

## สำรวจอ่าวเปอร์เซีย: มงทะเลแห่งอารยธรรม ผ่านเอกสารอาหรับ-เปอร์เซียโบราณ

สถานการณ์ความขัดแย้งระหว่างพันธมิตรอิสราเอล-สหรัฐอเมริกากับอิหร่านที่ทวีความรุนแรงขึ้นในปัจจุบัน ได้ส่งผลให้ภูมิภาค อ่าวเปอร์เซีย (Persian Gulf) กลับมาอยู่ในจุดวิกฤตอีกครั้ง ปฏิบัติการทางทหารที่มุ่งทำลายจุดยุทธศาสตร์และบุคลากรระดับสูงของอิหร่าน นำไปสู่มาตรการตอบโต้ที่กระทบต่อกลุ่มประเทศความร่วมมือรัฐอ่าวอาหรับ (GCC) และจอร์แดน ซึ่งเป็นที่ตั้งของฐานทัพสหรัฐฯ วิกฤตการณ์นี้แหลมคมยิ่งขึ้นเมื่ออิหร่านประกาศมาตรการปิด ช่องแคบฮอร์มุซ (Strait of Hormuz) เส้นทางเดินเรือกว้างเพียง 39 กิโลเมตร แต่เป็นเส้นเลือดใหญ่ที่ลำเลียงน้ำมันดิบและก๊าซธรรมชาติกว่า 25% ของการค้าโลก โดยกว่า 85% ของพลังงานเหล่านี้มุ่งหน้าสู่ตลาดตะวันออก ทั้งจีน ญี่ปุ่น อินเดีย และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจใหม่ของโลก (EIA, 2024) (ภาพที่ 1)



ภาพที่ 1 ภูมิภาคอ่าวเปอร์เซีย

หากความขัดแย้งในเส้นทางน้ำสายหลักนี้ขยายตัว ย่อมส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจโลกอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ อย่างไรก็ตาม บทความสั้นนี้ขอชวนผู้อ่านย้อนสำรวจความสำคัญของอ่าวเปอร์เซียผ่านมุมมองของนักเดินเรือ พ่อค้า และนักภูมิศาสตร์ใน “เอกสารอาหรับและเปอร์เซีย” ช่วงคริสต์ศตวรรษที่ 9-14 ซึ่งเป็นยุคทองของการค้าทางทะเลก่อนที่ชาวยุโรปจะเข้ามามีบทบาทบันทึกเหล่านี้สะท้อนโลกทัศน์ด้านภูมิศาสตร์ทางทะเลของคนท้องถิ่นไว้อย่างละเอียด ตั้งแต่สภาพ

ภูมิประเทศ กระแสน้ำ และทิศทางลม ตลอดจนจนถึงเครือข่ายเส้นทางการเดินเรือและภูมิปัญญาในการจัดการทรัพยากรทางทะเลที่มีอิทธิพลต่อเศรษฐกิจโลกมานานนับพันปี

### อ่าวเปอร์เซีย หรือ อ่าวอาหรับ?: การช่วงชิงอัตลักษณ์เชิงภูมิรัฐศาสตร์

การอุบัติขึ้นของรัฐชาติสมัยใหม่ในเอเชียตะวันตกเป็นผลจากการปิดเส้นเขตแดนโดยมหาอำนาจอาณานิคม นโยบาย “แบ่งแยกและปกครอง” (Divide and Rule) ได้สร้างรอยร้าวระหว่างกลุ่มชาติพันธุ์ ทั้งชาวอาหรับ ชาวเคิร์ด ชาวเติร์ก ชาวยิว และชาวอิหร่าน (เปอร์เซีย) ฯลฯ จนนำไปสู่การแย่งชิงพื้นที่อัตลักษณ์เชิงภูมิรัฐศาสตร์ (Geopolitical Identity) แม้กระทั่งในระดับของชื่อเรียกพื้นที่ทางภูมิศาสตร์ (Toponymy)

ย้อนกลับไปในช่วงที่ผู้เขียนศึกษาด้านโบราณคดี ณ มหาวิทยาลัยในประเทศจอร์แดน ประเด็นเรื่องชื่อเรียกกลายเป็นข้อกำหนดที่เข้มงวด เมื่อผู้เขียนถูกร้องขอให้ใช้คำว่า “อ่าวอาหรับ” (Arabian Gulf) ในวิทยานิพนธ์แทนคำว่า “อ่าวเปอร์เซีย” (Persian Gulf) แม้จะมีข้อโต้แย้งในเชิงวิชาการว่า “อ่าวเปอร์เซีย” คือภูมินามทางประวัติศาสตร์ (Historical Toponym) ที่ได้รับการยอมรับในระดับสากลมาอย่างยาวนานก็ตาม เพราะหากพิจารณาจากหลักฐานเอกสารโบราณจะพบว่าคำเรียกนี้มีรากฐานย้อนไปได้ถึงสมัยโบราณ กล่าวคือ เคลาดิอุส ปโตเลมี (Claudius Ptolemy) นักภูมิศาสตร์ชาวกรีกผู้ทรงอิทธิพลในคริสต์ศตวรรษที่ 2 ได้บันทึกไว้ในตำรา The Geography โดยเรียกอ่าวแห่งนี้ว่า “แปรซีคอส โคลปอส” (Περσικός κόλπος / Persikós kólpos) ซึ่งต่อมาได้รับการถ่ายทอดเป็นภาษาละตินว่า Persicus Sinus ทั้งนี้ เนื่องจากในอดีตชายฝั่งเกือบทั้งหมดของอ่าวอยู่ภายใต้การปกครองของอาณาจักรเปอร์เซียโบราณ (Persian Empire) ซึ่งเป็นมหาอำนาจสำคัญทั้งด้านการเดินเรือและวัฒนธรรมในภูมิภาค (Ptolemy, 1932) สำหรับคำว่า “เปอร์เซีย” เองนั้น มีที่มาจากคำว่า “แปรซิส” (Persís) ซึ่งเป็นชื่อเรียกแบบกรีก (Hellenized) ของแคว้น “ปาร์ซา” (Pârsâ) ปัจจุบันคือจังหวัดฟาร์ส (Fars) ทางตะวันตกเฉียงใต้ของประเทศอิหร่าน อันเป็นดินแดนต้นกำเนิดของชนชาติเปอร์เซีย และเป็นศูนย์กลางของจักรวรรดิสำคัญอย่างอาเคเมนิด (Achaemenid) และซาซาเนียน (Sasanian) ซึ่งในโลกทัศน์ของชาวเปอร์เซียเอง อ่าวนี้ถูกเรียกว่า “ทะเลล่าง” (โดย “ทะเลบน” หมายถึงทะเลเมดิเตอร์เรเนียน) หรือ “ทะเลเปอร์เซีย” (Darya Parsa) (Potter, 2010)

