

# व्यापारिक मार्गों का ऐतिहासिक परिपेक्ष में एक अध्ययन

Sunita Phulwaria

Assistant Professor, History, B.N.D. Govt. Arts College, Chimanpura, Jaipur, Rajasthan, India

## ABSTRACT

एक व्यापार मार्ग एक रसद नेटवर्क है जिसे कार्गो के वाणिज्यिक परिवहन के लिए उपयोग किए जाने वाले मार्गों और स्टॉपेज की एक श्रृंखला के रूप में पहचाना जाता है। इस शब्द का इस्तेमाल पानी के निकायों पर व्यापार के संदर्भ में भी किया जा सकता है। माल को दूर के बाजारों तक पहुंचने की अनुमति देते हुए, एक एकल व्यापार मार्ग में लंबी दूरी की धमनियां होती हैं, जो आगे वाणिज्यिक और गैर-वाणिज्यिक परिवहन मार्गों के छोटे नेटवर्क से जुड़ी हो सकती हैं। उल्लेखनीय व्यापार मार्गों में एम्बर रोड था, जो लंबी दूरी के व्यापार के लिए एक भरोसेमंद नेटवर्क के रूप में कार्य करता था। [१] मध्य युग के दौरान स्पाइस रूट के साथ समुद्री व्यापार प्रमुख हो गया, जब राष्ट्रों ने इस प्रभावशाली मार्ग पर नियंत्रण के लिए सैन्य साधनों का सहारा लिया। [२] मध्य युग के दौरान, व्यापारियों और व्यापार के हितों की रक्षा करने के उद्देश्य से हैन्सियाटिक लीग जैसे संगठन तेजी से प्रमुख हो गए। आधुनिक समय, व्यावसायिक गतिविधि के प्रमुख व्यापार मार्गों से स्थानांतरित पुरानी दुनिया आधुनिक के बीच नए मार्गों के लिए राष्ट्र-राज्य। इस गतिविधि को कभी-कभी व्यापार के पारंपरिक संरक्षण के बिना और अंतरराष्ट्रीय मुक्त-व्यापार समझौतों के तहत किया जाता था, जिससे वाणिज्यिक वस्तुओं को आराम से प्रतिबंधों के साथ सीमा पार करने की अनुमति मिलती थी। [४] आधुनिक समय के अभिनव परिवहन में पाइपलाइन परिवहन और रेल मार्ग, ऑटोमोबाइल और कार्गो एयरलाइंस से जुड़े अपेक्षाकृत प्रसिद्ध व्यापार शामिल हैं।

## परिचय

ताम्रपाषाण काल में लंबी दूरी के व्यापार मार्गों का विकास हुआ। दूसरी सहस्राब्दी ईसा पूर्व के मध्य से आम युग की शुरुआत तक की अवधि में दक्षिण पूर्व एशिया, पश्चिमी एशिया, भूमध्यसागरीय, चीन और भारतीय उपमहाद्वीप में समाजों ने व्यापार के लिए प्रमुख परिवहन नेटवर्क विकसित किए। [५]

लंबी दूरी के व्यापार को सुगम बनाने वाले महत्वपूर्ण उपकरणों में से एक पोर्टेज और बोझ के जानवरों का पालतू बनाना था। [६] दूसरी सहस्राब्दी ईसा पूर्व तक दिखाई देने वाले संगठित कारवां, [७] माल को बड़ी दूरी तक ले जा सकते थे क्योंकि रास्ते में चारा ज्यादातर उपलब्ध था। [६] ऊंटों को पालतू बनाने से अरब के

खानाबदोशों को सुदूर पूर्व से अरब प्रायद्वीप तक मसालों और रेशम में लंबी दूरी के व्यापार को नियंत्रित करने की अनुमति मिली। [८] कारवां लंबी दूरी के व्यापार में बड़े पैमाने पर विलासिता के सामान ले जाने के लिए उपयोगी थे, बड़ी दूरी पर सस्ते माल का परिवहन कारवां संचालकों के लिए लाभदायक नहीं था। [९] लोहे और कांस्य प्रौद्योगिकियों में उत्पादक विकास के साथ, नए व्यापार मार्ग - सभ्यताओं के वितरण नवाचार - बढ़ने लगे। [10] नेविगेशन सुमेर में चौथी और तीसरी सहस्राब्दी ईसा पूर्व के बीच जाना जाता था। [7] मिस्र के माध्यम से व्यापार मार्गों था लाल सागर "से मसाले का आयात, पंट की भूमि" (पूर्वी अफ्रीका) और अरब से। [1 1]

**How to cite this paper:** Sunita Phulwaria "A Study of Trade Routes in Historical Context" Published in International Journal of Trend in Scientific Research and Development (ijtsrd), ISSN: 2456-6470, Volume-6 | Issue-3, April 2022, pp.1241-1251, URL: [www.ijtsrd.com/papers/ijtsrd49713.pdf](http://www.ijtsrd.com/papers/ijtsrd49713.pdf)



IJTSRD49713

Copyright © 2022 by author (s) and International Journal of Trend in Scientific Research and Development Journal. This is an Open Access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution License (CC BY 4.0) (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0>)



एशिया में, समुद्री व्यापार का सबसे पहला प्रमाण ऑस्ट्रोनेशियन लोगों के नवपाषाण व्यापार नेटवर्क थे, जो समुद्र में जाने वाले जहाजों का आविष्कार करने वाले पहले इंसान थे, जिनमें से फिलीपींस, ताइवान, दक्षिणी वियतनाम और के लिंगलिंग-ओ जेड उद्योग हैं। प्रायद्वीपीय थाईलैंड। इसमें कम से कम 1000 से 600 ईसा पूर्व से चीन को दक्षिण एशिया और मध्य पूर्व से जोड़ने वाले इंडोनेशिया और मलेशिया के ऑस्ट्रोनेशियन व्यापारियों के लंबी दूरी के मार्ग भी शामिल थे। इसने पश्चिम में दक्षिण पूर्व एशियाई मसालों और चीनी सामानों के प्रसार के साथ-साथ पूर्व में हिंदू धर्म और बौद्ध धर्म के प्रसार की सुविधा प्रदान की। यह मार्ग बाद में समुद्री रेशम मार्ग के रूप में जाना जाने लगा। कई ऑस्ट्रोनेशियन प्रौद्योगिकियां जैसे आउटरिगर और कटमरैन, साथ ही साथ ऑस्ट्रोनेशियन जहाज शब्दावली, अभी भी हिंद महासागर में कई तटीय संस्कृतियों में बनी हुई हैं। [१२] [१३] [१४] [१५]

समुद्री व्यापार सुरक्षित तटीय व्यापार के साथ शुरू हुआ और मानसूनी हवाओं के हेरफेर के साथ विकसित हुआ, जिसके परिणामस्वरूप जल्द ही अरब सागर और बंगाल की खाड़ी जैसे व्यापार की सीमाएँ पार हो गईं। [१६] दक्षिण एशिया में कई समुद्री व्यापार मार्ग थे जो इसे दक्षिण पूर्व एशिया से जोड़ते थे, जिससे एक मार्ग पर नियंत्रण करना मुश्किल हो जाता था जिसके परिणामस्वरूप समुद्री एकाधिकार मुश्किल हो जाता था। [१६] विभिन्न दक्षिण पूर्व एशियाई राज्यों के साथ भारतीय कनेक्शन ने इसे अन्य मार्गों पर रुकावटों से बचा लिया। [१६] समुद्री व्यापार मार्गों का उपयोग करके, दूसरी शताब्दी ईसा पूर्व में रोमनों के लिए थोक वस्तु व्यापार संभव हो गया। [१७] एक रोमन व्यापारिक पोत एक महीने में भू-मार्गों की लागत के एक-साठवें हिस्से में भूमध्य सागर तक फैल सकता है। [18]

अनातोलिया का प्रायद्वीप एशिया से यूरोप के लिए वाणिज्यिक भूमि मार्गों के साथ-साथ भूमध्य सागर से काला सागर तक समुद्री मार्ग पर स्थित है। [19] रिकॉर्ड्स एक के अस्तित्व के 19 वीं सदी ईसा पूर्व attest से असीरियन पर व्यापारी कॉलोनी Kanesh में Cappadocia (अब आधुनिक में तुर्की)। [१९] पुरानी दुनिया के व्यापारिक नेटवर्क में भारत का ग्रैंड ट्रंक रोड और अरब का धूप सड़क शामिल है। [७] ज्वालामुखीय

