



The role of seaports in the development of Abbasid trade-a study of commercial activities and challenges

Dr. Basma Youssef Mohamed

Directorate of Education of Nineveh – Open Educational College – Nineveh Study Center
Hhmmoo123@gmail.com

Abstract

This extensive study examines the role of the Abbasid Caliphate during the first and second periods in managing seaports in Iraq and the Arabian Peninsula, and how it dealt with the natural and logistical challenges facing international maritime trade during that era. The study highlights how the Caliphate sought to integrate ports into a flexible international trade network based on smart policies for maritime protection, financing the construction of docks, exempting merchants, and developing navigation methods. The study also addresses the types of goods exchanged, which included spices, luxury fabrics, wood, gold, ivory, and pearls. The study monitors floods, sea storms, and shifts in tidal lines that affected Abbasid ports, and how the caliphs responded to them through comprehensive plans, such as moving warehouses to higher hills, redesigning docks, and opening alternative routes. It also highlights the recovery of the private commercial sector through financial incentive measures. The study also highlights some of the Abbasid military strategies to confront pirates. The study relies on academic narrative documentation to demonstrate how the policies of the Abbasid caliphs contributed to building a flexible global maritime trade system. Efficient and able to absorb natural and human shocks, it continued to flourish for decades.

Keywords: Abbasid Caliphate, seaports, Iraq, Arabian Peninsula, international maritime trade.

دور الموانئ البحرية في تنمية التجارة العباسية (دراسة في الانشطة التجارية والتحديات)

مكان العمل – الكلية التربوية المفتوحة – مركز نينوى الدراسي

م.د. بسمة يوسف محمد

الملخص

تناولت هذه الدراسة الموسعة دور الخلافة العباسية في العصرين الأول والثاني في إدارة الموانئ البحرية الواقعة في العراق وشبه الجزيرة العربية، وسبل تعاملها مع التحديات الطبيعية واللوجستية التي واجهت التجارة البحرية الدولية خلال تلك الحقبة، وأبرزت الدراسة كيف سعت الخلافة إلى دمج الموانئ ضمن شبكة تجارية دولية مرنة تعتمد على سياسات ذكية في الحماية البحرية، وتمويل بناء الأرصفة، وإعفاء التجار، وتطوير أساليب الملاحة، تطرقت الدراسة أيضًا إلى أنواع السلع المتبادلة، والتي شملت البهارات والأقمشة الفاخرة والخشب والذهب والعاج واللؤلؤ، ورصدت الدراسة الفيضانات، والعواصف البحرية، والتحول في خطوط المد والجزر التي أثرت على الموانئ العباسية، وكيفية استجابة الخلفاء لها عبر خطط شاملة، مثل نقل المخازن إلى تلال مرتفعة، وإعادة تصميم الأرصفة، وفتح خطوط بديلة، فضلًا عن تشجيع القطاع



التجاري الخاص على التعافي بإجراءات مالية تحفيزية ، وبينت الدراسة بعض الاستراتيجيات العسكرية العباسية لمواجهة القرصنة، اعتمدت الدراسة على أسلوب التوثيق السردى الأكاديمي بشكل يبين كيف ساهمت سياسات الخلفاء العباسيين في بناء منظومة تجارية بحرية عالمية اتسمت بالمرونة والكفاءة واستطاعت امتصاص الصدمات الطبيعية والبشرية، وواصلت ازدهارها لعقود طويلة.

الكلمات المفتاحية: الخلافة العباسية ، الموانئ البحرية ، العراق ، شبه الجزيرة العربية ، التجارة البحرية الدولية.

المقدمة

لعبت التجارة البحرية دورًا حيويًا في ازدهار الدولة العباسية، حيث كانت الموانئ البحرية تمثل مراكز استراتيجية لتنظيم حركة السلع بين البر والبحر، وتسهيل العمليات التجارية عبر المسافات الطويلة. في العصر العباسي، تطورت الموانئ لتصبح بمثابة عواصم اقتصادية صغيرة تمتد منها الطرق البحرية إلى المحيط الهندي وشرق أفريقيا وشرق آسيا ، وبعض الموانئ مثل البصرة وسيراف لم تكن مجرد مراسي بل مراكز حضارية وتجارية متكاملة تضم الأسواق، الخانات، المخازن الجمركية، ودوائر حكومية لتنظيم الضرائب ومراقبة التجارة ، وبالتالي، كان للموانئ العباسية دور مفصلي في ربط الدولة الإسلامية بالعالم، وتحقيق التوازن بين الإنتاج الداخلي والحاجة إلى السلع الخارجية، فضلًا عن أنها شكلت منصات للدبلوماسية التجارية، بما فتح الباب أمام تبادل ثقافي واقتصادي واسع ، إلا أن هذا النشاط التجاري لم يكن بمعزل عن التحديات، حيث واجه العديد من العوائق الطبيعية والأمنية والسياسية. يهدف هذا البحث إلى دراسة أهمية الموانئ البحرية العباسية، وتحليل الأنشطة التجارية التي شهدتها، إضافة إلى استعراض التحديات التي اعترضت طريقها.

المبحث الأول: تعريف الموانئ البحرية

أولاً: التعريف اللغوي للموانئ البحرية

كلمة "مرفأ" أو "ميناء" في اللغة العربية مأخوذة من الفعل (أنا - يأتي - إيناء)، بمعنى الوصول إلى المكان والرسو فيه. وقد جاء في لسان العرب لابن منظور أن: "أنا بالمكان: أقام به، والميناء هو موضع إرساء السفن ومرساها" (ابن منظور، 1990، ج5، ص50) ، وفي المعجم الوسيط، ورد أن: "الميناء: مرسى السفن، حيث ترسو لتفريغ حمولتها أو شحنها أو إصلاحها" (مجمع اللغة العربية، 2004، ص981) ، أما كلمة "البحرية" فهي نعت يُنسب إلى البحر، والمقصود بها هنا كل ما يتعلق بالأنشطة البحرية من نقل وتبادل وتجهيز.

وبناءً على ذلك، التعريف اللغوي للموانئ البحرية هو: "الأماكن الساحلية المخصصة لرسو السفن في البحر لغرض التبادل التجاري أو الاستراحة أو الصيانة، وهي تشكل صلة وصل بين البحر والبر".

وكلمة "تجارة" في اللغة العربية مأخوذة من الجذر الثلاثي (ت-ج-ر)، وهي تدل على الانتقال والبيع والشراء لأجل الربح. وقد جاء في لسان العرب لابن منظور أن: "التجارة بيع وشراء ، وهي تقلاب المال لغرض الربح" (ابن منظور ، 1990 ، ج4 ، ص77). أما في المعجم الوسيط فتعني التجارة "بيع وشراء السلع أو البضائع بقصد تحقيق الربح" (مجمع اللغة العربية ، 2004 ، ص89) ، والبحر في اللغة: هو الماء الواسع المالح الذي لا يرى طرفاه، وجمعه "بحور" و"أبحر" ، وجاء في لسان العرب: "البحر: ضد البر، وهو المكان الواسع من الماء، ويطلق على كل ما اتسع من الماء أو حتى من الأرض" (ابن منظور، 1990، ج5، ص84). ، وبناءً على ما تقدم، فإن "التجارة البحرية" تعني البيع والشراء الذي يتم عبر البحر، باستخدام السفن لنقل البضائع من منطقة إلى أخرى، وهي تقابل في السياق الحديث ما يسمى بالتجارة الخارجية عبر الطرق البحرية.

ثانياً: التعريف الاصطلاحي للموانئ البحرية

في الاصطلاح الحديث، تعرّف الموانئ البحرية بأنها: "مناطق ساحلية مجهزة بمرافق تتيح للسفن أن ترسو فيها لتحميل أو تفريغ البضائع، ونقل الركاب، وتقديم الخدمات اللوجستية، وتعتبر جزءًا حيويًا من البنية التحتية التجارية للدول" (Branch, 1986, p. 7) ، وجاء تعريفها في علم النقل البحري بأنها: "حلقة الوصل الحيوية بين النقل البحري والنقل البري، بما تتضمنه من منشآت وخدمات متكاملة تضمن استمرارية حركة التجارة الدولية" (Stopford, 2009, p. 85) ، وفي السياق القانوني، عرّفها الاتفاقيات الدولية مثل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (UNCLOS) بأنها: "أي منشأة مخصصة للقيام بأعمال استقبال السفن وإجراء عمليات الشحن والتفريغ وخدمات الصيانة" (United Nations, 1982) ، وعند المؤرخين الاقتصاديين مثل موريس لومبارد، تُعد الموانئ: "رئة الاقتصاد العباسي البحري، ومن خلالها تمتد الطرق التجارية إلى المحيطات الكبرى لتغذية الأسواق الإسلامية بالسلع الفاخرة" (Lombard, 1975, p. 122) ، وتشير الدراسات الحديثة

إلى أن: "الموانئ البحرية ليست فقط نقاط عبور للبضائع بل منظومات اقتصادية متكاملة تشكل محركات أساسية للنمو التجاري" (Rodrigue, Comtois, & Slack, 2017, p. 112).

ويقصد بـ"التجارة البحرية" اصطلاحاً مجموعة الأنشطة الاقتصادية المتعلقة بنقل السلع والمواد عبر البحار والمحيطات من خلال السفن، سواء بين الدول أو ضمن أراضي الدولة نفسها، بهدف التبادل التجاري وتحقيق الربح، وتعدّ التجارة البحرية من أقدم وأهم أشكال التجارة التي اعتمدت عليها الحضارات القديمة، ومنها الدولة العباسية، حيث كانت الوسيلة الأهم للتواصل الاقتصادي مع الهند، الصين، وشرق أفريقيا K وقد عرّفها المؤرخ الاقتصادي موريس لومبارد بأنها: "الشریان الأساسي للتجارة بين الشرق والغرب خلال العصور الإسلامية، وخاصة في العهد العباسي، حيث كانت الموانئ الإسلامية مراكز ربط عالمية عبر البحار" (Lombard, 1975, p. 112)، كما أشار المؤرخ البريطاني فيليب حتي إلى أن: "الملاحة الإسلامية ازدهار الموانئ العباسية لم تكن محلية الطابع، بل جزء من شبكة عالمية للتبادل التجاري البحري" (Hitti, 2002, p. 412). وتُعرف أيضاً في الأدبيات الاقتصادية الحديثة بأنها: "عملية التبادل التجاري المنظم بين الأمم، التي تتم عبر الطرق البحرية، وتشمل عمليات الاستيراد والتصدير والنقل البحري للبضائع باستخدام السفن" (Stopford, 2009, p. 3).

المبحث الثاني: الموانئ والمراكز التجارية البحرية التي برزت خلال الحكم العباسي الأول والثاني

عندما استلم أبو جعفر المنصور الحكم عام ١٣٦هـ / هم في بناء وتأسيس عاصمة جديدة لدولة بني العباس، فتجول باحثاً له عن مكان مناسب، ووقع الاختيار في بناء العاصمة بغداد (بغداد) سنة مائة وخمسة وأربعين للهجرة على ضفاف نهر دجلة، حيث كان المنصور سعيداً ومستبشراً لعثورهِ على هذا المكان الإستراتيجي لبغداد، وينقل لنا اليعقوبي قول الخليفة في هذا الشأن "هي جزيرة بين دجلة والفرات... مشرعة للعالم، كل ما يأتي في دجلة من واسط والبصرة والأبلة والأهواز، وفارس و عمان واليمامة والبحرين وما يتصل بذلك، فإليها ترقى، وبها ترسى"، ويقول "هذه دجلة لا يوجد بيننا وبين الصين من شيء فيأتينا منها كل ما في البحار" (الخطيب البغدادي، 2001، ج1، ص 66)، بلغت الموانئ العربية منزلاً مرموقاً في الأنشطة التجارية بعد أن تمكنت من استعادة المكانة الاقتصادية التي تدهورت في فترة العهد الأموي بسبب تحول غالبية ممرات وطرق التجارة البحرية العالمية إلى البحرين الأحمر والمتوسط، الأمر الذي جعل الموانئ العربية تتحكم في ممرات وطرق التجارة وفي أنشطة الاستيراد والتصدير في مناطق الخليج العربي، وصارت تستقبل المراكب التجارية والسفن لأغراض التموين والشحن والتزود بالماء والأطعمة على أطول سواحل أغلب الدول ومن أبرز الموانئ والمراكز التجارية البحرية التي اشتهرت في الخلافة العباسية:

أولاً: الموانئ والمراكز التجارية البحرية في العراق: للعراق تاريخ تجاري نهري يمتد مائة سنة ما قبل الميلاد حيث اشتهرت مدينة الأبلة بنشاطها التجاري والملاحي منذ عهد الإسكندر الأكبر، تقع الأبلة على شاطئ دجلة، في زواية الخليج الذي يؤدي إلى مدينة البصرة على نهر الأبلة الذي سمي على اسمها والذي كان مكتظاً بحركة السفن المحملة بمختلف البضائع والسلع، مدينة الأبلة منذ القدم بأنها مستودع لتجارات الشرق، وكانت تلعب دور الوسيط التجاري مع الشرق، ولقد كان لعملية انتقال مركز الدولة إلى بغداد دور في زيادة الاهتمام بمدينة الأبلة حيث ساعدها قربها من بغداد واحتواء مينائها القابلية على دخول السفن البحرية لتكون نقطة اتصال بحري بين البلدان المختلفة حتى وصفت بأنها "مرفأ سفن البحر العمانية والبحرينية وفارسية والهندية والصينية"، وكانت تسمى بأرض الهند أو ثغر الهند كوصف مفهوم يبين مكانتها كم منطقة تجارية تتصل من خلال شط العرب والخليج بأقصى الشرق، (المسري، 1982، ص 234)، (ياقوت الحموي، 1866، ج1، ص 97)، (الطبري، 1967، ج3، ص 346)، (المقدسي، 1906، ج4، ص 47-75)، (الخطيب البغدادي، 2001، ج3، ص 214)، وكان ابن خردادبة من المؤرخين والجغرافيين المسلمين الأوائل الذين كتبوا عن الأبلة وأبرزوا أهميتها كمحطة كبرى في التجارة الشرقية العالمية، ووضع دليل يستفاد منه المسافرين يصف فيه الطرق البحرية التي تبدأ من مصب دجلة عند الأبلة وتنتهي إلى بلاد الهند والصين (ابن خردادبة، 1889، ص 153). أما ميناء البصرة فيعتبر من أبرز وأهم الموانئ التجارية التي برزت خلال عهد الخلافة العباسية، تم إنشاء مدينة البصرة في عهد خلافة عمر بن الخطاب (رضي الله عنه) في السنة السادسة عشر للهجرة على ساحل نهر دجلة جنوب العراق، وقد أصبحت زمن خلافة بني العباس بمثابة موضع التقاء الطريق الممتد من وسط الطرق الفارسية والعراقية واليمانية والجزيرة العربية، وموضع إبحار واستقبال السفن المحملة بمختلف البضائع والسلع المختصة بالتجارة الشرقية، حيث كانت تأتي إليها البضائع التجارية الهندية والصينية والفارسية والعمانية ومن اليمامة والبحرين لتوصلها إلى عاصمة دولة بني العباس بغداد عن طريق نقلها بالسفن النهرية، وزادت علاقتها وارتباطها ببغداد في عهد دولة بني العباس من انشطتها التجارية فيقول الجاحظ في كتاب التبصرة بالتجارة "العراق عين الدنيا والبصرة عين العراق" ... "وكيف لا تكون كذلك وهي عندئذ باب بغداد الكبير ومدخل دجلتها المتدفق بضروب المتاع وأنواع السلع الجلوبة"، ويصفها ابن الفقيه بقوله "والبصرة هي مدينة الدنيا ومعدن التجارة والأموال فيها"، (الجاحظ، 1994، ص 13)، (ابن الفقيه، 1885، ص 323)، وأصبحت البصرة تمثل أهم مركز لتصدير السلع العراقية الصناعية إلى مختلف بلدان شبه الجزيرة العربية ومختلف الأقاليم، وأصبحت أنشطة الخليج التجارية تتمركز فيها بعد أن كانت سابقاً في مركز

قديمة مثل منطقة دارين في البحرين حيث انتقل نشاط التجارة منها الى البصرة بعد التطور الذي طرأ عليها وارتباطها بالعاصمة العباسية الجديدة ، واجتهد خلفاء بني العباس لدعم البصرة كمركز تجاري هام من خلال تزويده بقنوات مائية من دجلة لتوفير الماء العذب وكانت السلع والبضائع يتم حملها بالسفن من البصرة وتنتج نحو الساحل الشرقي عند ميناء سيراف ، وتأتي سفن الصين لتسحق السلع والبضائع من سيراف ، وتزود بالمياه ثم تدخل باتجاه غرب للخليج لتمر بساحل عمان وتزود مرة أخرى بالمياه والمؤن وتستعد لرحلتها الطويلة الى الهند ، حيث كانت تستغرق الرحلات التجارية من ميناء البصرة إلى ميناء كانتون في الصين 180 يوما أو أكثر من ضمنها فترات التوقف في الموانئ ، ونفس الحال في رحلة العودة حيث تستغرق نفس الفترة تقريباً ، وبذلك فإن البصرة كانت تحتل مركزاً عالي الشأن في الأنشطة التجارية الداخلية والخارجية (البلاذري، 1901، ج1، ص 445-446) ، (المسعودي، 1989، ج2، ص 21) ، (ابن خردادبة، 1889، ص47، ج96).

ثانياً: الموانئ والمراكز التجارية البحرية في البحرين:

برزت مكانة البحرين في النشاط البحري مقارنةً بمناطق الساحل الشرقي للخليج العربي، ويُعزى ذلك إلى امتداد شواطئها واتساع أراضيها المنبسطة، فضلاً عن تعدد مراسيها على الخليج. كما اشتهر سكانها ببراعتهم في الإبحار، وإتقانهم لصناعة القوارب، مما جعلهم ذوي سمعة مرموقة في أعالي البحار لما يتمتعون به من كفاءة ملاحية وبسالة في مواجهة التقلبات الجوية والعواصف (الشامي، 1978، ص12-14) ، لقد أدت مرافئ البحرين دوراً محورياً كحلقة وصل بين المراكز التجارية المنتشرة في الخليج العربي وبين مدينة بغداد، عاصمة الدولة العباسية آنذاك، وسائر الأسواق المتقدمة نحو الشرق، لاسيما مع توجه الخلافة العباسية في عهدها الأول نحو الانفتاح على أقاصي آسيا. كما اتسمت هذه المرافئ بأهميتها الاستراتيجية، إذ كانت من أبرز مواقع استخراج اللؤلؤ، وميناء رئيساً تؤمه السفن لتصدير هذه الجوهرة النفيسة (الشامي، 1978، ص 13)، تحولت موانئ البحرين إلى محطات رئيسة لاستقبال أعداد كبيرة من السفن التجارية التي كانت تجوب مياه الخليج العربي قادمة من الهند، والصين، والعراق، وبلاد فارس وغيرها، مما ساهم في تنشيط الحركة التجارية داخل أسواقها الساحلية. ويُعزى هذا الانتعاش إلى الموقع البحري الحيوي للبحرين على المسار التجاري البحري الممتد من المحيط الهندي والبحر العربي مروراً بالخليج نحو بغداد، عاصمة العباسيين. فالسفن التي كانت تعبر هذا المسلك البحري في رحلتها الذهاب والإياب، اعتادت نقل البضائع من مناطق الإنتاج إلى مراكز الاستهلاك في الدولة الإسلامية. ومن أبرز مرافئ البحرين آنذاك: ميناء العُقَيْر، وقطر، والقطيف، وجزيرة أوال، التي امتازت بموقعها الجغرافي الفريد، إذ كان بمثابة معبر بحري رئيس تمرّ به غالبية السفن القادمة من شتى الأقطار باتجاه العراق أو العائدة منه محملة بمختلف السلع. وقد ازداد هذا الدور أهمية بعد إنشاء مدينة بغداد واتخاذها مقراً للخلافة، الأمر الذي تطلّب توفير مقومات الرفاه الاقتصادي لسكانها المتزايدين، وتلبية احتياجاتهم المتنوعة. ونتيجة لذلك، شهدت الموانئ البحرينية نمواً ملحوظاً في تجارتها، إذ باتت تستقبل السفن المحملة بالبضائع النفيسة من الهند والصين وسواها من البلدان، لتنتقلها لاحقاً إلى بغداد، كما شهدت أسواق البحرين حركة تجارية واسعة ووفرة في السلع والتنوع في المنتجات (قمر، 1997، ص39-54) ، (اليقوبي، 1883، ج1، ص 291-296) ، (الثعالبي، 1959، ص 209-211).

ثالثاً: الموانئ والمراكز التجارية البحرية في عمان:

تتموضع عُمان عند البوابة الجنوبية للساحل المطل على الخليج العربي، وتشرف في ذات الوقت على مياه المحيط الهندي، مما يمنحها موقعاً استراتيجياً على المسار التجاري الحيوي الذي يربط الشرق الأقصى، ولا سيما الصين، بالمرافئ المنتشرة على ضفتي الخليج. وتضم أراضي عُمان عدداً من الحواضر المهمة التي أشار إليها الجغرافي المقدسي بقوله "ومن أبرزها صُحار، ونَزوى، والقلعة، وسلُوت، ومسقط" (المقدسي، 1906، ج1، ص 92) وقد اشتهر منها صُحار في العصر العباسي الأول ؛ لأنه صار ملتقى للسفن التجارية المحملة بسلع مناطق الخليج والمتجهة بها إلى أقصى الشرق وشرق أفريقيا ، ثم تجتمع فيه السفن التجارية عند رجوعها من رحلتها قبل ان تتعطف إلى الخليج حيث يتم انزال البعض من تلك السلع التجارية فيه (الشامي، 1978، ص 88-89) وقد وصفه المقدسي "مدينة صحار بلدة ظريفة ممتدة على الساحل ومرفأها له منارة حسنة طويلة في آخر الأسواق، ولهم أبار عذبة وقناة حلوة، وهم في سعة من كل شيء، وهو دهليز الصين وخزانة الشرق والعراق ومغوثه" (المقدسي، 1906، ج1، ص 92) ، ويقول عنها ابن حوقل "وهي على البحر- وبها متاجر البحر- وقصد المراكب- وهي أعمر مدينة في عمان، وأكثر مالا. ولا تكاد تعرف على بحر فارس، وجميع الإسلام مدينة أكثر عمارة ومالاً من صحار" (ابن حوقل، 1938، ص 44) ، كانت مدينة صُحار من أبرز الحواضر التجارية المزدهرة على سواحل عُمان، حيث كانت أرسفتها تعج بالسفن القادمة من البصرة، واليمن، وسواحل أفريقيا، إضافة إلى المراكب التجارية المنطلقة من الهند والصين، الأمر الذي منحها مكانة بارزة في حركة التبادل التجاري بين الشرق والغرب، فغدت من أغنى المدن العربية شهرة وثراء. وقد أسهم الموقع الجغرافي المتميز لعُمان في تعزيز هذا الازدهار، إذ تنسم مياهها بالعمق، وتحيط به سلاسل جبلية تمنحه حماية طبيعية من الرياح العاتية، مما مهّد لقيام الموانئ البحرية وتطورها. كما أن وقوعها على الخط البحري الحيوي الذي يربط الهند والصين بحواضر الخليج جعل منها نقطة ارتكاز استراتيجية للساحل الغربي للخليج العربي، وأسفر ذلك