ต่อมาในช่วงคริสต์ศตวรรษที่ 7 แม้ว่า “ชาวอาหรับมุสลิม” จะเผยแพร่ศาสนาอิสลามเข้าไปยังดินแดนเปอร์เซียและขยายอิทธิพลทางการเมืองทั่วทั้งภูมิภาคเอเชียตะวันตก แต่ชื่อของ “อ่าวเปอร์เซีย” (เคาะลีจญ์ ฟาร์ส (خليج فارس : Khalīj Fārs) หรือ “ทะเลเปอร์เซีย” (บะห์ร์ ฟาร์ส (بحر فارس : Bahr Fārs) ก็ยังคงถูกเรียกขานต่อมา บรรดานักภูมิศาสตร์ชาวมุสลิมอาหรับ-เปอร์เซียในยุคต่อมาจนถึงปลายคริสต์ศตวรรษที่ 19 แม้แต่ในแผนที่โลกช่วงปลายของจักรวรรดิ

ออตโตมัน (Ottoman Empire) ก็ยังคงเรียกอ่าวเปอร์เซียว่า **Khalij al-'Ajam** [อัล-อะญัม (العجم) : al-'Ajam) = ชาวเปอร์เซีย]

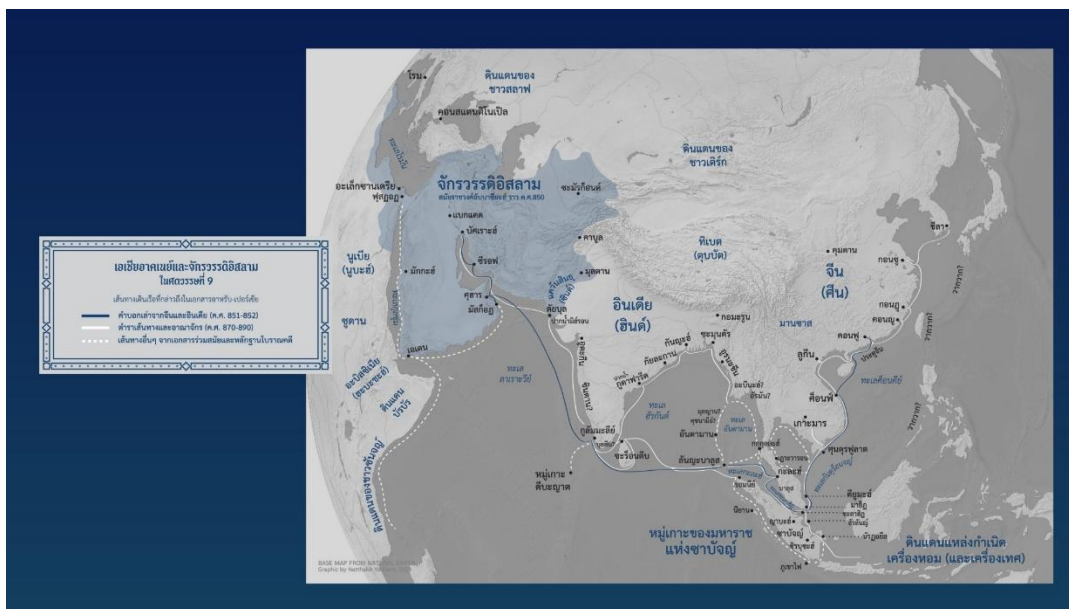
ปรากฏการณ์นี้ดูเหมือนจะสะท้อนการเรียกชื่อที่ใช้สืบเนื่องกันมาในฐานะนิยามทางภูมิศาสตร์มากกว่าจะเป็นประเด็นทางการเมือง จึงเป็นเหตุให้ผู้เขียนต้องสืบค้นประวัติศาสตร์ร่วมสมัย และพบว่าความขัดแย้งเรื่องการเรียกชื่ออ่าวนี้เป็นผลจากการตื่นตัวของลัทธิชาตินิยมอาหรับ (Arab Nationalism) ซึ่งก้าวเข้าสู่จุดเปลี่ยนสำคัญในช่วงทศวรรษที่ 1960 ภายใต้อิทธิพลของอุดมการณ์ “กลุ่มนิยมอาหรับ” (Pan-Arabism) ของประธานาธิบดี กามาล อับเดล นัสเซอร์ (Gamal Abdel Nasser) แห่งอียิปต์ โดยมีการสร้างกระแสความเป็นปึกแผ่นของชาวอาหรับเพื่อต่อต้านอิทธิพลจากมหาอำนาจภายนอก หนึ่งในยุทธศาสตร์สำคัญคือการรณรงค์เปลี่ยนชื่อจาก “อ่าวเปอร์เซีย” สู่ “อ่าวอาหรับ” อย่างเป็นทางการ โดยให้เหตุผลว่ารัฐชายฝั่งเกือบทั้งหมด (ยกเว้นอิหร่าน) ล้วนเป็นรัฐอาหรับ ชื่อเรียกจึงควรสะท้อนถึงอัตลักษณ์ของประชากรส่วนใหญ่ นอกจากนี้ การเปลี่ยนชื่อดังกล่าวยังแฝงนัยทางการเมืองเพื่อตอบโต้พระเจ้าชาห์ มุฮัมมัด เรซา ปาห์ลาวี (Mohammad Reza Pahlavi) แห่งอิหร่าน ซึ่งเป็นพันธมิตรสหรัฐอเมริกาและอิสราเอล ดังนั้น การเปลี่ยนชื่ออ่าวจึงเป็นเครื่องมือสื่อสารทางการเมืองเพื่อกีดกันอิทธิพลของอิหร่านออกจากอัตลักษณ์ของภูมิภาคด้วยนั่นเอง

การต่อสู้ทางอัตลักษณ์ดังกล่าวมีความเข้มข้น จนทำให้เกิดนิยามตนเองของชาวอาหรับกลุ่มที่เรียกว่า “อัล-เคาะลีญีย์” (al-Khalījī) หรือ “ชนชาวอ่าว” ซึ่งกลายเป็นคำเรียกที่หลอมรวมทั้งมิติทางภูมิศาสตร์ วัฒนธรรม และอุดมการณ์ทางการเมืองร่วมกันของกลุ่มประเทศสมาชิก GCC ในปัจจุบันอย่างมีนัยสำคัญ