राख और चूने से बने कंक्रीट का उपयोग करते हुए कठोर सतह वाले राजमार्गों से युक्त एक परिवहन नेटवर्क, सेंसर एपियस क्लॉडियस केकस के समय में रोमनों द्वारा ३१२ ईसा पूर्व में बनाया गया था। [२०] भूमध्यसागरीय दुनिया के कुछ हिस्सों, रोमन ब्रिटेन, टाइग्रिस-यूफ्रेटिस नदी प्रणाली और उत्तरी अफ्रीका अपने इतिहास के किसी बिंदु पर इस नेटवर्क की पहुंच में आ गए। [20]

टॉलेमी वंश (305 30 ईसा पूर्व) की पहल की थी ग्रीको रोमन लाल सागर पोर्ट का उपयोग भारत के साथ समुद्री व्यापार से संपर्क करें। [५८] रोमन इतिहासकार स्ट्रैबो ने मिस्र के रोमन कब्जे के बाद व्यापार में भारी वृद्धि का उल्लेख किया है, यह दर्शाता है कि मानसून अपने समय में व्यापार के लिए जाना जाता था और इसमें हेरफेर किया गया था। [५९] ऑगस्टस के समय तक १२० जहाज हर साल मायोस होर्मास से भारत के लिए रवाना हो रहे थे, [६०] विभिन्न प्रकार के सामानों का व्यापार करते थे। [61] Arsinoe, [62] Berenice Troglodytica और Myos होर्मास प्रमुख रोमन इस समुद्री व्यापार नेटवर्क में शामिल बंदरगाहों, थे [63] भारतीय बंदरगाहों शामिल है, जबकि Barbaricum, Barygaza, मुजिरिस और Arikamedu। [61]

भारतीय अलेक्जेंड्रिया में मौजूद थे [६४] और रोम से ईसाई और यहूदी बसने वाले रोमन साम्राज्य के पतन के लंबे समय बाद भी भारत में रहते रहे, [६५] जिसके परिणामस्वरूप रोम के लाल सागर के बंदरगाहों का नुकसान हुआ, [६६] पहले इस्तेमाल किया गया टॉलेमिक राजवंश के समय से ग्रीको-रोमन दुनिया द्वारा भारत के साथ व्यापार को सुरक्षित करने के लिए। [62]

### विचार - विमर्श

धूप मार्ग भारतीय, अरब और पूर्वी एशियाई सामानों के व्यापार के लिए एक चैनल के रूप में कार्य करता था। [२४] धूप का व्यापार दक्षिण अरब से भूमध्य सागर तक लगभग तीसरी शताब्दी ईसा पूर्व से दूसरी शताब्दी सीई के बीच फला-फूला। [२५] यह व्यापार यमन की अर्थव्यवस्था के लिए महत्वपूर्ण था और लोबान और लोहबान के पेड़ों को इसके शासकों द्वारा धन के स्रोत के रूप में देखा जाता था। [26]

टॉलेमी ई फिलाडेल्फस, के सम्राट टॉलेमी मिस्र, के साथ एक गठबंधन जाली हो सकता है Lihyantes क्रम में धूप मार्ग को सुरक्षित करने में ददान, जिससे लाल सागर मिस्र

के साथ तट के लिए ददान से धूप व्यापार रीरूटिंग। [27] आईईएस एडवर्ड्स जोड़ता है Syro-एप्रेम युद्ध की इच्छा को इस्राएलियों और अरामी धूप मार्ग है, जो दक्षिणी अरब से ऊपर भाग गया और कमांडिंग द्वारा उपयोग किया जा सकता है के उत्तरी छोर को नियंत्रित करने के Transjordan। [28] Gerra - का निवास कलडीन से बंधुओं बेबीलोन भूमध्य को नियंत्रित अरब भर धूप व्यापार मार्गों और के व्यापार पर नियंत्रण का प्रयोग किया - एरोमेटिक्स 1 शताब्दी ईसा पूर्व में बेबीलोन। [29] Nabateans धूप मार्ग के किनारे मार्गों पर नियंत्रण का प्रयोग किया है, और अपनी पकड़ चुनौती दी गई थी - सफलता के बिना - द्वारा Antigonus साइक्लोप्स, सीरिया के सम्राट। [30] व्यापार पर नाबाटियन का नियंत्रण और बढ़ गया और कई दिशाओं में फैल गया। [30] रोमन साम्राज्य द्वारा भूमध्यसागरीय बेसिन के प्रशासक के रूप में ग्रीस के प्रतिस्थापन के कारण पूर्व के साथ प्रत्यक्ष व्यापार फिर से शुरू हो गया और दक्षिण के बिचौलियों द्वारा पहले निकाले गए करों को समाप्त कर दिया गया। [31] मिलो किर्नी (२००३) के अनुसार "दक्षिण अरबों ने विरोध में अदन की खाड़ी में रोमन जहाजों पर समुद्री डाकूओं के हमले किए। जवाब में, रोमनों ने अदन को नष्ट कर दिया और लाल सागर के पश्चिमी एबिसिनियन तट का समर्थन किया।" [32] भारतीय जहाज मिस्र के लिए रवाना हुए क्योंकि दक्षिणी एशिया के समुद्री मार्ग एक शक्ति के नियंत्रण में नहीं थे। [31]

मेसोअमेरिकन और एंडियन संस्कृतियों के बीच कुछ समानताएं बताती हैं कि दोनों क्षेत्र पहली सहस्राब्दी ईसा पूर्व तक व्यापार के परिणामस्वरूप एक व्यापक विश्व प्रणाली का हिस्सा बन गए। [33] वर्तमान शैक्षणिक दृष्टिकोण यह है कि एंडियन ढलानों में माल के प्रवाह को स्थानीय समूहों को स्थान वितरित करने वाले संस्थानों द्वारा नियंत्रित किया जाता था, जो तब व्यापार के लिए उन तक पहुंचने के लिए स्वतंत्र थे। [34] एंडियन ढलानों में यह व्यापार - जिसे कभी-कभी "ऊर्ध्वाधर व्यापार" के रूप में वर्णित किया जाता है - ने एंडीज और पड़ोसी जंगलों के लोगों के बीच लंबी दूरी के व्यापार को प्रभावित किया हो सकता है। [34] Callaway वैद्यों, 6 और 10 वीं शताब्दी के बीच उष्णकटिबंधीय पौधों में कारोबार, जबकि तांबा में विशेषज्ञता प्राप्त व्यापारियों द्वारा निपटा गया था पेरू की घाटी Chinchá। [34] लंबी दूरी के

व्यापार ने स्थानीय अभिजात वर्ग को हेरफेर और नियंत्रण के लिए संघर्ष का सहारा लेते हुए देखा होगा। [34]

इंका प्रभुत्व से पहले, विशेष लंबी दूरी के व्यापारियों ने स्थानीय लोगों के बीच पुनर्वितरण के लिए हाइलैंड्स को सोने की डली, तांबे की कुल्हाड़ी, कोको, नमक आदि जैसे सामान प्रदान किए, और क्षेत्र की राजनीति में प्रमुख खिलाड़ी थे। [35] पूर्व कोलंबियाई इक्वाडोर से कीमती सामान प्राप्त करने के लिए पेरू के लोगों द्वारा कुल्हाड़ी के आकार की तांबे की मुद्रा का उत्पादन किया गया था। [35] मेक्सिको के पश्चिमी तट से दक्षिणी पेरू तक फैली एक समुद्री विनिमय प्रणाली, ज्यादातर स्पॉडिलस में व्यापार करती थी, जो बारिश और उर्वरता का प्रतिनिधित्व करती थी और इंका साम्राज्य के लोगों द्वारा देवताओं का प्रमुख भोजन माना जाता था। [35] स्पॉडिलस का उपयोग कुलीन अनुष्ठानों में किया जाता था, और इसके प्रभावी पुनर्वितरण का पूर्व-हिस्पैनिक समय के दौरान एंडीज में राजनीतिक प्रभाव था। [35]

