

المعاملات التجارية وتحديات القرصنة في موانئ الساحل الشرقي للخليج العربي

بين القرنين الثاني و السابع الهجري / الثامن و الثالث عشر الميلادي (*)

مركز البحوث
والدراسات التاريخية

باحثة دكتوراه

مريم علي مبارك الكندي

كلية الآداب والعلوم الإنسانية والاجتماعية
جامعة الشارقة

د. نجيب بن خيرة

أستاذ مشارك بقسم التاريخ والحضارة الإسلامية
كلية الآداب والعلوم الإنسانية والاجتماعية
جامعة الشارقة

الملخص:

شكل الخليج العربي وعبر تاريخه الطويل أهمية سياسية واقتصادية كبيرة، وقد نشأت على سواحل العديد من الموانئ، كان منها موانئ الساحل الشرقي للخليج العربي التي تضافرت لها عدت عوامل ساهمت في إبراز تألقها في دنيا التجارة. وكان من تلك العوامل: قيام الدولة العباسية وتنامي قوتها في المنطقة، حيث ساعد قيامها على بروز نجم موانئ الساحل الشرقي للخليج العربي سيراف، هرمز القديمة، وجزيرة قيس في دنيا التجارة، ولم يعد دورها مقصوراً على استقبال البضائع وتصريفها، إنما تعدى ذلك بكثير؛ فبدأت تمارس دور الوسيط التجاري في الخليج العربي والهند والصين وشرق أفريقيا، وهذا النشاط التجاري كان له انعكاساته على الحياة الاقتصادية والاجتماعية على سكان تلك الموانئ الذين بدأوا بجني الأموال الطائلة. وبدأت المعاملات التجارية السائدة في موانئ الساحل الشرقي للخليج العربي تأخذ شكلاً أكبر مما كانت عليه من قبل؛ فالتداولات الاقتصادية وتبادل السلع التجارية أخذ يزداد أكثر من ذي قبل، والعلاقات التجارية لموانئ الساحل الشرقي للخليج العربي بدأت تتوسع مع أقاليم جديدة وبعيدة، مما أوجب تنوعاً في المعاملات التجارية لتواكب الحركة التجارية النشطة.

وصاحب هذا الازدهار الملاحي والتجاري لحركة السفن والبضائع في الخليج العربي، ازدياد نشاط القرصنة البحرية في مياه الخليج العربي، والذين أخذوا على عاتقهم مهاجمة السفن التجارية المارة فيه، وقطع الطريق على المسافرين، ومهاجمة ميناء جزيرة قيس وغيره

(*) مجلة "وقائع تاريخية" العدد (٣٨)، يناير ٢٠٢٣.

المعاملات التجارية وتحديات القرصنة في موانئ الساحل الشرقي للخليج العربي

من موانئ الخليج العربي المرتبطة ملاحياً وتجارياً بموانئ الساحل الشرقي للخليج العربي، كميناء البصرة بوابة الدولة العباسية على العالم الخارجي، مما أوجب على الدولة العباسية اتخاذ تدابير أمنية من شأنها حماية موانئ الساحل الشرقي للخليج العربي وبقيّة موانئ الخليج.

الكلمات المفتاحية : القرصنة - الساحل الشرقي - الخليج العربي - المعاملات التجارية - الموانئ

Abstract:

The Arab Gulf, and throughout its long history, has been of great political and economic importance. Many ports originated on the coast, including the ports of the eastern coast of the Arabian Gulf, which combined several factors that contributed to highlighting its brilliance in the world of trade. The ancient Hormuz, and the island of Qais in the world of trade, its role is no longer limited to receiving and exporting goods, as it went beyond that, so it began to play the role of commercial broker in the Arabian Gulf, India, China and East Africa, and this commercial activity had its repercussions on the economic and social life of the inhabitants of those ports who are making a lot of money. The commercial transactions prevailing in the ports of the eastern coast of the Arabian Gulf began to take a larger form than they were before in the economic trades and the exchange of commercial goods began to increase more than before. Commercial transactions for active commercial traffic.

This navigational and commercial prosperity in the movement of ships and goods in the Arabian Gulf was accompanied by an increase in the activity of maritime piracy in the waters of the Arabian Gulf, who took upon themselves to attack the merchant ships passing through it, cut off the way for travelers and attack ports such as the port of Qais Island and other ports of the Arabian Gulf linked to navigation and trade with the ports of the eastern coast. The Arabian Gulf and the port of Basra are the gates of the Abbasid state to the outside world, which necessitated the Abbasid state to take security measures that would protect the ports of the eastern coast of the Arabian Gulf and the rest of the ports of the Arabian Gulf.

key words:

Piracy - East Coast - Arabian Gulf - Commercial Transactions - Ports

تمهيد

نشأت على سواحل الخليج العربي العديد من الموانئ التي ساهمت في دفع الحركة التجارية في المنطقة، ورسم سياسة بعض القوى المتعاقبة على تلك الموانئ تجاه غيرها من الموانئ. وكان للبعض منها نصيب كبير من التجارة البحرية، واستطاع بعض منها أن يفوق نصيب غيره من الموانئ في التجارة وترجع على عرش التجارة الدولية بالعمل على جذبها من الشرق والغرب إلى مينائه بكافة الوسائل.

تكمُن أهمية الموضوع في تسليطه الضوء على تاريخ نشوء موانئ الساحل الشرقي للخليج العربي: سيراف، وهرمز القديمة، وجزيرة قيس، وأهم العوامل التي ساهمت في نشوئها. كذلك التعريف بالمعاملات التجارية التي قامت بها نتيجة الازدهار الاقتصادي، وتحديات القرصنة التي واجهتها.

وقد بدأ البحث بالقرن الثاني الهجري نظراً لنشأة ميناء سيراف في هذا القرن بفضل جهود الخلفاء العباسيين، وانتهى البحث بالقرن السابع الهجري لذكر الأحداث المهمة التي يقف البحث عندها والتي تتمثل في القرصنة البحرية التي تعرضت لها موانئ الساحل الشرقي للخليج العربي موضوع الدراسة. وقد تناولت بعض الدراسات موضوع القرصنة من جوانب مختلفة في مساحات جغرافية أخرى، ولكن ذكرها جاء متضمناً في النشاط التجاري، ولم يفرد له موضوع خاص متعلق بالموانئ الخليجية موضوع الدراسة. ويمكن أن نذكر منها:

الدراسات السابقة:

١. أبو حسن، ياسر. القرصنة البحرية في القرن الأفريقي وتداعياتها الأمنية. المجلة العربية للدراسات الأمنية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، المملكة العربية السعودية، المجلد ٣٣٢، العدد ٣٤، ٢٠١٨م.

- المعاملات التجارية وتحديات القرصنة في موانئ الساحل الشرقي للخليج العربي
٢. علو، عماد. القوى البحرية والتجارية في الخليج العربي خلال العصور الإسلامية. عمان، الأردن، دار الحبان للنشر والتوزيع، ط١، ٢٠١٧م.
٣. أحمد، ليبد. ناجي، عبد الجبار. العمق التاريخي العربي لجزر الساحل الشرقي للخليج العربي. الموصل، العراق، دار الحكمة للطباعة والنشر، ط١، ١٩٩١م.
٤. أبو عزة، عبدالله. الخليج العربي في العصر الإسلامي: دراسة تاريخية وحضارية. الكويت، مكتبة الفلاح للنشر والتوزيع، ط١، ١٤٢١هـ - ٢٠٠١م.
٥. ويلسون، أنولد. الخليج العربي من العصور الأولى حتى بداية القرن العشرين. بيروت، لبنان، الدار العربية للموسوعات، ط١، ١٤٣٣هـ - ٢٠١٢م.
٦. القصير، هيلة. النشاط التجاري وأبعاده الاقتصادية في ميناء سيراف خلال العصر العباسي الأول ١٣٢-٢٣٢هـ/٧٩٤-٨٤٦م. مجلة جامعة القصيم مجلة العلوم العربية والإنسانية، القصيم، المملكة العربية السعودية، المجلد ٧، العدد ٣، ٢٠١٤م.
٧. الخيرو، رمزية. تجارة الخليج العربي وأثرها في الحياة الاقتصادية في منطقة الخليج العربي والعراق منذ صدر الإسلام حتى نهاية القرن الرابع الهجري. بغداد - العراق، دار الشؤون الثقافية العامة، ط١، ١٩٨٧م.
٨. الرشيد، بدر دحيم. الخليج وآسيا دراسة في العلاقات التاريخية. الكويت، آفاق للنشر والتوزيع، ط١، ١٤٣٦هـ - ٢٠١٥م.
- أما المنهج المتبع في البحث فهو المنهج الاستردادي التاريخي القائم على رصد الحوادث التاريخية مع التحليل والنقد والمقارنة .

مباحث المقال

يبدأ البحث بتناول موقع الخليج العربي وأهميته والتعرف على تضاريس سواحله الشرقية والغربية على حد سواء. ثم تحدث على أهم موانئ الساحل الشرقي للخليج العربي: سيراف، هرمز القديمة، وجزيرة قيس: نشأتها وكيف تطورت وما عوامل تطورها وصعود نجمها. ثم يأتي الحديث عن أهم المعاملات التجارية التي صاحب النشاط التجاري المزدهر لفترة الدراسة، ثم تناول المحور الأخير القرصنة التي اعترضت موانئ الساحل الشرقي للخليج العربي والموانئ التي ارتبطت بها، ونتائجها.

أولاً: الساحل الشرقي للخليج العربي: الموقع والأهمية:

يقع الخليج العربي جغرافياً شرق شبه الجزيرة العربية، يحده من الشرق إيران، ومن الجنوب مضيق هرمز وخليج عمان، ومن الشمال العراق^١. وتقدر مساحته بحوالي ٢٣٣,١٠٠ كم^٢، ويتراوح عرضه تقريباً بين ٣٧٠ كم كحد أقصى إلى ٥٥ كم كحد أدنى عند مضيق هرمز^٢.

ومما يميز مياه الخليج العربي أنها ضحلة^٣ نادراً ما يتجاوز عمقها ٩٠ متراً، أي حوالي ٣٠٠ قدم، وقد تصل في بعض الأماكن إلى أعماق قد تزيد على ١١٠ متراً - أي ٣٦٠ قدماً - وذلك عند مدخله^٤. والخليج العربي من ناحية العمق والشكل غير متماثل؛ إذ تتميز السواحل الشرقية للخليج العربي بعمق مياهها^٥، فيبلغ عمقه ما يقارب ٣٥ متراً - أي ١٢٠ قدماً -^٦.

ومن الجدير بالذكر أن ضحالة مياه الخليج العربي خصوصاً عند الاقتراب من الساحل العربي، مع انتشار الكثير من الترعجات والخلجان، هيأت ظروفاً طبيعية جيدة للملاحة البحرية^٧.

ويبلغ طول الخليج العربي ٩٦٥ كيلومتراً، ويحتوي على العديد من الجزر، أغلبها قريب من الساحل^٨. ولقد لعبت بعض تلك الجزر أدواراً

المعاملات التجارية وتحديات القرصنة في موانئ الساحل الشرقي للخليج العربي

اقتصادية وسياسية غاية في الأهمية، كما أنها في أحيان كثيرة رسمت سياسة المنطقة وسيطرت على اقتصادياتها، ولقد تكالبت العديد من القوى في مختلف فترات التاريخ من أجل السيطرة على هذه الجزر وإخضاعها للتبعية؛ من أجل الهيمنة على اقتصادها وتسخير مواردها^٩.

وقد حظي الخليج العربي بأهمية كبيرة عبر تاريخه الطويل والقديم، وكيف لا وهو حلقة الوصل بين الشرق والغرب منذ بزوغ الحضارات^{١٠}. فتاريخ الخليج العربي تاريخ ضارب في القدم، اتصل وتواصل مع الحضارات القديمة فأثر بها وتأثر. وكل الشواهد التاريخية التي خلفتها الحضارات القديمة من آثار ونقوش تقف شاهدة على عراقية هذا التاريخ^{١١} وأصالته وقدمه؛ حيث كان الخليج العربي - ولا يزال - من الممرات الأساسية للتجارة وانتقال البضائع شرقا وغربا^{١٢}، فموقعه الجغرافي الذي توسط به قارات العالم القديم^{١٣} ساعد على تدعيم تلك الأهمية فأكسبه موقعا استراتيجيا ومكانة مهمة^{١٤}.

ومما زاد أيضا في تدعيم تلك الأهمية كونه ذراعا مائيا لبحر العرب^{١٥}، مما ساعد على انفتاح الخليج على العالم بأسره.

وللخليج العربي أهمية استراتيجية تعود لأزمة ضاربة في القدم^{١٦}؛ وذلك بحكم توسطه للعالم القديم^{١٧}، إذ أكسبه ذلك الموقع المنفرد والمميز أهمية اقتصادية، فأضحى منذ القدم خطا ملاحيا لا غنى عنه يربط الشرق بالغرب، ومعبرا بحريا للمسافرين والبضائع المنقولة من مشارق الأرض ومغاربها.

ولقد عانى الخليج العربي من هذه الأهمية، حيث أصبح محط أنظار الدول المستعمرة ولا يزال^{١٨}.

وتتجلى الأهمية الاستراتيجية للخليج العربي في الموقع الجغرافي^{١٩} الذي حباه الله سبحانه وتعالى له؛ حيث إن توسطه الخليج العربي لقارات العالم

القديم جعل منه جسرا يربط بين الحضارات القديمة^{٢٠}؛ كما أن اتصال الخليج العربي من الناحية الشمالية بنهر دجلة والفرات عبر شط العرب مكنه من الاتصال بحضارة وادي الرافدين العريقة.

يضاف إلى ذلك احتواء الخليج العربي على العديد من الجزر^{٢١} التي أسعفتها الظروف لتكون مرافئ مهمة للسفن المبحرة في مياهه تتزود بما تريده من ماء وموئن، وتؤمن حاجاتها تارة وتحتمي بها من العواصف والأخطار تارة أخرى.