### ตามรอยเอกสารโบราณ: สืบหาภูมิศาสตร์และเส้นทางเดินเรือในอ่าวเปอร์เซีย

เอกสารภาษาอาหรับ-เปอร์เซียฉบับเก่าแก่ที่สุดที่พรรณนาถึงสภาพภูมิศาสตร์และเส้นทางเดินเรือในอ่าวเปอร์เซียอย่างละเอียด คือตำราที่มีชื่อว่า **อักบาร์ อัศ-ซีน วะ อัล-ฮินด์ (Akhbar al-Sin wa al-Hind = คำบอกเล่าจากจีนและอินเดีย)** ซึ่งเรียบเรียงขึ้นใน ค.ศ. 851 (พ.ศ. 1393) ตำราเล่มนี้เป็นผลงานของนักเขียนนิรนาม ซึ่งนักประวัติศาสตร์สันนิษฐานว่าเป็นกลุ่มพ่อค้าหรือนักเดินเรือจากเมืองบัสเราะฮ์ (Basra) ทางตอนใต้ของประเทศอิรักในปัจจุบัน ผู้มีความเชี่ยวชาญและคุ้นเคยกับเครือข่ายการค้าในน่านน้ำนี้เป็นอย่างดี ในช่วงเวลาที่บันทึกนี้ถูกเขียนขึ้น ตรงกับยุคเรืองอำนาจของ **ราชวงศ์อับบาซียะฮ์ (Abbasid Caliphate)** ที่มีศูนย์กลางการปกครองอยู่ที่นครแบกแดด ซึ่งเป็นยุคที่การค้าทางทะเลเฟื่องฟูถึงขีดสุด บันทึกฉบับนี้ไม่เพียงแต่บอกเล่าเรื่องราวของดินแดนอันห่างไกล แต่ยังให้ข้อมูลเชิงลึกเกี่ยวกับจุดเริ่มต้นของเส้นทางเดินเรือจากอ่าวเปอร์เซียที่มุ่งหน้าสู่มหาสมุทรอินเดีย (**ภาพที่ 2**) อนึ่ง ในเนื้อหาส่วนที่กล่าวถึงอ่าวเปอร์เซียระบุว่า;

“...ว่าด้วยสถานที่ที่พ่อค้าเดินทางไปขึ้นเรือนั้น กล่าวกันว่าเรือจีน [หมายถึง เรือสินค้าที่แล่นมาระหว่างดินแดนของชาวมุสลิมกับจีน] ส่วนใหญ่ จะบรรทุกสินค้าขึ้นเรือที่เมืองซีรอฟ [เมือง Siraf ปัจจุบันอยู่บนชายฝั่ง ตะวันตกเฉียงใต้ของอิหร่าน] โดยสินค้าเหล่านี้ขนถ่ายมาจากเมืองบัศเราะฮ์ โอมาน และเมืองอื่น ๆ เพื่อมาบรรทุกขึ้นเรือจีนที่นี่ ด้วยเหตุเพราะเมืองท่าอื่น ๆ มีคลื่นลมแรงและน้ำตื้นเกินไปสำหรับเรือสินค้าขนาดใหญ่ จากเมือง บัศเราะฮ์ถึงเมืองซีรอฟใช้ระยะเดินทางในทะเล 120 ฟัรซัค [หน่วยวัด ระยะทางเปอร์เซีย 1 ฟัรซัค = ประมาณ 6 กิโลเมตร] เมื่อบรรทุกสินค้าขึ้นเรือ ที่เมืองซีรอฟแล้ว พวกเขาจะเติมน้ำจืดและ ‘รับผละออกไป’ คำ ๆ นี้ใช้โดย ชาวเรือหมายความว่า ‘กางใบออกเรือ’ โดยเรือจะมุ่งหน้าไปยังสถานที่ที่ เรียกว่า มัสกือฏ [Muscat ปัจจุบันคือเมืองหลวงของโอมาน] ซึ่งเป็นเขตแดน ของโอมาน จากเมืองซีรอฟไปยังมัสกือฏใช้ระยะทางประมาณ 200 ฟัรซัค ทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือระหว่างซีรอฟและมัสกือฏคือ ดินแดนซีฟ บะนี อัศ- คีอ์ฟฟาก และเกาะอิบนุ กาวาน [ปัจจุบันคือเกาะ Qeshm ใกล้เมือง Bandar Abbas บริเวณช่องแคบฮอร์มุซ] ส่วนทางทิศตะวันตกคือหุบเขา โอมาน ณ บริเวณนั้นมีสถานที่แห่งหนึ่งชื่อว่า ‘ดัจดูร์’ เป็นช่องแคบระหว่าง ภูเขาสองลูก มีเพียงเรือขนาดเล็กและเรือจีนเท่านั้นที่สามารถแล่นผ่านไปได้ บริเวณนั้นยังมีภูเขาหินเรียกว่า ‘กูซัยร์และอูว์ยัยร์’ หากอ้อมภูเขาหินนี้ไปได้ก็จะ ถึงสถานที่ที่เรียกว่า ศุฮาร [เมือง Sohar] ในโอมาน จากนั้นเรือจะแล่นต่อไป ยังอินเดีย โดยมุ่งหน้าสู่กอลัมมะลีย์ [เมือง Kollam รัฐเกรละ ประเทศ อินเดีย]...” (สุนิดิ จุฑามาศ, 2567:61-62)



ภาพที่ 2 เส้นทางเดินเรือของชาวอาหรับ-เปอร์เซียในช่วงคริสต์ศตวรรษที่ 9-10 (วาดโดย นัทฤกษ์ ยอดราช) ที่มา: สุนิติ จูฑามาศ. (2567). ล่องนาวาเจ็ดสมุทร: ภูมิทัศน์เอเชียอาคเนย์ในเอกสารอาหรับ-เปอร์เซียศตวรรษที่ 9-14. กรุงเทพฯ : ศูนย์มานุษยวิทยาสิรินธร (องค์การมหาชน), 93.

