الملكية العامة لممتلكات الدولة -هما في ذلك مواردها البحرية -، لكن اختلف معه أرسطو (384 ق.م - 322 ق.م) الذي زعم بأنه لا يمكن محاربة النزعة الفردية في الثروة وطرق امتلاكها 32 ، وهذا يدل على تقدم وتطور الفكر الاقتصادي اليوناني خصوصاً في تلك الفترة التي كانوا يقاومون فيها الاستعمار الفارسي ، ويظهر أن كلا من أفلاطون وأرسطو قد أثروا بشكل غير مباشر على المنهجية الاقتصادية الفكرية لإسكندر الأكبر ، وهذا ما يظهر من خلال خطته للاستيلاء على المنافذ والمناطق البحرية المهمة لضمها إلى الملكية العامة لإمبراطورية اليونانية 34.

لكن انقسمت الأنظمة البحرية الاقتصادية اليونانية قبيل وفاة الاسكندر الأكبر عام 323 ق.م إلى نظامين إحداهما كانت تحت الإدارة البطلمية في مصر والأخرى كان يديرها السلوقيين في إقليم السوري، لكن التفوق في الريادة البحرية كان من نصيب البطالمة، الذين أحسنوا استغلال الموارد المائية التي غنموها نتيجة للموقع الجغرافي لمصر، والتي كانت تمتلك حدوداً بحرية مطلّة على البحر الأحمر والبحر الأبيض المتوسط، فقاموا بإنشاء الأرصفة البحرية المتطورة إضافة إلى بنائهم العديد من الموانئ على طول الساحل الغربي للبحر الأحمر 35، وساهموا في تطوير قطاع صناعة السفن وصيانتها فقد تم مؤخراً اكتشاف ورشة لإصلاح وصيانة السفن في تل أبو صيفي شمال سيناء والذي من المرجح أنها تعود إلى زمن الحكم البطلمي لمصر 36. وأثمرت جهودهم في بناء الموانئ إلى تسهيل التبادل التجاري بين الموانئ المصرية البطلمية مثل: ميناء ميروس، وبيرنفوس والإسكندرية 37، والموانئ الواقعة في الساحل الشرقي للبحر الأحمر مثل: ميناء العقبة والجار ولوكي كومي⁽²⁾، كما بذلوا جهودهم لتطوير العلاقات السياسية التجارية مع القوى الإقليمية في المنطقة آنذاك، خصوصاً مع العرب الذين كانوا يمتلكون قطاع تصدير منتجات البخور ومشتقاته وسعى البطالمة إلى توطيد علاقاتهم بهم 38، وقد بلغت هذه العلاقات أوجها خلال عهد بطليموس الثاني (284 ق.م - 246 ق.م 39). كذلك حرصوا على أمن الملاحة في مياه البحر الأحمر بغية المحافظة على شبكة التجارة الدولية البحرية، وبالفعل ازدهرت التجارة البحرية في عهدهم حتى وصلت سفنهم إلى الهند وإلى آسيا الصغرى وذلك استناداً إلى نتائج التحليل الأثري لـ كسر الفخار والأختام المكتشفة 40، وقد كانت السفن البطلمية التجارية التي تحمل البضائع لها طابعٌ تصميمي خاص يمكنها من تحمل الإبحار عبر المسافات الطويلة، ويمكن الإطلاع على نماذج منها من خلال النظر إلى السفن الغارقة والمكتشفة في موقع مدينة هيرقلون، حيث كانت تتميز هذه السفن بالحوض الطويل إضافة إلى وجود العديد من المجاديف التي مكنت البحارة من تقصير مدة السفر، كما كانت تمتلك شراعاً لاعتماد هذه السفن على الرياح أثناء التنقل 41.

3.1 النشاط البحري الروماني قبل إدارتهم للأنشطة البحرية في البحر الأحمر:

اختلفت طبيعة الرومانيين عن اليونانيين في امتلاك الخبرة البحرية، إذ كان الرومان أمة زراعية لم يهتموا بالحياة البحرية وتطويرها إلا بعد تصاعد النفوذ القرطاجي في البحر الأبيض المتوسط وتمكنهم من حكم مناطق واسعة حتى وصلوا إلى شبه الجزيرة الإيبيرية، حيث بدأ الرومان على إثر ذلك استشعار الخطر القرطاجي الذي قد يهدد الأراضي الرومانية، فقاوموا بخوض معارك بحرية وبرية ضدهم في عدة مواجهات، والتي سميت فيما بعد بالحروب البونيقية (264 ق.م - 146 ق.م)، والتي انتهت بانتصار الرومان على القرطاجيين، لكن بعد قيام الرومان بتدمير مدينة قرطاج عام 146 ق.م 42، قاموا بالتوسع الجغرافي حتى بسطوا سيطرتهم على كافة الممتلكات اليونانية حتى وصلوا إلى مصر، وبذلك أصبح الرومان قوة إمبراطورية مهيمنة في المنطقة 43. ثم سيطر الرومان على مصر في عام 30م، بعدما تخلصوا من الحكم البطلمي فيها، وأصبحوا بذلك يمتلكون نفوذاً وتأثيراً على التجارة والملاحة في البحر الأحمر، كما قاموا بتعيين والي

روماني عليها ، لكن اختلف الحال في العهد الروماني عن اليوناني فيما يخص التشريعات والقوانين والاتفاقيات التجارية إذ كانت تصدر الموافقة من روما ويقوم الوالي بتنفيذها 44 ، خلاف ما كان عليه الحال في عهد البطالمة الذين كانوا يملكون الحرية تقرير القوانين التجارية البحرية ، لكن على الرغم من ذلك كان الرومان مدركين لأهمية التحالف مع الدول المحورية في البحر الأحمر لتعزيز نفوذهم ومكانتهم ، فقد كانت أولى اتفاقياتهم التجارية مع الانباط (169) ق.م - 106 م () ، الذين كانوا يتحكمون في تجارة شمال شرقي البحر الأحمر 45.

وبعدما استتب الأمر للرومان في المنطقة قاموا بالتحالف مع حكام جنوب الجزيرة العربية بهدف تأمين طرق الملاحة البحرية لهم من جنوب البحر الأحمر إلى شماله 46 ، وهدفوا بذلك إلى توسيع نطاق السوق التجارية الرومانية في البحر الأحمر ، لكن بالمقابل واجهوا تحديات أمنية وفترات من الركود الاقتصادي في تجارتهم في البحر الأحمر بسبب الاضطرابات السياسية والعسكرية 47 ، وبسبب ذلك تبنى الرومان مجموعة من القوانين لإدارة الملاحة وحماية أمن أساطيلهم العسكرية والتجارية في البحر الأحمر ، فقاموا بتأسيس قوة بحرية مهمتها مراقبة حركة الملاحة وسير السفن ، وكانت هذه القوات تتخذ من بعض الجزر في البحر الأحمر قاعدة عسكرية مؤقتة لها ، وذلك وفقاً لأحد النقوش الرومانية المكتشفة في جزيرة فرسان 48 .

و يعتبر الإمبراطور ترجان (91م - 117م) هو المؤسس للقوات الرومانية البحرية في البحر الأحمر ، إذ قام بتجهيز سفن الأساطيل العسكرية بمعدات وأسلحة مثل : المدافع والمنجنيق بغية حماية السفن التجارية من هجومات القراصنة عليها 49 ، وبمقابل توفير الرومان هذه الحماية البحرية للسفن فرضوا عليها رسوماً جمركية خصوصاً لتلك السفن التي تمر عبر الموانئ المصرية 50 ، وكانت الضرائب تؤخذ وفقاً لحجم السفينة ووزن الحمولة وذلك بالاستناد على ما ورد في بريدة تم اكتشافها في ميناء موزيريس الهندية والتي تحتوي على قائمة بالتكاليف الجمركية لسفينة تجارية متوسطة مرت عبر إحدى الموانئ المصرية الرومانية . 50 .