حيث تصادف السفن وهي مبحرة في الخليج العربي في بعض الأحيان رياح تسمى (خِبُّ) وهي أخبث الرياح نظرا لشدتها على السفن المبحرة، مما يضطر السفن إلى اللجوء إلى الموانئ والمرافئ للاحتماء لحين هدوء تلك الرياح.^{٢٢}

ثانيا: موانئ الساحل الشرقي (لمحة موجزة)

١. سيراف:

سيراف تابعة لبلاد فارس وهي قسبة كورة أردشيرخره^{٢٣}، وهي مدينة جبلية تقع في جنوب بلاد فارس^{٢٤} مما يلي كرمان^{٢٥} في الجهة الجنوبية الشرقية من شيراز حيث تبعد عنها مسافة ستين فرسخا^{٢٦} أي (٢٨٩,٨ كم) تقريبا^{٢٧}.

وتعد سيراف أكبر مدينة بعد شيراز^{٢٨}، وقال عنها ياقوت الحموي (ت: ٦٢٦هـ/١٢٢٩م) في كتابه معجم البلدان: "سيراف، بكسر أوله، وآخره فاء، في الإقليم الثالث، طولها تسع وتسعون درجة ونصف وعرضها تسع وعشرون درجة ونصف ... وهي الفرضة^{٢٩} العظيمة لفارس وهي مدينة عظيمة"^{٣٠}.

وقد تضافرت عدة عوامل أدت إلى ازدهار الميناء في العصر العباسي الأول^{٣١}، منها: الوجود العباسي في منطقة الخليج العربي ونقل مركز الخلافة من دمشق إلى بغداد لما تقتضيه مصلحة الإمبراطورية الناشئة التي مثلت قوة متنامية في الخليج العربي تتحكم في نشاطاته التجارية وأموره الملاحية مؤمنة بأن المال هو الداعم الأساسي والأول لتطور الدولة وتثبيت دعائم أركانها في جميع أرجائها^{٣٢}؛ لهذا بدأ العباسيون ومنذ توليهم شؤون الإمبراطورية الإسلامية إلى بناء اقتصاد قوي واقتصاد موحد لإمبراطوريتهم من خلال بناء اقتصاد موحد للموانئ المطلة على منطقة الخليج العربي والسعي من أجل عمل وحدة اقتصادية فاعلة ونشطة لتلك الموانئ والتي بدورها سوف تدر أرباحا عظيمة على خزائن الدولة العباسية^{٣٣}.

وميناء سيراف محطة تجارية يطل على خليج نابد، هذا الخليج الذي كان يشكل مكانا آمنا للسفن تأوي إليه في حال اعتراضها عاصفة أو أي أمر طارئ مثل مdahمة سفن القرصنة التي كان شغلها الشاغل اقتناص الفرص واعتراض السفن من أجل السطو على حمولتها؛ فخليج نابد كان الملجأ الذي تلتجئ إليه السفن، كما أنه امتاز بعمق مياهه التي سهلت للسفن الكبيرة التي تتميز بغاطسها الكبير دخوله والرسو في ميناء سيراف.

٢. هرمز:

يصفها البعض هرمز العتيقة^{٣٤} وهي تلك المدينة الواقعة على ساحل الخليج العربي وتتصل به عن طريق خور صغير^{٣٥}، وهي تبعد عن بندر عباس الحالي مسافة ٣٠ ميلا^{٣٦}.

وهرمز القديمة واحدة من أهم المراكز التجارية الإسلامية التي لعبت دورا كبيرا في نقل البضائع وتوزيعها إلى سائر البلدان، فهرمز هي فرصة

كرمان^{٣٧}، تتجمع فيها البضائع القادمة من الهضبة الفارسية وذلك لارتباطها بخطوط المواصلات البرية والتي كانت تبدأ من شيراز وتنتهي بمدينة يزد^{٣٨}، وهو طريق عرف باسم طريق خراسان حيث أشار إلى هذا الطريق كلا الجغرافيين الإصطخري (ت: ٣٤٦هـ/٩٥٧م) وابن حوقل^{٣٩} (ت: ٩٤٣هـ/٩٤٣م). كما أن البضائع القادمة من الهند يتم تفريغها في ميناء هرمز القديمة لتسلك طريقها بعدها إلى الأقاليم المجاورة حيث ترسل إلى كرمان وسجستان وخراسان^{٤٠}، وبعد القراءة حول تاريخ هرمز العتيقة يمكن أن نسميها "هرمز الأولى" أو "هرمز الأساس"؛ لأنها مثلت الأساس واللبننة الأولى في بناء هرمز الجديدة.

٣. جزيرة قيس:

برزت جزيرة قيس على مسرح الأحداث الاقتصادية والسياسية في النصف الثاني من القرن الخامس الهجري/ الحادي عشر الميلادي واستمرت في أوج صعودها في دنيا التجارة إلى النصف الأول من القرن السابع الهجري^{٤١}.

وجاء بروز جزيرة قيس على إثر اضمحلال دور سيراف وتعثرت التجارة وتوقفها في مينائها بعد ضربة زلزال أصابته في ٣٦٦هـ/٦٧٩م^{٤٢}، ولم يكن الزلزال وحده هو العامل الرئيسي لهجرة السيرافيين وتركهم ميناء المدينة ليلقى مصيره في الاندثار، إنما تضافرت عوامل قبل الزلزال ساهمت في تلك الهجرة، منها الانقسامات والصراعات الداخلية في بلاد فارس^{٤٣} في فترة حكم البويهيين^{٤٤}، والتوغل التتري في المنطقة.

واستطاع عدد من تجار جزيرة قيس في عهد ملوك بني قيصر الذهب إلى شرق أفريقيا وموزمبيق، فأسسوا مستعمرات ساعدت على التبادل التجاري

المعاملات التجارية وتحديات القرصنة في موانئ الساحل الشرقي للخليج العربي
=

وانتقال السلع بين هذه المناطق والجزيرة، وكذلك بين تلك المناطق وبلاد فارس
وجزر العربي، مما عزز على إغراق موانئ الخليج العربي بالسلع الجديدة التي
كانت تنتجها القارة الأفريقية^{٤٥}.

هكذا كانت جزيرة قيس تمد نفوذها السياسي والاقتصادي إلى أبعد من
موقعها الجغرافي، مسيطرة على تجارة الخليج العربي الداخلة والخارجة^{٤٦}،
متحكمة في طرق التجارة المؤدية إلى أكبر الموانئ في الهند والصين وشرق
آسيا^{٤٧}، فبنو قيصر حكام الجزيرة برعوا في التجارة والملاحة كما برعوا في
استمالة القوى الكبرى في الخليج العربي عن طريق إغداق الأموال والهدايا
عليهم ليغضوا الطرف عن تحركاتهم في مياه الخليج العربي وعن هجماتهم التي
كانوا يقومون بها على الموانئ المنتعشة بهدف تحويل التجارة إلى جزيرتهم^{٤٨}.

ثالثا: المعاملات التجارية في موانئ الساحل الشرقي

شهدت التجارة رواجاً كبيراً في موانئ الساحل الشرقي للخليج العربي
فجع ميناء سيراف^{٤٩} وميناء هرمز القديمة^{٥٠} وميناء جزيرة قيس^{٥١} بالبضائع
المتنوعة القادمة من مختلف أنحاء العالم من الصين والهند وجنوب شرق أفريقيا
فعاثت تلك الموانئ في حركة تجارية نشطة^{٥٢} ومستمرة؛ فالبضائع كانت تجلب
من تلك الأصقاع وتفرغ في موانئ الساحل الشرقي للخليج العربي لتنتقل بعدها
إلى داخل بلاد فارس وإلى البصرة وبغداد وغيرها من أقاليم الدولة الإسلامية^{٥٣}.

هذا النشاط وهذه الحركة كان لها انعكاساتها على المعاملات التجارية
التي كان التجار يقومون بها، وهذا أمر طبيعي؛ لأن الرقعة الجغرافية للدولة
العباسية زادت ودخلت أقاليم كثيرة داخل حدودها^{٥٤}. كما أن الدولة العباسية
بدأت تُنشئ موانئ جديدة تكون قادرة على استيعاب التجارة الضخمة القادمة من
قبل قيامها بعمل ميناء سيراف^{٥٥} وتنشيطها الحركة التجارية على الساحل

الشرقي للخليج العربي، وتفعيل الخط الملاحي المار بجزر الخليج العربي والذي خدم جزيرة قيس بشكل كبير وساهم في بروز دورها التجاري في المنطقة^{٥٦}.

أضف إلى ذلك سعي الخلافة العباسية الدؤوب إلى توطيد علاقتها بالدول التي تتمتع باقتصاد قوي تأمل من خلاله تحقيق أكبر قدر من الاتصال والتواصل التجاري لما سوف يعكسه من فوائد على الأمور السياسية والاقتصادية والاجتماعية، فبدأت الدولة العباسية مسيرة التعامل مع موانئ ذات شهرة عالمية في دنيا التجارة^{٥٧}.

وبدأت المعاملات التجارية تأخذ صورة أكبر من ذي قبل وبدأت تظهر مصطلحات تجارية جديدة؛ لأن الحسابات بدأت تتشعب بشكل كبير بسبب الإيرادات الضخمة التي كانت تحصل من وراء التجارة وغيرها^{٥٨} من المواد. فمن غير المعقول أن تبقى الحسابات وديوان بيت المال كما كانا في السابق.

ومن هذا ما ذكره ابن حوقل (٣٣١هـ/٩٥٧م) حول غنى تجار ميناء هرمز القديمة وامتلاكهم الأموال الطائلة، إذ يذكر بأن أحد تجار هرمز القديمة دفع ما قيمته مائة ألف دينار ضريبةً لملك كرمان، مما يدفعنا لتصور الأموال التي كان التجار يجنونها من وراء التجارة^{٥٩}.

يضاف إلى ذلك أن الألفاظ التي ارتبطت بالمعاملات التجارية والمالية والأوزان والمكاييل وأسماء المهن وأصنافها والتي يطلق عليها ألفاظ الحياة الاقتصادية قد شهدت توسعا كبيرا^{٦٠}، حيث بدأت تظهر مهن جديدة استدعتها الحاجة وتوفر المواد الأولية والاشتغال بالتجارة وتوفر الخبرة، بالإضافة إلى توفر رأس المال.

والحق أن النشاط التجاري بلغ ذروته في العصر العباسي في القرنين الثاني والثالث الهجريين الموافق الثامن والتاسع الميلاديين، نتيجة لاستقرار الأوضاع السياسية في تلك الفترة، وعدم تعرض الدولة العباسية لأخطار خارجية، هذا بالإضافة لتركيز خلفاء تلك الفترة على التجارة وشؤونها^{٦١}. فنشطت التجارة بين موانئ الساحل الشرقي للخليج العربي والصين بشكل كبير وبدأت تنشأ المبادلات التجارية بين سيراف والصين وأبلغ دليل على هذا الإزدهار وكثرة التبادلات التجارية بين الطرفين هو العثور على عملة الصين في سيراف وهي عباره عن فلوس^{٦٢}.

وإزاء هذا النشاط التجاري الكبير، كان لا بد من ظهور وسائل مأمونة تقي من قطاع الطرق المترصين بالقوافل التجارية وبالمسافرين^{٦٣}، وتحفظ الأموال من الضياع، فبدأت أنظمة الائتمان تأخذ شكلاً آخر استجابة لمتطلبات الحركة التجارية. وبعد نظام الائتمان من الأنظمة المهمة للتجار؛ خصوصاً أولئك الذين لديهم ارتباطات مالية في أقاليم وبلدان بعيدة عن محل سكنهم. وقد سهل نظام الائتمان عملية استرجاع الأموال وحفظها من الضياع، كما أنه كفل إيصال المستحق منها إلى أماكن بعيدة، فسادت المعاملات الائتمانية في الدولة العباسية والتي كان من صورها: تعامل الناس بالسفاحج والصكوك التي انتشرت في مركز الخلافة العباسية والأقاليم التابعة لها في منطقة الخليج العربي^{٦٤}.

كما بدأ الناس يقيمون بيوتاً خاصة بالمال عرفت باسم بيوت الجهابذة، وهي تقابل البنوك في زمننا الحاضر، وبدأ التجار يعينون وكلاء لهم في أقاليم الدولة العباسية مترامية الأطراف، وفي موانئ الساحل الشرقي للخليج العربي، فاتخذ المسلمون وكلاء لهم في سيراف وقيس وشيراز^{٦٥}.

وهكذا لعب الائتمان دوراً كبيراً في تسهيل العمليات التجارية في ظل

ازدياد الحركة التجارية، ودعم التجار والمحافظه على أموالهم، إضافة إلى تمويل كثير من المشاريع وضمان استمراريتها في سوق التجارة^{٦٦}.

١. السفاتج:

مفردتها سفتجة، عرفها المعجم الوجيز بأنها حوالة مالية صدرت من دائن يكلف فيها مدينة دفع مبلغ معين في تاريخ معين لإذن شخص ثالث، أو لإذن الدائن نفسه، أو لإذن من حمل هذه الحوالة^{٦٧}.

فالسفتجة وسيلة من وسائل الدفع بالمال، وهي في الوقت نفسه وسيلة من وسائل نقل المال، سواء داخل البلد نفسه أو خارجه.

والسفاتج كلمة فارسية يقصد بها ورقة مالية، قد تكون رسالة أو خطاب ضمان، يقوم صاحب المال ببيعها لوكيله ليدفع مالا، وهذا المال قرض يأمن به خطر الطريق^{٦٨}.

كما تعرف السفتجة بأنها المحكم وهي الإقراض لسقوط خطر الطريق^{٦٩}، وكل التعريفات تجمع على أن الهدف من وراء استخدامها هو الحماية من الأخطار التي قد يتعرض لها التجار والناس في الطريق، ويكون الوفاء بالمبلغ المطلوب في نفس البلد أو في بلد آخر، وذلك لتوفير الجهد، والحماية من السرقة. والهدف الذي تحققه السفتجة هو نفسه الذي تحققه^{٧٠} الكمبيالة^{٧١}.

وبما أن موانئ الساحل الشرقي للخليج العربي تابعة لأقاليم تابعة للدولة العباسية، فقد ساد استعمال السفاتج في معاملاتها التجارية.

٢. الصكوك:

استخدمت الصكوك في العراق مقر الخلافة العباسية وفي كافة الأقاليم التابعة لها في منطقة الخليج العربي^{٧٢}، حيث انتشر استخدامها في عهد الخليفة المنصور في دفع المبالغ الكبيرة مثل شراء البيوت والأراضي والبساتين، والتي

يتطلب اقتناؤها مالا ضخماً^{٧٣}.