เอกสารฉบับถัดมาคือ กิตาบ อัล-มะซาลิก วะ อัล-มะมาลิก (Kitab al-Masalik wa al-Mamalik = ตำราเส้นทางและอาณาจักร) ประพันธ์โดย อิบน์ คอร์ดาดฮิบี (Ibn Khurdadhbih) เจ้ากรมไปรษณีย์ในรัชสมัยเคาะลีฟะฮ์อัล-มุอ์ตะมิด (al-Mu'tamid ค.ศ. 870-892 / พ.ศ. 1413-1435) ได้พรรณนาเส้นทางเดินเรือจากอ่าวเปอร์เซียไปเมืองจีนไว้ในบทชื่อว่า “เส้นทางจากบัตเราะฮ์ไปยังชายฝั่งเปอร์เซียและดินแดนตะวันออก” โดยให้รายละเอียดเส้นทางแบบเชื่อมต่อท่าสู่ท่า (port-to-port) ไว้อย่างน่าสนใจว่า

“...จากบัตเราะฮ์ไปยังเกาะคอร์ก เป็นระยะทาง 50 ฟัรซัค เกาะนี้มีขนาด 1 ตารางฟัรซัค บนเกาะมีเรือกสวนและต้นอินทผลัม จากนั้นต่อไปยังเกาะลาวาน เป็นระยะทาง 80 ฟัรซัค เกาะนี้มีขนาด 2 ตารางฟัรซัค มีเรือกสวนและต้นอินทผลัม ถัดจากนั้นเป็นระยะทาง 7 ฟัรซัค ก็จะไปถึงเกาะอับรูน เกาะนี้มีขนาด 1 ตารางฟัรซัค บนเกาะมีเรือกสวนและต้นอินทผลัม จากนั้นต่อไปยังเกาะค็อยน์ เป็นระยะทาง 7 ฟัรซัค เกาะนี้มีขนาดครึ่งตารางมิล (หน่วยไมล์อาหรับ) ไม่มีผู้คนอยู่อาศัย จากนั้นต่อไปยังเกาะกีส เป็นระยะทาง 7 ฟัรซัค เกาะนี้มีขนาด 4 ตารางฟัรซัค บนเกาะมีต้นอินทผลัมเรือกสวน ถนนหนทางและมีการดำเนินงานไม่มุกคุณภาพดี ถัดจากนั้นเป็นระยะทาง 18 ฟัรซัคก็จะไปยังเกาะอิบนู กาวาน เกาะนี้มีขนาด 3 ตารางฟัรซัค

ชาวเกาะเป็นชาวอิบราฮิมียะฮ์ จากเกาะอิบนู กาวานไปยังฮัรมุซ [เกาะ Hormuz บริเวณช่องแคบใกล้เมือง Bandar Abbas ของอิหร่าน] เป็นระยะทาง 7 ฟัรซัค จากนั้นต่อไปยังซารอ [ในจังหวัดซิสถานและบาลูจิสถานของอิหร่าน] ใช้เวลาเจ็ดวัน ที่นั่นเป็นเขตแดนระหว่างเปอร์เซียและแคว้นซินด์ [คือแคว้นสินธุ ปัจจุบันอยู่ในประเทศปากีสถาน]..” (สุนิติ จุฑามาต, 2567:68-69)

หลักฐานจากเอกสารฉบับนี้ว่า เส้นทางเดินเรือพาณิชย์ในอ่าวเปอร์เซียซึ่งเริ่มต้นจากตอนใต้ของอิรักในอดีต นิยมแล่นเลียบชายฝั่งทิศเหนือของอ่าวโดยอาศัยเกาะแก่งต่าง ๆ เป็นจุดอ้างอิงทางภูมิศาสตร์ (Navigation Landmarks) บันทึกเหล่านี้ได้ระบุรายละเอียดทั้งด้านสภาพทางกายภาพ อัตลักษณ์ของผู้คน วัฒนธรรมท้องถิ่น และสินค้าเศรษฐกิจไว้อย่างน่าสนใจ ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับปัจจุบันจะพบความเปลี่ยนแปลงเชิงหน้าที่ อาทิ:

- 1) **เกาะคออร์ก (Khark Island)** เกาะขนาดเล็กทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือของอ่าวเปอร์เซียแห่งนี้ถูกพรรณนาว่าเป็นเพียงพื้นที่เกษตรกรรมที่มีเพียงเรือกวอนอินทผลัม แต่ในปัจจุบัน “เกาะคออร์ก” ได้กลายเป็นสถานีส่งออกน้ำมันดิบที่สำคัญที่สุดของอิหร่าน และด้วยบทบาทที่เป็นตั้งหัวใจหลักของรายได้ของประเทศ จึงทำให้เกาะแห่งนี้กลายเป็นเป้าหมายทางยุทธศาสตร์ในความขัดแย้งปัจจุบัน โดยมีกระแสข่าวลือหนาหูเกี่ยวกับความพยายามของสหรัฐฯ และพันธมิตรในการเข้าควบคุมหรือโจมตีเพื่อตัดวงจรทางเศรษฐกิจของอิหร่าน (ภาพที่ 3)



ภาพที่ 3 ตำแหน่งที่ตั้งของเกาะคออร์ก (Kraak Island) สถานีส่งออกน้ำมันดิบที่สำคัญที่สุดของอิหร่าน ที่มา: <https://www.jagranjosh.com/general-knowledge/kharg-island-orphan-of-the-pearl-kharg-island-1820006990-1>

- 2) **เกาะกีซ** ปัจจุบันเรียกว่า **คิช (Kish Island)** เป็นเกาะขนาดเล็กของอิหร่าน ในอดีตเคยเป็นเมืองท่าสำคัญหนึ่งในแหล่งดำน้ำมไข่มุกคุณภาพสูงในอ่าวเปอร์เซีย แรบไบ เบนยามิน เบน โยนาห์ แห่งทูเดลา (Benjamin ben Jonah of Tudela) นักผจญภัยชาวยิวจากสเปน ได้เดินทางมาถึงเกาะกีซในราว ค.ศ. 1164 และพรรณนาความรุ่งเรืองของตลาดการค้าที่เต็มไปด้วยสินค้าต่าง ๆ จากเยเมนและเปอร์เซีย อาทิ แพรไหม ผ้าม่วง ผ้าฝ้าย ข้าวสาลี ข้าวบาร์เล่ ฯลฯ ตลอดจนเครื่องเทศนานาชนิดจากอินเดีย อีกทั้งยังระบุด้วยว่ามีพ่อค้าชาวยิว 500 คนอาศัยอยู่บนเกาะนี้ด้วย (Agius, 2008:80) ปัจจุบันอิหร่านได้พัฒนาเกาะกีซเป็นแหล่งท่องเที่ยว มีโรงแรมและรีสอร์ทริมทะเล และเขตการค้าปลอดภาษี (ภาพที่ 4)



ภาพที่ 4 ชายหาดและโรงแรมตากอากาศบนเกาะกีซ ประเทศอิหร่าน

ที่มา: <https://irangashttour.com/2022/01/17/irans-kish-island-among-worlds-most-beautiful-places-to-visit/>