सिल्क रोड पूर्वी और पश्चिमी दुनिया को जोड़ने वाले पहले व्यापार मार्गों में से एक था। [36] वादिम एलिसेफ़ (२०००) के अनुसार: [36]

"सिल्क रोड के साथ, प्रौद्योगिकी यात्रा की, विचारों का आदान-प्रदान किया गया, और पूर्व और पश्चिम के बीच दोस्ती और समझ को बढ़े पैमाने पर पहली बार अनुभव किया गया। पूर्वी लोगों को पश्चिमी विचारों और जीवन-शैली से अवगत कराया गया, और पश्चिमी लोगों ने भी इसके बारे में सीखा पूर्वी संस्कृति और इसकी आध्यात्मिकता-उन्मुख ब्रह्मांड विज्ञान। पूर्वी धर्म के रूप में बौद्ध धर्म ने सिल्क रोड के माध्यम से अंतर्राष्ट्रीय ध्यान आकर्षित किया।"

कनिष्क जैसे शक्तिशाली सम्राटों द्वारा अक्सर संरक्षित सांस्कृतिक बातचीत ने विविध प्रकार के प्रभावों की शुरुआत के कारण कला का विकास किया। [36] बौद्ध मिशन सिल्क रोड के साथ फले-फूले, आंशिक रूप से व्यापार और सांस्कृतिक मूल्यों के अनुकूल अंतःक्रिया के कारण, जिसने तीर्थयात्रियों और व्यापारियों दोनों के लिए सुरक्षित ठहराव की एक श्रृंखला बनाई। [36] सिल्क रूट के बारंबार होने वाले मार्गों में भामो से विस्तारित बर्मी मार्ग था, जो बौद्ध मठों की स्थापना के लिए मार्को पोलो की युन्नान और भारतीय बौद्ध मिशनों के कैंटन की यात्रा के लिए एक मार्ग के रूप में कार्य करता था। [37] यह

मार्ग - अक्सर शत्रुतापूर्ण जनजातियों की उपस्थिति में - राशिद-अल-दीन हमदानी के कार्यों में भी उल्लेख मिलता है । [38]

12वीं शताब्दी से कुछ समय पहले, जर्मनों ने उत्तरी यूरोपीय व्यापार में अपेक्षाकृत मामूली भूमिका निभाई थी। [६७] हालांकि, हंसियाटिक व्यापार के विकास के साथ यह बदलना था, जिसके परिणामस्वरूप जर्मन व्यापारी बाल्टिक और उत्तरी सागर क्षेत्रों में प्रमुख हो गए । [६८] डेनमार्क के एरिक VI की मृत्यु के बाद, जर्मन सेना ने डेनमार्क पर हमला किया और उसे बर्खास्त कर दिया, अपने साथ कारीगरों और व्यापारियों को नए प्रशासन के तहत लाया जिसने हंसा क्षेत्रों को नियंत्रित किया। [६९] १४वीं शताब्दी की तीसरी तिमाही के दौरान हैन्सियाटिक व्यापार को दो प्रमुख कठिनाइयों का सामना करना पड़ा: फ्लैंडर्स के साथ आर्थिक संघर्ष और डेनमार्क के साथ शत्रुता। [३] इन घटनाओं ने हैन्सियाटिक कस्बों के एक संगठित संघ का गठन किया, जिसने जर्मन व्यापारियों के पहले के संघ को बदल दिया। [३] व्यापारियों और व्यापार के हितों की रक्षा करने के उद्देश्य से नगरों का यह नया हंसा अगले एक सौ पचास वर्षों तक प्रमुख रहा। [३]

फिलिप डॉलिंगर हंसा के पतन को ल्यूबेक, हैम्बर्ग और ब्रेमेन के बीच एक नए गठबंधन से जोड़ते हैं, जिसने पुरानी संस्था को पीछे छोड़ दिया। [७०] उन्होंने आगे हंसा के विघटन की तिथि १६३० [७०] निर्धारित की और निष्कर्ष निकाला कि १८वीं शताब्दी के अंत तक हंसा को लगभग पूरी तरह से भुला दिया गया था। [७१] विद्वान जॉर्ज फ्रेडरिक सार्टोरियस ने १९वीं शताब्दी के शुरुआती वर्षों में समुदाय के बारे में पहला मोनोग्राफ प्रकाशित किया । [71]

### परिणाम

ग्रेंड ट्रंक रोड - बांग्लादेश में चटगांव को पाकिस्तान में पेशावर से जोड़ने वाला - ढाई सहस्राब्दी से अधिक समय से अस्तित्व में है । [३९] दुनिया के महत्वपूर्ण व्यापार मार्गों में से एक, यह सड़क किले, हॉल्लिंग पोस्ट, कुओं, डाकघरों, मील के पत्थर और अन्य सुविधाओं के साथ एक रणनीतिक धमनी रही है । [३९] पाकिस्तान के रास्ते इस सड़क का एक हिस्सा सिल्क रोड के साथ भी मेल खाता था। [39]

यह राजमार्ग सम्राट चंद्रगुप्त मौर्य और शेर शाह सूरी के साथ जुड़ा हुआ है, बाद में यात्रियों की सुरक्षा और सड़क के रखरखाव को सुनिश्चित करने में उनकी भूमिका के

कारण इस मार्ग का पर्याय बन गया। [४०] सम्राट शेर शाह ने अन्य मार्गों के लिए सड़क को चौड़ा और पुनर्व्यवस्थित किया, और अपने साम्राज्य के माध्यम से लगभग १७०० सड़क के किनारे सराय प्रदान की । [४०] इन सराय ने यात्रियों को उनकी स्थिति की परवाह किए बिना मुफ्त भोजन और आवास प्रदान किया। [40]

इस सड़क पर अंग्रेजों के कब्जे का भारत में ब्रिटिश राज के लिए विशेष महत्व था । [४१] १८४९ में पंजाब के कब्जे के बाद से अंग्रेजों द्वारा अपने शासन के पहले सैंतीस वर्षों के लिए पुलों, रास्तों और नए सराय का निर्माण किया गया था। [४१] अंग्रेजों ने पुराने मार्गों के समान संरक्षण का पालन किया, और कुछ स्थानों पर नए मार्ग पुराने मार्गों के समानांतर चलते हैं। [41]

"इस सड़क के साथ न केवल विजेताओं की शक्तिशाली सेनाएं, बल्कि व्यापारियों, विद्वानों, कलाकारों और आम लोगों के कारवां भी चलते थे। लोगों के साथ, विचारों, भाषाओं, रीति-रिवाजों और संस्कृतियों को न केवल एक में, बल्कि दोनों में ले जाया गया। निर्देश। अलग-अलग बैठक स्थानों पर - स्थायी और अस्थायी - विभिन्न मूल और विभिन्न सांस्कृतिक पृष्ठभूमि के लोग, विभिन्न धर्मों और पंथों को मानने वाले, अलग-अलग भोजन करने, अलग-अलग कपड़े पहनने और अलग-अलग भाषाएं और बोलियां बोलने वाले लोग एक-दूसरे से शांति से मिलेंगे। वे एक-दूसरे के भोजन, पहनावे, तौर-तरीकों और शिष्टाचार को समझेंगे, और यहाँ तक कि शब्दों, वाक्यांशों, मुहावरों और कभी-कभी, दूसरों से पूरी भाषाएँ भी उधार लेंगे।"

एम्बर रोड एक यूरोपीय व्यापार व्यापार और परिवहन के साथ जुड़े रास्ते में था, एम्बर । [१] एम्बर ने लंबी दूरी के व्यापार के मानदंडों को पूरा किया क्योंकि यह वजन में हल्का था और भूमध्य सागर के आसपास सजावटी उद्देश्यों के लिए उच्च मांग में था। [१] पैनोनिया जैसे क्षेत्रों पर रोमन नियंत्रण की स्थापना से पहले, एम्बर रोड वस्तुतः लंबी दूरी के व्यापार के लिए उपलब्ध एकमात्र मार्ग था। [1]