وقد بين الرحالة الفارسي ناصر خسرو كثرة استخدام الصكوك في البصرة عندما زارها، حيث أشار في حديثه إلى أن التاجر لا يستخدم النقود أثناء عملية الشراء في أسواق البصرة، بل يعطي ماله للصراف ليأخذ بدلا عنه صكا يستخدمه في الشراء، والكل يقوم بذلك^{٧٤}.

ويتضح من حديث الرحالة ناصر خسرو أن الصك كان يلعب دورا كبيرا في عملية التجارة والمبادلة، وأنه سهل عملية التجارة والتداول وشراء البضائع، كما أن الرحالة يشير إلى نقطة هامة جدا وهي أن الصكوك حلت محل النقود في الاستخدام، ربما لما اقتضته الحاجة في تلك الفترة^{٧٥}.

والصكوك ورقة مالية تحتوي على إثبات مالي لدين أو قرض أو أي استحقاق مالي، وهذا الاستحقاق يكون له أجل معين^{٧٦}.

والصك في اللغة العربية: وثيقة بمال مقبوض أو نحوه، ونموذج مطبوع على شكل معين يُستعمل في المصارف لصرف المبلغ المحرر نقداً، والجمع صكوك^{٧٧}.

إذن؛ الصكوك وثنائق^{٧٨} اعتراف بالمال المقبوض، وهي بمثابة كتاب الإقرار بالبيع أو الرهن أو نحوهما، وهو من أعمال الديوان^{٧٩}.

وقد تولى صرف الصكوك في العصر العباسي الجهابذة، وهم الأشخاص الذين يفقهون في الشؤون المالية وعملوا بها فأصبحوا متخصصين في المعاملات المالية وجميع الشؤون المالية، وعملوا في مؤسسات عديدة فاكتسبوا خبرة كبيرة، وكان لبراعتهم فضل في إدارة الشؤون المالية في الدولة العباسية وتحريك التجارة بشكل أفضل، مما ساهم في انتعاش الحركة التجارية^{٨٠}، وذلك بانتعاش المعاملات التجارية، وكان ظهورهم في عهد الخليفة الحذق أبو جعفر

ويحرر الصك بين الجهيز وصاحب المال، ويكون هناك شاهدان يحضران ويوقعان على ذلك الصك، ثم بعد ذلك يغلق بختم خاص من الطين. ولصاحب المال أن يستعين بشخص يضمن سداد دينه في حال لم يستطع سداد ذلك الدين للجهيز.

واستعملت الصكوك في كافة أرجاء الدولة العباسية والأقاليم والموانئ التابعة لها.

٣. الضرائب الجمركية والمكوس:

لنا أن نتخيل ما تجنيه موانئ الساحل الشرقي للخليج العربي، سيراف^{٨٢} وهرمز القديمة^{٨٣} وجزيرة قيس^{٨٤}، من أموال طائلة في ظل حكم الدولة العباسية واتساع التجارة الخارجية مع العالم، حينئذ سندرك مدى ما كانت تدره الضرائب الجمركية والمكوس من أموال طائلة إلى خزينة الدولة العباسية وضرائب أمراء تلك الموانئ وتجارها.

لقد شكلت الضرائب مدخولا ممتازا، بل هائلا؛ لأن السفن التي كانت تدخل تلك الموانئ كانت محملة بالبضائع الثمينة والنفيسة والمتاع الباهظ الثمن القادم من الصين والهند وجنوب أفريقيا وغيرها من الأقاليم والأصقاع، فموانئ الساحل الشرقي للخليج العربي كانت فرضات مهمة للسفن الصينية وغيرها من السفن القادمة من شتى بقاع العالم.

وشكلت الضرائب الجمركية والمكوس موردا مهما لتلك الموانئ، حيث كانت عصب مدخولاتها المالية من التجارة العالمية. وكذلك ساهمت في دفع عجلة التجارة القادمة فيها في حال كانت ميسورة الدفع، أما في حالة ارتفاع مقدار جبايتها فإنها تساهم بشكل سلبي على التجارة؛ حيث إنها ترهق كاهل

المعاملات التجارية وتحديات القرصنة في موانئ الساحل الشرقي للخليج العربي
التجار؛ مما يؤدي إلى تقليل التجارة في الموانئ ذات الضرائب والمكوس
العالية^{٨٥}.

ويكون فرض الضرائب على البضائع المختلفة عند مرورها في رحلة
تجارية من دولة إلى أخرى، أو عندما تمر في المراكز التجارية التي تمر بها
القوافل التجارية البرية والبحرية.

وتعرف هذه الضرائب باسم العشور، وتختلف قيمتها حسب قيمة السلع
والبضائع المجلوبة. والعشور ضريبة على الأموال مقدارها العشر في العام،
حيث يتم أخذها من بضائع تجار الكفار الآتين من دار الحرب إلى بلاد
الإسلام، وكانوا كذلك يقومون بأخذها من التجار المسلمين إذا قصدوا بلادهم
للتجارة. وأمر العشور يكون بيد الحاكم؛ فله الحق في إلغائها أو زيادتها أو
إنقاصها^{٨٦}.

أما بالنسبة للمكوس فهو ما يؤخذ على بضائع التجار، ودفعه يكون
عند دخولها المناطق التابعة لسلطة الأمراء، كذلك في الموانئ، وفي أحيان
كثيرة يبالغ في أمر تحصيلها وذلك من خلال التفتيش الدقيق للسفن^{٨٧}. وبالنظر
للضرائب والمكوس من الجهة الدينية نجد أن الضرائب تتمتع بصفة شرعية في
الدين الإسلامي أما المكوس فلقد أنكره كثير من الفقهاء^{٨٨}.

استغلت موانئ الساحل الشرقي للخليج العربي، سيراف وهرمز القديمة
وقيس، موانئها أحسن استغلال؛ حيث فرض أمراء جزيرة قيس على كل مركب
يدخل ميناءهم دينارا واحدا، بينما قرروا في العام الثاني والثالث زيادة المبلغ
على المراكب حيث وصل المبلغ إلى ثلاثة دراهم وبدأ المبلغ المفروض في
تصاعد في كل سنة إلى أن استقر على العشرة وثبت هذا المبلغ مدة من
الزمن^{٨٩}. ومعروف أن الرسوم تزيد على المراكب أو تنقص حسب ما تقتضيه

الظروف الاقتصادية والسياسية.

وحال ميناء سيراف وافق حال ميناء جزيرة قيس من ناحية الانتعاش والحركة التجارية، فبلغ مكوس ميناء سيراف مبلغا كبيرا جدا خلال القرن الثالث الهجري، حيث وصل إلى حوالي مائتي وثلاثة وخمسين ألف دينار، يتحصلها الميناء في كل عام^{٩٠}، وكانت المبالغ تودع في خزانة الدولة العباسية^{٩١}.

وبالنظر إلى ضخامة المبلغ المحصل، نستطيع أن نتبين أن حجم التبادل التجاري كان كبيرا جدا مما يدل على استتباب الأمن وتوفير المقومات الضرورية للتجار والتجارة، ويشير الرقم إلى أن التجارة حظيت في الميناء بتسهيلات كبيرة وخدمات متعددة^{٩٢}؛ مما ساعد على أن تكون جمارك سيراف في أوائل العصر العباسي أكبر وحدة جمارك تابعة للدولة العباسية على الساحل الجنوبي لبلاد فارس، وكان التجار السيرافيون يدفعون كل عام مبالغ كبيرة؛ ضرائب ورسومًا جمركية للخلافة العباسية، وذلك نتيجة الدخل الهائل الذي كانوا يجنونه من وراء التجارة والملاحة وحركة السفن التجارية، وتقدر الرسوم الجمركية المفروضة على كل سفينة في ميناء سيراف ما يعادل عشر قيمة بضاعة السفينة^{٩٣}.

لم يكن ميناء سيراف وحده صاحب المدخول الكبير من الضرائب، إنما كان مدخول هرمز القديمة وجزيرة قيس يعادل تقريبا دخل ميناء سيراف، والذي ساعد هذه على تحصيل كل تلك الأموال من الضرائب والمكوس تشعب طرق التجارة الرئيسية فيها وانطلاقها إلى مراكز التجارة في الصين والهند وشرق أفريقيا^{٩٤}.

رابعا: تحديات القرصنة في الساحل الشرقي للخليج العربي:

القرصنة البحرية واعتراض السفن والمراكب أخطر ما قد تتعرض له

المعاملات التجارية وتحديات القرصنة في موانئ الساحل الشرقي للخليج العربي

المراكب وهي في عرض البحر بعد العواصف. فالقرصنة البحرية هي اعتراض للسفن وسلب ما تحتويه من أمتعة وممتلكات، وتصل في أحيان كثيرة إلى أسر طاقم المركب والبحارة والمسافرين الموجودين عليه.

فالقرصنة هي السطو على سفن البحار، والقرصان هو لص بحر^{٩٥} امتهن السرقة وتعلمها وشق طريقه في السلب والنهب وترويع المسافرين عبر البحار.

والقرصنة البحرية أسلوب قديم يعود تاريخه إلى الألف الثاني قبل الميلاد، وقد عانت منه كثير من الإمبراطوريات منها الإمبراطورية الرومانية التي أخذت على عاتقها مهمة تنظيم حملات تأديبية للصوص البحر تقوم بها بين فترة وأخرى من أجل تأديبهم وقطع الطريق على نشاطهم في البحر المتوسط^{٩٦}، في محاولة للتخلص منهم.

وكذلك كان شأن العباسيين الذين امتلكوا الحس الأمني^{٩٧} الذي مكنهم من شل حركة القرصنة البحرية في الخليج العربي بهدف إضفاء الأمن والأمان على المسالك البحرية والسواحل؛ لتتمكن السفن التجارية المحملة بالبضائع والقادمة من الهند والصين وميناء سيراف وجزيرة قيس وهرمز القديمة من الحركة في مياه الخليج العربي بكل أريحية وانسيابية بين ميناء وآخر.

فالتجارة في العصر العباسي أخذت تنشط بشكل كبير في مياه الخليج العربي^{٩٨} بفعل انتقال دار الخلافة لبغداد العاصمة الجديدة للدولة الإسلامية^{٩٩}، مما ترتب عليه ازدياد حركة القرصنة البحرية في الخليج مما دفع العباسيين لاتخاذ كافة الوسائل والأعمال من أجل صد هجمات القراصنة على الموانئ، فتأمن السفن التي تدخل في الميناء من أي سوء قد تتعرض لها.

ومن الأعمال التي قام بها العباسيون في سبيل حماية الموانئ: تحصين

الميناء كما تحصن المدن بالأسوار^{١٠٠}؛ حيث قاموا بعمل سلسلة ضخمة مصنوعة من الحديد توضع بطريقة عرضية تعترض الميناء فتحده من جهة البحر، وقد رسخ طرفها الأول في حجر كبير مربع الشكل مشرف على جانب الميناء. أما الطرف الثاني فيربط بقفل محكم الصنع، ويوضع داخل برج مطل على الميناء من الجهة الثانية. ويوكل شخص بالجلوس على البرج يسمى صاحب القفل^{١٠١}.

ولقد ذكر الرحالة ناصر خسرو بأنه شاهد تحصين بعض الموانئ التي مر عليها، حيث ذكر بأنه شاهد سلاسل مربوطة بحائطين داخلين في البحر، فإذا وصلت السفينة إلى الميناء أرخيت السلسلة؛ فتبدأ بالنزول إلى عمق القاع حتى تغوص، وتمر السفينة فوقها، ثم تسد من أجل حماية السفينة من أي خطر قد تتعرض له^{١٠٢}.

وكان ضمن العوامل التي ساهمت في تنشيط حركة القراصنة في الخليج العربي هدوء مياهه، وصلاحية الملاحة البحرية طوال العام، عكس المحيط الهندي الذي كانت العواصف تعثره مسببة هلاك المراكب في كثير من الأحيان، فتمركز نشاط القراصنة في الخليج العربي.

ناهيك عن الاضطرابات التي دقت نواقيسها في الأراضي الإسلامية والتي تركت آثارها على التجارة من خلال ما خلفته من ثورات وفتن ودمار وسلب ونهب ألقى بظلاله على الحركة التجارية في موانئ الخليج العربي كالبصرة وسيراف وهرمز القديمة والبحرين وعمان بحكم ارتباط الموانئ الخليجية مع بعضها البعض بين مستقبل ومرسل^{١٠٣}.

وعلى سبيل المثال، ساهمت ثورة صاحب الزنج^{١٠٤} وثوراة القرامطة^{١٠٥} وثوراة البريدي^{١٠٦} في تنشيط حركة القراصنة في مياه الخليج العربي من خلال

المعاملات التجارية وتحديات القرصنة في موانئ الساحل الشرقي للخليج العربي

إشاعتها أجواء انعدام الأمن والأمان، وفقدان الدولة السيطرة على بعض أراضيها، والضغط على مقدرات الدولة المالية والبشرية واستنزاف قوتها في سبيل كبح جماح تلك الثورات والاضطرابات.

فالأوضاع السياسية غير المستقرة كانت لها انعكاساتها السلبية على التجارة والتجار أنفسهم^{١٠٧}؛ إذ إنهم فضلوا في كثير من الأحيان ترك الموانئ المتأثرة بالاضطرابات والتوجه إلى موانئ أكثر أمناً يمارسون أعمالهم فيها بأمان أكثر^{١٠٨}.

إذن القرصنة البحرية تنتشط بشكل كبير في فترة عدم الاستقرار السياسي، وتكون السفن والمراكب التجارية أكثر عرضة لهجوم القراصنة في حال فقد الدولة سيطرتها على الأوضاع الداخلية.

ولقد تعرض الخليج العربي والمحيط الهندي لهجمات القراصنة وشكلوا محنة كبيرة على التجارة والملاحة البحرية ابتلي بها العباسيون ومن قبلهم، وسأقت لنا المصادر العربية والإسلامية مسميات لقراصنة البحر الذين عاثوا في الخليج العربي والمحيط الهندي فساداً؛ يقطعون على المراكب سيرها وينهبون أمتعتها ويأسرون بحارتها^{١٠٩}، وكان أشهر هؤلاء القراصنة لصوص الديبل الذين يعرفون باسم المييد^{١١٠}.