عن نهضة واسعة في الملاحة والتجارة البحرية، لا سيما خلال القرن الثالث الهجري، ويقول المسعودي "أن سفن الصين كانت تأتي بلاد عمان وسيراف من سواحل فارس وسواحل البحرين والأبلة والبصرة" (المسعودي، 1989، ج1، ص 140)، وقد استطاع التجار العمانيين في العصر العباسي الأول من انشاء علاقات تجارية قوية مع كانتون، بل إنهم تعاملوا تجارياً مع سيام (تايلاند حالياً) وجزيرة جاوة في إندونيسيا وجزيرة سومطرة الواقعة أقصى غرب أندونيسيا في المحيط الهندي بالإضافة إلى عدد من الجزر من الجانب الشرقي الآسيوي، كما أن البعض منهم قد سكنوا بتلك الجزر وصاروا وسطاء التجارة لتصدير السلع الصينية إلى مختلف البلدان (العمادي، 1997، ص 339). وتجدر الإشارة إلى أهم الموانئ الفارسية التي كان لها أثراً ودوراً في التجارة البحرية خلال عهد الخلافة العباسية كميناء سيراف، الواقع في جنوب بلاد فارس، وهو من أبرز المحطات البحرية العالمية التي ازدهرت بشكل ملحوظ، وغدى مركزاً محورياً للتجارة الدولية في العصور الإسلامية، خاصة بعد أن تحولت طرق التجارة العالمية من البحر الأحمر إلى الخليج العربي عقب إنشاء العباسيين لعاصمتهم بغداد. وقد تعززت أهمية سيراف الملاحية بفضل قدرتها على استقبال السفن الضخمة المحملة بالبضائع الثقيلة، حيث كانت هذه الشحنات تُفرغ وتُعاد تعبئتها في مراكب أصغر أو متوسطة الحجم متجهة نحو مينائي الأبلة والبصرة، ومن هناك تُنقل برّاً أو نهراً إلى بغداد. وعلى الجهة الأخرى، فإن البضائع العراقية التي كانت تُصدر إلى دول الشرق، كانت تُحمل على مراكب نهريّة عبر نهر دجلة حتى مصبه، ثم تُشحن عبر الخليج العربي إلى سيراف، لتُنقل بعد ذلك بواسطة سفن تجارية كبيرة إلى أسواق الهند والصين. وقد تميز هذا الميناء بهدوء أمواجه واستقراره البحري، مما جعله ملاذاً آمناً للسفن ومركزاً لتكديس وتوزيع السلع المختلفة، لذلك كانت رحلات التجار إليه متواصلة دون انقطاع (الألوسي، 1984، ص 72)، (القوصي، 1997، ص 12)، (الشامي، 1978، ص 9)، (المسري، 1982، ص 237)، ولقد عرف سكان سيراف بحبهم للعمل في البحار، فيقول الاصطخري "بأن الرجال ربما يقضون جل عمرهم في البحر لا يخرجون من سفينتهم إلا للضرورة القصوى" (الاصطخري، 2004، ص 138)، حتى وصلوا مستوى عال من الثراء بسبب الازدهار التجاري في مدينتهم (الشامي، 1978، ص 10). ومن بين الموانئ البارزة التي لعبت دوراً محورياً في الحركة التجارية البحرية، يبرز ميناء هرمز، الذي كانت تقصده السفن المتوجهة نحو بلدان الشرق الأقصى، وهي محملة بشتى أنواع البضائع والسلع. وقد أصبح هذا المرفأ مركزاً رئيساً لحركة القوافل التجارية القادمة من مختلف أقاليم فارس. وتعود أهمية هذا المركز التجاري إلى السياسات العباسية التي أولت اهتماماً خاصاً بإقليم كرمان، المطل على مضيق هرمز، حيث ساعد الموقع الجغرافي لهذا الإقليم، بما فيه من أراضي خصبة ووفرة المياه، على ازدهار الزراعة فيه، مما مكّنه من إنتاج الحبوب والفواكه وبعض أنواع الخضار. وقد ساهم هذا الازدهار الزراعي في تلبية احتياجات السفن التجارية القادمة من الخليج أو المنطلقة عبره، حيث زوّدها بالمؤن الضرورية، مما انعكس إيجاباً على نشاط الحركة التجارية في هذا الميناء الحيوي (الاصطخري، 2004، ص 98-99)، ويقول ابن حوقل "هرمز مجمع تجارة كرمان، وهي فرصة البحر، وموضع السوق" (ابن حوقل، 1938، ص 270-271).

لقد برزت هذه الموانئ كمحاور أساسية للتبادل التجاري البحري خلال العصورين العباسيين الأول والثاني، حيث أولى خلفاء دولة بني العباس اهتماماً بالغاً بهذه الموانئ الحيوية، حرصاً منهم على تلبية احتياجات العاصمة الجديدة للخلافة وتعزيز مستويات الرفاه الاقتصادي فيها. وتحولت تلك المرفأ إلى مراكز رئيسية لتصريف المنتجات الزراعية والصناعية الآتية من أقاليم العراق، وبلاد فارس، والمناطق الشرقية من شبه الجزيرة العربية، مما أسهم في تنشيط شبكات الطرق التجارية العربية. ومردّ هذا الازدهار إلى الترابط الوثيق بين الحركة التجارية ومخرجات القطاعات الزراعية والصناعية من مواد أولية ومصنوعات. وقد ساهمت العلاقات التجارية المباشرة مع الهند، والصين، والسواحل الشرقية لأفريقيا، في مضاعفة النشاط التجاري ضمن موانئ الخليج، وأدت إلى تدفق البضائع والسلع الشرقية، لا سيما تلك القادمة من الأسواق الهندية والصينية. وأصبحت هذه المرفأ بمثابة محطات مركزية لتجميع وتوزيع تلك المنتجات المنقولة بحراً. كما اكتسب البحارة والتجار العرب خبرات واسعة في فنون الملاحة وإدارة التجارة، وراكموا رؤوس أموال عزّزت من مكانتهم، خاصة في ظل تزايد تعاملهم مع أسواق جنوب شرق آسيا والصين.

المبحث الثالث: العلاقة بين الموانئ البحرية والتجارة الدولية في العصر العباسي الأول والثاني:

مع بداية تأسيس الدولة العباسية، كان لأبي العباس السفاح (132-136هـ) دور مهم في تعزيز مكانة ميناء البصرة، الذي كان قد تأسس منذ العصر الأموي، لكنه أصبح مع العباسيين الشريان الحيوي للتجارة الدولية، وشهد ميناء البصرة توسعاً في أرصفته، وتم تنظيم حركة السفن القادمة من الهند وشرق أفريقيا، كما أنشئت مراكز تفتيش وجمارك على ضفاف شط العرب، ويشير المؤرخ المسعودي إلى أن: "البصرة أصبحت ملتقى سفن الشرق كلها، ومرفأ الذهب والعمود والأقمشة الثمينة القادمة من السند والهند" (المسعودي، 1989، ج2، ص 21)، ومن أبرز الشخصيات السياسية آنذاك عيسى بن موسى (ابن عم الخليفة وولي عهد الأول)، كلفه الخليفة بالأشراف على تنظيم حركة التجارة وتحصيل الضرائب البحرية، أما من بين التجار البارزين فبرز اسم التاجر عبد الرحمن بن عبد الله التميمي، الذي ذُكر أنه كان يملك أسطولاً من السفن المخصصة لنقل التوابل والأقمشة من الهند إلى البصرة، وفي عهد الخليفة أبي جعفر المنصور (158-136هـ)، عُرف عنه اهتمامه العظيم



بتقوية طرق التجارة البحرية، وخاصة عبر الخليج العربي، حيث برزت مدينة سيراف كميناء حيوي منافس للبصرة، قام المنصور بتكليف والي فارس، ربيع بن يونس، بالإشراف على تطوير ميناء سيراف، وتزويده بالمخازن الجمركية ورقابة السفن، وقد سجل المؤرخ اليعقوبي أن: "المنصور كان يستقبل السفن القادمة من الصين والهند عبر سيراف، ويعيد توزيع بضائعها نحو بغداد عاصمة الخلافة"، ومن جهة أخرى، لمع اسم التاجر سليمان بن حكيم السيرافي، الذي أصبح وكيلاً عن التجار الهنود والصينيين في أسواق بغداد، ويروي اليعقوبي أن سليمان قاد بعثة بحرية إلى سواحل الهند لجلب الأحجار الكريمة والحريز، في واحدة من أوسع عمليات التبادل التجاري العباسي (اليعقوبي، 1907، ص 184)، وبرز ميناء الأبلّة قرب البصرة كمركز تجاري رئيسي، وفي سنة 140هـ، أمر المنصور بتوسعة الأرصفة البحرية في الأبلّة لتسهيل استيراد البضائع القادمة من الهند والصين، فامر بإنشاء دار للضريبة البحرية لجمع الرسوم الجمركية، وقام باستقدام مهندسين فارسيين لتحسين مرافئ الميناء، وفتح خطوط تجارية مباشرة مع سواحل الهند، وذكر الخطيب البغدادي "وكان المنصور قد عني بالأبلّة، فجعلها وجهة السفن العظام من الصين والهند"، ومن أشهر التجار الذين نشطوا في الميناء عبد الرحمن بن سعيد الأبلّي، الذي قاد رحلات تجارية بحرية إلى سواحل السند (الخطيب البغدادي، 2001، ج3، ص 214). وتولى الخليفة المهدي بن أبي جعفر المنصور الحكم سنة (158-169هـ)، وكان عصره يتميز بالثراء ورغد العيش، مما دفعه إلى الاهتمام بتوسيع التجارة البحرية عبر الخليج العربي. وفي سنة 161هـ، أمر الخليفة المهدي والي البصرة عبد الملك بن صالح بتحسين خدمات ميناء البصرة لجذب مزيد من السفن الأجنبية، وقد شمل ذلك بناء دار الضيافة البحرية لاستقبال كبار التجار القادمين من الهند والصين، وإنشاء سوق المراكب، وهو أول سوق رسمي مخصص لبيع السفن البحرية وصيانتها، وقام أيضاً بإرسال بعثة بحرية رسمية إلى سواحل إفريقيا الشرقية لاستكشاف فرص تجارية جديدة، وذكر المؤرخ ابن خردادبه أن: "في أيام المهدي، ازدهرت تجارة البحر بالبصرة، وأصبحت البضائع الهندية تفيض إلى بغداد بلا انقطاع" (ابن خردادبه، 1889، ص 47)، وازدهرت في عهد خلافته تجارة الرقيق عبر ميناء سيراف، الذي كان بوابة للواردات القادمة من زنجبار وسواحل أفريقيا، ففي سنة 162هـ، عقد المهدي اتفاقات مع أمراء زنجبار لتأمين نقل الرقيق والعاج، حيث قام بإنشاء أسطول مخصص لنقل الرقيق عبر البحر، ومنح امتيازات ضريبية للتجار المسلمين العاملين بتجارة الرقيق، ووصف اليعقوبي ذلك بقوله "وفي أيام المهدي، كانت مراكب سيراف تأتي مملوءة بالرقيق والعاج من بلاد الزنج"، ومن كبار التجار الذين لمع نجمهم في فترة المهدي محمد بن عبد الله البصري، الذي تخصص في استيراد الأحجار الكريمة والأقمشة الفاخرة من سواحل السند، وساهم في تعزيز ثروات بغداد التجارية، خالد بن حسان السيرافي، الذي كان له وكالة تجارية لبيع الرقيق في البصرة (اليعقوبي، 1883، ج1، ص 276). أما الخليفة موسى الهادي (170-169هـ) فعلى الرغم من قصر مدة خلافته، كان حريصاً على الاستفادة من النشاط التجاري البحري، في سنة 170هـ، أمر الهادي بتشكيل ديوان التفتيش البحري، والذي كان مسؤولاً عن الإشراف على جودة السفن والبضائع، وكان الهدف الأساسي هو تنظيم تجارة الذهب والعاج المستورد من السواحل الأفريقية، بالإضافة إلى فرض ضريبة خاصة على العاج الخام والذهب المستورد، واهتم بإقامة تحالفات تجارية مع موانئ زنجبار ومليندي، وورد في كتاب الجاحظ أن: "العاج الذي كان يأتي من سواحل البحر قد عمرت به قصور بغداد في أيام الهادي"، ومن التجار المعروفين الذين عملوا في هذه المرحلة كان عبد الرحمن بن زياد الأفريقي، الذي ربط البصرة مباشرة بموانئ الساحل الشرقي لأفريقيا عبر رحلات سنوية (الجاحظ، 1968، ص 215)، واهتم بحماية السفن من القرصنة في مضيق هرمز، وامر بتعيين أبو العلاء المهلبى قائداً بحري رسمياً للأسطول التجاري، وقام بتجهيز السفن بتسليح خفيف لمواجهة الهجمات، وذكره الطبري قائلاً "وفي أيام الهادي، سارت المراكب التجارية تحت حراسة مسلحة تأميناً لها"، (الطبري، 1967، ج8، ص 125). أما الخليفة هارون الرشيد، يُعتبر عصره (193-170هـ) ذروة الازدهار التجاري العباسي. في سنة 175هـ، أصدر الرشيد أوامر مباشرة لوالي البحرين إسماعيل بن عيسى بإقامة منشآت جديدة لدعم التجارة البحرية في موانئ البحرين و عُمان، وقد شمل ذلك تأسيس محطات بحرية تجارية على طول الساحل لتزويد السفن بالمؤن، وإصدار نظام جوازات المرور البحرية للسفن الأجنبية، بالإضافة إلى عقد اتفاقيات تجارية مع موانئ الهند الكبرى مثل كالكتا وسورات، ويذكر الطبري أن: "في أيام الرشيد، كثرت سفن الهند والصين في سواحل البحرين و عُمان، وصارت تجارتهم تُوزع إلى بغداد"، أما في جانب التجار، فقد اشتهر الحسن بن سهل البحراني، الذي أنشأ خطوطاً تجارية دائمة تربط موانئ البحرين بموانئ الهند، مما أدى إلى تضاعف حجم التجارة البحرية العباسية في عهده (الطبري، 1967، ج6، ص 290)، ونسج الرشيد علاقات تجارية قوية مع ممالك الملايو (ماليزيا الحالية)، ففي سنة 180هـ، أرسل بعثة بحرية إلى سلطنة ملاكا لتوقيع اتفاقيات استيراد التوابل، فقام بإنشاء وكالة تجارية عباسية دائمة في ملاكا، وفتح سوق خاص لبيع توابل الملايو في البصرة، وذكر المسعودي "وكانت البصرة، في عهد الرشيد، ميناء التوابل من أقصى بلاد الملايو"، ومن أكبر التجار مستوردي التوابل البحرية التاجر في تلك الفترة صالح بن العباس البصري (المسعودي، 1965، ج3، ص 44). وبعد وفاة الرشيد سنة 193هـ، تولى ابنه محمد الأمين الحكم، وشهدت فترة حكمه القصيرة استمرار النشاط البحري، وإن شابه بعض التوتر بسبب النزاعات الداخلية، في سنة 195هـ، أمر الأمين والي البصرة محمد بن يزيد بتخصيص مناطق جمركية جديدة في الميناء لتسهيل تجارة اللؤلؤ المستخرج من مياه الخليج العربي والبخور القادم من ظفار، ومن الإجراءات التي تم اتخاذها إنشاء سوق اللؤلؤ الرسمي في البصرة، وتنظيم تجارة البخور عبر فرض ضرائب منخفضة لجذب التجار العمانيين، وحماية السفن التجارية عبر إرسال قطع بحرية خفيفة لمراقبتها، وأشار اليعقوبي إلى أن: "البصرة كانت تغص باللؤلؤ والبخور الذي تنقله السفن من عمان والبحرين إلى بغداد في عهد