لكن الإدارة الرومانية للنشاط البحري في البحر الأحمر واجهت العديد من العقبات من بينها : رفض العرب الذين كانوا يسيطرون على التجارة الدولية في الفترات السابقة هيمنة الرومان ، وقاوموا بتطوير منظومات تجارية مكنتهم من الاستمرار في تصدير منتجاتهم فلم يستطع الرومان مقاومتهم ، كما واجه الرومان كذلك الاضطرابات السياسية والاجتماعية نتيجة اتساع رقعة بلادهم وصعوبة إدارة كل أقاليمها دون مواجهة مشكلات أو مخاطر ، وهذا بدوره أدى إلى إضعاف الدور المحوري الروماني ، وظهر على إثر ذلك قوى موازية شاركت في إدارة الشؤون التجارية والأنشطة البحرية في البحر الأحمر 51 .

4.1 النشاط البحري لليونانيين والرومان في البحر الأحمر في ضوء الكتابات الكلاسيكية والرومانية:

أدرك اليونانيون أهمية البحر الأحمر منذ العصور التاريخية المبكرة ، إذ وصفوا الأثيوبيين في إلبادتهم بالملخصين للآلهة وأن لهم احتفالاتهم التي يشاركون بها 52 ، لكن معارفهم البحرية بدأت

تتشكل وتتطور بعد نشأة حركة التدوين والتوثيق العلمي الشامل للعلوم ، فمن أهم رواد هذه المرحلة العلمية هيرودت (484 ق.م - 425 ق.م) ، الذي قام بتوثيق المرويات الشعبية والأخبار والأساطير ، إضافة إلى تسجيله ملاحظاته الخاصة عما رآه أثناء رحلاته إلى مصر وجنوب الجزيرة العربية ، ثم قام بجمع هذه الكتابات في موسوعة تاريخية مكونة من تسعة أجزاء 53، وأشار فيها إلى أن أصول المعرفة اليونانية المبكرة بأهمية النشاط البحري في البحر الأحمر يعود إلى عهد التجار الفنيقيين الذين كانوا يجلبون البضائع إلى اليونان . 54 .

لكنه قدم كذلك وصفاً لبعض الموانئ في البحر الأحمر واختص بالذكر بعض الموانئ العربية ، ويبدو من خلال وصفه المقدم بأن هذه الموانئ كانت تمتلك بنية تحتية وقدرة على تقديم خدمات لوجستية للسفن التجارية 55، ومن المنطقي أن هذا التطور كان نتاجاً لأرباح والإيرادات التي كانت تعود على العرب من قطاع إنتاج البخور ، لكنهم كانوا يحتكرون خطوات الإنتاج ويحتفظون بها لأنفسهم 56 ، وليست هذه الأوصاف عن حال الموانئ والسواحل في البحر الأحمر إلا نتاجاً لتقارير البعثات الإستطلاعية اليونانية التي قدمت إلى البحر الأحمر لجمع المعلومات المباشرة عن المنطقة ومقارنتها بالتصور الأولي الذي امتلكوه من نظرائهم الفنيقيين 57، لتساهم نتائج هذه البعثات- في تطوير الاستراتيجيات العسكرية والسياسية اليونانية للاستيلاء على النشاط التجاري في المنطقة فيما بعد .

وقد قام اليونانيون بالاستفادة من نتائج البعثات الاستشكافية لمناطق الساحلية في البحر الأحمر ، فقد تمكنوا من حكم مصر وأصبحوا جزءاً من الشبكة التجارية الدولية في البحر الأحمر 58، خصوصاً في عهد البطالمة وهذا ما يظهر جلياً من خلال كتابات ثيوفراستوس (371 ق.م - 287 ق.م) ، الذي استطاع دراسة الحياة الفطرية في جنوب شبه الجزيرة العربية ، و تمكن من البحث في طبيعة النباتات التي كانت سبباً في ثراء العرب كما يبدو ، فمن أهم هذه النباتات التي وصفها نبات الكاسيا ، والتي قال في وصفها :”وحتى هذا النبات فإنه نادرٌ بسبب الحرارة وقلة الماء ، إذ إنها لا تُثمر إلا على أزمنة متباعدة ربما تصل إلى أربع سنوات أو خمس ..” 59، إذ كان ثمن الكاسيا مرتفعاً وباهظاً نتيجة لندرته ، غير أن الدقة في الوصف - عند ثيوفراستوس - ، يُظهر أن البطالمة نجحوا في إقامة علاقات سياسية وتجارية مع العرب ، أتاح لهم فرصة دراسة طبيعة المنتجات العربية والتعرف على ماهيتها .

وتزامن التطور السياسي للبطالمة مع نشوء نهضة علمية في تصنيف المعارف الاقتصادية ، خاصة التأليف في الجغرافية التجارية ، والذي يعتبر أجاثار خيديس (120 ق.م - 160 ق.م) أبرز مؤسسيه 60، حيث ذكر في مقدمة كتابه النظريات العلمية حول تسمية البحر الأحمر ، وتابع منهج الحياد في ترجيح النظرية الأقرب إليه كما يرى 61 ، إضافة إلى استعراضه لأهم الموانئ التي تقع على الجانب الشرقي والغربي للبحر الأحمر ، مع تقديمه تقريراً تحليلياً عن حال كل ميناء وما يجاورها من المناطق الساحلية ، ومثال ذلك وصفه لسواحل الثمودية بأنها لا تملك بنية تحتية ولا تصلح لتوقف السفن 62، كما قام بدراسة معمقة لبعض الأنشطة البحرية في البحر الأحمر

فقد ذكر التعدين، وصيد الأسماك 63، وتابع جهود من سبقه من المؤلفين والمؤرخين فقام بدراسة المنهج الفكري الاقتصادي للسببيين وسماهم بأمة الإنتاج الذين يرفضون الاستهلاك المجرد دون تخطيط كما كان يفعل اليونانيون 64، ويبدو أن الفترة التي عاش فيها أجاثار كانت فترة اضطرابات سياسية حيث ذكر بأن البطالمة أسسوا قوات بحرية دفاعية مهمتها محاربة القراصنة الذين كانوا يستهدفون السفن و المصالح التجارية البطلمية في البحر الأحمر 65 .

ثم تبع ذلك فترة اضطراب سياسي وصعود قوى إقليمية منافسة للبطالمة كما يذكر ديدورس الصقلي (90 ق.م - 30م)، حيث كانت السياسة البطلمية الداخلية تعاني من اضطرابات وصراعات أثرت على سياستها التجارية الخارجية، إذ برز الأنباط كقوة تجارية جديدة في المنطقة، وقدم ديدورس وصفاً لهوية أهم منتجاتهم وهو "القار"، الذي كان متعدد الاستخدامات حيث كان يستخدم للأغراض اليومية والطبية إضافة إلى استعماله في تحنيط الجنازات 66، وأشار إلى أن المنتجات العربية مثل: المر والبخور، أصبحت شائعة الاستخدام بين مختلف الطبقات الاجتماعية بما في ذلك الطبقة الفقيرة، إذ ذكر: "ويوجد لدى الشعوب بكمياتٍ صغيرة 67 "...، إضافة إلى تنوع الأنشطة التجارية في البحر الأحمر كما يذكر، فمن أهم هذه الأنشطة: نقل العمالة بين السواحل الشرقية والغربية للعمل 68، وتوسع السوق الصناعية العربية الجنوبية وتصديرها لمنتجات جديدة مثل: الحلي المصنعة من الأحجار الكريمة 69.