टाइटस फ्लेवियस वेस्पासियनस और उनके बेटे टाइटस फ्लेवियस डोमिनियनस के तहत सेना के आंदोलनों के बावजूद, पहली शताब्दी सीई के दौरान एम्बर रोड के साथ शहरों में तेजी से वृद्धि शुरू हुई । [४३] टिबेरियस सीज़र ऑगस्टस के शासनकाल में, एम्बर रोड को प्रचलित शहरी मानकों के अनुसार सीधा और पक्का किया गया था। [४४]



रोमन शहर सड़क के किनारे दिखाई देने लगे, जो शुरू में सेल्टिक ओपिडा के स्थल के पास स्थापित हुए थे। [44]

तीसरी शताब्दी में डेन्यूब नदी व्यापार की प्रमुख धमनी बन गई, एम्बर रोड और अन्य वाणिज्यिक मार्गों को ग्रहण करते हुए। [१] डेन्यूबियन किलों में निवेश के पुनर्निर्देशन ने एम्बर रोड के किनारे के शहरों को धीरे-धीरे बढ़ते हुए देखा, हालांकि अभी तक उनकी समृद्धि बरकरार है। [४५] रोमन और बर्बर लोगों के बीच लंबे समय तक संघर्ष ने एम्बर रोड के किनारे के शहरों पर अपनी छाप छोड़ी। [46]

वरांगियों से यूनानियों के लिए व्यापार मार्ग (रूसी : Путь "из варяг в реки", पुट 'इज़ वेरिएग वी ग्रीकी, स्वीडिश : वेगेन फ्रेन वरजागेर्ना से ग्रीकेरना, ग्रीक : Εμπορικὴ ὁδὸς - dó, Varáng Od था) एक व्यापार मार्ग जो स्कैंडिनेविया, कीवन रस और बीजान्टिन साम्राज्य को जोड़ता था। मार्ग ने व्यापारियों को बीजान्टियम के साथ एक सीधा समृद्ध व्यापार स्थापित करने की अनुमति दी, और उनमें से कुछ को वर्तमान बेलारूस, रूस और यूक्रेन के क्षेत्रों में बसने के लिए प्रेरित किया।

मार्ग स्कैंडिनेवियाई व्यापारिक केंद्रों जैसे बिरका, हेडेबी और गोतलैंड में शुरू हुआ, बाल्टिक सागर को पार करके फिनलैंड की खाड़ी में प्रवेश किया, नेवा नदी के बाद लाडोगा झील में प्रवेश किया। फिर यह वोल्खोव नदी का पीछा किया, स्टारया लाडोगा और वेलिकी नोवगोरोड के शहरों के ऊपर की ओर, इल्मेन झील को पार किया, और लोवाट नदी तक। वहां से, जहाजों को गनेज़दोवो के पास नीपर नदी में ले जाया जाना था। बाल्टिक से नीपर तक का दूसरा मार्ग स्मोलेंस्क क्षेत्र में लोवेट और नीपर के बीच पश्चिमी डिविना (डौगावा) के साथ और कास्प्या नदी के साथ गनेज़दोवो तक था। नीपर के साथ, मार्ग कई प्रमुख रैपिड्स को पार कर गया और कीव से होकर गुजरा, और काला सागर में प्रवेश करने के बाद इसके पश्चिमी तट कांस्टेंटिनोपल तक चला गया।

वर्ष 1000 के आसपास यूरोप की आर्थिक वृद्धि, मुख्य भूमि व्यापार मार्गों पर सुरक्षा की कमी के साथ, भूमध्य सागर के तट के साथ प्रमुख वाणिज्यिक मार्गों के विकास को आसान बना दिया। कुछ तटीय शहरों की बढ़ती स्वतंत्रता ने उन्हें इस वाणिज्य में एक प्रमुख भूमिका दी: समुद्री गणराज्य, इतालवी "रिपब्लिश मारिनारे" (वेनिस,

जेनोआ, अमाल्फी, पीसा, गेटा, एंकोना और रागुसा [72]), ने अपने स्वयं के "साम्राज्य" विकसित किए। भूमध्य तट।

8वीं से 15वीं शताब्दी तक, उन्होंने मध्य पूर्व के साथ यूरोपीय व्यापार का एकाधिकार रखा। रेशम और मसाला व्यापार, को शामिल मसाले, धूप, जड़ी बूटी, दवाओं और अफीम, इन भूमध्य नगर-राज्यों अलग हटकर अमीर बना दिया। मसाले मध्य युग के सबसे महंगे और मांग वाले उत्पादों में से थे। वे सभी एशिया और अफ्रीका से आयात किए गए थे। मुस्लिम व्यापारी - मुख्य रूप से यमन और ओमान के अरब नाविकों के वंशज - पूरे हिंद महासागर में समुद्री मार्गों पर हावी थे, सुदूर पूर्व में स्रोत क्षेत्रों का दोहन और भारत में व्यापारिक एम्पोरियम के लिए शिपिंग, पश्चिम की ओर फारस की खाड़ी में ओरमस और लाल सागर में जेद्दा। वहाँ से, भूमिगत मार्ग भूमध्यसागरीय तटों की ओर जाते थे। विनीशियन व्यापारियों ने तब तक यूरोप के माध्यम से माल वितरित किया जब तक कि तुर्क साम्राज्य का उदय नहीं हुआ, जो अंततः 1453 में कांस्टेंटिनोपल के पतन का कारण बना, यूरोपीय लोगों को महत्वपूर्ण संयुक्त-भूमि-समुद्री मार्गों से छोड़कर।

### निष्कर्ष

वाया मैरिस, सचमुच लैटिन "समुद्र के रास्ते के लिए", [47] एक प्राचीन रोम के लोगों द्वारा इस्तेमाल किया और राजमार्ग था धर्मयोद्धाओं। [४८] वाया मैरिस को नियंत्रित करने वाले राज्य अपने स्वयं के नागरिकों को व्यापार के लिए पहुंच प्रदान करने और व्यापार मार्ग को बनाए रखने के लिए बाहरी लोगों से टोल एकत्र करने की स्थिति में थे। [४९] वाया मैरिस नाम यशायाह से संबंधित एक हिब्रू वाक्यांश का लैटिन अनुवाद है। [४८] इस प्राचीन मार्ग के बाइबिल महत्व के कारण, ईसाई तीर्थयात्रियों द्वारा इसके वर्तमान स्थान को खोजने के कई प्रयास किए गए हैं। [४८] १३वीं सदी के यात्री और माउंट सियोन के तीर्थयात्री बर्चर्ड ने वाया मैरिस मार्ग को गलील सागर के किनारे की ओर जाने वाले मार्ग के रूप में संदर्भित किया है। [48] प्रारंभिक मुस्लिम लेखन इस बात की पुष्टि करते हैं कि पश्चिम अफ्रीका के लोगों ने व्यापार का एक परिष्कृत नेटवर्क संचालित किया, आमतौर पर एक सम्राट के अधिकार में जो कर लगाता था और अपने राज्य को नौकरशाही और सैन्य सहायता प्रदान करता था। [५१] इससे पहले कि इस्लाम ने पश्चिमी अफ्रीका में व्यापार, कस्बों और सरकार को और मजबूत किया, शामिल

अफ्रीकी क्षेत्रों के आर्थिक और राजनीतिक विकास के लिए परिष्कृत तंत्र मौजूद थे। [५१] इस क्षेत्र की राजधानी, अदालत और व्यापार का उल्लेख विद्वान अबू 'उबैद' अब्द अल्लाह अल-बकरी के कार्यों में मिलता है; ट्रांस सहारन व्यापार का मुख्य आधार सोना और नमक था। [51]