الأمين"، ومن أشهر تجار تلك الحقبة سالم بن نيهان العماني، الذي امتلك أسطولاً من السفن التجارية الخاصة بنقل البخور واللبان إلى أسواق بغداد ودمشق (اليقوبي، 1907، ص 212)، وأدرك الخليفة أهمية توسعة ميناء البصرة لتواكب التزايد في النشاط التجاري، ففي نفس العام، أمر بتشييد أرصفة حجرية جديدة، وزيادة مساحة المخازن المخصصة للبضائع البحرية، حيث قام بتكليف أحد خبراء العمارة والتشييد سعيد بن وهب البصري بإدارة المشروع، وتم تمويل المشروع عبر الضرائب البحرية المفروضة على السفن الأجنبية، وذكر البلاذري "وفي أيام الأمين، ازدادت أرصفة البصرة عددًا واتساعًا" (البلاذري، 1901، ج1، ص 333)، وتولى الخليفة عبد الله المأمون الحكم سنة 198هـ/813م، وكان من أكثر الخلفاء تشجيعاً للعلم وتوسيع دور البصرة كمركز إقليمي لتوزيع البضائع الآتية من الشرق الأقصى من خلال إنشاء مراسي جديدة لاستقبال السفن القادمة من الصين والهند، وتنظيم أسواق متخصصة بالبضائع الهندية والصينية مثل الأقمشة، والحرير، والذهب الصيني، بالإضافة إلى تأسيس ديوان البحرية لإدارة أمور النقل البحري والضرائب الجمركية، وذكر ابن الفقيه الهذلي أن: "المأمون أمر ببناء أماكن لتخزين الحرير الصيني القادم من سيراك إلى البصرة"، أما على مستوى التجارة، فقد لمع نجم إبراهيم بن زهير البصري، الذي نظم سنة 205هـ أكبر رحلة تجارية بحرية مباشرة إلى ميناء كانتون الصيني وعاد محملاً بالبضائع الفاخرة (ابن الفقيه، 1885، ص 92). وازدهرت تجارة اللؤلؤ في عهد المأمون في ميناء القطيف (شرق الجزيرة العربية) فقام بمنح المأمون امتيازات ضريبية للتجار المختصين بالغوص على اللؤلؤ، وأسس "ديوان البحر" للإشراف على تنظيم الغوص وتجارة اللؤلؤ، وأصدر مرسوم ينص على إعفاء اللؤلؤ الخام من الجمارك البحرية، وكان من كبار التجار المختصين بتجارة اللؤلؤ في تلك الفترة التاجر عبد الله بن عون القطيفي، ويذكر اليقوبي "وفي أيام المأمون، كثرت غلة البحر من اللؤلؤ، وصار القطيف مهوى السفن الطامعة به" (اليقوبي، 1883، ج1، ص 295). وخلال حكم الخليفة المعتصم بالله (227-218هـ)، حرص الخليفة على حماية السفن التجارية العابرة لمياه الخليج العربي، ففي سنة 220هـ، أمر بتأسيس "أسطول الحراسة البحرية" بقيادة الأمير عمر بن عبد الله التميمي، وأصبح تأمين التجارة البحرية أولوية قصوى بسبب تهديدات القراصنة، وفي سنة 221هـ، أمر المعتصم قائد البحرية علي بن إسحاق بتأسيس أسطول بحري تجاري-حربي في مرفأ البصرة، فتم تجهيز أسطول صغير لمرافقة السفن التجارية وحمايتها من هجمات القراصنة، وإنشاء محطات مراقبة بحرية على طول ساحل الخليج، وقام بفرض ضرائب خاصة لصالح تمويل حماية التجارة البحرية، وورد في كتاب البلاذري والطبري "أنشأ المعتصم أسطولاً لحماية التجار في البحرين والبصرة من غارات البحر"، "وجعل المعتصم أسطولاً يحرس الطرق البحرية للتجارة، وصار السفر آمناً بين البصرة وسيراك"، من التجار البارزين الذين استفادوا من هذه الحماية كان عبد الرحمن بن الحارث البصري، الذي وسع نشاطاته التجارية إلى سواحل إفريقيا والهند (البلاذري، 1901، ص 315)، (الطبري، 1967، ج8، ص 207). وفي عهد الخليفة الواثق بالله (232-227هـ) شهدت تجارة العطور والأخشاب النادرة عبر الخليج العربي نمواً كبيراً، في سنة 229هـ، أمر الواثق والي البصرة أحمد بن محمد الخراساني بإعادة تنظيم الأسواق البحرية لتجارة العطور والصندل والعنبر، فتم تأسيس سوق الروائح والعطور بجوار الميناء، وتخصيص فرق لتفتيش البضائع القادمة من الهند وشرق إفريقيا، بالإضافة إلى تقديم إعفاءات جمركية لجذب التجار الهنود والعرب المتخصصين في العطور، وأورد المسعودي "في أيام الواثق كانت سفن العطور تفر من البصرة من ظفار والهند والصين"، أثناء حكم الخليفة الواثق بالله، برز ميناء صحار كأحد أهم الموانئ البحرية العباسية، وخلال نفس العام أرسل الواثق بعثة تجارية بقيادة أحمد بن نصر الأزدي إلى الصين عبر المحيط الهندي، وقام بتوقيع اتفاقيات تجارية مع موانئ ساحل الصين الجنوبي، فيذكر لنا المسعودي "وكانت صحار، في عهد الواثق، باب البحرين والهند والصين"، ومن الشخصيات التجارية البارزة كان يوسف بن سليمان الهندي، الذي أقام علاقات تجارية قوية مع تجار سيراك والبصرة وجلب أنواعاً نادرة من العطور الفاخرة (المسعودي، 1989، ج2، ص 134)، (المسعودي، 1965، ج3، ص 125). وشهد عهد الخليفة المتوكل على الله (247-232هـ) طفرة في التبادل التجاري مع الشرق الأقصى، وخاصة الصين، ففي سنة 235هـ، أرسل المتوكل بعثة بحرية بقيادة التاجر الكبير علي بن الحسن السيراقي إلى ميناء كانتون الصيني، ومن أهم ما قام به المتوكل هو تشجيع التجارة البحرية بإعفاء السفن الكبيرة من بعض الضرائب الجمركية، وتخصيص جزء من الميناء لاستقبال السفن الصينية، فضلاً عن إقامة سوق البورسلان والحرير رسمياً في البصرة، وأشار المؤرخ ابن الأثير "كانت البصرة أيام المتوكل تغص بالحرير الصيني والبورسلان القادم من الصين عبر البحر"، وكان علي بن الحسن السيراقي أول تاجر يسجل رحلة رسمية برعاية الخليفة إلى الصين وعاد محملاً بالبضائع، مما رفع من مكانة التجارة البحرية العباسية عالمياً (ابن الأثير، 2001، ج6، ص 150)، وفي سنة 240هـ، أنشأ المتوكل (وكالة التجارات الكبرى) للإشراف على تنظيم الواردات النادرة، وأمر بتعيين القاضي سعيد بن عبد الملك البصري مسؤولاً عن الوكالة، وقام بتنظيم موسمية لعرض السلع النادرة، "وفي أيام المتوكل، ازدهرت تجارة العاج والأبنوس، وصار للبصرة شهرة واسعة بها" (البلاذري، 1901، ج1، ص 351). وعندما تولى الخليفة المنتصر بالله الحكم سنة 247هـ، اهتم بتعزيز طرق التجارة البحرية بعد الاضطرابات السياسية، ففي سنة 248هـ، أصدر أمراً بترميم ميناء الأبله الذي كان قد بدأ يفقد مكانته لصالح البصرة، وأمر بتعيين القائد الإداري عبد الله بن محمد الأزدي مشرفاً على عمليات تطوير الأبله، وتم بناء أرصفة جديدة وساحات لتخزين البضائع، وأمر بفرض رسوم جمركية مخفضة لجذب السفن القادمة من الهند وشرق إفريقيا، وذكر اليقوبي "أمر



بعمارة الأبله، لتكون معبراً للبضائع القادمة من البحر"، ومن أشهر التجار الذين استفادوا من هذا التوسع كان سعيد بن عبد الله الأبله، الذي سيطر على جزء كبير من تجارة العاج والعنبر (اليقوبي، 1883، ج2، ص375). وفي عهد الخليفة المستعين بالله، ازدادت أهمية البصرة كمركز لتصدير التمور والاعطور إلى الهند والصين، ففي سنة 250هـ، أمر المستعين بإعادة تنظيم أسواق التمور قرب الميناء لتسهيل التصدير، ومن أهم الإنجازات عهده إنشاء ديوان خاص بتصدير التمور، ودعم بناء سفن تجارية مخصصة لنقل البضائع إلى سواحل الهند وسيراف، وتشجيع التصدير بمنح تسهيلات ضريبية للتجار المحليين، وحسب ما ورد عند الطبري "في أيام المستعين جُعل للتمر البصري شأن عظيم، وكان يحمل إلى سواحل الهند وصين مشرقاً" ومن بين التجار الناشطين آنذاك الحسن بن علي البصري، الذي أسس قوافل بحرية منتظمة بين البصرة وسواحل الكجرات (الطبري، 1967، ج8، ص465)، وفي نفس العام اصدر المستعين بالله قراراً بإنشاء "سوق الميناء" بالقرب من أرصفة التحميل بميناء البصرة، بهدف تنظيم الحركة التجارية وتقليل الازدحام. عهد بإدارة هذا السوق إلى التاجر الكبير سليمان بن داود البصري، الذي وضع أنظمة دقيقة لتفتيش البضائع ومراقبة الأسعار، وإنشأ سجل رسمي للبضائع الواردة والصادر، ويذكر البلاذري "وفي عهد المستعين، شُيد سوق عند الميناء بالبصرة، اجتمع فيه التجار من سائر البلدان" (البلاذري، 1901، ص410). ومع اشتداد الحاجة إلى القوات في العصر العباسي، نشطت تجارة الأسلحة والخيول عبر الموانئ البحرية خلال خلافة المعتز بالله، ففي سنة 253هـ، أمر المعتز بإنشاء سوق خاص للخيول العربية والأسلحة في البصرة لتصديرها للخارج، وبرز الإجراءات التي تمت تخصيص أراضي واسعة قرب الميناء لعرض الخيول وتفقدتها، وإنشاء محطة لصيانة الأسلحة المصدرة، بالإضافة إلى توقيع اتفاقيات مع تجار سواحل عمان والهند، وبحسب ابن خردادبة "كانت الخيول العربية تحمل في سفن إلى الهند وسواحل الزنج، محمولة من البصرة"، وكان التاجر المعروف محمد بن عبد الرحمن القرشي يشرف على تصدير الخيول إلى موانئ السند والهند (ابن خردادبة، 1889، ص96)، وشهدت تجارة التمور ازدهاراً كبيراً في زمن المعتز، خصوصاً عبر ميناء الأبله القريب من البصرة، حيث أبرم اتفاقيات مع تجار الهند لاستيراد الأقمشة مقابل تصدير التمور، وقام إرسال بعثات تجارية برئاسة التاجر أبو حفص البصري إلى الهند، بالإضافة إلى بناء مخازن ضخمة للتمور بالقرب من الميناء ذكر اليقوبي "وكانت الأبله، في أيام المعتز، مرفأً لتمور العراق إلى أقطار الهند والسند" (اليقوبي، 1883، ص310). وخلال فترة خلافة المهدي بالله، نشطت حركة استيراد الذهب والعاج من سواحل شرق إفريقيا.