- 3) **เกาะอิบนู กาวาน** หรือปัจจุบันรู้จักกันในนาม **เกาะกีอชม์ (Qeshm)** ของอิหร่าน ตั้งอยู่บริเวณจุดยุทธศาสตร์สำคัญอย่างช่องแคบฮอร์มุซ เกาะที่มีขนาดใหญ่ที่สุดในอ่าวเปอร์เซีย แห่งนี้ ในเอกสารระบุว่า ชาวเกาะส่วนใหญ่เป็นชาวอิบาฎียะฮ์ (Ibadites) หมายถึงชาวมุสลิมที่ยึดถือในสำนักอิบาฎียะฮ์ (Ibadi Islam) ของศาสนาอิสลาม ปัจจุบันสำนักคิดนี้แพร่หลายอยู่เฉพาะในประเทศโอมาน ซึ่งตั้งอยู่ฝั่งตรงข้ามกับเกาะแห่งนี้ เกาะอิบนู กาวาน (กีอชม์) เคยเป็นจุดพักเรือและศูนย์กลางการค้าในอดีต โปรตุเกสและอังกฤษเคยยึดเกาะนี้และสร้างป้อมปราการใช้เป็นจุดยุทธศาสตร์สำคัญในการควบคุมช่องแคบฮอร์มุซ (ภาพที่

5) ปัจจุบันเกาะกือซมีได้ทวีความสำคัญในฐานะปรากฏการณ์ทางทหารและการควบคุมเส้นทางเดินเรือสากล



ภาพที่ 5 ป้อมปราการบนเกาะกือซมี สร้างโดยชาวโปรตุเกส สมัยคริสต์ศตวรรษที่ 16

ที่มา: [https://en.wikipedia.org/wiki/Qeshm\\_Island#/media/File:Qeshm\\_Portuguese\\_Castle.jpg](https://en.wikipedia.org/wiki/Qeshm_Island#/media/File:Qeshm_Portuguese_Castle.jpg)

ในสารานุกรม นีฮายะฮ์ อัล-อะร็อบ ฟิ ฟุนูน อัล-อะด็อบ (Nihayat al-Arab fi Funun al-Adab = ความมูมานะขั้นสุดในศาสตร์แห่งการเรียนรู้) ของ อัน-นูวัยรียี (al-Nuwayri ค.ศ. 1321-1322 / พ.ศ. 1864-1865) ระบุถึง “หลักฐานของอ่าวเปอร์เซีย” และไล่อธิบายหมวดหมายสำคัญได้แก่ เมืองท่าและดินแดนต่าง ๆ รอบอ่าวแบบทวนเข็มนาฬิกาว่า

“...ในขณะที่อ่าวเปอร์เซียมีรูปทรงเป็นรูปสามเหลี่ยมเหมือนกับใบเรือ โดยเริ่มจากด้านหนึ่งคือ ตีซ และ มุกรอน จากนั้นต่อไปยังสุรมุช ในดินแดนกิรมาน ต่อไปยังซีรอฟ ตูห์ นะญีรอม ญันนาบะฮ์ ดาริน ซีนีซ และมะฮ์รูบาน ในดินแดนเปอร์เซีย ตลอดบริเวณชายฝั่งทะเลที่ไล่จนไปถึงอับบาดาน [เมือง Abbadan ตั้งอยู่ปากแม่น้ำชัฎฎ์ อัล-อะร็อบ จังหวัดคูชีสถาน อิหร่าน] แล้วจากอับบาดานไล่วกกลับลงมาผ่านคือฏบนชายฝั่งของดินแดนโอมาน แล้วต่อไปยังศูร ซึ่งเป็นชายฝั่งของโอมานที่ต่อเนื่องกับเยเมน จากนั้นผ่านเราะส อัล-ญุมอะฮ์ในดินแดนมะฮะเราะฮ์ ในขณะที่อีกฝั่งหนึ่งทอดยาวชายฝั่งทะเลจากตีซ มุกรอน ถึงเราะส อัล-ญุมอะฮ์ โดยความยาวของแต่ละฝั่งไม่เท่ากัน ฝั่งที่ทอดยาวด้านเหนือชายฝั่งทะเล[ฝั่งคาบสมุทรอาหรับ]มีความยาว 500 มิล ส่วนอีกฝั่งหนึ่ง[ฝั่งแคว้นเปอร์เซีย]มีความยาวจากจุดเริ่มต้นจากตีซและมุก

รอนไปจนสุดที่อับบาดานแล้ววกกลับมาจนถึงเราะส์ อัล-ญุมฮะฮ์เป็นระยะทาง 900 ไมล์

ต่อจากอับบาดานมีสถานที่ชื่อว่า 'ดัจดูร์' [ในภาษาอาหรับแปลว่า วังน้ำวน] ตั้งอยู่ระหว่างภูเขาสองลูก ลูกหนึ่งชื่อว่า 'กูซัยร์' ส่วนอีกลูกเรียกว่า 'อูว์ยัยร์' และยังมีภูเขาอีกลูกหนึ่งตั้งอยู่ไม่ห่างกัน [หมู่เกาะชะลามะฮ์ (Salamah Island) ตั้งอยู่ปลายสุดของคาบสมุทรมุซันดัม (Musandam Peninsula) ปัจจุบันเป็นดินแดนอธิปไตยของโอมานในช่องแคบฮอร์มุซ และเป็นจุดยุทธศาสตร์สำคัญในการเข้า-ออกอ่าวเปอร์เซีย] ว่ากันว่าตรงนั้นเป็นแหลมอัมมิงคล นั้นเป็นเพราะความน่าพร่นพรึงยามได้มองเห็นมัน มันคือภูเขาดำทะมึนลอยตัวตั้งขวางกระแสน้ำทะเลที่ไหลผ่าน เรือสินค้าไม่สามารถแล่นผ่านระหว่างภูเขาไปได้อย่างปลอดภัย..." (สุนิติ จุกามาต, 2567:353-354) (ภาพที่ 6-7)



ภาพที่ 6 ภาพวาดหมู่เกาะชะลามะฮ์ (Salamah) ในช่องแคบฮอร์มุซ

ที่มา: [https://www.gdl.qa/archive/81055/vdc\\_100024195627.0x000020](https://www.gdl.qa/archive/81055/vdc_100024195627.0x000020)



ภาพที่ 7 เกาะ Didamar ในหมู่เกาะชะลามะฮ์ เป็นที่ตั้งของประภาคารของโอมาน

ที่มา: [https://en.wikipedia.org/wiki/As\\_Salamah\\_Archipelago](https://en.wikipedia.org/wiki/As_Salamah_Archipelago)