لكن اختلفت السياسة الاقتصادية التجارية في البحر الأحمر بعد سقوط مصر في يد الرومان، بالرغم من أن الرومانيين تابعوا في مواصلة الجهود البطلمية اليونانية في دراسة أنثروبولوجية الشعوب والسكان في منطقة البحر الأحمر، وعلى إثر ذلك ظهرت حركة علمية جديدة اهتمت بنقد المنهج اليوناني الجغرافي والتاريخي، وتميزت المؤلفات الرومانية التي صُنفت في هذه المرحلة بأن منهجها في التأليف أكثر مصداقية نتيجة لتوافر المصادر والمعلومات الكافية التي مكنتهم من التحليل والنقد العلمي، وهذا ما يظهر في جغرافية سترابون (64 ق.م - 24م) 70 الذي أشار إلى أن الرومان اعتبروا العرب الذين يملكون قطاع الإنتاج في البحر الأحمر على أنهم موردٌ مالي محتمل للثروة، فقاموا بفرض الضرائب عليهم وجعلوا من إيراداتها مصدر دخل مهم لروما 71، كما أنهم قاموا بدراسة الفكر السلوكي العربي في مجال التجارة وتوصلوا إلى أن العرب كانوا يعلمون أبنائهم مهنة التجارة وعلومها منذ سنٍ مبكرة بهدف توريث الخبرة والحفاظ على استثمارية المكانة التجارية العربية 72، وفي سياق هذا التحول تبنى الرومان سياسة التحكم في النشاط البحري في البحر الأحمر وتوحيد نظم التجارة والملاحة فيها، واعتبار عوائدها المالية جزءاً من ميزانية الإمبراطورية الرومانية 73 .

ولإحكام السيطرة على النشاط التجاري في البحر الأحمر اهتم الرومان بدراسة الاستراتيجيات العسكرية اليونانية والتي مكنت الاسكندر الأكبر من ضم مناطق واسعة إلى إمبراطوريته 74، إذ يذكر أريانوس (86 - 160م) سيرة الإسكندر ضمن إطارٍ تذكيري للرومان بأن الفضل في حكمهم لبحر الأحمر والمواقع الاستراتيجية الهامة يعود إليه - أي الإسكندر -، ولا بد لهم من اتباع نهجه

في السياسة الاقتصادية التي خطط لها من خلال محاولات، هضم شبه الجزيرة العربية إلى حكمه 75، ولخدمة هذه الأهداف طور الرومان من نظم المعلومات الجغرافية، والذي برع فيه بطليموس كلادويس (100م - 180م) (76)، إضافة إلى مساهماته الأخرى في تطوير علم الفلك البحري عبر مصنفه "المجسطي 77"، كما سعى الرومان إلى دراسة الخبرات الملاحية البحرية العربية ومحاولة الاستفادة منها، متبعين بذلك نهج الاسكندر الأكبر وفقاً لبلوتارخس (46م - 120م) (780). أما حال الأسواق الساحلية التجارية في البحر الأحمر خلال العهد الروماني فقد شهدت تحولاً جذرياً مقارنة بالفترة البطلمية، حيث قدم مؤلف كتاب "الطواف حول البحر الإريثري" تقريراً عن نشأة العديد من مراكز التجارة البحرية في البحر الأحمر والتي كانت تملك موانئ تابعة لها، وطبيعة هذه الموانئ تختلف إذ كان يحتوي بعضها على مراسي طبيعية للسفن، وأخرى موانئ تم تشييدها من قبل الحكام لتلك المناطق 79، لكن بعض هذه الموانئ دمرت نتيجة للصراعات العسكرية الرومانية مثل: ميناء عدن الذي ظل مدمراً لفترة طويلة ثم قام العرب بإعادة بنائه وتشغيله 80.

كما تميزت هذه المراكز بكثرة السلع المتوفرة، والتي من أهمها: الآواني والحلي والأسلحة إضافة إلى وجود وكلاء لتجارة الرقيق فيها 80، كذلك انتشرت ظاهرة بيع المنتجات المقلدة في بعض الأسواق وظهر مفهوم الغش التجاري بسبب احتكار السلع من قبل بعض التجار وفقاً لبلينيوس الأكبر (24م - 79م) (81)، كما أن ازدهار الحركة التجارية ونشوء العديد من الأسواق التجارية مكنت روما من فرض الضرائب على جميع هذه الأسواق، وكانت كل دولة تعطي حصتها من الضرائب إلى روما في شكل منتجات وليس بمقابل قيمة نقدية 82، وكان الرومان يقومون بتخزين هذه المنتجات في مخازن مخصصة وفقاً لديوكاسيوس (155م - 235م)، والذي ذكر بأن أحد هذه المخازن قد احترق في عام 192م 83.

4. العلاقة بين النشاط البحري اليوناني والروماني في البحر الأحمر ومفهوم الاقتصاد الأزرق:

تسعى كثير من الدول اليوم، خصوصاً تلك التي تُطل على البحار والمحيطات، إلى الاهتمام بمفهوم الاقتصاد الأزرق، الذي يُعتبر نهجاً اقتصادياً يهدف إلى تحقيق الاستدامة البيئية من خلال استغلال الموارد البحرية لتحقيق العائد الاقتصادي والاجتماعي، مع حماية الثروات وحفظها للأجيال القادمة 84، ويُعتبر النشاط البحري اليوناني منهجاً تأسيسياً لهذا المفهوم، حيث أظهر اليونانيين معرفةً كبيرةً بالاقتصاد البحري، بسبب خلفيتهم التاريخية المبكرة عنها، والتي انطلقوا منها إلى تأسيس تجارتهم الدولية في البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر 85.

وقد تعمقت معارفهم بعد سيطرتهم على مصر والإقليم السوري وبلاد ما بين النهرين، حيث استطاعوا الوصول إلى الأرشييف الإقليمي لعلوم البحرية والتجارية، واستفادوا منها منذ عهد الإسكندر الأكبر، الذي خطط لإنشاء خطٍ ملاحية دولي يبدأ من الهند ويمر بالبحر الأحمر وينتهي في البحر الأبيض المتوسط، إضافة إلى تأسيسه لسلسلة من الموانئ الإقليمية التي كان يتوقع بأنها ستكون المنطلق الأساسي للقوافل التجارية، إضافة إلى كونها مقراً للأسواق العالمية، كما حرص على

إيجاد نقاط اتفاق يستطيع من خلالها الانطلاق إلى تنفيذ رؤيته الدولية في المنطقة⁸⁶. ويمكن معرفة هذا من خلال السياسية الاقتصادية البطلمية، التي ارتكزت على العمل الإقليمي المشترك مع الدول المجاورة، عبر عقد الاتفاقيات والتعاون من أجل التبادل التجاري، لكن الاضطرابات السياسية والحروب الأهلية والإقليمية، هددت من أمن الملاحة في البحر الأحمر، وتسببت في استنزاف الموارد البحرية للإمبراطورية البطلمية⁸⁷، لكن على الرغم من ذلك بذل البطالمة جهودهم من أجل استدامة الموارد وتعزيز الاستثمار الاقتصادي في الموانئ العربية عن طريق إرسال بعثات تجارية إليها ومنحهم الإذن بالإقامة الشبه دائمة في موقع الميناء لتيسير الشؤون التجارية البطلمية فيها، مثل البعثة التي أقامت في ميناء الموزع في جنوب الجزيرة العربية⁸⁸، إضافة إلى عملهم في متابعة تنفيذ الاتفاقيات التجارية الدولية⁸⁹.