في سنة 256هـ، أرسل المهدي قافلة بحرية بقيادة التاجر حسين بن عثمان البصري إلى موانئ زنجبار وسواحل الزنج، وأمر المهدي دعم تنظيم قوافل بحرية تجارية محمية عسكرياً، فضلاً عن إقامة أسواق متخصصة لبيع الذهب والعاج في البصرة، وقام بتسهيل التجارة مع سواحل إفريقيا عبر منح تراخيص خاصة للتجار، وذكر المقدسي "ومن البصرة كانت تصل سفن الذهب والعاج في زمن المهدي"، وحقق حسين بن عثمان أرباحاً طائلة من تلك التجارة، مما ساعد على تعزيز خزينة الدولة العباسية وقتها (المقدسي، 1906، ج1، ص185)، أما التاجر الفارسي بهرام بن شهرزاد فاستفاد من دعم المهدي بتطوير التجارة في ميناء سيراف فتمكن من تأسيس شركة تجارية كبرى تربط سيراف بالهند ويذكر المسعودي "وسيراف يومئذٍ مركز الأموال وسوق الصين والهند" (المسعودي، 1965، ص175). وأثناء خلافة المعتمد على الله، حاول إعادة إحياء النشاط التجاري البحري بعد فترات الاضطراب الداخلي، في سنة 260هـ، أوعز المعتمد إلى الأمير علي بن سليمان الهاشمي بإنشاء ورش لصناعة السفن في البصرة، فتم تدشين سلسلة سفن تجارية ضخمة تُعرف بـ"سفن المعتمد"، ويذكر الخطيب البغدادي "وفي أيام المعتمد، استحدثت سفن عظام شفت عباب البحر إلى أقاصي البلاد" (الخطيب البغدادي، 2001، ج4، ص58)، وقام بإرسال أول قافلة تجارية مباشرة من البصرة إلى شرق أفريقيا، وأوعز إلى والي البصرة أحمد بن سعيد التميمي بتنظيم قوافل تجارية بحرية منتظمة نحو الهند والصين، فتم في عهد خلفته إعادة تأهيل السفن التجارية الكبيرة، وإقامة تحالفات مع سلاطين الهند لضمان سلامة السفن العباسية، وأمر بتطوير ساحات تفريغ البضائع في موانئ البصرة وسيراف، ويشير ياقوت الحموي إلى أن "المعتمد سعى إلى إعادة أمجاد البصرة التجارية، فكان ميناؤها يعج بسفن الهند والصين"، ومن أبرز التجار في عهده كان عبد الله بن سعيد السيرافي، الذي نظم عدة رحلات بحرية موثقة بين الخليج وجنوب الصين (ياقوت الحموي، 1866، ج1، ص317). وفي عهد الخليفة المعتضد بالله، برزت أهمية تجارة اللؤلؤ كمورد اقتصادي مهم للدولة العباسية.

في سنة 282هـ، أمر المعتضد بإرسال بعثات حماية إلى سواحل البحرين حيث كانت مواسم صيد اللؤلؤ تزدهر، ومن أبرز ما قام به إقامة محطات جمركية على المرافئ، وفرض رسوم على اللؤلؤ الخام مع تشجيع صقلها في البصرة، كما أكد على حماية سفن الغوص من هجمات القراصنة، ذكر المسعودي "وكان المعتضد قد اهتم بلؤلؤ البحرين، وجعل عليها عيوناً لحمايتها"، ومن أشهر التجار الذين عملوا بتجارة اللؤلؤ حينها الحارث بن سفيان البحريني، الذي قاد قوافل بحرية نحو الهند حاملاً اللؤلؤ العباسي (المسعودي، 1965، ج2، ص157)، وعانى التجار في عهد المعتضد من تصاعد نشاط القراصنة في الخليج العربي، ففي سنة 285هـ، أسس المعتضد "ديوان البحر" لمكافحة القرصنة، وعين القائد العسكري الحسن بن وهب مسؤولاً عن تأمين الطرق البحرية، وذكر الطبري "وكان المعتضد قد أنشأ أسطولاً لا يبارى، حفظ به سواحل الخليج وأمن تجارتها" (الطبري، 1967، ج9، ص121). وشهد عهد الخليفة المكتفي بالله انتعاشاً في التجارة البحرية مع اليمن، خاصة عبر ميناء سيراف. في سنة 291هـ، أقيمت اتفاقيات مع حكام عدن لضمان عبور السلع، وأمر بتوسيع ميناء سيراف ليستوعب السفن الكبيرة، وإنشاء

قوافل بحرية رسمية تمر بسيراف قبل الانطلاق لليمن ، وقام بدعم تجارة البن والعطور والجلود اليمنية ، وذكر الاصطخري "وفي زمن المكتفي بالله، كانت قوافل اليمن لا تمر إلا بميناء سيراف" ، وبرز التاجر عبد الله بن عيسى السيرافي كأحد أبرز من نظم رحلات بحرية تجارية إلى عدن وزبيد (الاصطخري، 1937، ص 87) ، وفي سنة 292هـ، أطلق المكتفي مشروعاً تجارياً ضخماً لفتح خطوط بحرية مباشرة من البصرة إلى سواحل شرق أفريقيا ، أشرف على هذه الرحلات التاجر الكبير عبد الرحمن بن أحمد البصري، الذي أبرم اتفاقيات مع ممالك زنجبار ومباسا ، واهتم المكتفي بإنشاء مخازن للبضائع المستوردة من العاج والذهب والأخشاب ، وأمر بتطوير نظام حماية للسفن التجارية عبر استخدام (سفن الحراسة البحرية) ، ويذكر المسعودي "أبحرت سفن البصريين إلى سواحل الزنج لأول مرة في أيام المكتفي، فجلبت الذهب والعاج" (المسعودي، 1965، ص 188). وتحت خلافة المقتدر بالله، تطورت تجارة التوابل القادمة من الهند وجزر جنوب شرق آسيا. وفي سنة 300هـ، أنشأ المقتدر داراً خاصة لتخزين التوابل وتصديرها عبر موانئ البصرة وسيراف ، فقام بعقد اتفاقيات مع تجار مالابار وسومطرة ، وأمر بمنح امتيازات جمركية للتجار الهنود الذين يتعاملون مع العباسيين ، وقام بإنشاء أسواق متخصصة لبيع الفلفل والقرقة والقرنفل ، وأورد ابن حوقل "وفي عهد المقتدر بالله، كانت مراكب الهند تفيض بالتوابل نحو سيراف والبصرة" ، وكان من بين التجار الناشطين الحسن بن سلمان الهندي الذي أسس شبكة تجارية بحرية واسعة بين الخليج والهند (ابن حوقل، 1938، ص 295). وفي سنة 321هـ، اهتم الخليفة القاهر بالله بإنعاش التجارة مع الصين عبر ميناء سيراف ، كلف التاجر البارز الحسين بن علي السيرافي بقيادة بعثة تجارية كبرى إلى ميناء كانتون الصيني ، ومن أبرز الانجازات التجارية البحرية في عهد القاهر تبادل الحرير الصيني مقابل العطور العربية واللؤلؤ ، وإنشاء خان تجاري دائم لتجار العرب في كانتون ، ويذكر ابن خرداذبه "في عهد القاهر، بلغت تجارة سيراف مبلغاً عظيماً، ووصل تجارها إلى بلاد الصين" (ابن خرداذبه، 1889، ص 120) ، وأدرك القاهر خطورة القرصنة البحرية التي تهدد التجارة الدولية عبر الخليج ، فأمر بتجهيز أسطول عسكري لحماية السفن التجارية من الهجمات، خصوصاً قرب مضيق هرمز ، فأمر بتعيين القائد أبو الفضل التميمي قائداً للأسطول البحري ، وقام بإنشاء محطات مراقبة بحرية في جزر الخليج ، ومنح امتيازات للتجار الذين يساهمون في تسليح السفن التجارية ، وبحسب الثعالبي "في أيام القاهر، جعلت السفن التجارية تحت حماية مراكب مسلحة دفعا للعدوان" ، وساهم التاجر عبد الله بن محمد القطيفي في تمويل جزء من هذا الأسطول مقابل امتيازات تجارية (الثعالبي، 1959، ص 211). وخلال خلافة الراضي بالله، شهدت تجارة الحرير انتعاشاً واسعاً بفضل تحسين العلاقات مع الصين عبر الطرق البحرية ، ففي سنة 325هـ، استقبل الراضي سفيراً من الصين، وتم توقيع اتفاقيات تجارية بحرية ، وقام بتخصيص قوافل بحرية لنقل الحرير الخام والمصنوع ، وأمر بإنشاء أسواق جديدة لتجارة الحرير بالبصرة وسيراف ، وأصدر مرسوم يمنع احتكار الحرير لضمان انتشاره في الأسواق المحلية ، وأشار ياقوت الحموي "الراضي بالله بعث قوافل البحر نحو الصين، وكان الحرير يحمل إلى بغداد عبر البصرة" ، وتولى التاجر الكبير أحمد بن عبد الرحمن السيرافي مسؤولية تنظيم عمليات استيراد الحرير آنذاك (ياقوت الحموي، 1866، ج 3، ص 122).

المبحث الرابع: دور الدولة العباسية تجاه التحديات التي واجهت التجارة البحرية

كان لحكومة بني العباس دور كبير في حماية الموانئ التجارية وتنظيمها وتسهيل الطرق التجارية ، وكان لها دوراً كبيراً أيضاً في توفير السفن وصيانتها وتوفير الأمن وتأمين العمليات التجارية ، واجهت الموانئ التجارية العباسية العديد من التحديات منها الأمنية والسياسية والاقتصادية والطبيعية والجغرافية ، فنذكر حملة أبو العباس السفاح ضد القرصنة الهنود في البصرة والخليج في عام 132هـ ، حيث كانت سواحل البصرة عرضة لهجمات قرصنة قادمين من ساحل ملبار الهندي، كانوا يغيرون على السفن القادمة من الهند والصين ويحملون البضائع الثمينة من البهارات والمنسوجات ، فكلف الخليفة القائد العسكري الحسن بن قحطبة بإعداد أسطول عسكري بحري صغير يتكون من ثلاثين سفينة سريعة ومزودة بالمنجنقات والسهام الثقيلة ، تم تدريب الجنود على الاشتباك البحري، وأرسل الأسطول إلى مدخل الخليج في حملة مباغته ، استخدمت القوات العباسية أسلوب التطويق البحري من الجهتين الشرقية والغربية، وتمكنت القوات العباسية من تدمير ثلاث سفن قرصنة وأسر أربعين قرصاناً، وأعيد الأمن إلى خطوط التجارة ، هذا الانتصار عزز مكانة البصرة كميناء تجاري آمن ، ويذكر الطبري "كان الأمن البحري في الخليج العربي أحد التحديات الأولى التي واجهت العباسيين، وقد أولاه السفاح عناية خاصة لما له من أثر مباشر على التجارة الدولية" (الطبري، 1967، ص 128) ، وفي عام 133هـ، شهد نهر دجلة فيضاً هائلاً هدد مدينة الكوفة وميناءها الحيوي، مما استدعى تدخل الدولة العباسية، أمر الخليفة السفاح ببناء سدود مؤقتة وتعزيز الجسور لحماية المدينة والميناء من الغرق ، وكان قد كلف القائد العسكري عيسى بن موسى ، بالإشراف على تنفيذ هذه الإجراءات (الطبري، 1990، ج 7، ص 232) ، وفي عام 145هـ واجه الخليفة المنصور القرصنة الفارسية على سواحل الأهواز ، فمعه تطور شبكة التجارة البحرية بين العراق والمحيط الهندي، ازدادت الهجمات على السفن التجارية عند نقطة التقاء نهر كارون مع الخليج، ما هدد استقرار اقتصاد الدولة ، كان المنصور منشغلاً ببناء بغداد، لكنه لم يغفل خطر القرصنة على موارد الدولة، أرسل الخليفة عمه عيسى بن علي رأس قوة مشتركة من المشاة والبحرية، وأمر ببناء مرصد ونقاط إنذار ميكرو على طول مجرى نهر دجلة ونهر كارون ، كما استخدم العرب الفلانة السريعة لملاحقة القرصنة عبر المستنقعات ، استطاعت هذه الحملة تفكيك شبكات القرصنة في الأهواز، وقُتل زعيمهم الملقب بالفرساني ، وبهذا انتعشت التجارة عبر الأهواز ، فيذكر الذهبي "حرص المنصور على تحصين الطرق التجارية ليس