وتطرق المسعودي (ت ٣٤٦هـ) في كتابه التنبيه والإشراف إلى ذكرهم وبين أن أعدادهم كبيرة، وذكر بأنهم يستخدمون نوعاً من السفن يسمى البوارج في مهاجمة السفن وقطع الطريق عليها^{١١١}. والبوارج من السفن الكبيرة والتي تستخدم في القتال^{١١٢}.

كما استخدم القراصنة نوعاً آخر من السفن تسمى سفن البيرة، وتتميز بصغر حجمها ووزنها الخفيف، مما أتاح لها سهولة الحركة في مياه البحر.

واستخدام مثل هذه السفن يساعد على سرعة الحركة وسرعة الانقضاض على السفينة وسرعة المناورة إذا احتاج الأمر، كما يساعد استخدام سفن البيرة على سهولة إخفائها في الجزر والشعاب المرجانية وسهولة الفرار متى دعت الحاجة لذلك.

هكذا كان القراصنة على دراية ووعي فيما يستخدمونه من سفن تمكنهم من السلب والنهب في البحار والمحيطات والتنقل من جهة إلى أخرى بهدف قطع الطريق على السفن المحملة بالبضائع^{١١٣}.

كما أن القراصنة كانوا ذوي خبرة كبيرة في الملاحة البحرية، فهم أخبر الناس بأحوال البحر ومواقيت مده وجزره وهبوب رياحه، فكانوا يترصدون السفن التجارية المبحرة في الخليج العربي في فصل الصيف لعلمهم بصلاحيه الملاحة فيه بسبب هدوء أمواجه، والتي تدفع بالسفن والمراكب في رحلات بحرية متجهة إلى موانئ الهند والصين وشرق أفريقيا^{١١٤}.

تلك الخبرة قادت القراصنة أيضا إلى معرفة الأماكن التي يصلح التمركز فيها لممارسة أعمالهم غير المشروعة. فتمركز قراصنة في المنطقة الواقعة بين البحرين والبصرة وعرفوا باسم قراصنة البحرين^{١١٥}، وقطعوا الطريق على السفن المبحرة واعتدوا على المسافرين والركاب بالضرب، ولجأوا إلى التعذيب والقتل في أحيان كثيرة، كما استعبدوا كل من وقع تحت أيديهم من مسافرين، فأشاعوا حالة من الفوضى والذعر في المنطقة^{١١٦}، مما حدا بالعباسيين إلى إنشاء ميناء سيراف على الساحل الشرقي للخليج العربي^{١١٧}؛ ليتمكنوا من خلاله من مواصلة أعمالهم التجارية ويوفروا الأمن والأمان للسفن المبحرة في الخليج العربي، فلا تنقطع الحركة التجارية ويضمنون تدفق السلع والبضائع القادمة من الهند والصين وجنوب شرق أفريقيا للبصرة بوابتهم على

العالم^{١١٨} من خلال خط ملاحى جديد بعيد عن تمركز قرصنة البحرين فيؤمنون السفن والمسافرين، ويضمنون عدم تعرضهم لأعمال السلب والنهب والقرصنة.

والحقيقة أن تمركز قرصنة البحرين في المنطقة الواقعة بين البحرين والبصرة^{١١٩} يدل على حذق القرصنة في تحديد أماكن تمركزهم، فهذه المنطقة ومنذ القدم تتمتع باستراتيجية متفردة وكبيرة^{١٢٠}؛ أولاً : لاحتوائها على مصادم اللؤلؤ السلعة الرئيسية في تلك الفترة والتي تدر أموالاً طائلة على أصحابها ومن يعملون فيها. وثانياً: إن المنطقة تشهد حركة ملاحية وتجارية كبيرة بحكم وقوعها على خطوط المواصلات البحرية^{١٢١}، فالسفن الصينية بعد أن تقوم بتفريغ حمولتها في ميناء سيراف، يتم تحميل البضاعة الصينية على سفن أصغر ويتم الإبحار بها إلى ميناء البصرة فتتمر بهذه المنطقة^{١٢٢}.

كما أن هذه المنطقة تعد إليها مراكب تجار جزيرة قيس، وتلك المراكب المحملة بكل ما هو ثمين من بضاعة وأمتعة قاصدة البصرة وقرية بلجان، وهي قرية تقع جنوب شرق البصرة^{١٢٣}، حيث تعد فُرصةً مراكب جزيرة قيس، وقد أنشأها حكام جزيرة قيس وعملوا على تحصينها لحماية مراكبهم وتجارتهم فيها. وتحتوي قرية بلجان على قلعة ووالٍ معين من قبل ملك جزيرة قيس، ولا يملك والي البصرة أي حكم على الوالي المعين من قبل ملك جزيرة قيس^{١٢٤}.

لم يكن قرصنة البحرين وحدهم من مارس القرصنة في المنطقة الواقعة ما بين البحرين والبصرة، بل شاركهم أعمال السلب والنهب واعتراض السفن فيها قرصنة عرفوا باسم متلصصة البحر أو كما أطلق عليهم القرصنة القطرية^{١٢٥}، وقد كان هؤلاء القرصنة من النصارى، وارتدوا الزي العربي وتحذوا العربية، وكانت جزيرة سوقطرة مركزهم الرئيسي^{١٢٦}، وإليها نسبوا بالقطرية.

ونجح هؤلاء القرصنة في إنشاء محارس كثيرة لهم في المنطقة الواقعة

في رأس الخليج، كان منها محرس في جزيرة عبادان^{١٢٧}. وعمل هؤلاء القراصنة على قطع الطريق على السفن القادمة لميناء البصرة والبحرين وعمان والمغادرة منها، فكانت السفن السيرافية والسفن القيسية من السفن التي تعرضت لقرصنتهم^{١٢٨}.

شكل القراصنة خطرا كبيرا هدد الملاحة والتجارة البحرية في الخليج العربي والبحار والمحيطات المتصلة به، فكثف العباسيون جهودهم من أجل القضاء على القراصنة^{١٢٩} والحد من نشاطهم وتحجيم أعمالهم في سلب السفن التجارية والملاحية المبحرة باتجاه موانئ الساحل الشرقي للخليج العربي وموانئ الساحل الغربي منه ونهبها.

لم يكن هدف العباسيين تأمين الطرق الملاحية والتجارية في منطقة الخليج العربي وحده، إنما عملوا كذلك على تأمين الموانئ التي ترتبط بالتصدير والاستيراد مع أقاليم الدولة العباسية^{١٣٠}، وتعقب القراصنة في المحيط الهندي. فليس الهدف هو تأمين موانئ الخليج العربي بساحليه الشرقي والغربي فحسب، وإنما الهدف هو تطهير خطوط المواصلات التي تربط الدولة العباسية وأقاليمها، وإبعاد متصلصة البحر^{١٣١} عنها لضمان انسيابية حركة البضائع والسفن والمراكب، وضمان حماية المورد الأساسي للدولة العباسية، وإبقاء أقاليم الدولة على اتصال مستمر مع أقاليم العالم الأخرى؛ فما سعت له الدولة العباسية منذ أن اتخذت قرار نقل عاصمة الخلافة لبغداد كان واضحا في أقوال خلفائها ومن تعاقبوا على حكمها، وهو وجوب إيصال الميرة والبضائع والمتاع إلى بغداد، وجعلها وجهة لتجارات العالم^{١٣٢}؛ فالاتصال التجاري بموانئ العالم كان سببا رئيسيا في اتخاذ بغداد عاصمة للدولة العباسية^{١٣٣}، فوجب عليهم بعد ذلك تذليل كل الصعوبات التي سوف تعترض الملاحة والتجارة البحرية.

والعمل على القضاء على قرصنة البحر ضرورة استدعتها الحاجة في تلك الفترة، فنشاط القرصنة بدأ يزيد بشكل كبير، خصوصا في السنوات الأولى لنشوء الدولة العباسية، حيث استغل القرصنة انشغالات العباسيين في توطيد حكمهم وتأسيس عاصمتهم الجديدة بغداد، فشهدت الفترات الأولى لقيام الدولة العباسية نشاطا كبيرا للقرصنة في مياه الخليج العربي^{١٣٤}.

١. مدهمة جزيرة قيس:

ومن نماذج أعمال القرصنة في مياه الخليج، مدهمة قرصنة الميد لمحمد بن أبي عيينة بن المهلب بن أبي صفرة عندما نزل في جزيرة قيس عام (١٤٢هـ/٧٥٩م)^{١٣٥} بعد أن ولاه أبو جعفر المنصور^{١٣٦} ولاية البحر، وعند هجوم القرصنة خرج ابن محمد لملاقاتهم لكنه قتل في المعركة^{١٣٧}.

تستوقفنا هذه الحادثة من عدة جوانب؛ منها أن تلك الحادثة تقودنا لمعرفة مدى الاهتمام الكبير الذي أولاه الخليفة أبو جعفر المنصور لتنظيم شؤون البحر وذلك من خلال تعيين محمد بن أبي عيينة ولاية البحر^{١٣٨}، ورغبته في معرفة كل ما يجري من أحداث في مياه الخليج؛ ليتمكن من الاطلاع عليها ومعالجتها إن اقتضت الحاجة لذلك.

كما تقودنا تلك الحادثة إلى استنتاج أن خروج محمد في رحلة بحرية في الخليج العربي بعد توليه مهامه الوظيفية الجديدة يدل على أن الرحلة كانت استطلاعية بالدرجة الأولى هدفها جمع معلومات عن مياه الخليج العربي وموانئه وسواحلها، وأكبر دليل على أن الرحلة استطلاعية، هو مقتل ابن محمد وعدم قدرة المسلمين على مواجهة القرصنة^{١٣٩}، فالرحلة جهزت للاستطلاع وليس للقتال. كما توضح الحادثة القوة الكبيرة التي كان القرصنة يمتلكونها، سواء من بوارج أو من مقاتلين قادرين على المراوغة والمناورة في عرض البحر^{١٤٠}.

ونزول محمد بن أبي عيينة جزيرة قيس دليل على أن موقع الجزيرة استوفقه، وقد يكون نزوله للضرورة؛ كالتزود بالماء والمؤن أو النظر في أحوال الجزيرة، مما يدل على معرفته المسبقة به، وعلى أن الجزيرة عامرة وموقعها الاستراتيجي على خطوط المواصلات معروف لدى العباسيين.

كذلك تخريب القراصنة للجزيرة قبل مغادرتهم أراضيها دليل على عمار الجزيرة، ويدل على ثقافة الدمار التي حملها القراصنة في أذهانهم فشرعوا في تطبيقها على أرض الواقع، فلم يكن السلب والنهب هو هدف خروجهم من معاقلم فقط، إنما طبع هدف آخر في أذهانهم وهو تدمير كل ما هو عامر. تلك الثقافة التي طبعت في أذهانهم انعكست على سلوكهم، فصار أسلوبا تميزوا به واتبعوه وصبغت به حملاتهم وهجماتهم على الموانئ العامرة والسفن المحملة والمسافرين المارة.

٢. الهجوم على البصرة:

لم يكتف قراصنة الميد بذلك الهجوم على جزيرة قيس، إنما دفعهم الطمع وحب السلب، ومكنتهم في الوقت نفسه قوتهم القتالية وسفنهم وبوارجهم وصلابتهم وشدتهم على تنفيذ هجوم على البصرة عام ١٤٩ هـ بلغت فيه سفنهم مهلبان في دجلة البصرة^{١٤١}، في تهديد صريح للدولة العباسية وتجاريتها. وفي عام ١٥١ هـ والذي يوافق ٧٦٨م دخل الميد دجلة، فما كان من أبي جعفر المنصور إلا أن دفع بأبي عبيدة السعدي لملاقاتهم على رأس جيش أُعِدَّ لطردهم ودرهم هجومهم^{١٤٢}.

كما أنهم وبعد سنوات قليلة من الهجوم الأول عاودوا الهجوم على البصرة مرة ثانية عام (١٥٣ هـ/ ٧٧٠م^{١٤٣})، ودخل نهر الأمير بدجلة البصرة، وهذا دليل على أن النية مبيتة، وأن غيابهم في تلك الفترة كان من أجل جمع القوة من جديد وإعداد العدة للحملة الثانية.

هكذا تفاقم خطر القراصنة شيئاً فشيئاً وبدأ خطرهم في التعاضم، فوصولهم وتوغلهم في البصرة بواسطة البوارج الكبيرة يدل على القوة الكبيرة التي امتلكوها، والتي مكنتهم من السلب والنهب والافتحام دون الحاجة لقوة برية تسهل أمورهم وتساندهم^{١٤٤}، في ظل غياب التصدي المحكم من قبل العباسيين تجاه هذه الهجمات؛ وذلك بسبب انشغالهم بتنظيم شؤون الدولة الناشئة وانشغالهم بنقل عاصمتهم وتحديد موقعها الجديد^{١٤٥}.

ولكن انشغال العباسيين لم يدم طويلاً، فتأمن السواحل والموانئ التابعة للدولة ودرء أخطار المعتدين عن حدودها وتجارها وعن مسالكها كان ضرورة ومن أولوياتها التي سعت إلى تحقيقها^{١٤٦}، لذلك عمد العباسيون إلى تجهيز حملات هدفت إلى تطهير الخليج العربي وتعقب القراصنة في معاقلم والقضاء على خطرهم الذي استشرى في المنطقة في ظل غياب الرادع.

وقد نظمت الدولة العباسية في خلافة المهدي^{١٤٧} (١٥٨ - ١٦٩هـ/٧٧٥ - ٧٨٥م) حملة بحرية كان هدفها تعقب القراصنة وتطهير مياه الخليج من أعمالهم والقضاء عليهم في عقر دارهم في بلاد السند، في خطوة للتخلص من شرهم وفسادهم في مياه الخليج العربي وتأمن الموانئ المصدرة والمستوردة على سواحل الخليج العربي بصفته الشرقية والغربية. وكانت الموانئ التي استفادت من تلك الحملات التي أمنت مسالك السفن هي موانئ هرمز القديمة وسيراف وجزيرة قيس، مما أدى إلى رواج التجارة واستمراريتها.