## เสาไม้ปักทะเล: ภูมิปัญญานำร่องโบราณ

นอกจากความสำคัญด้านเส้นทางการค้าแล้ว เอกสารโบราณภาษาอาหรับ-เปอร์เซียยังได้บันทึกเกร็ดความรู้ที่สะท้อนถึงความรุดหน้าทางเทคโนโลยีการเดินเรือ (Navigation) โดยเฉพาะในช่วงคริสต์ศตวรรษที่ 10 ซึ่งถือเป็นยุครุ่งเรืองของการค้าทางทะเล เนื่องด้วยลักษณะทางกายภาพของบริเวณช่องแคบฮอร์มุซและชายฝั่งอ่าวเปอร์เซียในยุคนั้นเต็มไปด้วยโขดหินใต้ศิลาเกาะแก่งที่ซับซ้อน และแนวสันทรายน้ำตื้นที่แปรเปลี่ยนตามกระแสน้ำ การเดินเรือในบริเวณนี้จึงมีความซับซ้อนและเสี่ยงอันตราย ชาวเดินเรือโบราณจึงได้พัฒนาระบบเตือนภัยทางทะเลที่ชาญฉลาดด้วยการ “ปักเสาไม้เรียงรายในทะเล” เพื่อทำหน้าที่เป็นสัญลักษณ์บอกตำแหน่งของชายฝั่งและชี้จุดอันตราย (Sea Marks) ระบบนำร่องนี้เปรียบเสมือน “ประกาศนียบัตร” ที่ช่วยให้เรือสินค้าขนาดใหญ่ที่บรรทุกสินค้าล้ำค่าจากอิรักและหัวเมืองในอ่าว สามารถหลบหลีกอุปสรรคทางธรรมชาติและเข้าเทียบท่าได้อย่างปลอดภัย ภูมิปัญญาดังกล่าวไม่เพียงแต่แสดงให้เห็นถึงความเข้าใจอย่างลึกซึ้งต่อสภาพสมุทรศาสตร์ในท้องถิ่น แต่ยังสะท้อนถึงบทบาทของรัฐและชุมชนพ่อค้าที่ร่วมกันสร้างโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรักษาความมั่นคงทางเศรษฐกิจผ่านเส้นทางการเดินเรือแห่งนี้ ดังปรากฏในตำรา **มูรจญ์ อัช-ชะฮัब् วะ มะอาดิน อัล-ญะฮัร (Muruj adh-Dhahab wa Maadin al-Jawhar = ทุงทองและเหมืองอัญมณี)** ของ อัล-มัสนูดี (al-Mas’udi) นักประวัติศาสตร์มุสลิมอาหรับผู้มีชื่อเสียง ว่า

*“...ทะเลแห่งแรกคือทะเลเปอร์เซีย ดังที่กล่าวไปแล้วว่าบริเวณนี้มีเสาหลักทะเลของบศเราะฮ์ที่รู้จักกันว่า ‘กัฟลาอ์’ เป็นเสาหลักไม้ปักเป็นระยะทาง 300 ฟรซัค สำหรับนำร่องเรือที่จะแล่นไปยังโอมาน ชายฝั่งเปอร์เซีย และดินแดนบะห์รียน์ [บาห์เรน]...” (สุนิดิ จุฑามาศ, 2567:129)*

อัล-มุก็อดดะซี (al-Muqaddasi) นักภูมิศาสตร์ชาวเมืองเยรูซาเล็ม ได้ขยายความเกี่ยวกับ ‘เสาไม้นำร่อง’ ในอ่าวเปอร์เซียไว้ในตำรา **อะห์ซัน อัต-ตะกอซิม ฟิ มะอ์ริฟะฮ์ อัล-อะกอสิม (Ahsan ai-Tqasim fi Ma’rifat al-Aqalim = การจัดหมวดความรู้ของอิกลิสมอันล้ำเลิศ)** (ค.ศ. 985 / พ.ศ. 1528) ว่า

*“...ถัดไปคือ ท่าเรือโอมาน ซึ่งเป็นสถานที่อันเลวร้ายและมีสภาพทรุดโทรม ถัดไปคือ ฝัม อัช-ซัฮ์บ์ [หมายถึง ช่องแคบฮอร์มุซ] เป็นช่องแคบอันน่าสะพรึงกลัว ถัดไปคือ ‘เคาะชะบาด’ ซึ่งจะนำทางไปยังบศเราะฮ์ เส้นทางนี้นับว่าเป็นเส้นทางแห่งหายนะใหญ่หลวง เนื่องจากบริเวณนี้เป็นช่องแคบและน้ำตื้น จึงต้องมีท่อนไม้ปักใน*

ทะเลเป็นแนว และมีกระท่อมสำหรับคนประจำการ คอยจุดคบไฟให้ส่องสว่างในยามวิกาล เพื่อเตือนให้เรือแล่นหลีกเลี่ยงห่างจากเขตน้ำตื้น ผู้อาวุโสท่านหนึ่งบอกเล่าเรื่องราว [เกี่ยวกับทะเลบริเวณนี้] ว่า “เราได้ประสบความสำเร็จอย่างยิ่ง ท้องเรือของเรา กระแทกกับพื้นทะเลถึงสิบครั้ง มีเรือสี่ลำแล่นออกจากที่นี่ แต่มีเพียงลำเดียวที่แล่นกลับมาได้...” (สุนิติ จูทามาต, 2567:217)



ภาพที่ 8 เสาไม้ปักทะเลตามแนวชายฝั่งทิศใต้ของอ่าวเปอร์เซีย  
ที่มา: Gemini Generated Image.