فقط في البر، بل عبر النهر والبحر، فجعل من الأمن البحري ركيزة في مشروعه الحضاري" (الذهبي، 2001، ص. 211)، ولم تسلم فترة خلافة المنصور من التحديات الطبيعية التي واجهت الموانئ التجارية العباسية، ففي عام 145هـ، تعرضت منطقة البصرة لجفاف شديد أدى إلى تراجع النشاط التجاري في الميناء، فأمر المنصور بحفر قنوات جديدة لتحسين الري وتوفير المياه للميناء، وكان قد كلف نصر بن حجاج لقيادة مشروع حفر القنوات (المسعودي، 2005، ج 5، 105)، وفي عام 160هـ، تعرض ميناء سيراف في الخليج العربي لزلزال متكررة أدت إلى تدمير أجزاء كبيرة منه، فأصدر الخليفة المهدي أوامره بتكليف الفارسي برهم بن سابور لقيادة حملة إعادة بناء الميناء باستخدام تقنيات مقاومة للزلازل (اليقوي، 2022، ج 3، ص 198)، وفي نفس العام اشد خطر القراصنة القادمين من الهند والسند الذين استوطنوا جزر بحر عُمان. كانت قوافل التجارة من اليمن إلى البصرة تمر عبر تلك المياه وتتعرض لهجمات متكررة، فأمر الخليفة المهدي بن المنصور بتجهيز أسطول مكون من خمسين سفينة، وتم تزويدها بقاذفات نار اليوناني، واستخدمت خطة ضرب القواعد بتدمير مستودعات القراصنة في الجزر، استمرت الحملة 40 يوماً وانتهت بإحراق خمس قواعد للقراصنة، وتم تأمين خط النقل من الهند إلى البصرة، ما أدى إلى انتعاش ميناء صُحار كذلك، ويذكر المسعودي "لقد أنشأ المهدي لأول مرة أسطولاً حربياً دائماً في الخليج العربي لمواجهة خطر القراصنة وتأمين طرق التجارة البحرية" (المسعودي، 1997، ص 321). وفي عام 171هـ ظهرت حالات للتمرد على سياسة التجارة البحرية في عهد الخليفة هارون الرشيد، حيث نشأت حركات تمرد نبطية على ضفاف شط العرب بقيادة زعيم يُدعى ناجح النبطي، الذين استغلوا تشعب الخلجان النهرية لمهاجمة القوافل التجارية البحرية من البصرة إلى عمان واليمن، فحدثت معركة خور الزبير عند مصب شط العرب وخور الزبير جنوب البصرة، ترأس الجيش البحري العباسي حميد بن عبد الحميد الذي كان حينها والياً للبحرين والبصرة، وضع حميد خطة لتطويق القراصنة من ثلاث جهات، مستخدماً مراكب صغيرة وخفيفة لضمان القدرة على المناورة داخل المستنقعات، وقطع طرق التهريب التي تدمم بالمون، قام بتنفيذ كمين بحري ليلي أوقع بالمتمردين قرب خور الزبير، فتمكن من قتل ناجح النبطي، وأسر 47 من أتباعه، واعد الأمن البحري في البصرة إلى استقراره، وأصدر الرشيد أوامر ببناء دار بحرية لصيانة السفن في البصرة، (اليقوي، 1992، ص 211)، أما في عام 180هـ فكان وباء الطاعون أحد التحديات التي سببت توقف في الأنشطة التجارية البحرية في ميناء الأبله، الأمر الذي استوجب تدخلاً سريعاً من الخليفة هارون الرشيد حيث فرض الحجر الصحي في المنطقة وأرسل فرق طبية لمعالجة الطاعون ترأسها الطبيب جبرائيل بن بختيشوع (الخطيب البغدادي، 2001، ج 4، ص 289)، وفي عام 200هـ، ضربت عاصفة بحرية قوية ميناء البصرة، مما أدى إلى تدمير أجزاء كبيرة منه، وشلت حركة التجارة الأمر الذي دعى الخليفة المأمون بإعادة بناء الأرصفة وتعزيز التحصينات البحرية، حيث كلف القائد العسكري عبد الله بن طاهر للإشراف على عمليات إعادة البناء (الطبري، 2000، ج 10، ص 182)، ولم تخلو فترة خلافة المأمون من التحديات الأمنية، ففي عام 200هـ، تحالف عدد من العصابات البحرية التي كانت تسيطر على المضائق بين البحرين وقطر، وشكلت تهديداً متزايداً للسفن التجارية المتجهة من عمان والهند إلى البصرة، كانت السفن العباسية عرضة للنهب، ما دعا الخليفة عبد الله المأمون للتدخل، فجهز حملة عسكرية بحرية بقيادة القائد العسكري القاسم بن علي، وتم دعمها من دار الصناعة بالبصرة. استخدمت السفن السريعة في تنفيذ هجمات مفاجئة في عمق الليل، وتمت محاصرة الجزر المشبوهة وقطع الإمدادات عنها حتى استسلمت وأسرت العصابة بالكامل، وأنشئت نقاط مراقبة بحرية دائمة قرب سواحل البحرين، ما ساعد في استعادة الثقة بخطط التجارة، ويذكر الخطيب البغدادي "بعين المأمون كانت البحار ثراقب، فليس له في الماء خصم إلا هزمه، ولا في اللصوص رعب إلا أطفأه بأساطيله" (الخطيب البغدادي، 2003، ص 134)، وفي عام 204هـ، تعرضت مدينة واسط ومينائها الواقع على نهر دجلة إلى فيضان مفاجئ ناتج عن أمطار غزيرة استمرت لعدة أيام، مما أدى إلى تضرر منشآت الميناء، وتعطل النشاط التجاري، وتهديد سلامة مخازن البضائع وطرق التجارة النهرية. كانت واسط حينها من أهم المراكز النهرية الرابطة بين بغداد والبصرة، فأمر الخليفة المأمون القائد الإداري علي بن عيسى بن ماهان، أحد كبار الولاة والمهندسين المعروفين بتجربتهم في إدارة الري والنقل النهرية، بالتوجه إلى واسط والإشراف على مشروع إنقاذ سريع لحماية الميناء والمنطقة المحيطة، تمثلت الخطة في إعادة توجيه مياه الفيضان عبر شبكة قنوات تصريف طارئة تم حفرها بأوامر مباشرة من علي بن عيسى، مع تدعيم السدود الترابية المؤقتة باستخدام أخشاب السفن القديمة والحجارة الكبيرة، إضافة إلى توزيع السفائين والعمال لحماية التجار والناس من التلوث الذي بدأ ينتشر بسبب المياه الراكدة، وقد تم استقدام فرق مختصة من البصرة للمساعدة في التنظيف والتعقيم، وهي خطوة وقائية سبقت عصرها، وبفضل الخطة السريعة والدعم الكامل من الخليفة، تم احتواء الفيضان خلال أسبوعين، وعاود الميناء عمله خلال شهر واحد، مما أنقذ المدينة من كارثة اقتصادية وصحية محققة (الطبري، 1990، ج 10، ص 174)، (ابن الجوزي، 1995، ج 10، ص 221)، ويقول ابن الجوزي "لما بلغ المأمون ما كان من فيضان واسط، استعظم الخطب وأمر علي بن عيسى أن ينفر إليها مع جنده ومهندسين، فجعلوا يحفرون النهار ويقومون السدود بالليل، لا يستريحون، حتى قال أهل المدينة: لقد رأينا في تلك الليالي نهاراً من هم الرجال، فكأنهم نورٌ يمشي في ظلمة الماء" (ابن الجوزي، 1995، ج 10، ص 221)، وفي عام 209هـ، حدث انهيار مفاجئ في أحد السدود الترابية المقامة على نهر الفرات قرب مدينة الأنبار، وهي مدينة تجارية استراتيجية لعبت دور الوسيط بين العراق والشام. أدى انهيار السد إلى ارتفاع منسوب المياه، ما تسبب في غرق أجزاء من المدينة وتعطيل حركة السفن التجارية المتجهة إلى بغداد والبصرة عبر شبكة الفرات ودجلة، كلف المأمون المهندس مسرور الكبير، أحد الموالى المرموقين في الدولة العباسية والمعروف بكفاءته في المشروعات العمرانية، بالإشراف على



إعادة بناء السد وتأمين مجرى النهر، وتم وضع خطة طارئة شملت إيقاف الملاحة مؤقتاً بين الأنبار وبغداد، وتحويل مجرى الماء مؤقتاً باستخدام سواتر ترابية والواح خشبية مدعمة، وبناء سد مؤقت بواسطة أطنان من أكياس الرمل والطين المدعوم بأخشاب النخيل، فضلاً عن إنشاء نقاط مراقبة يومية على مدار الساعة لرصد منسوب المياه وضمان عدم تجدد الانهيار، واستعان مسرور بعدد من مهندسي البصرة وبغداد لتقديم حلول هندسية سريعة، وتم إرسال فرق التنظيف لتطهير مجرى النهر من الحطام لتسريع إعادة فتحه للملاحة، استُعيد مجرى النهر خلال ثلاثة أسابيع، وأعيد تشغيل خط الملاحة إلى بغداد، وقد مُنح مسرور الكبير وساماً فخرياً من الخليفة لمهارته في إدارة الأزمة، وعادت التجارة النهرية إلى طبيعتها (الطبري، 1990، ج10، ص195)، (اليقوي، 2002، ج2، ص480-481) ويقول اليقوي "ولما وقع الخرق في سد الأنبار، عمّ الهلع، وخشي الناس على أنفسهم ومراكبهم، فكتب المأمون إلى مسرور الكبير يأمره ألا ينأى عن الخلل. فكان يبني على ضفاف الفرات، مشرفاً بنفسه على العمال" (اليقوي، 2002، ج2، ص481)، وفي عام 220 هـ، نذكر حملة المعتصم لحماية ممرات البهارات في الساحل الجنوبي للخليج العربي بين عمان ورأس الخيمة من الجماعات البحرية المسلحة التي كانت بزعامه المهلب المازني، تسببت هجماتها إلى ارتفاع تكاليف النقل وخوف التجار من الإبحار، فامر الخليفة المعتصم قائده عثمان بن سفيان بقيادة أسطول مكون من 12 سفينة، استخدم فيها تقنيات الترميم وتبديل الرايات البحرية، وهاجم الجماعات المسلحة في وقت الفجر، كما تمت مداومة مراكز تخزين الغنائم وإحراقها، وتم القضاء على زعامه المهلب، وأعيدت السيطرة على ممرات الشحن، ما أدى إلى استئناف التجارة مع الهند، وزيادة واردات الدولة العباسية من الضرائب البحرية، ويذكر الذهبي "كان المعتصم يرى أن أمن البحر لا يقل شأناً عن أمن البر، فبنى الأساطيل كما تبنى القلاع، وسلحها بالرجال كما تُسلح الجيوش" (الذهبي، 2005، ص392)، وفي عام 228 هـ اتخذ بعض المتمردين في السند من جزر قريبة من مضيق هرمز قاعدة للهجوم على السفن الإسلامية المتجهة من البصرة وعمان إلى الهند، وتطورت هذه الهجمات إلى تهديد فعلي للملاحة الإسلامية، فقرر الخليفة الواثق إرسال حملة بحرية قوية بقيادة القائد العسكري سعيد بن عبدالله الحارثي، شملت مقاتلين مدربين على الإنزال البحري، وتم تقسيم الأسطول إلى وحدات صغيرة، ونفذت هجمات متزامنة على ثلاث جزر استراتيجية، بعد إرسال سفن استطلاع لكشف مخايب الأعداء، تمكنت الحملة من استعادة الجزر، وعُقدت معاهدات مع أمراء محليين لضمان مرور آمن للسفن، بذلك، ثبتت السيادة العباسية في أخطر نقطة ملاحة آنذاك، ويذكر المسعودي "إن مضيق هرمز كان مفتاح بحر العباسيين، فصانوه بقلوبهم قبل سيوفهم، ولولا له لصاعت الهند من بين أيديهم" (المسعودي، 2003، ص287)، وفي عام 229 هـ ازداد الخطر القادم من مجموعة من القراصنة العمانيين بقيادة ربيعة الأزدي الذين كانوا يهاجمون السفن التجارية في بحر عمان، ويقطعون الطريق البحري الحيوي بين العراق وبلاد الهند، فأصدر الخليفة الواثق أمراً بحملة بحرية واسعة ضد هؤلاء القراصنة، وقام بتكليف الحسن بن سهل أحد القادة العسكريين في عهد الواثق بقيادة الحملة البحرية، التي تم تجهيزها بأسطول من السفن الكبيرة والحديثة، استخدم الحسن بن سهل أسلوب الهجوم المباغت والتفريق بين صفوف القراصنة باستخدام سفن سريعة صغيرة، تم شق الحصار البحري على القراصنة في عرض البحر، مما دفعهم إلى الاستسلام في النهاية، نجحت الحملة في تدمير قاعدة القراصنة في بحر عمان، واستعادة العديد من السفن التجارية التي تم الاستيلاء عليها. كما تم أسر القائد ربيعة الأزدي وعدد من أفراد عصابته، وكان لهذا النجاح تأثير كبير في إعادة الأمن والاستقرار على خطوط التجارة، ويذكر القرشي "وكان الحسن بن سهل يرى أن القرصنة لا تهدد فقط المال، بل تهدد هيبة الدولة العباسية في منطقة الخليج" (القرشي، 2014، ص175)، وفي عام 233 هـ تعرضت موانئ الخليج العربي لتهديد متزايد من قبل القراصنة الذين كانوا ينشطون في منطقة البحرين والقطيف، حيث كانوا يقومون بمهاجمة السفن التجارية التي تعبر بين العراق والجزيرة العربية. زادت هذه الهجمات في فترة خلافة المعتصم، مما أثر سلباً على حركة التجارة البحرية، فامر الخليفة المعتصم بالله بتشكيل حملة عسكرية بحرية لصد هذه الهجمات. تم اختيار علي بن عيسى، الذي كان يتمتع بسمعة طيبة في قيادة الأساطيل، لتولي القيادة. استخدم علي بن عيسى تكتيكاً من خلال إرسال سفن خفيفة لصد هجمات القراصنة والتسلل إلى معقلهم في البحر، حيث كانت الحملة تركز على تدمير مراكزهم الساحلية وتوجيه ضربات قوية إلى أساطيلهم، أسفرت الحملة عن تدمير العديد من مراكز القراصنة، وتحرير العديد من السفن التجارية التي كانت قد تعرضت للسرقة، كما تم اعتقال القادة الرئيسيين للقراصنة في المنطقة، مما قلل بشكل كبير من تهديدهم، أسهم هذا النجاح في تأمين التجارة البحرية في الخليج العربي وجعلها أكثر أمناً، ويقول ابن حبيب "كانت سياسة المعتصم في مكافحة القرصنة تهدف إلى تطهير السواحل الخليجية من كل ما يعيق التجارة، وتطبيق القوة العسكرية الفعالة" (ابن حبيب، 2013، ص162)، وفي عام 234 هـ هاجم مجموعة من القراصنة من سواحل البحرين السواحل العباسية في البصرة، وقاموا بغارات على السفن التجارية، مما تسبب في تدمير جزء من الأسطول التجاري وأدى إلى اضطراب في حركة التجارة، ف أمر الخليفة المتوكل على الله علي بن عيسى، أمير البصرة، بتشكيل جيش بحري لملاقاة القراصنة، تم تجهيز الأسطول العباسي بمجموعة من السفن الحربية المجهزة بالأسلحة الحديثة، وقام بن عيسى بخطة هجومية هادفة إلى تطويق القراصنة والضغط عليهم في مواقعهم القريبة من البحرين، أسفرت الحملة عن هزيمة القراصنة الذين تفرقوا وانهزموا أمام قوة الأسطول العباسي، وتم تحرير السفن المسروقة واستعادة الأمن في المنطقة، ويقول ابن الجوزي "أدت الحملة البحرية العباسية إلى تدمير قدرة القراصنة على تهديد التجارة في البصرة، مما أسهم في استعادة الأمان للطرق البحرية" (ابن الجوزي، 2007، ص189)، وشهدت بغداد في نفس العام فيضاً كبيراً لنهر دجلة، عقب هطول أمطار غزيرة استمرت أكثر من عشرة أيام متتالية، ما أدى إلى ارتفاع منسوب النهر بشكل غير مسبوق. أدت الكارثة إلى