كما نُظمت حملة بحرية من قبائل البصرة عام (١٦٠هـ/٨٧٦م) بلغ عدد المقاتلين فيها عشرة آلاف مقاتل، منهم ألفين مقاتل من القوة البحرية للبصرة، وكانوا بقيادة غسان بن عبد الملك^{١٤٨}.

وشهدت الحملة انضمام عدد من المتطوعين بلغ عددهم ألفاً، وكانوا

بقيادة المنذر بن محمد الجارودي، ومد أهل الشام أيديهم للمشاركة في تلك الحملة وبلغ عددهم سبعمئة مقاتل بقيادة بن الحباب المذحجي. وشهدت الحملة كذلك^{١٤٩} انضمام السبايجة^{١٥٠}، وقاد الحملة عبد الملك بن شهاب المسمعي.

إذن كل ذلك الانضمام للحملة دليل على مدى استنثار المسلمين في البصرة وغيرها من الأمصار بالخطر الذي يتهدد البصرة وتجارة الدولة العباسية، ودليل على رغبتهم الجامعة في القضاء على كل ما من شأنه أن يقوض أمن الدولة العباسية، ودليل كبير على اجتماع كل تلك العناصر تحت لواء الدولة وتلبية النداء متى ما استدعت الضرورة، وهذا التجمع الكبير حقيقة لم يكن ليقوم لولا حب السكان وولاؤهم للدولة العباسية، وهو يدل على أن الدولة العباسية استعادت قوتها ورتبت أولوياتها الحربية والقتالية فبدأت بالتخطيط والترتيب للحملة.

أبحرت حملة عبد الملك بن شهاب المسمعي إلى وجهتها بعد أن أعدت العدة، فوصلت إلى بلاد الهند، وبالتحديد إلى مدينة باريد^{١٥١} بعد أن ظلت تسير في البحر اثنا عشر شهرا فكان وصولها في عام (١٦٠هـ/٧٧٧م). وبوصولهم إلى المدينة ضربوا حصارا قويا عليها ونصبوا المجانيق ورموها بالنفط، فاحترق منهم خلق، وبدأ المسلمون بتقوية عزائمهم بالقرآن الكريم حتى من الله سبحانه وتعالى على المسلمين بكرمه ففتحها عليهم بعد أن حاصروها مدة يومين، واستشهد في هذا الفتح من المسلمين بضعة وعشرون رجلا كما ذكر الطبري^{١٥٢}، وكانت غنيمتهم من السبي كبيرة حيث كانت ابنة ملك مدينة باريد ممن سبي المسلمون من المدينة^{١٥٣}.

ولما شرع المسلمون في مغادرة مدينة باريد كان البحر هائجا جدا، فلم يستطع المسلمون ركوبه للتوجه للبصرة، فترينوا لحين هدوء أمواجه، وفي أثناء

ذلك أصاب المسلمين مرض في أفواههم فمات من المسلمين قرابة ألف رجل كان الربيع بن صبيح واحدا منهم^{١٥٤}. ثم أبحر المسلمون بعد ذلك فوصلوا ساحل بلاد فارس، وبالتحديد موضعا يقال له بحر حمران، فهبت عاصفة قوية أدت إلى غرق الكثير من المراكب وتحطم مراكب أخرى، أما الراكب الناجية فقد توجهت إلى البصرة.

وظلت هجمات العباسيين على القرصنة مستمرة دون هوادة، ففي عهد الخليفة المعتصم بالله^{١٥٥} (٢١٨ هـ - ٢٢٧ هـ/٨٣٣ م - ٨٤٢ م)، قام عمران بن موسى بن يحيى بن خالد البرمكي وهو والي ثغر السند بشن هجوم عنيف، حيث غزا قرصنة الميد وقتل منهم خلقا كثيرا قدر عددهم بثلاثة آلاف، كما أنه عاود الإغارة وغزاهم مرة ثانية ومعه رجال من الزط^{١٥٦}، مما أثقل قواهم وأضعفها. ولم يكن هذا هو الهجوم الوحيد على قرصنة الميد في تلك الفترة، بل أعقبه هجوم آخر قام به محمد بن الفضل بن ماهان، وقد تمكن في ذلك الهجوم الذي قاده وتكون من سبعين بارجة من الوصول إلى معاقل الميد في الهند، فقتل عددا كبيرا من قرصنة الميد وتمكن كذلك من فتح فالي^{١٥٧}.

لم تقتصر القرصنة البحرية على قرصنة الميد^{١٥٨} وغيرهم من متلصصة البحر^{١٥٩}، إنما شاركهم أعمال القرصنة وقطع الطريق على السفن التجارية صاحب جزيرة قيس وصاحب هرمز القديمة، والراجح أنهما ارتأيا ممارسة القرصنة البحرية مشروعا يحافظ على نشاط الجزيرتين التجاري ويضمن ورود السفن التجارية إلى موانئهما؛ فقطع الطريق على السفن التجارية الذاهبة والقادمة إلى الخليج العربي يجبرها على الرسو في موانئهم دون الموانئ التجارية المتاخمة لهم^{١٦٠}، الأمر الذي سيضعف الموانئ الأخرى، ويمكن موانئ قيس وهرمز من الاستحواذ على النصيب الأكبر من حركة السفن التجارية.

وقد واثت الظروف صاحبي هرمز وقيس لتحقيق ما طمعا فيه، ومنها أن القوى الكبرى المحيطة بهم تغض الطرف عن نشاطهم غير المشروع^{١٦١}. والأقاليم المطلة على الساحل الفارسي تعج بالاضطرابات^{١٦٢}. وموقع كلا الميناءين ممتاز بالنسبة للحركة الملاحية والتجارية؛ فهرمز القديمة فُرْصَةٌ البحر ومجمع البضائع والتجارات^{١٦٣}، تقصدها السفن التجارية من مشارق الأرض ومغاربها، وجزيرة قيس لمع نجمها في دنيا التبادلات التجارية بعد أن زادت الفعاليات التجارية في مياه الخليج العربي في القرن الرابع الهجري، بعد بروز الطريق البحري المار بها واحدا من أكبر الطرق الملاحية والتجارية الآمنة^{١٦٤}.

فكان لا بد من أن يحتدم الصراع بين القطبين المتنافسين من أجل الاستحواذ على النصيب الأكبر من التجارة العالمية آنذاك، فالمشروعية لديهم هي الكسب وتحقيق ما يصبون إليه؛ وهو الانفراد بالتجارة العالمية والاستيلاء عليها والقضاء على المنافسين أيا كانت الوسيلة، فالغاية تبرر الوسيلة! فدارت حروب ومناورات مستمرة بين صاحب جزيرة قيس وصاحب هرمز القديمة سنة ٦١١هـ، وقد وصفها ابن الأثير^{١٦٥} لما لها من تأثير كبير على التجارة البحرية وعلى خطوط المواصلات البحرية، إضافة إلى تأثيرها على المجالين السياسي والاقتصادي.

ودعاني هذا الصراع الذي ساقه ابن الأثير بين صاحب هرمز القديمة وصاحب جزيرة قيس^{١٦٦} لعقد مقارنة بين قرصنة الطرفين المتنازعين مقارنة سأستطيع من خلالها تتبع مجريات الأحداث وممارسة القرصنة البحرية التي وقعت أثناء الحروب، وستمكنني هذه المقارنة من الوصول لعدة نتائج قد تكون حقائق في جوهرها.

في البداية سأعرف القرصنة البحرية بمفهومها الشامل للوقوف على كل الجوانب فيها، فالقرصنة البحرية هي أعمال عدائية متمثلة بالتهب والسلب وقطع الطريق على السفن والمراكب في عرض البحر، وترتفع حدة القرصنة البحرية حسب قوة القراصنة والأسطول الذي يمتلكونه لتصل في بعض الأحيان إلى الهجوم على السواحل والموانئ والمدن الساحلية التي تلجأ السفن إليها محطةً بحرية^{١٦٧}.

وهذا تعريف شامل للقرصنة البحرية بكافة جوانبها، وإذا أسقطنا هذا التعريف على تنافس صاحب جزيرة قيس وصاحب هرمز القديمة في محاولة لكشف النقاب عن العديد من الأحداث والوصول إلى نتائج بحثية مهمة قد تشكل حقائق غاية في الأهمية في تاريخ كلا الميناءين، ونلاحظ من خلال الأحداث التي يتم استقراؤها من كتب المؤرخين والجغرافيين والبلدانيين، أن صاحب جزيرة قيس مثلت أعماله وشكلت كل جوانب التعريف من حيث قطع الطريق على السفن التجارية المارة^{١٦٨} ومحاولة إجبارها على الرسو في ميناء جزيرة قيس بدلا من ميناء هرمز القديمة^{١٦٩} أو أي ميناء منافس آخر، فهذا يعد نوعا من أنواع القرصنة البحرية حيث شمل الإجبار والإكراه وقطع الطريق^{١٧٠}. صحيح أن صاحب هرمز القديمة مارس الفعل نفسه، إلا أن قرصنته كانت مقصورة على السفن التجارية القاصدة ميناء جزيرة قيس في بادئ أمره، مما يدل على أن قرصنة صاحب هرمز القديمة كانت رد فعل حتمية تجاه ممارسات صاحب جزيرة قيس العدائية تجاه السفن القادمة لميناء هرمز القديمة، وفي هذا إشارة إلى أن من بدأ أعمال القرصنة البحرية كان صاحب جزيرة قيس وليس صاحب هرمز القديمة، وهذا ما تؤكد الروايات العديدة لقرصنة صاحب جزيرة قيس في الخليج العربي، فقطع الطريق كان أسلوب صاحب جزيرة قيس تجاه

أي سفينة أو مركب تجاري يحمل بضاعة ثمينة أو متاعاً^{١٧١}.

وفي هذا الصدد يسوق لنا المؤرخ ابن مجاور (ت ٦٩٠هـ/١٩١١م) حادثة تبين مدى صحة هذا الاستنتاج، هذه الحادثة وقعت بين صاحب جزيرة قيس وصاحب مكران الملك تاج الدين أبو المكارم حيث أراد شراء حصان من مسقط، فالأحصنة العربية معروفة بقوتها وأصلاتها كما أن تجارة الأحصنة كانت رائجة في تلك الفترة بين الساحل العربي للخليج العربي والساحل الشرقي للخليج العربي^{١٧٢}، بالإضافة إلى أن الخيول العربية كانت مطلوبة في بلاد الهند ويتم تصديرها من جزيرة قيس^{١٧٣}، فدفعت صاحب مكران ما قيمته ألف متقال، فحمل الحصان على ظهر مركب ليسير إلى البر الفارسي في طريقه إلى مكران.

وعندما علم صاحب جزيرة قيس بخبر المركب الذي يحمل الحصان لصاحب مكران إذا به يأمر مراكبه المكونة من دوانيج وبومات ليقطعوا الطريق على المركب، وفعلاً استطاعت مراكب القيسي أن تقطع الطريق على المركب واستطاعوا أخذ حصان ملك مكران. وعندما علم ملك مكران تاج الدين أو المكارم أمر مراكبه بأن تقطع الطريق على المراكب التابعة لملك جزيرة قيس كردة فعل طبيعية تجاه قرصنة ملك جزيرة قيس، فاستطاعت مراكب ملك مكران أن تستولي على اثني عشر مركباً قيسياً^{١٧٤}، وهذا يدل على قوة مراكب صاحب مكران؛ فمن يستطيع اعتراض المراكب القيسية المهابة الجانب، تلك المراكب التي بثت الرعب في نفوس سكان ساحل الهند^{١٧٥} وغيرها من الموانئ^{١٧٦}، لا بد أن تكون مراكب قوية تحمل أناساً ذوي خبرة وبأس وقوة^{١٧٧} أرادوا تنفيذ أمر ملكهم عندما وجههم لاعتراض مراكب القيسي بقوله: (خذوهم أخذ عزيز مقتدر^{١٧٨})، وهذا التوجيه بهذه الجملة وبهذا الأسلوب يحمل إشارة مفادها أن

تاج الدين أبو المكارم صاحب مكران ضاق ذرعا بقرصنة صاحب جزيرة قيس، كما تحمل في مضمونها حقيقة واضحة، وهي أن حادثة اعتراض مركب ملك مكران والذي يحمل حصانا اشتره لم تكن القرصنة الأولى لصاحب جزيرة قيس تجاه مراكب الملك تاج الدين أبو المكارم، بل سبقتها حوادث قرصنة وقطع طرق على مراكب ملك مكران مما حدا به لاحقا إلى توجيه مراكبه لقطع الطريق على المراكب القيسية بهدف توجيه ضربات ضد ملك جزيرة قيس باعتراض سفنه التجارية المحملة بالبضائع، وذلك رغبة منه في ثني ملك جزيرة قيس وردعه عن القرصنة البحرية التي يمارسها تجاه السفن التجارية الخاصة بملك مكران تاج الدين أبو المكارم خاصة^{١٧٩} والمراكب المبحرة في عرض الخليج العربي عامة^{١٨٠}.

واعترض مراكب ملك مكران اثنا عشر مركبا قيسيا محملة بالبضائع الثمينة والأموال والأمتعة^{١٨١} والطرف^{١٨٢} من وجهة نظري ضربة قاسمة لصاحب جزيرة قيس؛ فعدد المراكب ليس بقليل، ثم إن جميع البضائع المحملة فيها هي أموال وبضائع ثمينة، مما حدا بصاحب جزيرة قيس إلى إرسال رسول إلى ملك مكران تاج الدين أبو المكارم ليقول له على لسان صاحب جزيرة قيس: (قل الحمد لله على نعمه والله المستعان على أهل هذا الزمان كيف رجع الملوك سراقا يقطعون طرق البحر على سلاكه). فرد الملك تاج الدين أبو المكارم على رسول صاحب جزيرة قيس بقوله: (والله ما علمني قطع الطريق إلا ملككم^{١٨٣}).