لكن النظم البحرية الدولية في البحر الأحمر تطورت خلال العهد الروماني، إذ أسسوا نظاماً عالمياً موحداً امتاز بوحدة القوانين الدولية التشريعية بما في ذلك القوانين التي تتعلق بالملاحة والتجارة الدولية، على الرغم من كثرة المخاطر الأمنية والسياسية التي واجهها الرومان أثناء إدارتهم لنشاط البحري في البحر الأحمر، لكنهم سعوا إلى الاستثمار في الصناعات المستخلصة من الكائنات البحرية في البحر الأحمر مثل: استخدام قواقع البحر في علاج بعض الأمراض⁹¹، كما أنهم حرصوا على دراسة البيئة البحرية ودونوا ملاحظاتهم حولها، وسعوا كذلك لتطوير الجغرافيا البحرية والفنون الملاحية كما يظهر هذا من خلال كتاباتهم⁹²، كما أنهم كانوا يقومون بتأهيل وتدريب الشباب الروماني للعمل في مجال الاقتصاد البحري في البحر الأحمر وتمكينهم من إدارة موارده⁹³.

إضافة إلى جهودهم في تطوير المرافق والموانئ التي كانت تحت سيطرتهم المباشرة، حيث كانوا يقومون بتعبيد وتأهيل الطرق التي تربط بين المدن التجارية والموانئ، لتسهيل حركة نقل البضائع، إضافة إلى قيامهم بإنشاء مستودعات ومخازن لحفظ البضائع في الموانئ ومراقبة سير العملية التجارية وضبط الجمارك⁹⁴، كما قاموا بتشجيع القوى الإقليمية والولايات الرومانية في البحر الأحمر بالتركيز على تطوير منتجاتهم المحلية وتصديرها، ويمكن من خلال استعراض التاريخ البحري الروماني واليوناني ثم دراسة أهم أنشطتهم البحرية في البحر الأحمر الخلاص إلى أن مفهوم الاقتصاد الأزرق ليس حديث النشأة، وأن أصوله تعود إلى العهد اليوناني والروماني بل ربما أقدم⁹⁶.

الخاتمة:

تُخلص هذه الدراسة - المعتمدة على المنهج الوصفي التحليلي في مقارنة النصوص اليونانية والرومانية القديمة - إلى أن التنافس الإغريقي تلاه الروماني على حوض البحر الأحمر قد ارتبط عضوياً بكونه ممراً استراتيجياً للتجارة الدولية منذ الحقبة الكلاسيكية. إذ سعى الإغريق إلى تعزيز نفوذهم عبر مجابهة القوى الإقليمية وضبط النشاط الملاحي، في مسار تكوّن ملامحه منذ عهد الإسكندر الأكبر، ثم تطور لاحقاً عبر استحداث أطر تنظيمية هدفت إلى تدبير حركة الملاحة والتبادل التجاري.

كما بينت النتائج أن الإغريق والرومان عملوا على تأمين الملاحة البحرية عبر استحداث تشكيلات عسكرية متخصصة لحماية الأساطيل التجارية والمرافئ، إلى جانب تطوير البنية التحتية للموانئ وتعزيز أنماط التعاون الإقليمي من خلال المعاهدات التجارية والبعثات القنصلية الدائمة. وقد ارتبط ذلك بتطور العلوم المساندة للملاحة، لا سيما الجغرافيا وعلم الفلك، على نحو ما تثبته المصادر المدروسة.

في المقابل، اتسمت العلاقة الرومانية مع العرب بمنطق تنافسي، إذ نظر الرومان إلى العرب بوصفهم فاعلاً تجارياً مؤثراً، مما استدعى محاولات احتواء نفوذهم عبر آليات عسكرية أو مالية. بيد أن هذه السياسات لم تؤدّ إلى تهميشهم أو إقصائهم من شبكة التجارة البحرية، بل واصل العرب الحفاظ على موقعهم وتطوير أنشطتهم التجارية، وهو ما ترصده بعض المدونات الكلاسيكية. وعليه، فإن دراسة النشاط البحري في البحر الأحمر تكشف عن أنماط مبكرة من تنظيم الملاحة والتجارة وإدارة الفضاء البحري، مما يتيح مقارنة تاريخية لمقومات الاقتصاد البحري في المنطقة، ويسهم في فهم الإشكاليات الراهنة المرتبطة بتنظيم الممرات الملاحية في حوض البحر الأحمر.

الهوامش

- (1) 1شيره، إبراهيم مفتاح ، تجارة المواد العطرية بممالك جنوب شبه الجزيرة العربية 1100 ق.م. 525- م ،المجلة العلمية لكلية التربية، ع16، 2020م ، ص 86 .
- (2) لخرائط الجيولوجية المصرية القديمة : أظهرت بعض المكتشفات للمقابر بأن المصريين قاموا برسم العديد من الخرائط للمناطق المناجم لإرشاد العمال ، إضافة إلى خرائط تصور العالم الآخر والحياة الأخرى بعد الموت ، وأقدم الخرائط المصرية المكتشفة حالياً الخريطة المكتشفة إلى جانب بردية تورين والمحفوظة اليوم في المتحف الإيطالي ، للمزيد انظر : هيئة التحرير. (2015). أقدم خرائط العالم. المدينة العربية، ع169 ، 84 - 85.
- (3) المغازي، أحمد فؤاد إبراهيم ،.بعض ملامح الجهد الجغرافي عند المصريين القدماء، رسائل جغرافية، الرسالة524 ، الكويت ، 2024م ، ص 17 .
- (4) 4محفوظي، بلعباس. ، الرحلات البحرية المصرية من عصور ما قبل التاريخ إلى نهاية مرحلة الدولة الوسطى. مجلة مدارات تاريخية، س2، ع4 ، 2021م ، ص 431 - 452.
- (5) حسين ، عليّة ، عهد الإسكندر الأكبر في مصر من دخوله إليها عام 332ق.م وحتى وفاته عام 323 ق.م والأوضاع التي ترتبت عليها ، مجلة العلوم والدراسات الإنسانية ، جامعة بنغازي ، بنغازي ، ليبيا 2014م ، ص 5 .
- (6) وبيرن ، فوكس ، الاسكندر الأكبر ، دار مطابع المستقبل ، لبنان ، د.ت ، ص 57 .
- (7) Strabo. (1917). Geography (H.L. Jones, Trans.). (Vol. 7). Heinemann.
- (8) العبادي، أحمد صالح محمد ، النشاط الكشفي والتجاري للبطالمة على سواحل البحر الأحمر وأثره على تجارب عرب الحجاز وجنوب الجزيرة العربية خلال الفترة من 305 ق. م. إلى 221 ق. م. الوثيقة، مج33، ع66 ، 2016م ، ص 159 .
- (9) أمين، سعد عمر محمد، جانب من السياسة الاقتصادية لدولة البطالمة: التجارة الخارجية '323-222 ق. م. ' مجلة أبحاث كلية التربية الأساسية، مج19، ع1، 2023م ، ص 524 .
- (10) الناصري، سيد احمد على . الرومان و البحر الأحمر، مجلة دارة الملك عبدالعزيز ، مج6، ع 2، 1981م ، ص 11 .
- (11) هلال، علي الدين ،الأمن العربي و الصراع الاستراتيجي في منطقة البحر الأحمر ، مجلة دارة الملك عبدالعزيز ، مج6، ع 2 ، ص 51 .
- (12) برج، محمد عبدالرحمن ، البحر الأحمر عبر التاريخ ، ندوة البحر الأحمر: إدارة البحوث ، معهد الدراسات الدبلوماسية ، وزارة الخارجية، الرياض ، 1985م ، ص 59 .
- (13) محفوظي، بلعباس. ، الرحلات البحرية المصرية من عصور ما قبل التاريخ إلى نهاية مرحلة الدولة الوسطى. مجلة مدارات تاريخية، س2، ع4 ، 2021م ، ص 431 - 452.
- (14) الجرو، أسمهان ، بزوغ وأفول الملاحة والمراكز الملاحية عند العرب قبل الإسلام ، مجلة الادب والعلوم الاجتماعية ، جامعة السلطان قابوس ، ع 3 ، 2017م ، ص 81 .