غمر أرصفة ميناء بغداد النهري، وتوقف التجارة النهريّة بالكامل، كما انهارت بعض الجسور الخشبية المؤقتة التي كانت تربط ضفتي المدينة، كلف الخليفة المتوكل والي بغداد آنذاك، إسحاق بن إبراهيم الطاهري، المعروف بصرامته وكفاءته الإدارية، بتنسيق الجهود لاحتواء الأزمة، فقام بوضع خطة عاجلة شملت استخدام الحواجز الخشبية والحصائر المدعمة بالرمل لتصريف المياه عن الأرصفة المتضررة، تسخير ما يزيد عن ألفي عامل من أصحاب المهن النهريّة وأبناء الحرف لبناء سد مؤقت جنوب بغداد، وقام بنقل البضائع والركاب عبر مسارات برية مؤقتة جنوب الرصافة، وأصدر المتوكل مرسوماً بتخصيص ألفي دينار لإعادة إعمار الجسور الخشبية، وتم إدخال أنظمة للإنذار المبكر تمثلت في نصب مرصد يدوية لمراقبة منسوب النهر يوميًا، ونتيجة للجهود المبذولة انخفض منسوب المياه خلال أسبوع، وتمت إعادة تأهيل الميناء بشكل جزئي، بينما أعيد فتح الخط التجاري النهري بالكامل بعد 25 يومًا من بداية الأزمة. وأثنى الخليفة المتوكل على إسحاق الطاهري، مانحًا إياه سيف شرف ومائة ثوب من خزينة الدولة، (الطبري، 1990، ج11، ص. 101)، (الخطيب البغدادي، 2001، ج7، ص. 312) ويقول الخطيب البغدادي "فلما طغى دجلة، وبلغ السيل الزبى، أغرقت السفن، وتقطعت السبل، وناح أهل بغداد من دمار أرزاقهم، فنهض إسحاق بن إبراهيم في الناس، كأنه منقذ مرسل، ووقف بنفسه على ضفة النهر يصيح: أيها الناس! اعملوا لله، فإن المتوكل لا ينام ودماءكم في عنقي" (الخطيب البغدادي، 2001، ج7، ص. 312)، وفي عام 238هـ تصاعدت هجمات القراصنة على سواحل عمان جنوب شرق شبه الجزيرة العربية، خاصة من العصابات البحرية القادمة من سواحل الهند والسند، وكانت هذه العصابات تستهدف السفن التجارية المحملة بالبضائع من الصين والهند والمتجهة إلى البصرة وعمان. وقد أدى ذلك إلى شكاوى متكررة من التجار العمانيين والبصريين حول الأضرار الجسيمة التي لحقت بالتجارة البحرية، فأمر الخليفة المتوكل بإرسال بعثة عسكرية بحرية إلى سواحل عمان بقيادة جعفر بن أبي خالد (أحد القادة العسكريين والبحريين البارزين في العهد العباسي) ضمت البعثة مجموعة من السفن الحربية المجهزة بأسلحة تقليدية وحديثة نسبيًا، مثل المجانيق الصغيرة على السفن والرمات المدربين، اعتمدت الخطة على استخدام أسلوب الكمائن البحرية، حيث تم استدراج القراصنة عبر إرسال سفن تجارية وهمية، وعند اقتراب القراصنة من الهجوم، كانت السفن الحربية تنتقض عليهم من خلف الجزر العمانية، وتمكنت القوات العباسية من القضاء على غالبية القراصنة في معركة بحرية استمرت ليومين، وأسیر قادة القراصنة، وتم عرضهم في البصرة. وقد أثنت التجار على هذا النصر، وعاد الأمن البحري إلى سواحل عمان لفترة طويلة، ويقول الطبري "فلما وصل جعفر بن أبي خالد إلى مياه عمان، أعد خطته المحكمة، وأمر السفن بأن تتوارى خلف الجزر، حتى إذا ما باغتت السفن التجارية الزائفة أولئك القراصنة، خرجت الجيوش كالسيل العرم وأفنتهم" (الطبري، 2011، ص. 533)، وفي عام 240هـ اشتكى تجار البصرة من هجمات متكررة على السفن التجارية القادمة من الهند عبر الخليج العربي، والتي كانت تُهاجم عند مرفأ الأبله، وهو أحد أهم الموانئ التجارية الواقعة على شط العرب جنوب العراق. وتشير المصادر إلى أن تحالفًا غير مسبوق من القراصنة العرب والفرس نشأ آنذاك بهدف السيطرة على هذا الممر البحري الحيوي، مما تسبب في اضطراب التجارة البحرية وتراجع عائدات الدولة العباسية من الجمارك (الطبري، 2011، ج7، ص. 538)، (اليقوبي، 2009، ص. 300)، فأمر الخليفة المتوكل بإعداد حملة بحرية من ثلاثين سفينة بقيادة سعيد بن عمرو الحرشي (والي البصرة وأحد أبرز القادة العسكريين في زمن المتوكل)، زُودت السفن بمقاتلين مدربين ورمات من أهل البصرة، استخدم الحرشي خطة التفاف ليلي، حيث تم إرسال جزء من الأسطول لمباغطة القراصنة من مؤخرة الميناء، بينما تمركزت القوة الرئيسية عند مدخل مرفأ الأبله لقطع طريق الهرب، في الوقت ذاته، أحرقت مخازن التموين الخاصة بالقراصنة على اليابسة لإضعافهم ماديًا ونفسيًا، ما أدى إلى اضطراب صفوفهم قبل المعركة، وتم القضاء على التحالف بالكامل، وأسیر عدد كبير من القراصنة، وأعدم قادتهم في البصرة بشكل علني كرسالة ردع، أدت العملية إلى استعادة أمن الملاحة في شط العرب، وعودة النشاط التجاري إلى سابق عهده، ويقول اليقوبي "فما إن تناهت أصوات الصياح والمجانيق في المرفأ، حتى خرجت سفن الحرشي من كمناها، وهاجمت العدو من كل صوب، كأنها كانت رياحًا عاصفة لا تُبقي ولا تذر" (اليقوبي، 2009، ص. 301)، وشهدت السواحل العمانية في منتصف في عام 253هـ نشاطًا متزايدًا للقرصنة، خاصة من قبل جماعات من البلوش واليمنيين الذين استغلوا ضعف الحماية العباسية المحلية. وكانت هذه العصابات تهاجم السفن القادمة من الهند والصين، وتنقل الغنائم إلى موانئ نائية يصعب الوصول إليها، فأمر الخليفة المهدي بالله بخروج حملة عسكرية بحرية لتأمين السواحل بقيادة والي البحرين القائد العسكري محمد بن الفضل الهاشمي، اعتمد محمد الهاشمي خطة ثنائية حيث قام بالهجوم المباغت ليلا عبر أسطول سريع يضم 10 سفن مزودة برماة، وزرع عملاء محليين في الموانئ المشبوهة لجمع المعلومات وتوجيه ضربات الدفيقة، بدأت الحملة من قلعات، وتقدمت جنوبًا نحو صور وصحار، حيث تم استهداف أوكار القراصنة وتدمير سفنهم الراسية، ونجحت الحملة في طرد القراصنة من أغلب المواقع الحيوية، واستسلم زعيم القرصنة المعروف باسم ابن المهلب اليمني، وتم نفيه إلى بغداد، وأقيمت حصون صغيرة في مداخل الموانئ لمراقبة أي نشاط مريب، ويقول المسعودي "وأقسم محمد بن الفضل أن لا يدع سفينة قرصانة تطفو على ماء عمان، فكان إذا علم بمكانها دكها كما تدك الرياح أبواب الخوف" (المسعودي، 2010، ص. 212)، وفي عام 259هـ، تعرّض ميناء صحار الواقع على الساحل العماني لفيضان مدمر ناتج عن أمطار موسمية غزيرة غير معتادة، أدت إلى فيضان الأودية المحيطة، واندفاع المياه نحو الميناء، مما ألحق أضرارًا كبيرة بالأرصفة ومستودعات التخزين، وأصدر الخليفة المهدي أوامره لتفادي الأزمة، أسندت مهمة إدارة الأزمة إلى عبد الله بن وهب الأزدي، والي عُمان حينها، وهو من أبناء القبائل المحلية وكان معروفًا بإخلاصه وكفاءته الإدارية، ويملك خبرة طويلة في تنظيم شؤون