وعند التمعن في فحوى الرسالة التي أرسلها صاحب جزيرة قيس لملك مكران بعد اعتراض مراكبه في الخليج العربي نجد بأنها توحى بكثرة عدد مرات قطع الطريق على السفن القيسية من قبل السفن التابعة لملك مكران مما يفضي بي إلى استنتاج مفاده أن مراكب الملك تاج الدين أبو المكارم قارعت المراكب

القيسية من حيث القوة والمتانة والقوة والقدرة على المراوغة في مياه البحر كذلك من حيث كثرة أعداد المقاتلين الموجودين في تلك السفن والمراكب، فكما هو معروف، الأسطول القيسي قوي قارع المدن الساحلية^{١٨٤} وقام بالهجوم على الموانئ ذات الاستراتيجية الاقتصادية والتجارية^{١٨٥}، فمن يستطيع مقارعة الأسطول القيسي وتكبيده خسائر كبيرة إذا يكون أسطولا يوازيه في القوة وكثرة عدد المقاتلين والسفن والمراكب، وهذا كان حال أسطول الملك تاج الدين أبو المكارم .

كما توحى تلك الرسالة بالخسائر الكبيرة التي تكبدها ملك جزيرة قيس من جراء اعتراض سفن ملك مكران لمراكبه وسفنه.

وما استنتجه من رد ملك مكران تاج الدين أبو المكارم على رسول صاحب جزيرة قيس هو أن صاحب جزيرة قيس هو المسؤول الأول عن أعمال القرصنة البحرية التي تجري في الخليج العربي في تلك الفترة وهو من يقوم بها^{١٨٦}، واعتراض السفن التابعة لملك مكران للمراكب القيسية ما هو إلا رد فعل طبيعي لأعمال القرصنة التي يقوم بها صاحب جزيرة قيس. ورد الملك تاج الدين أبو المكارم ملك مكران يدعم كذلك الرأي الذي ارتأيته وأحاول أن أدعمه بالحوادث والوقائع وهو أن صاحب جزيرة قيس هو من بدأ عملية اعتراض السفن التابعة لصاحب هرمز القديمة وهو من بدأ شرارة الصراع القائم على اعتراض السفن من قبل الاثنتين في الخليج العربي في عام ٦١١ م^{١٨٧}.

ولم أجد حتى الآن إشارة في الكتب التاريخية تشير إلى أن صاحب هرمز القديمة اتخذ أساليب سليمة للدخول في مفاوضات تقضي إلى وقف ذلك الاعتداء على سفنه في عرض الخليج من قبل المراكب القيسية مثل إدخال وساطات سياسية من أجل وقف اعتراض سفنه في الخليج العربي؛ ربما لأن

المعاملات التجارية وتحديات القرصنة في موانئ الساحل الشرقي للخليج العربي

أعمال القرصنة التي كان صاحب جزيرة قيس يقوم بها كانت وسط سكوت وتجاهل من القوى الكبرى المحيطة به لما تقتضيه مصلحة تلك القوى^{١٨٨}.

أيضاً، نستنتج من خلال مقارعة سفن هرمز القديمة للسفن القيسية والدخول معها في حروب أنها سفن تميزت بقوتها وصلابتها وقت المواجهة، وأنها سفن جهزت بما يلزم لتلك الحروب والصراعات التي دخلتها مع الأسطول القيسي في مياه الخليج العربي.

إذن نستطيع القول بعد هذا الاستعراض: إن موانئ الساحل الشرقي للخليج العربي وسيراف وهرمز القديمة وجزيرة قيس امتلكت أساطيل مكونة من مراكب وسفن تميزت بقوتها واستطاعت الهجوم على موانئ ذات أهمية تجارية كبيرة في عالم التجارة كما حدث مع أسطول صاحب جزيرة قيس وهجومه على ميناء صحار^{١٨٩} وميناء عدن^{١٩٠} والبحرين^{١٩١}.

أيضاً تميزت سفن الساحل الشرقي للخليج العربي ومراكبه بمتانتها وصلابتها فجاوزت الخليج العربي إلى موانئ أبعد بكثير من موقعها الجغرافي، فتاجرت مع الهند وجنوب شرق آسيا والصين، وتميزت بكثرة نقلها للبضائع الصينية^{١٩٢} وكثرة تواصل تجارها مع الصين لدرجة أن سفنهم أطلق عليها اسم السفن الصينية وهو ما حدث مع سفن ميناء سيراف، إذ سميت السفن السيرافية بالسفن الصينية^{١٩٣}. ونستبعد ما ساقته بعض المراجع عن أن تكون تلك التسمية أطلقت بسبب صنع المراكب السيرافية في الصين^{١٩٤}، حيث نرجح سبب إطلاق تلك التسمية بسبب نقل السفن السيرافية للبضائع الصينية وكثرة تواصل ميناء سيراف والسيرافيين مع موانئ الصين وتجارها.

كما نرى بعد ذلك النقصي للأحداث أن القوة البحرية التي امتلكتها موانئ الساحل الشرقي للخليج العربي وسيراف وهرمز القديمة وجزيرة قيس كانت

قوة متقاربة من حيث العدد متوافقة من حيث العدة متشابهة من حيث التنظيم والإعداد والتوجيه والإدارة.

وتوضيح ذلك كالتالي: يمتلك ملك جزيرة قيس خمسين مركبا تتميز بأنها ذات طول واحد، على كل واحد منها من المجدفين مائتا رجل^{١٩٥}، وإذا ضرينا عدد المجدفين بعدد المراكب نجد أن القوة القيسية تتكون من عشرة آلاف مقاتل، هذه القوة قارعها ملك هرمز القديمة بما تصير امتلاكه للقوة ذاتها التي ساعدته ومكنته من مواجهة الأسطول القيسي والدخول معه في مناورات كثيرة ومتواصلة^{١٩٦}.

الخاتمة ونتائج البحث

مما تقدم يمكن أن نخلص إلى النتائج التالية :

١. قيام الدولة العباسية واتخاذها من بغداد عاصمة شكّل علامة فارقة في تاريخ الخليج العربي؛ فلم يعد الخليج العربي كما كان؛ حيث بدأت الحركة الملاحية والتجارية تنشط بشكل كبير في المنطقة، وبدأت تنشأ موانئ جديدة وتزدهر موانئ كانت قائمة من قبل، وبدأت حركة البضائع تزداد شيئا فشيئا، وبدأت الصلات الاقتصادية تمتد لأقاليم بعيدة كالصين وغيرها من الأصقاع.
٢. عمل الخلفاء العباسيون على ربط موانئ الخليج العربي ببعضها البعض، وذلك لتسهيل عملية التبادل التجاري المتسارعة في المنطقة. ومن تلك الأعمال: بناء ميناء سيراف ليكون مساعدا لميناء البصرة ومساندا له في استقبال البضائع وتصريفها.
٣. تمتع الخلفاء العباسيون بحس أمني قوي أسهم في دفع خطر القرصنة

البحرية عن موانئ الساحل الشرقي للخليج العربي.

٤. إن تتبع النشاط التجاري لموانئ الساحل الشرقي للخليج العربي يفضي إلى معرفة مدى الدور الاقتصادي المهم الذي لعبته تلك الموانئ في فترة الدراسة، كما يسهم في معرفة الشيء الكثير عن مدى التدرج الوظيفي لتلك الموانئ وأسباب اضمحلال الدور الاقتصادي لبعضها وصعود بعضها على حساب الآخر.

٥. إن سيراف، وهرمز القديمة، وجزيرة قيس من أشهر موانئ الساحل الشرقي للخليج العربي والتي لعبت دورا اقتصاديا مهما في تاريخ المنطقة، وارتبطت بعلاقات تجارية مع أقاليم بعيدة عنها كالهند والصين وشرق أفريقيا.

٦. لعبت بعض العوامل الجغرافية دورا مهما في ازدياد النشاط التجاري لموانئ الساحل الشرقي للخليج العربي.

٧. توسعت المعاملات التجارية وتنوعت في موانئ الساحل الشرقي للخليج العربي نتيجة التدفق الكبير للبضائع، مما حتم ظهور معاملات جديدة لم تكن موجودة.

٨. تضافرت بعض العوامل الداخلية لبعض الموانئ ساهمت في ازدهارها وارتقائها اقتصادياً، ومن تلك العوامل: وصول بني قيسر إلى سدة الحكم في جزيرة قيس؛ مما أسهم في بروزها في دنيا التجارة واستحواذها على نصيب الأسد من تجارة الخليج العربي.

٩. تاريخ القرصنة البحرية على موانئ الساحل الشرقي للخليج العربي وغيره من الموانئ قديم جدا يعود لفترة ما قبل الميلاد.

١٠. قطع الطريق والقرصنة البحرية تزداد وتتشط في حال ازدياد النشاط التجاري وتوسع حركة التبادلات التجارية في الموانئ.
١١. تسهم القرصنة البحرية على الموانئ في شل الحركة التجارية في الميناء المستهدف بالقرصنة والموانئ المرتبطة به تجاريا، وذلك نتيجة انقطاع حركة البضائع والملاحة في الميناء.

- ١- شاكور، محمود. موسوعة تاريخ الخليج العربي. عمان، الأردن، دار أسامة للنشر والتوزيع، ط١، ٢٠٠٣م ج١، ص٦.
- ٢- الحفيظ، عماد. الخليج العربي: تاريخه وحضارته المستقبلية. عمان، الأردن، دار صفاء للنشر والتوزيع، ط١، ٢٠١٤م - ١٤٣٥هـ، ص ٥٣.
- ٣- ويلسون، أرنولد. الخليج العربي من العصور الأولى حتى بداية القرن العشرين. بيروت، لبنان، الدار العربية للموسوعات، ط١، ١٤٣٣هـ - ٢٠١٢م، ص ٢٠.
- ٤- علو، عماد. القوى البحرية والتجارية في الخليج العربي خلال العصور الإسلامية. عمان، الأردن، دار الحبان للنشر والتوزيع، ط١، ٢٠١٧م، ص ١٤.
- ٥- ويلسون. الخليج العربي. مرجع سابق، ص ٢٠.
- ٦- الحفيظ. الخليج العربي: تاريخه وحضارته المستقبلية. مرجع سابق، ص ٥٦.
- ٧- علو. القوى البحرية والتجارية في الخليج العربي. مرجع سابق، ص ١٥.
- ٨- المرجع نفسه، ص ١٢.
- ٩- أحمد، ليبيد، ناجي، عبد الجبار. العمق التاريخي العربي لجزر الساحل الشرقي للخليج العربي. الموصل، العراق، دار الحكمة للطباعة والنشر، ط١، ١٩٩١م، ص ٣٧.
- ١٠- أحمد، ناجي. العمق التاريخي العربي لجزر الساحل الشرقي للخليج العربي. مرجع سابق، ص ٣٧ - ٣٨.
- ١١- باقر، طه. مقدمة في تاريخ الحضارات القديمة. بغداد، العراق، الوراق للنشر، ط١، ١٩٥٩م، ج١، ص ٤٣٨.
- ١٢- علو. القوى البحرية والتجارية في الخليج العربي. مرجع سابق، ص ١١.
- ١٣- العلواني، كريم. الأهمية الجيوستراتيجية للخليج العربي وأثرها في جذب الأطماع الاستعمارية بعد الحرب العالمية الثانية. مجلة جامعة الأنبار للعلوم الإنسانية، العراق، د.م، ع٣، ٢٠١٠م، ص ٩٤.

- ١٤- القيسي، نوار: الخليج العربي: الأهمية الاستراتيجية وملاح السياسة البرتغالية. الوثيقة: مركز عيسى الثقافي، مركز الوثائق التاريخية، مملكة البحرين، مج٧، ع١٤٤، ١٩٨٩م، ص ١٥٥.
- ١٥- الحفيظ. الخليج العربي تاريخه وحضارته المستقبلية. عمان، الأردن، دار صفاء للنشر والتوزيع، ط١، ٢٠١٤م - ١٤٣٥هـ، ص ٥٣.
- ١٦- القيسي. الخليج العربي. مرجع سابق، ص ١٥٥.
- ١٧- أحمد، ناجي. العمق التاريخي العربي. مرجع سابق، ص ٣٧.
- ١٨- العلواني، كريم.. الأهمية الجيوستراتيجية للخليج العربي. ص ٩٣ - ٩٤.
- ١٩- إسماعيل، محمد. مجلس التعاون الخليجي في الميزان. القاهرة، مصر، دار العلوم للنشر والتوزيع، ط١، ١٤٣١هـ - ٢٠١٠م، ص ١٩ - ٢٠.
- ٢٠- الخيرو، رمزية. تجارة الخليج العربي وأثرها في الحياة الاقتصادية في منطقة الخليج العربي والعراق منذ صدر الإسلام حتى نهاية القرن الرابع الهجري. بغداد - العراق، دار الشؤون الثقافية العامة، ط ١، ١٩٨٧م، ص ١١.
- ٢١- شريف، سوسن. الخليج العربي في السياسة الخارجية الأمريكية ١٩٧١م - ١٩٨٨م. عمان، الأردن، دار المعنز للنشر والتوزيع، ط١، ١٤٣٦هـ - ٢٠١٦م ص ٢٠.
- ٢٢- السيرافي، موسى. الصحيح من أخبار البحار وعجائبها. تحقيق يوسف هادي، دمشق - سوريا، دار إقرأ للطباعة والنشر والتوزيع، ط ١، ١٤٢٦هـ - ٢٠٠٦م، ص ٥٩.
- ٢٣- الحموي، ياقوت. معجم البلدان. بيروت، لبنان، دار صادر، ط٩، ١٤٣٦هـ - ٢٠١٥م، ج٣، ص ٢٩٤.
- ٢٤- علو: القوى البحرية والتجارية في الخليج العربي. مرجع سابق، ص ١٥٩.
- ٢٥- كرمان: بلاد واسعة تقع مكران شرقها وفارس تكون غربها وخراسان شمالها، أما جهتها الجنوبية فتطل على الخليج العربي. تتميز كرمان بكثرة المزروعات من نخل وقطن وجوز، وتكثر فيها المواشي.