शक्तिशाली सहारन जनजातियाँ, मूल रूप से बर्बर और बाद में मुस्लिम और अरब संस्कृतियों के अनुकूल, घोड़ों द्वारा खींचे गए वाहनों और पैक जानवरों का कुशल उपयोग करके पश्चिमी अफ्रीका में चैनलों को नियंत्रित करती थीं। [51] Songhai की Sa'di राजवंश के खिलाफ एक संघर्ष में लगे हुए मोरक्को ट्रांस सहारा व्यापार का नियंत्रण अपने हाथ, दोनों पक्षों पर क्षति और एक कमजोर मोरक्को जीत है, जिसके परिणामस्वरूप आगे असंबद्ध सहारा जनजातियों को मजबूत बनाने। [५१] १४वीं शताब्दी तक संघर्ष और अशांति जारी रही, जिसके द्वारा मैडे व्यापारी हौसा के साथ चाड झील और नाइजर के बीच व्यापार कर रहे थे। [५१] व्यापार के विस्तार के बाद नए व्यापार मार्ग विकसित हुए। [51]

हिंद महासागर में पहली सच समुद्री व्यापार नेटवर्क के द्वारा किया गया ऑस्ट्रेनेशियाई लोगों के द्वीप दक्षिण पूर्व एशिया, [52] जो पहले समुद्रगामी जहाजों का निर्माण किया। [१३] उन्होंने १५०० ईसा पूर्व में दक्षिण भारत और श्रीलंका के साथ व्यापार मार्गों की स्थापना की, भौतिक संस्कृति (जैसे कटमरेन, आउटरिगर बोट, सिले-प्लैक बोट, और पान) और कल्टीजेन्स (जैसे नारियल, चंदन, केला, के आदान-प्रदान की शुरुआत की। और गन्ना); साथ ही भारत और चीन की भौतिक संस्कृतियों को जोड़ना। उन्होंने मसाला व्यापार नेटवर्क के हिंद महासागर घटक के बहुमत का गठन किया। इंडोनेशियाई, विशेष रूप से पूर्वी अफ्रीका के साथ मसालों (मुख्य रूप से दालचीनी और कैसिया) का व्यापार कर रहे थे और हिंद महासागर में वेस्टरलीज़ की मदद से कटमरेन और आउटरिगर नावों का उपयोग कर रहे थे। यह व्यापार नेटवर्क अफ्रीका और अरब प्रायद्वीप तक पहुंचने के लिए विस्तारित हुआ, जिसके परिणामस्वरूप पहली सहस्राब्दी ईस्वी सन् की पहली छमाही तक मेडागास्कर के ऑस्ट्रेनेशियन उपनिवेशीकरण हुआ। यह ऐतिहासिक काल तक जारी रहा, बाद में समुद्री रेशम मार्ग बन गया। [५२] [१४] [१५] [५३] [५४] इस व्यापार नेटवर्क में द्वीप दक्षिण पूर्व एशिया के भीतर छोटे

व्यापार मार्ग भी शामिल हैं, जिसमें लिंगलिंग-ओ जेड नेटवर्क और ट्रेपिंग नेटवर्क शामिल हैं।

पूर्वी ऑस्ट्रेनेशिया में, विभिन्न पारंपरिक समुद्री व्यापार नेटवर्क भी मौजूद थे। उनमें मेलानेशिया द्वीप का प्राचीन लापिता व्यापार नेटवर्क था; [55] हिरी व्यापार चक्र, सेपिक तट विनिमय, और कुला अंगूठी की पापुआ न्यू गिनी; [५५] मारियाना द्वीप और कैरोलीन द्वीप समूह (और संभवतः न्यू गिनी और फिलीपींस) के बीच माइक्रोनेशिया में प्राचीन व्यापारिक यात्राएं; [५६] और पोलिनेशिया के विशाल अंतर-द्वीप व्यापार नेटवर्क। [57]

जैसे-जैसे भारत और ग्रीको-रोमन दुनिया के बीच व्यापार बढ़ता गया [७३] मसाले भारत से पश्चिमी दुनिया के लिए मुख्य आयात बन गए, [७४] रेशम और अन्य वस्तुओं को छोड़कर। [७५] दक्षिण पूर्व एशिया के साथ भारतीय वाणिज्यिक संबंध ७वीं और ८वीं शताब्दी के दौरान अरब और फारस के व्यापारियों के लिए महत्वपूर्ण साबित हुए। [76]

Abbasids अलेक्जेंड्रिया, इस्तेमाल किया Damietta, अदन और Siraf भारत और चीन के लिए प्रवेश बंदरगाहों के रूप में। [७७] अदन के बंदरगाह शहर में भारत से आने वाले व्यापारियों ने यमन के सुल्तान इब्न ज़ियाद को कस्तूरी, कपूर, एम्बरगीस और चंदन के रूप में श्रद्धांजलि अर्पित की। [७७] अरब के बंदरगाहों से निकट पूर्व में भेजे जाने वाले मोलुकन उत्पाद भारत और श्रीलंका के बंदरगाहों से होकर गुजरते थे। [७८] मसालों के भारतीय निर्यात का उल्लेख इब्न खुरदबेह (८५० सीई), अल-गफीकी (११५०), इशाक बिन इमरान (९०७) और अल कालकाशंडी (१४वीं शताब्दी) के कार्यों में मिलता है। [७८] भारतीय या श्रीलंकाई बंदरगाहों तक पहुंचने के बाद, मसालों को कभी-कभी पूर्वी अफ्रीका भेज दिया जाता था, जहां उनका उपयोग कई उद्देश्यों के लिए किया जाता था, जिसमें दफन संस्कार भी शामिल थे। [78]

20 वीं शताब्दी की शुरुआत में रेलमार्ग अपनी परिपक्वता पर पहुंच गए, क्योंकि रेलगाड़ियों ने दुनिया के औद्योगिक देशों में भूमि माल और यात्री यातायात का बड़ा हिस्सा ढोया। हालांकि, 20वीं सदी के मध्य तक, उन्होंने अपना प्रमुख स्थान खो दिया था। निजी ऑटोमोबाइल ने छोटी यात्री यात्राओं के लिए रेलमार्ग की जगह ले ली थी, जबकि हवाई जहाज ने लंबी दूरी की यात्रा के लिए इसे हड़प लिया था, खासकर संयुक्त राज्य अमेरिका में। हालांकि, बड़े

शहरों और उनके उपनगरों के केंद्रों के बीच आने-जाने और शहरी केंद्रों के बीच लगभग 300 मील से कम की मध्यम दूरी की यात्रा जैसे उच्च-मात्रा स्थितियों में लोगों को परिवहन के लिए रेलमार्ग प्रभावी रहे। प्रथम विश्व युद्ध के दौरान पश्चिमी दुनिया में ट्रक व्यापक रूप से उपयोग में आए, और माल की लंबी दूरी के परिवहन के साधन के रूप में जल्दी से प्रतिष्ठा प्राप्त की। [९२] ट्रांस-कनाडा हाईवे, हाईवे १ (ऑस्ट्रेलिया) और पैन-अमेरिकन हाईवे जैसे आधुनिक राजमार्गों ने बड़ी दूरी तक माल और सेवाओं के परिवहन की अनुमति दी। औद्योगिक देशों की अर्थव्यवस्थाओं में ऑटोमोबाइल एक महत्वपूर्ण भूमिका निभाते हैं, जिसके परिणामस्वरूप मोटर फ्रेट ऑपरेशन और ट्रक परिवहन जैसे व्यवसायों का उदय होता है। [९०] आधुनिक समुद्री व्यापार मार्ग - कभी-कभी स्वेज नहर जैसी कृत्रिम नहरों के रूप में - राष्ट्रों की आर्थिक और राजनीतिक स्थिति पर स्पष्ट प्रभाव डालते थे। [९६] स्वेज नहर के खुलने से ब्रिटिश साम्राज्य के उपनिवेशों के साथ ब्रिटिश संबंधों में बदलाव आया क्योंकि परिवहन, व्यापार और संचार की गतिशीलता अब काफी बदल गई थी। [९६] पनामा नहर जैसे अन्य जलमार्गों ने कई देशों के इतिहास में महत्वपूर्ण भूमिका निभाई। [९७] अंतर्देशीय जल परिवहन महत्वपूर्ण रूप से महत्वपूर्ण बना रहा, भले ही रेलमार्ग और ऑटोमोबाइल के आगमन के परिणामस्वरूप नहरों में लगातार गिरावट आई। [९८] अंतर्देशीय जल परिवहन अभी भी थोक वस्तुओं जैसे अनाज, कोयला और अयस्क के परिवहन के लिए उपयोग किया जाता है। [99] अंतर्राष्ट्रीय कार्गो एयरलाइनों के माध्यम से एक्सप्रेस डिलीवरी 1998 में 20 बिलियन अमेरिकी डॉलर तक पहुंच गई और विश्व व्यापार संगठन के अनुसार, 2015 में तीन गुना होने की उम्मीद है। [109] 1998 में, 50 शुद्ध कार्गो-सेवा कंपनियां अंतरराष्ट्रीय स्तर पर संचालित हुईं। [109] हवाई परिवहन विशेष रूप से हल्के, महंगे और छोटे उत्पादों का पक्षधर है: किताबों के बजाय इलेक्ट्रॉनिक मीडिया, उदाहरण के लिए, और थोक भोजन के बजाय परिष्कृत दवाएं। पाइपलाइन परिवहन का आर्थिक महत्व - तेल और प्राकृतिक गैस परिवहन के उच्च प्रतिशत के लिए जिम्मेदार - अक्सर इस मोड की दृश्यता की कमी के कारण आम जनता द्वारा अपरिचित है। [११०] आम तौर पर परिवहन के अन्य साधनों की तुलना में अधिक सुरक्षित और अधिक किफायती और विश्वसनीय माना