### อาชานิยและไข่มุก: สินค้าล้ำค่าแห่งอ่าวเปอร์เซีย

ในหน้าประวัติศาสตร์ยุคราชวงศ์อิลข่าน (Ilkhanid) ของชาวมองโกลที่ปกครองเปอร์เซีย ตำรา ญามิฮ์ อัต-ตะวารีก (Jami' al-Tawarikh = รวมสารพันประวัติศาสตร์) ซึ่งเรียบเรียงโดย รอซีดุดดีน ฟิฏลุลลอฮ์ อัล-ฮะมะดานีย์ (Rashid al-Din al-Hamadani) ในปี ค.ศ. 1310 (พ.ศ. 1853) ได้บันทึกถึงความสำคัญของอ่าวเปอร์เซียในฐานะศูนย์กลางการค้าม้าล้ำค่าที่โลกถวิลหา สินค้าที่มีชีวิตซึ่งเป็นที่ต้องการอย่างสูงสุดของบรรดามหาราชแห่งอินเดียคือ “ม้าอาหรับ” (Arabian Horse) สายพันธุ์ที่เก๋แก่ที่สุดในโลกซึ่งมีต้นกำเนิดจากคาบสมุทรอาหรับ ด้วยสรีระที่โดดเด่นและสง่างาม คล่องแคล่วว่องไว มีความจงรักภักดีต่อเจ้าของ และความอดทนอันเป็นเลิศต่อสภาพอากาศที่ทารุณซึ่งเป็นผลจากการหล่อหลอมโดยสภาพภูมิศาสตร์ของทะเลทรายอาหรับ และชายฝั่งอ่าวเปอร์เซีย (ภาพที่ 9) ม้าเหล่านี้จึงมิได้เป็นเพียงพาหนะเท่านั้น แต่เป็นสัญลักษณ์แห่งอำนาจและบารมีของชนชั้นสูงด้วย โดยในยุคสมัยนั้น อ่าวเปอร์เซียและช่องแคบฮอร์มุซทำหน้าที่เป็นสะพานเชื่อมโยงสำคัญในการลำเลียงม้าอาหรับจากคาบสมุทรอาหรับข้ามไปยังท่าเรือ

ต่าง ๆ ในอินเดีย การค้าม้าม้านี้มีมูลค่ามหาศาลและมีอิทธิพลต่อความสัมพันธ์ระหว่างประเทศอย่างยิ่ง ทั้งนี้ รอชิดดุดดิน ได้พรรณนาไว้ว่า

“...ไม่กี่ปีที่ผ่านมา ‘ซุนดร์บันดิย์’ เสด็จขึ้นครองราชย์เป็นดาวัล [ตำแหน่งของผู้ปกครอง] พระองค์ทรงมีพระเชษฐาสามพระองค์ ซึ่งทรงปกครองกันคนละแคว้น มะลิก ตะเกียดดิน บิน อับดุลเราะห์มาน บิน มุฮัมมัด อัต-ตัยบีย ผู้เป็นพี่ชายของชัยค์ ญะมาลุดดิน ได้ขึ้นดำรงตำแหน่งเป็นเสนาบดีและที่ปรึกษา โดยได้รับแต่งตั้งให้ไปครองเมืองพะตัน มะลียะตัน [เมือง Machilipatnam] และบาบิล ด้วยเหตุว่ามะอ์บร [ชื่อแคว้นในแถบชายฝั่งโจฬะมณฑล อินเดียใต้ฝั่งตะวันออก] ไม่มีม้าหรือมีแต่ม้าอ่อนแอ เขาจึงทำข้อตกลงกับญะมาลุดดิน อิบรอฮีม ให้ส่งม้าอาหารจำนวน 1,400 ตัว มาถวายดาวัลทุก ๆ ปี โดยม้าเหล่านี้ถูกนำมาจากเกาะกีซ และยังมีม้าอีก 10,000 ตัว จากหมู่เกาะของเปอร์เซีย อาทิ เกาะฎีฟ ละฮ์ซา [ชายฝั่งตะวันตกของซาอุดีอาระเบีย] บะห์รียอน์ [บาห์เรน] อูรมูซ [เกาะฮอร์มุซ] ก็อลฮาต [ทางใต้ของโอมาน] และเกาะอื่น ๆ ซึ่งม้าแต่ละตัวมีมูลค่า 220 ดีนาร์แดง...” (สุนิติ จุฑามาศ, 2567:333-334)



ภาพที่ 9 ม้าอาหรับ (Arabian Horse)

ที่มา: <https://www.lydiatravels.com/2024/01/saudi-arabian-horses-camels-falcons-assouline-book.html>

ยิ่งไปกว่านั้น หากเราลองพิจารณาเรื่องใกล้ตัวคนไทยอีกลักษณะอย่างวรรณกรรมเรื่อง “ขุนช้างขุนแผน” ซึ่งสันนิษฐานว่ามีต้นกำเนิดย้อนกลับไปถึงสมัยกรุงศรีอยุธยา ได้เล่าถึงที่มา “ม้าสีหมอก” พาหนะคู่ใจแสนรู้ของขุนแผน ด้วยขุนแผนต้องการเสาะแสวงหาม้าที่ตองใจเป็น 1 ใน 3 ของวิเศษประจำตัว จึงออกเดินทางไปถึงเพชรบุรีและได้พบกับหลวงทรงพลและพันภาน ข้าราชการที่ได้รับพระราชโองการไปหาซื้อ “ม้าเทศ” ที่เมืองตะนาวศรี ซึ่งม้าสีหมอกเป็นลูกติดของ “อีเหลียง” ม้าเทศจากเมืองมะริด ดังกลอนที่มีใจความว่า

*“...จะกล่าวถึงหลวงทรงพลกับพันภาน พระโองการตรัสใช้ไปตะนาวศรี  
ไปตั้งอยู่มะริดเป็นครึ่งปี กับไพร่สามสิบสี่ที่ตามไป  
ด้วยหลวงศรีวรขานไปซื้อม้า ถึงเมืองเทศยังเข้าหาไม่  
ต้องร่อยุ่จนฤดูลมแล่นใบ เรือที่ไปเมืองเทศจึงกลับมา  
หลวงศรีได้ม้ามามอบให้ ทั้งม้าเทศม้าไทยหกสิบห้า  
อีเหลียงเมืองมะริดพลอยติดมา ผัวมันทันว่าเป็นม้าหน้า  
มีลูกตัวหนึ่งชื่อสีหมอก มันออกวันเสาร์ขึ้นเก้าค่ำ  
ร้ายกาจหนักหนานัยนิตาตำ เห็นม้าหลวงข้ามน้ำก็ตามมา...”*

จากความข้างต้นสะท้อนว่า “ม้าสีหมอก” มีเชื้อสายมาจาก “ม้าหน้าเข้า” ที่ต้องอาศัยการเดินทางเรือใบข้ามมหาสมุทรมาจาก “เมืองเทศ” ซึ่งในโลกทัศน์ของชาวไทยสมัยโบราณ หมายถึง ดินแดนทางทิศตะวันตกอันไกลโพ้น ได้แก่ อินเดีย เปอร์เซีย และอาหรับ อันเป็นที่มาของนิยามเรียกขานกลุ่มชนจากภูมิภาคนี้ว่า “แขกเทศ” และหากพิจารณาถึงภูมิหลังทางสายพันธุ์ ม้าสีหมอกน่าจะเป็นม้าลูกผสมที่มีเชื้อสายของ “ม้าอาหรับ” ซึ่งมีแหล่งเพาะพันธุ์และส่งออกสำคัญจากดินแดนรอบอ่าวเปอร์เซีย โดยม้าเหล่านี้จะถูกบรรทุกใส่เรือสินค้าลัดเลาะมายังเมืองท่าในอินเดียใต้ ซึ่งทำหน้าที่เป็นจุดเชื่อมต่อทางยุทธศาสตร์กับเมืองท่า มะริด และ ตะนาวศรี ประตูกำแพงมหาสมุทรอินเดียที่สำคัญของกรุงศรีอยุธยา พื้นที่บริเวณนี้ในอดีตคลาคล่ำไปด้วยพ่อค้ามุสลิมเชื้อสายอินเดียและเปอร์เซีย ผู้มีบทบาทสำคัญในการแลกเปลี่ยนสินค้าล้ำค่าและถ่ายทอดวัฒนธรรมการเลี้ยงม้ามาสู่สยามด้วยนั่นเอง (Ruangsilp & Wibulsilp, 2017)