- انظر: القزويني، زكريا. آثار البلاد وأخبار العباد. بيروت، لبنان، دار صادر، ط٣، ٢٠١١م. ص ٢٤٧.
- ٢٦- الفرسخ: من المسافة المعلومة في الأرض مأخوذة منه، وهو ثلاثة أميال أو ستة، سمي بذلك لأن صاحبه إذا مشى قعد واستراح من ذلك كأن سكن، وهو واحد الفرسخ. فارسي معرب.
- انظر: ابن منظور، محمد بن مكرم. لسان العرب. بيروت، لبنان، دار إحياء التراث العربي، ط٢، ١٩٩٧م، ج٣، ص ٢٢٣.
- ٢٧- القصير، هيلة. النشاط التجاري وأبعاده الاقتصادية في ميناء سيراف خلال العصر العباسي الأول ١٣٢-٢٣٢هـ/٧٩٤-٨٤٦م. مجلة جامعة القصيم مجلة العلوم العربية والإنسانية، القصيم، المملكة العربية السعودية، المجلد ٧، العدد ٣، ٢٠١٤م، ص ١٢٠٦.
- ٢٨- الإصطخري، إبراهيم بن محمد. مسالك الممالك. ليدن، مطبعة برييل، ط١، ١٩٢٧م، ص ١٣٧.
- ٢٩- الفرضة: محط السفن. الجمع: فرض وفراض. انظر: مجمع اللغة العربية. القاموس الوجيز. القاهرة، مصر، مطبعة شرعية مجمع اللغة العربية، ط١، ٢٠١٤م، ص ٢٩٧.
- ٣٠- الحموي. معجم البلدان. ج٣، ص ٢٩٤ - ٢٩٥.
- ٣١- القصير. النشاط الاقتصادي وأبعاده في ميناء سيراف. مرجع سابق، ص ١٢١٢.
- ٣٢- الخيرو. تجارة الخليج العربي وأثرها. مرجع سابق، ص ١٠٩ - ١١٠.
- ٣٣- العدوي، إبراهيم. التنمية الاقتصادية لبلدان الخليج العربي في العصر العباسي. المجلة التاريخية المصرية، الجمعية التاريخية المصرية، القاهرة، مصر، المجلد ١٨، د.ع، ١٩٧١م، ص ٧٢.
- ٣٤- خوري، التدمري، إبراهيم، أحمد. سلطنة هرمز العربية. رأس الخيمة - الإمارات العربية المتحدة، مركز الدراسات والوثائق، ط١، ١٤٢٠هـ - ١٩٩٩م، ج٢، ص ٣.

- ٣٥- الحموي. معجم البلدان. ج٥، ص ٤٠٢.
- ٣٦- خوري، إبراهيم. سلطنة هرمز العربية. مرجع سابق، ج٢، ص ٣.
- ٣٧- الإصطخري. مسالك الممالك. ص ٣٥.
- ٣٨- أحمد، ناجي. العمق التاريخي العربي. مرجع سابق، ص ١٢٢.
- ٣٩- ابن حوقل، أبو القاسم. صورة الأرض. ليدن، مطبعة برييل، ط٢، ١٩٣٨م، ص ٢٨.
- ٤٠- الحموي. معجم البلدان. ج٥، ص ٤٠٢.
- ٤١- أبو عزة. الخليج العربي في العصر الإسلامي. مرجع سابق، ص ٣٨٥.
- ٤٢- علو. القوى البحرية والتجارية في الخليج العربي. مرجع سابق، ص ١١٣.
- ٤٣- تبار، أمير، براونه، فرهاد. كيش أ فول سيراف تارونق هرمز. تهران - إيران، نشرمور خان، ط١، ١٣٩٧م، ص ٥٥.
- ٤٤- أحمد، ناجي. العمق التاريخي العربي. مرجع سابق، ص ٩٩.
- ٤٥- ياحيما هيكونيجي: تجارة بحر الهند في عصر المغول مع الاهتمام بالنشاط التجاري لتجارة جزيرة قيس. جامعة المعلومات والثقافية بطوكيو، تويو جاوه، المجلد ٣، العدد ٤، ١٩٧٥م، ص ٨١.
- ٤٦- مؤنس، حسين. أطلس تاريخ الإسلام. القاهرة، مصر، الزهراء للإعلام العربي، ط١، ١٩٨٧، ص ٢٠٨.
- ٤٧- الإحسائي، محمد بن عبد الله. تحفة المستفيد بتاريخ الإحساء في القديم. علق عليه: محمد الجاسر: الرياض، السعودية، مكتبة المعارف، ج١، ص ١٥٥.
- ٤٨- س. د. غوتيان. تغريدات لشاهدي عيان حول حملة كيش ضد عدن. مجلة الخليج العربي، ج١، ١٩٨٩م، ص ١٣٥.
- ٤٩- الإصطخري. مسالك الممالك. ص ٣٤.
- ٥٠- ابن حوقل. صورة الأرض. ص ٤٨.
- ٥١- الحموي. معجم البلدان. ج٣، ص ٢٩٥.
- ٥٢- القحطاني، ميرة. الخدمات العامة لموانئ الخليج العربي في العصر العباسي (١٣٢)

- ٥٦هـ/٧٥٠-٢٥٨م). جمعية التاريخ والآثار بدول مجلس التعاون لدول الخليج العربي، السعودية، د.م، د.ع، ص ٢١١.
- ٥٣- القرشي، ناصر. اللامي، جواد. دور الطرق التجارية مع دول الشرق في العصر العباسي. مجلة دراسات في التاريخ والآثار، بغداد، العراق، د.م، العدد ٧١، ٢٠١٩م، ص ٣٣٣.
- ٥٤- المرجع نفسه. ص ٣٣٣.
- ٥٥- الرشدي، بدر دحيم. الخليج وآسيا دراسة في العلاقات التاريخية. الكويت، آفاق للنشر والتوزيع، ط١، ١٤٣٦هـ - ٢٠١٥م، ص ٥٠.
- ٥٦- أحمد، ناجي. العمق التاريخي العربي. مرجع سابق، ص ٩٩.
- ٥٧- القرشي، اللامي. دور الطرق التجارية مع دول الشرق. مرجع سابق، ص ٣٣٣.
- ٥٨- القليعي. عبد الله. دراسة وصفية في المستويات والمظاهر، كتاب نشوار المحاضرة وأخبار المذاكرة للقاضي التنوخي نموجا. د.ب، دار غيداء، ١٤٣٨هـ - ٢٠١٧م، ص ١٤١.
- ٥٩- ابن حوقل. صورة الأرض. ص ٥٠.
- ٦٠- القليعي. دراسة وصفية في المستويات والمظاهر. مرجع سابق، ص ١٤١.
- ٦١- حسن، زهراء. نظام الانتماء في العصر العباسي الأول. مجلة أروك للأبحاث الإنسانية، جامعة المثني، كلية التربية، السماوه، العراق، المجلد الرابع، العدد الثاني، ٢٠١١م، ص ٥.
- ٦٢- التاجر، سليمان السيرافي، أبو زيد. أخبار الصين والهند. تحقيق ابراهيم خوري، بيروت - لبنان، دار الموسم للإعلام، ط١، ١٤١١هـ - ١٩٩١م، ص ٦٣.
- ٦٣- الألوسي، عادل. الصلات التجارية بين الخليج العربي وجنوب شرق آسيا. في العصر العباسي. مجلة الخليج العربي مركز دراسات الخليج العربي بجامعة البصرة، البصرة - العراق، المجلد ١٦، العدد ٤١٣، ١٩٨١م، ص ٨٣.

- ٦٤- حسن، زهراء. نظام الائتمان في العصر العباسي الأول. مرجع سابق، ص ٧.
- ٦٥- الألويسي. الصلات التجارية بين الخليج العربي وجنوب شرق آسيا. مرجع سابق، ص ٨٣.
- ٦٦- المغربي، محمد. التمويل والاستثمار في الإسلام. القاهرة، مصر، الأكاديمية الحديثة للكتاب الجامعي، ط١، ٢٠١٨م، ص ٥٥.
- ٦٧- مجمع اللغة العربية. المعجم الوجيز. ص ٣١٢.
- ٦٨- الحيراني، حسن. دويلات المشرق الإسلامي في القرنين الثالث والرابع الهجريين بين الوحدة والتنوع. عمان، الأردن، دار غيداء للنشر والتوزيع، ط١، ٢٠١٦م، ص ٣٧٠.
- ٦٩- الجرجاني، علي. التعريفات. حققه جماعة من العلماء، بيروت، لبنان، دار الكتب العلمية، ط١، ١٤٠٣هـ - ١٩٨٣م، ص ١٢٠.
- ٧٠- البوطي، محمد. الأوراق التجارية المعاصرة؛ طبيعتها القانونية وتكييفها الفقهي. بيروت، لبنان، دار الكتب العلمية، ط١، ٢٠٠٦م، ص ١٠٩.
- ٧١- الكمبيالة: يعنى بالكمبيالة ثلاثة أطراف؛ الطرف الأول: الساحب، والطرف الثاني: المسحوب عليه، والطرف الثالث: المستفيد. والكمبيالة صك مكتوب بصيغة معينة يحددها نظام الأوراق التجارية، يتضمن أمرا من الساحب إلى المسحوب عليه بأن يدفع إلى المستفيد مبلغا من النقود في تاريخ معين، أو قابل للتعيين، أو بمجرد الاطلاع. انظر. آل سليمان، مبارك. أحكام التعامل في الأسواق المالية المعاصرة. الرياض، السعودية، دار كنوز أشبيليا للنشر والتوزيع، ط١، ١٤٢٦هـ - ٢٠٠٥م، ج١، ص ٢٨٤ - ٢٨٥.
- ٧٢- السعدي، عبد الله. النظام المالي الإسلامي في العصر الأول للدولة العباسية والمقارنة بالأنظمة الوضعية الحديثة ١٣٢ - ١٣٢٢هـ/ ٧٤٩ - ٨٤٧م. رسالة دكتوراه نوقشت في جامعة الأزهر في قسم التاريخ والحضارة الإسلامية في كلية اللغة العربية في ١٤١١هـ - ١٩٨٩م.
- ٧٣- الخيرو. تجارة الخليج العربي. مرجع سابق، ص ١٨٤.

- ٧٤- خسرو، ناصر. سفرنامه. ترجمة يحيى الخشاب، القاهرة، مصر، مطابع الهيئة المصرية العامة للكتاب، ط٢، ١٩٩٣م، ص ١٦٤.
- ٧٥- حسن. نظام الائتمان في العصر العباسي. مرجع سابق، ص ٧.
- ٧٦- السعدي. النظام المالي الإسلامي. مرجع سابق، ص ٥١٩.
- ٧٧- مجمع اللغة العربية. المعجم الوجيز. ص ٣٦٧.
- ٧٨- أبو زيد، عبد العظيم. نحو صكوك إسلامية حقيقية؛ حقيقة الصكوك وضوابطها وقضاياها الشرعية. د.م، العدد ٦٢، ١٤٣١هـ - ٢٠١٠م، ص ١١١.
- ٧٩- عبد الحميد، ناصر. حوكمة الشركات في الأسواق الناشئة. الجيزة، مصر، مركز الخبرات المهنية للإدارة بمبك، ط١، ٢٠١٤م، ص ١٥٤.
- ٨٠- السعدي. النظام المالي الإسلامي. مرجع سابق، ص ٥٣٩.
- ٨١- القحطاني. الخدمات العامة لموانئ الخليج العربي. مرجع سابق، ص ٣٧٦.
- ٨٢- الإصطخري. مسالك الممالك. ص ٣٤.
- ٨٣- ابن حوقل. صورة الأرض. ص ٤٨.
- ٨٤- الحموي. معجم البلدان. ج٣، ص ٢٩٥.
- ٨٥- الرشيدى. الخليج وآسيا. مرجع سابق، ص ١٩٥.
- ٨٦- عمارة، محمد. قاموس المصطلحات الاقتصادية في الحضارة الإسلامية. د.ب، دار الشروق، ط٢، ١٩٩٤م، ص ٣١٣.
- ٨٧- الدحيم. الخليج وآسيا. مرجع سابق، ص ١٩٥.
- ٨٨- عقل، محمد. الدولة العباسية في عهد المتوكل على الله (٢٣٢ - ٢٤٧هـ/٨٤٧ - ٨٦١م). لندن، كتاب للنشر، ط١، ٢٠١٩م، ج٢، ص ٣٣.
- ٨٩- ابن مجاور، يوسف بن يعقوب. تاريخ المستبصر. صححه وضبطه: أوسكر لوفغرين، مطبعة بريل، ليدن، ط١، ١٩٥١م، ص ٢٨٧ - ٢٨٨.
- ٩٠- ابن البلخي. فارس نامه. حققه وترجمه: يوسف الهادي، القاهرة، مصر، الدار الثقافية للنشر، د.ط، ١٤٢١هـ / ٢٠٠١م، ص ١٥٦.