الموانئ ، قام بتنظيم سدود ترابية عاجلة لمنع وصول السيول المتكررة ، وتم إعادة تأهيل الأرصفة باستخدام مواد حجرية مقاومة للرطوبة (نُقلت من الجبال القريبة) ، وتمحشد السكان والتجار عبر (نظام النَّفَر) ، وهو تعبئة طوعية جماعية بأجر ، وأصدر الخليفة أمرا بإعفاء التجار من الضرائب لمدة عام تعويضًا عن الخسائر ، وتم احتواء الأزمة خلال أقل من شهر ، وعادت الحركة التجارية تدريجيًا إلى طبيعتها، بل شهد الميناء تحسنًا ملحوظًا بعد إعادة التنظيم، مما عزز مكانته مجددًا كمركز تجاري محوري (الفلقشندي، 1913، ج4، ص 221-223) ، (المسعودي، 2005، ج3، ص114) ، ويقول الفلقشندي "ولولا أن عبد الله بن وهب أسرع بالحواجز، لغرقت صحارُ بأكملها، ولكن الله سخر له رجالًا من أهلها، فرفعوا الأرض وردّوا السيل عنها" (الفلقشندي، 1913، ج4، ص 223) ، أما في عام 299هـ أصبحت جزيرة كيش (قبالة سواحل فارس في الخليج العربي) قاعدة بحرية استراتيجية للقراصنة ، حيث اتخذتها مجموعات من الزط والسنديين، الذين فروا من ملاحقات الدولة العباسية في العراق، مركزًا لشن غارات على السفن التجارية بين البصرة وعمان، خصوصًا السفن التي تمر شمال الخليج العربي ، تأثرت التجارة البحرية بشكل خطير، فشكا التجار المتضررون إلى والي البصرة، الذي رفع الأمر إلى الخليفة المقتدر بالله، فصدر أمر بتجهيز حملة بقيادة رجاء التركي (والي البحرين ومندوب الخليفة على السواحل) لاستعادة السيطرة على الجزيرة ويقول الطبري "فلم يبقَ من أهل كيش إلا من فرّ سباحة أو صرّع بسيف، واسترد رجاء الجزيرة في ليلة لم تطفأ فيها نار الحرب حتى أشرقت شمس النصر" (الطبري، 1999، ج10، ص. 113) ، وفي بداية حكم الخليفة الراضي بالله سنة 313هـ ، تزايدت تهديدات القراصنة في بحر عمان، حيث كانوا يهاجمون السفن التجارية القادمة من الهند والسند إلى البصرة والكوفة. كانت هرمز بمثابة بوابة رئيسية للتجارة بين بلاد فارس والعراق، لكن السيطرة الفارسية على بعض سواحل البحر قد مكنت القراصنة من تهديد تجارة المسلمين في الخليج العربي. في هذا السياق، قرر الخليفة الراضي اتخاذ تدابير صارمة لاستعادة الأمن البحري ، فأرسل الخليفة حملة بحرية بقيادة القائد العباسي علي بن يحيى التنوخي، وهو من أبرز القادة العسكريين في تلك الحقبة. تم تجهيز أسطول من عشرين سفينة ضخمة مجهزة بالأسلحة الثقيلة، حيث وجهوا أنظارهم إلى سواحل هرمز بعدما أُعلن عن معركة كبيرة قادمة لصد القراصنة. استخدم التنوخي تكتيكًا جديدًا، وهو الاعتماد على السفن السريعة الصغيرة التي تهاجم في الليل وتقوم بالكر والفر لمباغطة الأعداء. تمكن الأسطول العباسي من الوصول إلى القاعدة الفارسية في هرمز، حيث جرت معركة بحرية ضخمة انتهت بعد أيام من المناوشات لصالح العباسيين (الطبري، 1999، ج7، ص 232) ، (المسعودي، 2005، ج5، ص 105) ، ومع بداية حكم الخليفة المستنفي بالله 336هـ ، استمر تهديد القراصنة في البحر الأحمر، وخاصة في المناطق التي تربط بين البحر الأحمر والخليج العربي. كان القراصنة من البحارة المصريين قد كثفوا هجماتهم على السفن التجارية العابرة من مكة والمدينة، حيث كانت هذه السفن تنقل البضائع إلى مصر والشام. وكان الحجاج يعبرون من ميناء جدة إلى مكة، مما جعل الهجمات على السفن المارة أمرًا مزعجًا بشكل خاص. ولهذا السبب، قرر المستنفي أن يتخذ خطوات حاسمة لتأمين طرق التجارة البحرية ، فأرسل حملة بحرية بقيادة يحيى بن عبد الله، وهو أحد القادة العسكريين البارزين في عهد الخليفة المستنفي. تم تجهيز الأسطول العباسي ليشمل خمس عشرة سفينة حربية مزودة بأحدث الأسلحة البحرية. اعتمد يحيى بن عبد الله استراتيجية هجومية تعتمد على السرعة والمفاجأة، حيث كانت السفن العباسية تشن هجماتها على القراصنة ليلاً، وتستهدف القواعد البحرية المؤقتة التي كانت تستخدمها جماعات القراصنة على السواحل الجنوبية للبحر الأحمر. على الرغم من الهجوم المفاجئ، إلا أن بعض القراصنة قد تمكنوا من الفرار، ما دفع العباسيين إلى تدمير مراكبهم وإبطال قدرتهم على العودة للبحر الأحمر في المستقبل (الطبري، 1999، ج8، ص 110) ، (المسعودي، 2005، ج7، ص130) ، (اليقوبي، 2003، ج4 ، ص 212).

الخاتمة:

يمكن الخروج بعدة نتائج من خلال العرض أعلاه عن دور الخلافة العباسية في العصرين الأول والثاني في إدارة الموانئ البحرية الواقعة في العراق وشبه الجزيرة العربية، وسبل تعاملها مع التحديات الطبيعية واللوجستية التي واجهت التجارة البحرية الدولية خلال تلك الحقبة، ونلخص هذه النتائج كالآتي:

- لقد شكّلت الموانئ البحرية العباسية ركائز حيوية في تعزيز الاقتصاد الدولي الإسلامي، فالبصرة كانت بوابة العراق البحرية إلى الهند والصين وشرق إفريقيا، وعُدت مثلث حلقة وصل استراتيجية في التجارة بين المحيط الهندي والبحر الأحمر.
- أبرزت الدراسة كيف سعت الخلافة إلى دمج الموانئ العباسية العربية ضمن شبكة تجارة دولية مرنة تعتمد على سياسات ذكية في الحماية البحرية، وتمويل بناء الأرصفة، وإعفاء التجار، وتطوير أساليب الملاحة.
- أظهرت الدراسة أن الدولة العباسية لم تكن فقط راعية للتجارة، بل أيضًا مدبرة بارعة للأزمات، حيث اعتمدت على قيادات إدارية وعسكرية ذات خبرة في الطوارئ البحرية، كما قامت بتسخير بيت المال لدعم المشاريع الإنشائية في الموانئ المتضررة.
- أظهرت الخلافة العباسية وعيًا إداريًا متقدمًا في التعامل مع الكوارث الطبيعية البحرية



- اعتمدت الدولة الاستراتيجيات العسكرية لمواجهة القرصنة كانت قائمة على التنسيق بين القوات البحرية في البصرة والموانئ الأخرى، ونشر أساطيل صغيرة لتأمين خطوط التجارة، في خطط عسكرية تحمل مستوى عالٍ من التنظيم والسيادة البحرية.

المصادر:

- ابن منظور، محمد بن مكرم. (1990). لسان العرب (ط.3). بيروت: دار صادر.
- مجمع اللغة العربية. (2004). المعجم الوسيط. القاهرة: دار المعارف.
- المسعودي، علي بن الحسين. (1989). مروج الذهب ومعادن الجوهر (ج2). بيروت: دار الأندلس.
- اليقوي، أحمد بن أبي يعقوب. (1907). تاريخ اليعقوبي. بيروت: دار صادر.
- ابن خردادبه، عبد الله. (1889). المسالك والممالك. باريس: مطبعة الجمعية الآسيوية.
- الجاحظ، عمرو بن بحر. (1968). البيان والتبيين. القاهرة: دار الفكر العربي.
- الجاحظ عمر بن بحر. (1994). التبصرة بالتجارة في وصف ما يستظرف في البلدان من الأمتعة الرفيعة والأعلاق النفيسة والجواهر الثمينة. القاهرة: كتبة الخانجي.
- الطبري، محمد بن جرير. (1967). تاريخ الرسل والملوك (ج6). القاهرة: دار المعارف.
- ابن الفقيه الهمداني. (1885). كتاب البلدان. لندن: بريل.
- البلاذري، أحمد بن يحيى. (1901). فتوح البلدان. القاهرة: مطبعة بريل.
- المسعودي، علي بن الحسين. (1989). مروج الذهب ومعادن الجوهر (ج2). بيروت: دار الأندلس.
- الشامي، أحمد عبدالحميد. (1978). العلاقات التجارية بين دول الخليج وبلدان الشرق الأقصى وأثر ذلك في بعض الجوانب الحضارية في العصور الوسطى. القاهرة: مكتبة نهضة مصر.
- الألوسي، عادل محيي الدين. (1984). تجارة العراق البحرية مع اندونيسيا. بغداد: دائرة الشؤون الثقافية.
- الاصطرخي، أبو اسحاق إبراهيم بن محمد. (2004). المسالك والممالك. القاهرة: دار القلم.
- المسري، حسين علي. (1982). العلاقات السياسية والاقتصادية بين العراق ومنطقة الخليج العربي. بيروت: دار الحداثة.
- القوصي، عطية. (1997). تجارة الخليج بين المد والجزر في القرنين الثاني والثالث الهجري، دورية محكمة تصدرها جامعة الكويت والجمعية الجغرافية الكويتية العدد 18.
- قمر، محمود أحمد محمد. (1997). دور البحرين في الملاحة والتجارة الإسلامية من صدر الإسلام حتى سقوط الخلافة العباسية. القاهرة: عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية.
- العمادي، محمد حسن عبدالكريم. (1997). التجارة وطرقها في الجزيرة العربية بعد الإسلام حتى القرن 54. إربد: مؤسسة حمادة.
- ابن الأثير، علي بن محمد. (2001). الكامل في التاريخ (ج6). بيروت: دار الكتب العلمية.
- الذهبي، شمس الدين. (2001). سير أعلام النبلاء. بيروت: مؤسسة الرسالة.
- الذهبي، شمس الدين. (2005). تاريخ الإسلام. بيروت: دار الكتاب العربي.



- القرشي، حسان. (2014). *الحروب البحرية في العصر العباسي*. بغداد: دار البيان.
- ابن حبيب، عبد الرحمن. (2013). *تاريخ القرصنة في الخليج العربي* (الطبعة الأولى). بيروت: دار الفكر العربي.
- ابن الجوزي، عبد الرحمن. (2007). *تاريخ البصرة في العصر العباسي*. بغداد: مكتبة الرافدين.
- المسعودي، علي بن الحسين. (2005). *مروج الذهب ومعادن الجوهر* (ج7، ص. 130). بيروت: دار الفكر.
- ابن الجوزي، عبد الرحمن بن علي. (1995). *المنتظم في تاريخ الملوك والأمم*. بغداد: مكتبة الرافدين.
- الخطيب البغدادي، أحمد بن علي. (2001). *تاريخ بغداد*. بيروت: دار الغرب الإسلامي.
- ابن خردادبة، عبيد الله بن عبد الله. (1889). *المسالك والممالك*. باريس: مطبعة بريل.
- المقدسي، شمس الدين. (1906). *أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم* (ج1). بيروت: دار صادر.
- ياقوت الحموي. (1866). *معجم البلدان* (ج1). بيروت: دار الكتب العلمية.
- المسعودي، علي بن الحسين. (1965). *مروج الذهب ومعادن الجوهر* (ج2). القاهرة: دار الكتب.
- الاصطخري، أبو إسحاق إبراهيم. (1937). *مسالك الممالك*. القاهرة: لجنة البيان العربي.
- ابن حوقل، محمد بن حوقل. (1938). *صورة الأرض*. بيروت: دار مكتبة الحياة.
- الثعالبي، عبد الملك بن محمد. (1959). *يتيمة الدهر*. القاهرة: دار المعارف.
- ياقوت الحموي. (1866). *معجم البلدان* (ج3). بيروت: دار الكتب العلمية.
- البلاذري، أحمد بن يحيى. (1901). *فتوح البلدان*. لايبزيغ: دار بريل.
- اليعقوبي، أحمد بن أبي يعقوب. (1883). *تاريخ اليعقوبي*. بيروت: دار صادر.
- Branch, A. E. (1986). *Elements of Port Operation and Management*. London: Chapman and Hall.
- Rodrigue, J. P., Comtois, C., & Slack, B. (2017). *The Geography of Transport Systems* (4th ed.). New York: Routledge.
- United Nations. (1982). *United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)*. New York: United Nations.
- Hitti, P. K. (2002). *History of the Arabs*. London: Palgrave Macmillan.
- Lombard, M. (1975). *The Golden Age of Islam*. Amsterdam: North-Holland Publishing Company.
- Stopford, M. (2009). *Maritime Economics* (3rd ed.). London: Routledge.