(15) الجعبراني ، سميرة ، رحلة حتشبسوت إلى بلاد بونت 1496 ق. م. مجلة القلعة، ع9 ، 2018م ، ص 302 .

(16) 16arnard, H. (2012). Maps and mapmaking in ancient Egypt. In H. Selin (Ed.), Encyclopaedia of the history of science, technology, and medicine in non-western cultures .Springer-Verlag Berlin Heidelberg.p;1.

(17) الشناوي، منى حسنى محمد وآخرون ، التقييم الجيومورفولوجى المعاصر لمواقع لموانئ القديمة ،مجلة القراءة والمعرفة ، ع 232 ، 2020م ، ص 232 .

(18) عبدالمطلب ، هشام ، نشاط ووظائف البحارة في مصر القديمة حتى نهاية الدولة الحديثة ، مجلة البحث العلمي في الآداب ، جامعة عيش شمس ، ع 2 ، 2018م ، ص 2 .

(19) الذبيبي، محمد بن عائل ، التواصل الحضاري من خلال نقش أثري للملك رمسيس الثالث المكتشف بواحة تيماء في شمال غربي المملكة العربية السعودية.، مجلة أدوماتو ، ع 26 ، 2012م ، ص 15 .

(20) شعوب البحر : مجموعة من الشعوب التي غزت الإقليم السوري ودمرت العديد من المدن والحضارات ، ووصلوا إلى حدود مصر لكن هزمهم المصريون على يد الفرعون رمسيس الثالث، للمزيد انظر : لهواش، تمام خالد، و عبود، جهاد. (2020). الصراع المصري مع شعوب البحر في نهاية القرن (13 ق.م) وبداية القرن (12 ق.م). مجلة جامعة البعث - سلسلة الآداب والعلوم الانسانية، مج42، ع10 ، 81 - 103 .

(21) نوبلكور ، كريستيان ،رمسيس الثالث قاهر شعوب البحر ، ترجمة : فاطمة محمود ، مراجعة: محمود طه ، الهيئة المصرية للكتاب ، مصر ، 2003م ، ص 162 .

(22) عبدالغني ، محمد : العلاقات المصرية الفينيقية حتى أوائل العصر البطلمي ، حولية الآثاريين العرب دراسات في آثار الوطن العربي دورية علمية محكمة ، مج 2 ، ع 1 ، 1999م ، ص 222 .

(23) ابراهيم ، إبتهاال ، صناعة السفن الفينيقية في ضوء منحوتات العصر الآشوري الحديث (911- 612 ق.م) ، مجلة الدراسات التاريخية والحضارية ، جامعة تكريت ، مج 3 ، ع 8 ، 2011م ، ص28 .

(24) الهذال ، حصة ، المراكز والمستوطنات التجارية الفينيقية في غرب البحر المتوسط قبل تأسيس قرطاجة ، مجلة العلوم الإنسانية والاجتماعية ، جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية ، ع 41 ، 2017م ، ص 140 .

(25) شيره، إبراهيم مفتاح ، تجارة المواد العطرية بممالك جنوب شبه الجزيرة العربية 1100 ق.م.- 525 م ،المجلة العلمية لكلية التربية، ع16، 2020م ، ص 86 .

(26) سيد، أشرف صالح محمد، و محمد، الحسين عادل أبو زيد. (2015). الحياة الإقتصادية عند العرب في الجاهلية والإسلام: التجارة والأسواق في اليمن نموذجاً. مجلة الدراسات التاريخية والاجتماعية، ع4 ، ص 79 .

- (27) نادية ، ماجي ، التجارة البحرية العربية الجنوبية (اليمنية) من القرن 5 ق.م إلى القرن 2 ق.م ، إشراف : العقون أم الخير ، أطروحة دكتوراة غير منشورة ، جامعة وهران ، كلية العلوم الإنسانية والعلوم الإسلامية ، قسم التاريخ وعلم الآثار ، الجزائر ، 2023م ، ص 286 .
- (28) عبدالمولى ، أسامة ، تجارة البخور في جنوب الجزيرة العربية في الفترة من القرن العاشر حتى نهاية القرن الأول قبل الميلاد ، إشراف :محمد حافظ ، رسالة مجاستير غير منشورة ، جامعة الزقازيق ، المعهد العالي لحضارات الشرق الأدنى القديم ، قسم شبه الجزيرة العربية ، مصر ، 2023م ، ص 56 .
- (29) كليب ، مهيب ، الصلات التجارية بين جنوب شبه الجزيرة العربية ومناطق الهلال الخصيب ومصر قبل الألف الأول قبل الميلاد ، مجلة جامعة دمشق ، مج 27 ، ع 2 ، 2011م ، ص 344 .
- (30) زيمرن ، ألفرد ، الحياة العامة اليونانية السياسة والاقتصاد في أئنا القرن الخامس ، ترجمة : عبدالمحسن الخشاب ، المركز القومي للترجمة ، الطبعة الثانية ، 2009 ، ص 28 .
- (31) Zerefos, C. (2020). The role of weather during the Greek-Persian "Naval Battle of Salamis" in 480 B.C. Atmosphere, 11(8), 838 ,P, 2 .
- (32) ,p,3 NIC FIELDS , Ancient Greek Warship
- (33) العوضي ، رفعت ، تاريخ الفكر الاقتصادي ، الإسكندرية ، مصر ، دار الفكر الجامعي ، 2019م ، ص 15 ، 33 ، 38 .
- (34) Parpas, A. P. (2016). The Hellenistic Gulf: Greek Naval Presence in South Mesopotamia and the Gulf (32464- B.C.). CreateSpace Independent Publishing Platform,P, 56.
- (35) 35العبادي، أحمد صالح محمد . النشاط الكشفي والتجاري للبطامة على سواحل البحر الأحمر وأثره على تجارب عرب الحجاز وجنوب الجزيرة العربية خلال الفترة من 305 ق.م . إلى 221 ق.م . الوثيقة، مج33، ع66، ص 151-176.
- (36) 36 عمران، رجب سلامة.علاقة مملكة لحيان بالبطامة في عهد بطليموس الثاني " فيلادلفوس " 285 - 246 ق.م . المجلة العربية للعلوم الإنسانية، مج36، ع143 ، 2018م ، ص 134 .
- (37) . FRANCK GODDIO, PTOLEMAIC GALLEY,p, 2 37
- (38) شعيب ، مروان ، موانئ شرقي البحر الأحمر قبل الإسلام دراسة تاريخية حضارية ، مجلة دار الملك عبدالعزيز ، الرياض ، المملكة العربية السعودية ، ع2 ، إبريل ، 2022م ، ص 24 ، 30 .
- (39) الموسوي ، جواد و قيس الجنابي ، تاريخ الاقتصاد العربي القديم ، ، دار صفاء للنشر والتوزيع ، الأردن ، عمان ، ط1 ، 2017م ، ص 160 .
- (40) سعيد ، السعيد ، مملكة لحيان بين النشأة والانهيـار قراءة في آراء متباينة ،مجلة الجمعية السعودية للدراسات الأثرية ، جامعة الملك سعود ، كلية السياحة والآثار ، 2023م ، ص 75 ..
- (41) El Sayed Roshdy, M. (2008). Ptolemaic foreign trade from the reality of printing seals of pottery handles newly discovered in Egypt. Annual Conference of General Union of Archaeologists, 1(1,p.60 ..