जाता है, इस मोड में ट्रक और रेलवे जैसे प्रतिद्वंद्वी मोड पर कई फायदे हैं। [११०]

### संदर्भ

- [1] ए बी सी डी ई बर्न्स 2003: 213।
- [2] डोनकिन 2003: 169.
- [3] ए बी सी डी डॉलिंगर 1999: 62.
- [4] ए बी सी डी ई "मुक्त व्यापार; कोलंबिया विश्वकोश, छठा संस्करण। 2001-05" । से संग्रहीत मूल 3 अगस्त 2007 को । 22 अक्टूबर 2013 को लिया गया ।
- [5] ए बी डेनमार्क 2000: 274
- [6] ए बी डेनमार्क 2000: 207
- [7] ए बी डेनमार्क 2000: 208
- [8] स्टर्न्स २००१: ४१.
- [9] डेनमार्क 2000: 213.
- [10] डेनमार्क 2000: 39.
- [11] रॉलिन्सन २००१: ११-१२.
- [12] ए बी बेलिना, बेरेनिस (2014)। "दक्षिण पूर्व एशिया और प्रारंभिक समुद्री रेशम मार्ग" । गाड़ में, जॉन (सं.). प्रारंभिक दक्षिण पूर्व एशिया के खोए हुए राज्य: हिंदू-बौद्ध मूर्तिकला 5वीं से 8वीं शताब्दी । येल यूनिवर्सिटी प्रेस। पीपी 22-25। आईएसबीएन 9781588395245.
- [13] ए बी मेचम, स्टीव (11 दिसंबर 2008)। "ऑस्ट्रोनेशियन पहले समुद्र की यात्रा करने वाले थे" । सिडनी मॉर्निंग हेराल्ड । 28 अप्रैल 2019 को लिया गया ।
- [14] ए बी डोरान, एडविन जूनियर (1974)। "आउटरिगर युग" । पॉलिनेशियन सोसाइटी का जर्नल । ८३ (२): १३०-१४०.
- [15] ए बी सी महदी, वारुनो (1999)। "हिंद महासागर में ऑस्ट्रोनेशियन नाव रूपों का फैलाव"। ब्लेंच में, रोजर; स्प्रिग्स, मैथ्यू (सं.). पुरातत्व और भाषा III: कलाकृतियाँ भाषाएँ, और ग्रंथ । एक विश्व पुरातत्व। 34. रूतलेज। पीपी 144-179। आईएसबीएन 978-0415100540.

- [16] ए बी सी "प्राचीन व्यापार और सभ्यता | विश्व | औरलिया" ।
- [17] टौटेन १९७९: २४३.
- [18] Scarre 1995।
- [19] एक ख स्टर्न्स 2001: 37।
- [20] ए बी रोमन रोड सिस्टम (एनसाइक्लोपीडिया ब्रिटानिका 2002)।
- [21] डेनमार्क 2000: 124.
- [22] डेनमार्क 2000: 126
- [23] डेनमार्क 2000: 273.
- [24] "सोने और धूप सड़क के व्यापारी" । यमन गणराज्य, बर्लिन का संदेश। से संग्रहीत मूल 8 सितंबर, 2007 को।
- [25] "धूप मार्ग - नेगेव में रेगिस्तानी शहर" । यूनेस्को।
- [26] Glasse 2001: 59।
- [27] रसोई 1994: 46।
- [28] एडवर्ड्स १९६९: ३२९.
- [29] लार्सन 1983: 56.
- [30] ए बी एकैस्टीन 2005: 49।
- [31] ए बी लाख १९९४: १३.
- [32] केर्नी 2003: 42.
- [33] डेनमार्क 2000: 252.
- [34] ए बी सी डी डेनमार्क 2000: 239।
- [35] ए बी सी डी डेनमार्क 2000: 241
- [36] ए बी सी एलिसिफ़ 2000: 326।
- [37] एलिसिफ़ २०००: ५.
- [38] ए बी एलिसिफ़ 2000: 14
- [39] ए बी सी एलिसिफ़ 2000: 158।
- [40] ए बी सी एलिसिफ़ 2000: 161।
- [41] ए बी सी एलिसिफ़ 2000: 163
- [42] एलिसिफ़ 2000: 178.
- [43] बर्न्स 2003: 216।
- [44] ए बी बर्न्स 2003: 211।
- [45] बर्न्स 2003: 229।
- [46] बर्न्स 2003: 231।
- [47] ऑरलिंस्की 1981: 1064.
- [48] ए बी सी डी ऑरलिंस्की 1981: 1065
- [49] सिल्वर 1983: 49.
- [50] "आर्ट ऑफ बीइंग तुआरेग: सहारा नोमैड्स इन ए मॉडर्न वर्ल्ड" । अफ्रीकी कला का स्मिथसोनियन राष्ट्रीय संग्रहालय।
- [51] ए बी सी डी ई एफ जी पश्चिमी अफ्रीका, का इतिहास (एनसाइक्लोपीडिया ब्रिटानिका 2002)
- [52] ए बी सी मंगुइन, पियरे-यवेस (2016)। "हिंद महासागर में ऑस्ट्रोनेशियन नौवहन: आउटरिगर नावों से व्यापारिक जहाजों तक" । कैंपबेल में, ग्विन (सं.)। अफ्रीका और व्यापक हिंद महासागर विश्व के बीच प्रारंभिक आदान-प्रदान । पालग्रेव मैकमिलन। पीपी 51-76। आईएसबीएन ९७८३३१९३३८२२४.
- [53] डोरान, एडविन बी. (1981)। वांगका: ऑस्ट्रोनेशियन कैनो ऑरिजिंस । टेक्सास ए एंड एम यूनिवर्सिटी प्रेस। आईएसबीएन ९७८०८९०९६१०७०.
- [54] ब्लेंच, रोजर (2004). "इंडो-पैसिफिक क्षेत्र में फल और वृक्षारोपण" । इंडो-पैसिफिक प्रागितिहास एसोसिएशन का बुलेटिन । 24 (ताइपे पेपर्स (वॉल्यूम 2)): 31-50।
- [55] ए बी फ्राइडलैंडर, जोनाथन एस। (2007)। दक्षिण पश्चिम प्रशांत में जीन, भाषा और संस्कृति का इतिहास । ऑक्सफोर्ड यूनिवर्सिटी प्रेस। पी 28. आईएसबीएन ९७८०१९५३००३०७.
- [56] कनिंघम, लॉरेस जे. (1992). प्राचीन चमोरो सोसायटी । बेस प्रेस। पी 195. आईएसबीएन ९७८१८८०१८८०५७.
- [57] बोरेल, ब्रेंडन (27 सितंबर 2007)। "पत्थर के उपकरण से लंबी पॉलिनेशियन यात्रा का पता चलता है" । प्रकृति : समाचार070924-9। डोई : 10.1038/न्यूज070924-9 । S2CID 161331467।
- [58] शॉ 2003: 426।