นอกจากนี้ สินค้าล้ำค่าจากอ่าวเปอร์เซียที่มีชื่อเสียงโด่งดังอีกชนิดหนึ่ง คือ “ไข่มุก” ัญมณีจากท้องทะเล โดยอาชีพดำน้ำมไข่มุก (Pearl Fisheries) ถือเป็นกระดูกสันหลังทางเศรษฐกิจที่สำคัญที่สุดของภูมิภาคอ่าวเปอร์เซียมานับพันปีดังที่ปรากฏในเอกสารโบราณ เพราะไข่มุกธรรมชาติจากอ่าวเปอร์เซียได้รับการยกย่องว่ามีคุณภาพดีที่สุดในโลกเนื่องจากความใสและความเงางามเป็นพิเศษ จึงกลายเป็นสินค้าส่งออกล้ำค่าไปยังตลาดทั่วโลก ซึ่งทำรายได้หลักให้กับชาวประมง

ชายฝั่งในบริเวณกลุ่มรัฐอ่าวอาหรับ GCC (โดยเฉพาะคูเวต บาห์เรน กาตาร์ และสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์) โดยการดำน้ำงมไข่มุกไม่สามารถทำตลอดทั้งปี แต่จะมีฤดูกาลที่เรียกในภาษาอาหรับว่า “ฆอส อัล-กะบิร” (Ghaus al-Kabir) ซึ่งกินเวลาประมาณ 4 เดือนในช่วงฤดูร้อน (มิถุนายน-กันยายน) เนื่องจากน้ำในอ่าวจะอุ่นพอที่นักดำน้ำจะลงไปงมหอยได้นานนั่นเอง (ภาพที่ 10)

จนกระทั่งในประเทศญี่ปุ่นได้คิดค้นการทำฟาร์มไข่มุกเลี้ยง (Cultured Pearls) ส่งผลให้ราคาไข่มุกธรรมชาติของอ่าวเปอร์เซียตกต่ำลงจนมีอาจแข็งขันในตลาดได้อีก ประกอบกับการค้นพบน้ำมันดิบในช่วงทศวรรษที่ 1920-1930 ทำให้การดำน้ำงมไข่มุกไม่ได้ทำเพื่อการค้าเป็นหลักอีกต่อไป แต่ได้รับการรักษาไว้ในฐานะ “มรดกโลกและอัตลักษณ์ทางวัฒนธรรม” มีการจัดเทศกาลการแข่งขันดำน้ำแบบดั้งเดิมในบาห์เรนและกาตาร์ เพื่อรำลึกถึงความอดทนและความกล้าหาญของบรรพบุรุษที่สร้างชาติขึ้นมาจากเม็ดทรายและไข่มุกในอ่าวเปอร์เซีย (Khalid Abdullah Abdulaziz Ziyara, 2025)



ภาพที่ 10 อาชีพดำน้ำงมไข่มุกในบาห์เรน

ที่มา: <https://www.bahrainthismonth.com/magazine/features/the-history-of-pearling-in-bahrain-a-glimpse-into-an-ancient-legacy>

ด้วยเหตุนี้ อ่าวเปอร์เซียไม่ได้เป็นเพียงสมรภูมิความขัดแย้งด้านภูมิรัฐศาสตร์และพลังงานในยุคปัจจุบัน แต่เป็นพื้นที่ทับซ้อนของประวัติศาสตร์พันปีแห่งการค้าและภูมิปัญญาการเดินทาง การทำความเข้าใจรากเหง้าผ่านเอกสารโบราณจึงช่วยให้เรามองเห็นพลวัตของภูมิภาคนี้ได้ลุ่มลึกยิ่งขึ้น ท่ามกลางกองเพลิงแห่งความขัดแย้งที่ยังคงคุโชนอยู่จนถึงทุกวันนี้

## ผู้เขียน

สุนิติ จุฑามาศ นักวิจัย

ฝ่ายคลังข้อมูลวิชาการ ศูนย์มานุษยวิทยาสิรินธร (องค์การมหาชน)

## เอกสารอ้างอิง

- สุนิติ จุฑามาศ. (2567). **ล่องนาวาเจ็ดสมุทร: ภูมิทัศน์เอเชียอาคเนย์ในเอกสารอาหรับ-เปอร์เซียศตวรรษที่ 9-14**. กรุงเทพฯ : ศูนย์มานุษยวิทยาสิรินธร (องค์การมหาชน)
- Agius, Dionisius A. (2008). **Classic Ships of Islam from Mesopotamia to the Indian Ocean**. Leiden: Brill.
- Khalid Abdullah Abdulaziz Ziyara. (2025). **The Gulf Pearl: The Memory of the Twentieth Century**. Muscat: GCC Center for Translation, Arabization, and Promotion of Arabic Publications.
- Ptolemy, C. (1932). **Geography** (E. L. Stevenson, Trans.). New York Public Library. (Original work published c. 150).
- Ruangsilp, Bhawan. & Wibulsilp, Pimmanus. (2017). *Ayutthaya and the Indian Ocean in the 17th and 18th Centuries: International Trade, Cosmopolitan Politics, and Transnational Networks*. in **Journal of the Siam Society**, Vol. 105, 2017, 97-114.
- Potter, Lawrence G. (ed.). (2010). **The Persian Gulf in History**. Basingstoke: Palgrave Macmillan
- U.S. Energy Information Administration. (2024). *World oil transit chokepoints: Strait of Hormuz*. U . S . D e p a r t m e n t o f E n e r g y . [https://www.eia.gov/international/analysis/special-topics/World\\_Oil\\_Transit\\_Chokepoints](https://www.eia.gov/international/analysis/special-topics/World_Oil_Transit_Chokepoints)