- (42) Helmy, A. M. (2021). Shipyards in Egypt between antiquity, the present, and the future. [Short report]. Maritime Archaeology Graduate Symposium 2021,p, 2..
- (43) عالم ، عائشة ، الحياة العسكرية في إمبراطورية قرطاجة وروما القديمة (480 – 146 ق.م) دراسة تاريخية مقارنة ، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الاداب والعلوم الإنسانية ، جامعة طيبة ، المملكة العربية السعودية ، المدينة المنورة ، 2021م ، ص32
- (44) عبدالغني ، محمد ، لمحات من تاريخ مصر تحت حكم الرومان ، المكتب الجامعي الحديث ، مصر ، الإسكندرية ، 2001م ، ص 65
- (45) العلوي، محمد: أهمية القانون الروماني ومراحل تطوره ، مجلة تهامة ، جامعة الحديدة، ع 10، اليمن ، 2016م ، ص 145 .
- (46) القحطاني، سميرة بنت سعيد بن محمد ، الصراع النبطي الروماني وتأثيراته السياسية والحضارية. مجلة الحقوق والعلوم الإنسانية، ع25 ، 2015م ، ص 11 .
- (47) العززي ، نعمان : الأساليب الرومانية للسيطرة على جنوب الجزيرة العربية (اليمن القديم)، مجلة العلوم التربوية والدراسات الإنسانية ، ع 40 ، 2024م ، ص 605 .
- (48) القحطاني ، الصراع النبطي الروماني وتأثيراته السياسية والحضارية ، ص 11 .
- (49) Bukharin, M. D. (20052006-). Romans in the Southern Red Sea. Arabia, 3,p, 135.
- (50) De Romanis, F, & Maiuro, M. (Eds.). (2015). Across the Ocean: Nine Essays on Indo-Mediterranean Trade, P; 20..
- (51) الناصري، الرومان و البحر الأحمر، ص 12 .
- (52) Cobb, M. A., & Wilkinson, T. The Roman state and Red Sea trade revenue ,pp. 213226-.
- (53) الشتلة، إبراهيم يوسف أحمد. حملات الرومان على الجزيرة العربية. الدارة، مج 9 ع 3، 1984م، ص 140 .
- (54) 54Beardsley, G. H. (1932). The Ethiopian in Greek and Roman civilization [Doctoral dissertation, Johns Hopkins University], p 8 ..
- (55) 55Dahlmann, F. C. (1845). The life of Herodotus, drawn out from his book (G. V. Cox, Trans.). London: Parker,pp3..
- (56) هيرودتس والجزيرة العربية ،إشراف وتحرير : د.عبدالله بن عبدالرحمن العبد الجبار ، ترجمة : إبراهيم السايح ، تعليق : رحمة السناني ، (سلسلة الجزيرة العربية في المصادر الكلاسيكية رقم 1) ، داره الملك عبدالعزيز ، الرياض ، 1439هجري / 2017م ، ص 40 .
- (57) هيرودتس والجزيرة العربية : ص 46 .
- (58) هيرودتس والجزيرة العربية : ص 75 .
- (59) مهران، محمد بيومي ، دراسة حول العرب و علاقاتهم الدولية في العصور القديمة ، مجلة كلية اللغة العربية والعلوم الاجتماعية، ع 6 ، 1976 م ، ص 413 .

- (60) الشهراني ، محمد ، تطور مفهوم الدبلوماسية في بلاد اليونان والشرق الأدنى خلال القرنين الرابع والثالث قبل الميلاد ، مجلة الشرق الأوسط ، ع 48 ، 2019م ، ص 9 .
- (61) ثيوفراستوس والجزيرة العربية ، إشراف وتحرير : د. عبدالله بن عبدالرحمن العبد الجبار ، ترجمة : د. الحسين عبدالله ،
- (62) تعليق : د. عبدالمعطي سمس ، (سلسلة الجزيرة العربية في المصادر الكلاسيكية (2) ، دارة الملك عبدالعزيز ، الرياض ، ص 51 .
- (63) Burstain, S. M. (1989). Agatharchides of Cnidus: On the Erythraean Sea. (S. M. Burstein, Trans. & Ed.). The Hakluyt Society, p. 9..
- (64) أجاثر خيديس الكيندي والجزيرة العربية ، إشراف وتحرير : عبدالله بن عبدالعزيز العبد الجبار ، ترجمة : د. الحسين عبدالله ، تعليق : د. عبدالمعطي سمس ، (سلسلة الجزيرة العربية في المصادر الكلاسيكية ، 5) ، دارة الملك عبدالعزيز ، الرياض ، 1439 هجري / 2017م ، ص 36 .
- (65) أجاثر خيديس الكيندي والجزيرة العربية : ص 45 .
- (66) أجاثر خيديس الكيندي والجزيرة العربية : ص 56 .
- (67) أجاثر خيديس الكيندي والجزيرة العربية : ص 53 .
- (68) أجاثر خيديس الكيندي والجزيرة العربية : ص 56 .
- (69) ديدورس الصقلي والجزيرة العربية ، إشراف وتحرير : د. عبدالله بن عبد الرحمن العبد الجبار ، ترجمة : أحمد غانم ، تعليق :
- (70) د.رحمة بنت عواد السناني ، (سلسلة الجزيرة العربية في المصادر الكلاسيكية (5) ، دارة الملك عبدالعزيز ، الرياض ، 1439 هجري / 2017م ، ص 133 .
- (71) ديدورس الصقلي والجزيرة العربية : ص 63 .
- (72) ديدورس الصقلي والجزيرة العربية : ص 78 .
- (73) ديدورس الصقلي والجزيرة العربية : ص 69 .
- (74) استرابون والجزيرة العربية ، إشراف وتحرير : عبدالله بن عبدالرحمن العبد الجبار ، ترجمة : د. السيد جاد ، تعليق : د. مسفر بن سعد الخثعمي ، (سلسلة الجزيرة العربية في المصادر الكلاسيكية ، 6) ، دارة الملك عبدالعزيز ، الرياض ، 1439 هجري / 2017م ، ص 47 .
- (75) استرابون والجزيرة العربية : ص 133 .
- (76) استرابون والجزيرة العربية : ص 34 - 73 .
- (77) Jongman, W. M. (2017). Afterword: Taxes and trade in the Roman Empire (200 BC-AD 400). In C. Kelly (Ed.), Sociological Studies in Roman History, . Cambridge University Press, pp. 213268-
- (78) آريانسوس والجزيرة العربية ، إشراف وتحرير : عبدالله بن عبد الرحمن العبد الجبار ترجمة : السيد جاد ، تعليق : حمد بن