- [59] यंग २००१: २०.
- [60] "स्ट्रैबो का भूगोल" । वॉल्यूम। में लोएब शास्त्रीय पुस्तकालय संस्करण, 1917 का ।
- [61] ए बी हल्साल, पॉल। "प्राचीन इतिहास सोर्सबुक: द पेरिप्लस ऑफ द एरिथ्रियन सी: ट्रेवल एंड ट्रेड इन द इंडियन ओशन बाय ए मर्चेंट ऑफ द फर्स्ट सेंचुरी" । फोर्डहम विश्वविद्यालय।
- [62] ए बी लिंडसे 2006: 101
- [63] फ्रीमैन 2003: 72
- [64] लाख १९९४: १८.
- [65] कर्टिन 1984: 100.
- [66] हॉल २००३: ९.
- [67] डॉलिंगर 1999: 9.
- [68] डॉलिंगर 1999: 42.
- [69] डॉलिंगर १९९९: पृष्ठ ५४
- [70] ए बी डॉलिंगर 1999: पेज xix
- [71] ए बी डॉलिंगर 1999: xx.
- [72] जी. बेनवेनुटी - ले रिपब्लिके मारिनारे। अमाल्फी, पीसा, जेनोवा, वेनेज़िया - न्यूटन और कॉम्पटन संपादकीय, रोमा 1989; अरमांडो लोदोलिनी, ले रिपब्लिके डेल मारे, बिलियोटेका डि स्टोरिया पटेरिया, 1967, रोमा।
- [73] किसी भी तरह से, जब गैलस मिस्र का प्रधान था, मैं उसके साथ गया और नील नदी पर चढ़कर सियेन और इथियोपिया की सीमाओं तक गया, और मुझे पता चला कि एक सौ बीस जहाज मायोस होर्मोस से भारत की ओर जा रहे थे, जबकि पूर्व में, टॉलेमीज़ के तहत, केवल बहुत कम लोगों ने यात्रा करने और भारतीय माल में यातायात करने के लिए उद्यम किया था। - स्ट्रैबो (II.5.12.); स्रोत
- [74] बॉल 2000: 131
- [75] बॉल २०००: १३७.
- [76] डोनकिन 2003: 59.
- [77] ए बी डोनकिन 2003: 91-92।
- [78] ए बी सी डोनकिन 2003: 92
- [79] एक ख गामा, वास्को दा संग्रहीत 14 फरवरी 2009 को वेबैक मशीन । कोलंबिया विश्वकोश, छठा संस्करण। कोलंबिया यूनिवर्सिटी प्रेस।
- [80] "समुद्री रेशम मार्ग" । समुद्र आर्क ।
- [81] ए बी सी गुआन, क्वा चोंग (2016)। "द मैरीटाइम सिल्क रोड: हिस्ट्री ऑफ एन आइडिया" (पीडीएफ) । एनएससी वर्किंग पेपर (23): 1-30।
- [82] सेन, तानसेन (3 फरवरी 2014)। "समुद्री दक्षिण पूर्व एशिया दक्षिण एशिया और चीन के बीच सोलहवीं शताब्दी तक"। TRANS: ट्रांस-रीजनल एंड -नेशनल स्टडीज ऑफ साउथईस्ट एशिया । २ (१): ३१-५९. डोई : 10.1017/trn.2013.15 ।
- [83] ऐतिहासिक भारत-चीन लिंक खुलता है (बीबीसी)
- [84] ए बी शुल्ज़ और उर्सप्रंग 2003: 104
- [85] ए बी सी डी ई एफ वैगन ट्रेन (एनसाइक्लोपीडिया ब्रिटानिका 2002)
- [86] सीमैन 1973: 29-30।
- [87] ए बी सीमैन 1973: 30।
- [88] सीमैन 1973: 348
- [89] ए बी सीमैन 1973: 379।
- [90] ए बी सी ऑटोमोटिव उद्योग (एनसाइक्लोपीडिया ब्रिटानिका 2002)
- [91] सड़कें और राजमार्ग (एनसाइक्लोपीडिया ब्रिटानिका 2002)।
- [92] ट्रक (एनसाइक्लोपीडिया ब्रिटानिका 2002)।
- [93] ए बी श्वेला और ज़ली 2003: 156
- [94] डेनमार्क 2000: 282
- [95] ए बी डेनमार्क 2000: 283।
- [96] ए बी कार्टर 2004।
- [97] मेजर 1993।
- [98] ए बी सी नहर (एनसाइक्लोपीडिया ब्रिटानिका 2002)।
- [99] नहरें और अंतर्देशीय जलमार्ग (एनसाइक्लोपीडिया ब्रिटानिका 2002)।

- [100] ए बी क्रेच एट अल। 2003: 966
- [101] गुड्डो संतेवेची: डि माओ ए ला वाया डेला सेटा: «फेरेमो आई कॉन्टी नेल 2020», कोरिएरे डेला सेरा में सिग्लाटो अकाँडो सु ट्राइस्टे: 5. नवंबर 2019।
- [102] वुल्फ डी. हार्टमैन, वोल्फगैंग मेनिग, रन वांग: चाइनास न्यू सीडेनस्ट्रेश। फ्रैंकफर्ट एम मेन 2017, पीपी 59.
- [103] "ग्लोबल शिपिंग और लॉजिस्टिक चेन को चीन के बेल्ट एंड रोड ड्रीम्स टेक ऑफ के रूप में फिर से आकार दिया गया" हेलेनिक शिपिंग न्यूज में, 4 दिसंबर 2018।
- [104] बर्नहार्ड साइमन: कैन द न्यू सिल्क रोड मैरीटाइम सिल्क रोड के साथ प्रतिस्पर्धा कर सकता है? समुद्री कार्यकारी में, 1 जनवरी 2020।
- [105] हैरी डी विल्ट: इज़ वन बेल्ट, वन रोड ए चाइना क्राइसिस फॉर नॉर्थ सी मेन पोर्ट्स? वर्ल्ड कार्गो न्यूज में, 17 दिसंबर 2019।
- [106] हैरी जी. ब्रांडमैन "अफ्रीका की सिल्क रोड" (2007), पीपी 59.
- [107] बटन 2004
- [108] ए बी सी डी ई बटन 2004: 9
- [109] ए बी हिंडले 2004: 411
- [110] ए बी सी पाइपलाइन (एनसाइक्लोपीडिया ब्रिटानिका 2002)
- [111] बीपी कैस्पियन: बाकू-त्बिलिसी-सेहान पाइपलाइन (अवलोकन) ।
- [112] स्टर्न्स, पीटर एन.; विलियम एल. लेंगर (2001)। विश्व इतिहास का विश्वकोश: प्राचीन, मध्यकालीन और आधुनिक, कालानुक्रमिक रूप से व्यवस्थित । ह्यूटन मिफ्लिन कंपनी । आईएसबीएन 0-395-65237-5.
- [113] रॉलिन्सन, ह्यूग जॉर्ज (2001)। इंटरकोर्स बिटवीन इंडिया एंड द वेस्टर्न वर्ल्ड: फ्रॉम द अर्लीस्ट टाइम्स ऑफ द फॉल ऑफ रोम । एशियाई शैक्षिक सेवाएं। आईएसबीएन 81-206-1549-2.
- [114] डेनमार्क, रॉबर्ट एलन; अल अल. (2000)। विश्व प्रणाली इतिहास: दीर्घकालिक परिवर्तन का सामाजिक विज्ञान । रूटलेज। आईएसबीएन 0-415-23276-7.
- [115] फोर्ब्स, एंड्रयू; हेनले, डेविड (2011)। चीन की प्राचीन चाय हार्स रोड । चियांग माई: कॉग्नोसेंटी बुक्स। एसआईएन B005DQV7Q2
- [116] ग्लासेस, सिरिल (2001)। इस्लाम का नया विश्वकोश । रोमान अल्तामिरा। आईएसबीएन 0-7591-0190-6.
- [117] किचन, केनेथ एंडरसन (1994)। प्राचीन अरब के लिए दस्तावेज़ीकरण । लिवरपूल यूनिवर्सिटी प्रेस। आईएसबीएन 0-85323-359-4.
- [118] एडवर्ड्स, आईईएस; बोर्डमैन, जॉन; बरी, जॉन बी.; कुक, एसए (1969)। कैम्ब्रिज प्राचीन इतिहास । कैम्ब्रिज यूनिवर्सिटी प्रेस। आईएसबीएन 0-521-22717-8.
- [119] लार्सन, कर्टिस ई. (1983)। बहरीन द्वीप समूह पर जीवन और भूमि उपयोग: एक प्राचीन समाज का भूआर्कियोलॉजी । शिकागो विश्वविद्यालय प्रेस। आईएसबीएन 0-226-46906-9.
- [120] एकेस्टीन, लीना (2005). सिनाई का इतिहास । एडमंट मीडिया कॉर्पोरेशन। आईएसबीएन 0-543-95215-0.
- [121] लाच, डोनाल्ड फ्रेडरिक (1994)। एशिया इन द मेकिंग ऑफ यूरोप: द सेंचुरी ऑफ डिस्कवरी। पुस्तक १ । शिकागो विश्वविद्यालय प्रेस। आईएसबीएन 0-226-46731-7.
- [122] शॉ, इयान (2003). प्राचीन मिस्र का ऑक्सफोर्ड इतिहास । ऑक्सफोर्ड यूनिवर्सिटी प्रेस। आईएसबीएन 0-19-280458-8.
- [123] एलिसिफ, वादिम (2000)। द सिल्क रोड्स: हाईवे ऑफ कल्चर एंड कॉमर्स । बरगहन किताबें। आईएसबीएन 1-57181-221-0.
- [124] ऑरलिंस्की, हैरी मेयर (1981)। इज़राइल एक्सप्लोरेशन जर्नल रीडर । KTAV पब्लिशिंग हाउस इंक ISBN 0-87068-267-9.
- [125] सिल्वर, मॉरिस (1983)। पैगंबर और बाजार: प्राचीन इज़राइल की राजनीतिक अर्थव्यवस्था । स्प्रिंगर। आईएसबीएन 0-89838-112-6.
- [126] बॉल, वारविक (2000)। पूर्व में रोम: एक साम्राज्य का परिवर्तन । रूटलेज। आईएसबीएन 0-415-11376-8.

- [127] डोनकिन, रॉबिन ए। (2003)। पूर्व और पश्चिम के बीच: यूरोपीय लोगों के आगमन तक मोलुकास और मसालों में यातायात। डायने पब्लिशिंग कंपनी। आईएसबीएन 0-87169-248-1.
- [128] बर्न्स, थॉमस सैमुअल (2003)। रोम और बर्बरीक, १०० ईसा पूर्व-४०० ई. जॉन्स हॉपकिन्स यूनिवर्सिटी प्रेस। आईएसबीएन 0-8018-7306-1.
- [129] सीमैन, लुईस चार्ल्स बर्नार्ड (1973)। विक्टोरियन इंग्लैंड: अंग्रेजी और शाही इतिहास के पहलू १८३७-१९०१। रूटलेज। आईएसबीएन 0-415-04576-2.
- [130] हिंडले, ब्रायन (2004)। उड़यन सेवाओं में व्यापार उदारीकरण: क्या दोहा दौर मुक्त उड़ान कर सकता है?. अमेरिकी उद्यम संस्थान। आईएसबीएन 0-8447-7171-6.
- [131] डॉलिंगर, फिलिप (1999)। जर्मन हंसा। रूटलेज। आईएसबीएन 0-415-19072-X.
- [132] "पश्चिमी अफ्रीका, का इतिहास"। एनसाइक्लोपीडिया ब्रिटानिका। एनसाइक्लोपीडिया ब्रिटानिका। 2002.
- [133] फ्रीमैन, डोनाल्ड बी (2003)। मलक्का जलडमरूमध्य: गेटवे या गॉटलेट?. मैकगिल-क्वीन प्रेस। आईएसबीएन 0-7735-2515-7.
- [134] लिंडसे, डब्ल्यूएस (2006)। मर्चेंट शिपिंग और प्राचीन वाणिज्य का इतिहास। एडमंट मीडिया कॉर्पोरेशन। आईएसबीएन 0-543-94253-8.
- [135] हॉल, ऑगस्टिन एफसी (2003)। शुवा-अरब बस्तियों का नृवंशविज्ञान। लेक्सिंगटन बुक्स। आईएसबीएन 0-7391-0407-1.
- [136] कर्टिन, फिलिप डीआर्मांड; अल अल. (1984)। विश्व इतिहास में क्रॉस-सांस्कृतिक व्यापार। कैम्ब्रिज यूनिवर्सिटी प्रेस। आईएसबीएन 0-521-26931-8.
- [137] यंग, गैरी कीथ (2001)। रोम का पूर्वी व्यापार: अंतर्राष्ट्रीय वाणिज्य और शाही नीति, 31 ईसा पूर्व-305 ई. रूटलेज। आईएसबीएन 0-415-24219-3.
- [138] स्कार्, क्रिस (1995)। प्राचीन रोम के पेंगुइन ऐतिहासिक एटलस। पेंगुइन किताबें। आईएसबीएन 0-14-051329-9.
- [139] टौटेन, जूल्स (1979)। प्राचीन विश्व का आर्थिक जीवन। आयर प्रकाशन। आईएसबीएन 0-405-11578-4.
- [140] कार्टर, मिया; हार्लो, बारबरा (2004)। साम्राज्य के अभिलेखागार: ईस्ट इंडिया कंपनी से स्वेज नहर तक। ड्यूक यूनिवर्सिटी प्रेस। आईएसबीएन 0-8223-3189-6.
- [141] मेजर, जॉन (1993)। पुरस्कार कब्ज़ा: संयुक्त राज्य अमेरिका और पनामा नहर, 1903-1979। कैम्ब्रिज यूनिवर्सिटी प्रेस। आईएसबीएन 0-521-52126-2.
- [142] "रोमन रोड सिस्टम"। एनसाइक्लोपीडिया ब्रिटानिका। 2002.
- [143] "गाडियों का काफिला"। एनसाइक्लोपीडिया ब्रिटानिका। 2002.
- [144] "नहर"। एनसाइक्लोपीडिया ब्रिटानिका। 2002.
- [145] "सड़कें और राजमार्ग"। एनसाइक्लोपीडिया ब्रिटानिका। 2002.
- [146] "मोटर वाहन उद्योग"। एनसाइक्लोपीडिया ब्रिटानिका। 2002.
- [147] "ट्रक"। एनसाइक्लोपीडिया ब्रिटानिका। 2002.
- [148] "नहरें और अंतर्देशीय जलमार्ग"। एनसाइक्लोपीडिया ब्रिटानिका। 2002.
- [149] "पाइपलाइन"। एनसाइक्लोपीडिया ब्रिटानिका। 2002.
- [150] बटन, केनेथ जॉन (2004)। विंग्स अक्रॉस यूरोप: टुवर्ड्स एन एफिशिएंट यूरोपियन एयर ट्रांसपोर्ट सिस्टम। एशगेट प्रकाशन। आईएसबीएन 0-7546-4321-2.
- [151] जी शुल्ज़, गुंथर; उर्सप्रंग, हेनरिक डब्ल्यू., एड. (२००३)। अंतर्राष्ट्रीय पर्यावरण अर्थशास्त्र: मुद्दों का एक सर्वेक्षण। यूएस: ऑक्सफोर्ड यूनिवर्सिटी प्रेस। आईएसबीएन 0-19-926111-3.
- [152] क्रेच III, शेपर्ड; मर्चेंट, कैरोलिन; मैकनील, जॉन रॉबर्ट, एड। (२००३)। विश्व पर्यावरण इतिहास का विश्वकोश। यूएस: रूटलेज। आईएसबीएन 978-0-415-93735-1.
- [153] श्वेला, डिट्रिच; ज़ाली, ओलिवियर (1998)। शहरी यातायात प्रदूषण। टेलर एंड फ्रांसिस, इंक. ISBN 978-0-419-23720-4.
- [154] केर्नी, मिलो (2003)। विश्व इतिहास में हिंद महासागर। रूटलेज। आईएसबीएन 0-415-31277-9.