- (79) محمد بن صراي (سلسلة دراسات الجزيرة العربية في المصادر الكلاسيكية ، 3) ، دارة الملك عبدالعزيز ، الرياض ، 1439 هجري / 2017 م ، ص 36 .
- (80) آريانوس والجزيرة العربية : ص 73 .
- (81) بطليموس والجزيرة العربية ، إشراف وتحرير : عبدالله بن عبدالرحمن العبد الجبار ، ترجمة : د. السيد جاد ، تعليق : عبدالله العبدالجبار (سلسلة الجزيرة العربية في المصادر الكلاسيكية 11 ، دارة الملك عبدالعزيز ، الرياض ، 1439 هجري / 2017 م ، ص 118 .
- (82) الحسين ، محجوب ، مبادئ علم الفلك ، جامعة أفريقيا العالمية ، لجنة النشر والبحوث ، الطبعة الثانية ، ب . ت ، ص 9 .
- (83) بلوتارخوس والجزيرة العربية ، تحرير وإشراف : د. عبدالله بن عبدالرحمن العبد الجبار ، ترجمة : د. رضا عبدالجواد ، تعليق : د. زياد السلامين ، (سلسلة الجزيرة العربية في المصادر الكلاسيكية ، 10 ، دارة الملك عبدالعزيز ، الرياض ، 1439 هجري / 2017 م ، ص 38 .
- (84) الطواف حول البحر الإريثري ، إشراف وتحرير : د.عبدالله بن عبدالرحمن العبدالجبار ، ترجمة : د. السيد جاد ، تعليق : حمد بن محمد صراي ، (سلسلة الجزيرة العربية في المصادر الكلاسيكية ، 9) ، دارة الملك عبدالعزيز ، الرياض ، 1439 هجري / 2017 م ، ص 47 .
- (85) الطواف حول البحر الاريثري : ص 62 .
- (86) الطواف حول البحر الاريثري : ص 42 .
- (87) بلينيوس والجزيرة العربية ، إشراف وتحرير : عبدالله بن عبدالرحمن العبدالجبار ، ترجمة : د. علي عبدالمجيد ، تعليق : د. زياد السلامين ، (سلسلة الجزيرة العربية في المصادر الكلاسيكية ، 7) ، دارة الملك عبدالعزيز ، الرياض ، 1439 هجري / 2017 م : ص 169 .
- (88) بلينيوس والجزيرة العربية : ص 175 .
- (89) ديو كاسيوس والجزيرة العربية ، إشراف وتحرير : د. عبدالله بن عبدالرحمن العبد الجبار ، ترجمة : د.مجيدي الكيلاني ، تعليق : د. جيهان بنت شاه بهاي ، (سلسلة الجزيرة العربية في المصادر الكلاسيكية ، 12 ، دارة الملك عبدالعزيز ، الرياض ، 1439 هجري / 2017 م ، ص 98 .
- (90) Morgan, P. J., Huang, M. C., Voyer, M., Benzaken, D., & Watanabe, A. (Eds.). (2022). Blue economy and blue finance: Toward sustainable development and ocean governance. Asian Development Bank Institute, p, 1 ..
- (91) خليل ، عماد ، السفن والموانئ في البحر المتوسط من العصر الكلاسيكي إلى العصر الروماني، حولية دراسات في آثار الوطن العربي، مج 15 ، ع 1 ، 2012 م ، ص 683 .
- (92) Parpas, A. P.(2012). The Hellenistic Gulf: Greek naval presence in South Mesopotamia and the Gulf (32464- B.C lv, vo,p,56..
- (93) زايد، عادل عمران محمد. (2019) العلاقات البطلمية السلوقية وتدايعاتها 323 - 64 ق.م ، مجلة العلوم الإنسانية والتطبيقية، 8 ، 47 - 64 .

- (94) شعيب ، مروان ، موانئ شرقي البحر الأحمر قبل الإسلام دراسة تاريخية وحضارية ، مجلة دارة الملك عبدالعزيز ، ع 2 ، س 48 ، إبريل 2022م ، ص 41 .
- (95) Cotula, L., & Berger, T. (2020). 'Blue economy': Why we should talk about investment law. International Institute for Environment and Development, P.2.
- (96) عباس، علياء عاطف عطية علي. (2021) النشاط البحري علي لوحات الفسيفساء الرومانية في منطقة شمال أفريقيا. حولية اتحاد الآثاريين العرب: دراسات في آثار الوطن العربي، ع24 ، 15 - 38.
- (97) ustomjee, C. (2017). Operationalizing the blue economy in small states: Lessons from the early movers. Centre for International Governance Innovation,p.6.
- (98) زيادة، نقولا. تطور الطرق البحرية والتجارة بين البحر الأحمر والخليج العربي والمحيط الهندي. مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية، س 1، ع 4 1975م ، ص 69 - 94.
- (99) بوعجيمى، آسيا مسعودى ،إنشاء وتطور المرافق الأساسية للتجارة الرومانية في المغرب خلال العهد الأمبراطورى الأول. حوليات
- (100) جامعة الجزائر 1، ع8 ، 1994م ، ص 157 - 166 .
- (101) بلينيوس والجزيرة العربية :ص 150 .
- (102) بوعجيمى، آسيا مسعودى ،إنشاء وتطور المرافق الأساسية للتجارة الرومانية في المغرب خلال العهد الأمبراطورى الأول. حوليات جامعة الجزائر 1، ع8 ، 1994م ، ص 157 - 166 .

المصادر والمراجع:

أولاً: المصادر العربية

- (1) أمين، سعد عمر محمد، (2023). جانب من السياسة الاقتصادية لدولة البطلمة: التجارة الخارجية 323-222 ق.م، مجلة أبحاث كلية التربية الأساسية، مج 19، ع 1.
- (2) الحسين، عليّة، (2014). عهد الإسكندر الأكبر في مصر من دخوله إليها عام 332 ق.م وحتى وفاته عام 323 ق.م، مجلة العلوم والدراسات الإنسانية، جامعة بنغازي، ليبيا.
- (3) الحسين، محبوب، (ب.ت). مبادئ علم الفلك، ط2، جامعة أفريقيا العالمية، لجنة النشر والبحوث.
- (4) الزيد، عادل عمران محمد، (2019). العلاقات البطلمية السلوقية وتداعياتها 323-64 ق.م، مجلة العلوم الإنسانية والتطبيقية، ع 8.
- (5) الشتلة، إبراهيم يوسف أحمد، (1984). حملات الرومان على الجزيرة العربية، الدارة، مج 9، ع 3.
- (6) الشهراني، محمد، (2019). تطور مفهوم الدبلوماسية في بلاد اليونان والشرق الأدنى خلال القرنين الرابع والثالث قبل الميلاد، مجلة الشرق الأوسط، ع 48.
- (7) العبادي، أحمد صالح محمد، (2018). النشاط الكشفي والتجاري للبطلمة على سواحل البحر الأحمر وأثره على عرب الحجاز، الوثيقة، مج 33، ع 66.
- (8) العززي، نعمان، (2024). الأساليب الرومانية للسيطرة على جنوب الجزيرة العربية (اليمن القديم)، مجلة العلوم التربوية والدراسات الإنسانية، ع 40.
- (9) العلوي، محمد، (2016). أهمية القانون الروماني ومراحل تطوره، مجلة تهامة، ع 10، جامعة الحديدة، اليمن.
- (10) العوضي، رفعت، (2019). تاريخ الفكر الاقتصادي، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر.
- (11) القحطاني، سميرة بنت سعيد بن محمد، (2015). الصراع النبطي الروماني وتأثيراته السياسية والحضارية، مجلة الحقوق والعلوم الإنسانية، ع 25.
- (12) المغازي، أحمد فؤاد إبراهيم، (2024). بعض ملامح الجهد الجغرافي عند المصريين القدماء، رسائل جغرافية (524)، الكويت.
- (13) الموسوي، جواد، والجنابي، قيس، (2017). تاريخ الاقتصاد العربي القديم، دار صفاء للنشر والتوزيع، عمان، الأردن.
- (14) الناصري، سيد أحمد علي، (1981). الرومان والبحر الأحمر، مجلة دار الملك عبد العزيز، مج 6، ع 2.
- (15) خليل، عماد، (2012). السفن والموانئ في البحر المتوسط من العصر الكلاسيكي إلى العصر الروماني، حولية دراسات في آثار الوطن العربي، مج 15، ع 1.
- (16) زيادة، نقولا، (1975). تطور الطرق البحرية والتجارة بين البحر الأحمر والخليج العربي، مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية، مج 1، ع 4.
- (17) سعيد، السعيد، (2023). مملكة لحيان بين النشأة والانحيار: قراءة في آراء متباينة، مجلة الجمعية السعودية للدراسات الأثرية، جامعة الملك سعود.

- (18) شعيب، مروان، (2022). موانئ شرقي البحر الأحمر قبل الإسلام دراسة تاريخية حضارية، مجلة دارة الملك عبدالعزيز، مج 48، ع 2.
- (19) شيره، إبراهيم مفتاح، (2020). تجارة المواد العطرية بممالك جنوب شبه الجزيرة العربية 1100 ق.م-525 م، المجلة العلمية لكلية التربية، ع 16.
- (20) عباس، علياء عاطف عطية علي، (2021). النشاط البحري على لوحات الفسيفساء الرومانية في منطقة شمال أفريقيا، حولية اتحاد الآثاريين العرب، ع 24.
- (21) عبد الغني، محمد، (2001). لمحات من تاريخ مصر تحت حكم الرومان، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، مصر.
- (22) عمران، رجب سلامة، (2018). علاقة مملكة لحيان بالبطلمية في عهد بطليموس الثاني، المجلة العربية للعلوم الإنسانية، مج 36، ع 143.
- (23) محفوظي، بلعباس، (2021). الرحلات البحرية المصرية من عصور ما قبل التاريخ إلى نهاية الدولة الوسطى، مجلة مدارات تاريخية، مج 2، ع 4.
- (24) مهران، محمد بيومي، (1976). دراسة حول العرب وعلاقاتهم الدولية في العصور القديمة، مجلة كلية اللغة العربية والعلوم الاجتماعية، ع 6.

ثانياً: المصادر الإلكترونية

- (25) Helmy, A. M. (2021). Shipyards in Egypt between antiquity, the present, and the future. [Short report]. Maritime Archaeology Graduate Symposium.

ثالثاً: المصادر المترجمة

- (1) أجاثر خيديس، (2017). أجاثر خيديس الكيندي والجزيرة العربية، ترجمة: الحسين عبدالله، دارة الملك عبدالعزيز، الرياض.
- (2) آريانوس، (2017). آريانوس والجزيرة العربية، ترجمة: السيد جاد، دارة الملك عبدالعزيز، الرياض.
- (3) استرابون، (2017). استرابون والجزيرة العربية، ترجمة: السيد جاد، دارة الملك عبدالعزيز، الرياض.
- (4) بلينيوس، (2017). بلينيوس والجزيرة العربية، ترجمة: علي عبدالمجيد، دارة الملك عبدالعزيز، الرياض.
- (5) بلوتارخوس، (2017). بلوتارخوس والجزيرة العربية، ترجمة: رضا عبدالجواد، دارة الملك عبدالعزيز، الرياض.
- (6) بطليموس، (2017). بطليموس والجزيرة العربية، ترجمة: السيد جاد، دارة الملك عبدالعزيز، الرياض.
- (7) ثيوفراستوس، (2017). ثيوفراستوس والجزيرة العربية، ترجمة: الحسين عبدالله، دارة الملك عبدالعزيز، الرياض.
- (8) داجنت، روجيه، (2017). تاريخ البحر الأحمر من موسى حتى بونابرت، ترجمة: حسن نصر الدين، المركز القومي للترجمة، مصر.
- (9) ديدورس الصقلي، (2017). ديدورس الصقلي والجزيرة العربية، ترجمة: أحمد غانم، دارة الملك عبدالعزيز، الرياض.

- (10) ديو كاسيوس، (2017). ديو كاسيوس والجزيرة العربية، ترجمة: مجدي الكيلاني، دار الملك عبدالعزيز، الرياض.
- (11) زيمرن، ألفرد، (2009). الحياة العامة اليونانية: السياسة والاقتصاد في أثينا، ترجمة: عبدالمحسن الخشاب، ط2، المركز القومي للترجمة.
- (12) فوكس، وبيرن، (ب.ت). الإسكندر الأكبر، دار مطابع المستقبل، لبنان.
- (13) مجهول، (2017). الطواف حول البحر الإريثري، ترجمة: السيد جاد، دار الملك عبدالعزيز، الرياض.
- (14) (39) هيرودتس، (2017). هيرودتس والجزيرة العربية، ترجمة: إبراهيم السايح، دار الملك عبدالعزيز، الرياض.

رابعاً: المصادر الأجنبية

- (1) Beardsley, G. H. (1932). The Ethiopian in Greek and Roman civilization. Doctoral dissertation, Johns Hopkins University.
- (2) Bukharin, M. D. (2005/2006-). Romans in the Southern Red Sea. Arabia, 3, 135.
- (3) Burstain, S. M. (1989). Agatharchides of Cnidus: On the Erythraean Sea. The Hakluyt Society.
- (4) Cobb, M. A., & Wilkinson, T. (2017). The Roman state and Red Sea trade revenue. Oxford University Press.
- (5) Cotula, L., & Berger, T. (2020). Blue economy: Why we should talk about investment law. IIED.
- (6) Dahlmann, F. C. (1845). The life of Herodotus, drawn out from his book. London: Parker.
- (7) De Romanis, F., & Maiuro, M. (Eds.). (2015). Across the Ocean: Nine Essays on Indo-Mediterranean Trade.
- (8) El Sayed Roshdy, M. (2008). Ptolemaic foreign trade from the reality of printing seals. Annual Conference of General Union of Archaeologists.
- (9) Jongman, W. M. (2017). Afterword: Taxes and trade in the Roman Empire. Cambridge University Press.
- (10) Morgan, P. J., et al. (Eds.). (2022). Blue economy and blue finance. Asian Development Bank Institute.
- (11) NIC FIELDS. (2003). Ancient Greek Warship.
- (12) Parpas, A. P. (2016). The Hellenistic Gulf: Greek Naval Presence. CreateSpace Independent Publishing.
- (13) Strabo. (1917). Geography (Trans. H.L. Jones). Vol. 7. Heinemann.
- (14) Ustomjee, C. (2017). Operationalizing the blue economy in small states. CIGI.
- (15) Zerefos, C. (2020). The role of weather during the Greek-Persian "Naval Battle of Salamis". Atmosphere, 11(