- ٩١- المصدر نفسه. ص ١٢٦.
- ٩٢- القصير. النشاط التجاري وأبعاده الاقتصادية في ميناء سيراف. مرجع سابق، ص ١٢٢٠.
- ٩٣- مشايخي، عبد الكريم. خلاصة وقائع المؤتمر الدولي لميناء سيراف. بوشهر، إيران، دار نشر بوشهر، ط١، ١٣٨٤م.
- ٩٤- ويلسون. الخليج العربي. مرجع سابق، ص ١٧٢.
- ٩٥- مجمع اللغة العربية. المعجم الوجيز. ص ٤٩٧.
- ٩٦- السيد، عبد الله. تجارة العرب في المحيط الهندي. مجلة الفيصل، مركز الملك فيصل للبحوث والدراسات الإسلامية، الرياض، السعودية، د.م، العدد ٣٤٨، ٢٠٠٥م، ص٤٨.
- ٩٧- محمود، أحمد. البحرية في الإسلام. عمان - الأردن، دارر غيداء للنشر والتوزيع، د.ط، ٢٠٢٠م، ص ٩٠.
- ٩٨- أشتور، الياهو. التاريخ الاقتصادي والاجتماعي للدولة العباسية. ترجمة جاسم صبكان علي، العراق، المركز الأكاديمي للأبحاث، ط١، ٢٠١٦م، ص ١٦٢.
- ٩٩- القحطاني. الخدمات العامة لموانئ الخليج العربي. مرجع سابق، ص ٣٦٩.
- ١٠٠- علو. القوى البحرية والتجارية في الخليج العربي. مرجع سابق، ص ٨٨.
- ١٠١- الألوسي. الصلات التجارية بين الخليج العربي وجنوب شرق آسيا. مرجع سابق، ص ٨٣.
- ١٠٢- خسرو. سفرنامه. ص ٥١.
- ١٠٣- زيادة، نقولا. الجغرافيا والرحلات عند العرب. بيروت، لبنان، مكتبة المدرسة ودار الكتاب اللبناني للطباعة والنشر، د.ط، د.ت، ص ٢٢٧.
- ١٠٤- ابن الأثير. الكامل في التاريخ. بيروت، لبنان، دار صادر، ط١، ١٤٢٩هـ - ٢٠٠٩م، ج١، ص ١١٧.
- ١٠٥ الطبري، محمد بن جرير. تاريخ الأمم والملوك، راجعه: نواف الجراح، بيروت، لبنان،

- دار صادر، ط ٣، ١٤٢٩هـ/٢٠٠٨م، ج ٦، ص ٢١٤٤.
- ١٠٦- أبو عزة. الخليج العربي في العصر الإسلامي. مرجع سابق، ص ١٦٣.
- ١٠٧- الجميلي، عمار. التجار: مكانتهم ومساهماتهم الحضارية في الدولة الإسلامية (١٣٢ - ١٤٤٧هـ/٧٤٩ - ١٠٥٥م). بغداد، العراق، مركز البحوث والدراسات الإسلامية، ط ١، ١٤٣١هـ - ٢٠١٠م، ص ٥٤.
- ١٠٨- المسعودي، علي. مروج الذهب ومعادن الجوهر. بيروت، لبنان، دار صادر، ط ٢، ١٤٣١هـ - ٢٠١٠م. ج ١، ص ١٠٩.
- ١٠٩- علو. القوى البحرية والتجارية في الخليج العربي. مرجع سابق، ص ٢٤٣ - ٢٤٤.
- ١١٠- الرشدي، بدر. أثر القرصنة في العلاقات التجارية بين موانئ الخليج العربي وشرق آسيا في العصر العباسي الثاني (٢٣٣ - ٥٦٥ هـ / ٨٤٦ - ١١٦٩م). مجلة وقائع تاريخية جامعة القاهرة كلية الآداب، القاهرة جمهورية مصر العربية، دم، العدد ٢١، ٢٠١٤م، ص ٤٦.
- ١١١- المسعودي، علي. التنبيه والإشراف. تصحيح عبد الله إسماعيل، القاهرة، مصر، دار صاوي للنشر، د.ط، د.ت، ج ١، ص ٤٩.
- ١١٢- ابن منظور، محمد. لسان العرب. بيروت، لبنان، دار صادر، ط ١، ٢٠٠٣م، المجلد الثاني عشر، ص ١٤١.
- ١١٣- علو. القوى البحرية والتجارية في الخليج العربي. مرجع سابق، ص ٢٤٦.
- ١١٤- الرشدي. الخليج وآسيا. مرجع سابق ص ١٥٩.
- ١١٥- ابن خرداذبه، عبيد الله. المسالك والممالك. ليدن، مطبعة بريل، ط ١، ١٨٨٩م، ص ٦٠.
- ١١٦- القوصي، عطية. البحرين وتجارة الدولة العباسية. الوثيقة، البحرين، المجلد ١٤، العدد ٢٧، ١٩٩٥م، ص ٥٢.
- ١١٧- الرشدي. الخليج وآسيا. مرجع سابق، ص ١٦٥.
- ١١٨- الحموي. معجم البلدان. ج ١، ص ٤٣٠.

- ١١٩- ابن خرداذبه. المسالك والممالك. ص ٦٠.
- ١٢٠- القوصي. البحرين وتجارة الدولة العباسية. مرجع سابق، ص ٤٥.
- ١٢١- ابن حوقل. صورة الأرض. ص ٣٥.
- ١٢٢- القصير. النشاط التجاري وأبعاده الاقتصادية في ميناء سيراف. مرجع سابق، ص ١٢١٦.
- ١٢٣- أحمد، ناجي. العمق التاريخي العربي. مرجع سابق، ص ١١٢.
- ١٢٤- الحموي. معجم البلدان. ج ١، ص ١٧٩.
- ١٢٥- ابن حوقل. صورة الأرض. ص ٤٨.
- ١٢٦- الشريف الإدريسي، محمد. نزهة المشتاق في اختراق الآفاق. اعتنى به أحمد شريف المزدي، بيروت، لبنان، دار الكتب العلمية، ط ١، ٢٠٢٠، ص ٥١.
- ١٢٧- ابن حوقل. صورة الأرض. ص ٤٨.
- ١٢٨- الإصطخري. مسالك الممالك. ص ٣٣.
- ١٢٩- محمود. البحرية في الاسلام. ص ٩٠.
- ١٣٠- الصالح، لمياء. أثر نشأة بغداد في نمو النشاط التجاري في موانئ الخليج العربي حتى نهاية العصر العباسي الأول (١٤٥-٢٣٢هـ/٧٦٢-٨٤٧م). مجلة العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية، الرياض، السعودية، د.م، العدد ٤١، ٢٠١٦م، ص ٢٢٨.
- ١٣١- ابن حوقل. صورة الأرض. ص ٤٨.
- ١٣٢- القزويني. آثار البلاد وأخبار العباد. ص ٣١٤.
- ١٣٣- القحطاني. الخدمات العامة لموانئ الخليج العربي. مرجع سابق، ص ٣٦٩.
- ١٣٤- علو. القوى البحرية والتجارية في الخليج العربي. مرجع سابق، ص ٢٥٧.
- ١٣٥- ابن خياط. خليفة. تاريخ خليفة بن خياط. المحقق أكرم ضياء العمري، بيروت، لبنان، دار القلم، ط ٢، ١٣٩٧هـ، ص ٤٤٦.

- ١٣٦- علو. القوى البحرية والتجارية في الخليج العربي. مرجع سابق، ص ٢٥٧.
- ١٣٧- ابن خياط. تاريخ خليفة بن خياط. ص ٤٤٦.
- ١٣٨- المصدر نفسه. ص ٤٤٦.
- ١٣٩- ابن خياط. تاريخ خليفة بن خياط. ص ٤٤٦.
- ١٤٠- علو. القوى البحرية والتجارية في الخليج العربي. مرجع سابق، ص ٢٥٨.
- ١٤١- ابن خياط، تاريخ خليفة بن خياط. ص ١٢٥.
- ١٤٢- ابن الخياط. المصدر نفسه. ص ١٢٥.
- ١٤٣- المصدر نفسه. ص ١٢٦.
- ١٤٤- علو. القوى البحرية والتجارية في الخليج العربي. مرجع سابق، ص ٢٥٩.
- ١٤٥- المرجع نفسه. ص ٢٥٧.
- ١٤٦- محمود، أحمد. البحرية في الإسلام. مرجع سابق، ص ٩٠.
- ١٤٧- الخليفة المهدي: هو محمد بن عبد الله المنصور، ولد عام ١٢٧هـ. أمه أم موسى بنت المنصور بن عبد الله بن ذي سهم بن يزيد الحميري. كانت بيعته في اليوم الذي توفي فيه المنصور. اتصف بالكرم والجود وكان الرعية يكونون له كل حب. من أعماله المهمة، أنه تتبع الزنادقة وقتل منهم أعدادا كبيرة.
- انظر: اليعقوبي. أحمد. تاريخ اليعقوبي. بيروت، لبنان، دار صادر، ط٢، ١٤٣١هـ - ٢٠١٠م، ص ٣٩٢ - ٤٠٠. السيوطي، عبد الرحمن. تاريخ الخلفاء. القاهرة، مصر، مكتبة نزار مصطفى البار، ط١، ١٤٢٥هـ - ٢٠٠٤م، ص ٢٠١ - ٢٠٣.
- ١٤٨- الطبري. تاريخ الأمم والملوك. ج٥، ص ١٦٦٠.
- ١٤٩- الطبري. تاريخ الأمم والملوك. ج٥، ص ١٦٦٠.
- ١٥٠- السيابجة: أناس من بلاد السند قدموا إلى البصرة فعاشوا فيها. اشتغلوا جنودا عند الفرس، ودخلوا في الإسلام على يد العرب، وتميزوا بأنهم ذوو جلد وصبر وقوة. انظر. الميرد، محمد. الكامل في اللغة والأدب. تحقيق. عبد الحميد هنداوي، بيروت، لبنان، دار الكتب العلمية، ٢٠٠٣، ج١، ص ٨٧. وانظر: علو. القوى البحرية والتجارية

- في الخليج العربي. مرجع سابق، ص ٢٦٠.
- ١٥١- ابن الأثير. الكامل. ج٦، ص ٢٢.
- ١٥٢- الطبري. تاريخ الرسل والملوك. ص ١٦٦٤.
- ١٥٣- المصدر نفسه. ص ١٦٦٤.
- ١٥٤- ابن الأثير. الكامل. ج ٦، ص ٢٢.
- ١٥٥- المعتصم بالله: هو أبو إسحاق محمد المعتصم بالله، ولد ببغداد سنة ١٨٠هـ/٧٩٦م، تولى الخلافة بعد أخيه المأمون. اتصف بالشجاعة والقوة والحزم في اتخاذ القرارات السياسية، ومنها أنه غزا عمورية وفتحها، فقد أخذ على عاتقه منذ توليه الخلافة القضاء على الفتن والاضطرابات؛ ففضى على جماعة الزط الذين عملوا على قطع الطرق التجارية ومنع البضائع من أن تصل إلى بغداد، ونشروا أعمال السلب والنهب ففضى عليهم. انظر. اليعقوبي. تاريخ اليعقوبي. ص ٤٧١ - ٤٧٢. وانظر. أكبر، فائزة. التاريخ السياسي للدولة العباسية (١٣٢هـ - ٦٥٦م/٧٥٠هـ - ١٢٥٨م). جدة، السعودية، مطبعة الشعر، ط١، ١٤٢٤هـ - ٢٠٠٣م، ص ١٧٧ - ١٨٣.
- ١٥٦- البلاذري، أحمد. فتوح البلدان. تحقيق عبد الله أنيس، بيروت، لبنان، مؤسسة المعارف للطباعة والنشر، ط١، د.ت. ج١، ص ١٢٨.
- ١٥٧- المصدر نفسه. ص ١٢٩.
- ١٥٨- ابن خردادبه. المسالك والممالك. ص ٦٢.
- ١٥٩- ابن حوقل. صورة الأرض. ص ٤٨.
- ١٦٠- ابن الأثير. الكامل. ج ١٢، ص ١٤٨.
- ١٦١- أيتي. عبد المحمد. تحرير وصاف. ترجمة مؤسسة الثقافة الإيرانية، طهران - إيران، سال ١٣٣٤هـ، ص ٨.
- ١٦٢- أحمد، ناجي. العمق التاريخي العربي. مرجع سابق، ص ٩٩.
- ١٦٣- ابن حوقل. صورة الأرض. ص ٣١١.
- ١٦٤- أحمد، ناجي. العمق التاريخي العربي. مرجع سابق، ص ٩٩.

- ١٦٥- ابن الأثير. الكامل. ج١٢، ص ١٤٨.
- ١٦٦- المصدر نفسه. ج١٢، ص ١٤٩.
- ١٦٧- أبو حسن، ياسر. القرصنة البحرية في القرن الإفريقي وتداعياتها الأمنية. المجلة العربية للدراسات الأمنية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، المملكة العربية السعودية، المجلد ٣٣٢، العدد ٣٤، ٢٠١٨م، ص ٣٢٢.
- ١٦٨- ابن مجاور، يوسف. صفة بلاد اليمن. صححه وضبطه: أوسكرلوفغرين، مطبعة بريل، ليدن، ط١، ١٩٥١م، ص ٢٩٨.
- ١٦٩- ابن الأثير. الكامل. ج١٢، ص ١٤٨.
- ١٧٠- أبو حسن. القرصنة البحرية في القرن الإفريقي وتداعياتها الأمنية. مرجع سابق، ص ٣٢٢.
- ١٧١- ابن مجاور. صفة بلاد اليمن. ص ٢٩٨.
- ١٧٢- إقبال، عباس. تاريخ المغول منذ حملة جنكيزخان حتى قيام الدولة التيمورية. ترجمة عبد الوهاب علوب، أبوظبي، الإمارات العربية المتحدة، ط١، ١٤٢٠هـ - ٢٠٠٠م، ص ٣٩٢.
- ١٧٣- ياجيما. تجارة بحر الهند في عصر إمبراطورية المغول مع الاهتمام بالنشاط الاقتصادي لتجار جزيرة قيس. مرجع سابق، ص ٢٨.
- ١٧٤- ابن مجاور. صفة بلاد اليمن. ص ٢٩٩.
- ١٧٥- الإدريسي. نزهة المشتاق في اختراق الآفاق. ص ١٥٦ - ١٥٧.
- ١٧٦- أحمد، ناجي. العمق التاريخي العربي. مرجع سابق، ص ١١١.
- ١٧٧- الإدريسي. نزهة المشتاق في اختراق الآفاق. ص ١٥٦ - ١٥٧.
- ١٧٨- ابن مجاور. صفة بلاد اليمن. ص ٢٩٩.
- ١٧٩- المصدر نفسه. ص ٢٩٩.
- ١٨٠- الإدريسي. نزهة المشتاق في اختراق الآفاق. ص ١٥٦ - ١٥٧.
- ١٨١- ابن مجاور. صفة بلاد اليمن. ص ٢٩٩.

- ١٨٢- الطرفة: تعرف بأنها كل شيء جديد ومستحدث عجيب، جمعها طرف. مجمع اللغة العربية. المعجم الوجيز. ص ٣٩٠.
- ١٨٣- ابن مجاور. صفة بلاد اليمن. ص ٢٩٩.
- ١٨٤- الإدريسي. نزهة المشتاق في اختراق الآفاق. ص ١٥٦ - ١٥٧.
- ١٨٥- المدبرسي، عبد الرحمن. الدولة العيونية في البحرين: ٤٦٩-٦٣٦هـ/١٠٧٦-١٢٣٨م. الرياض، السعودية، دار الملك عبد العزيز، ط١، ١٤٢٢هـ، ص ١٤٤.
- ١٨٦- ابن مجاور. صفة بلاد اليمن. ص ٢٩٩.
- ١٨٧- ابن الأثير. الكامل. ج١٢، ص ١٤٨.
- ١٨٨- آيتي. تحرير وصاف. ص ٨.
- ١٨٩- أحمد، ناجي. العمق التاريخي العربي. مرجع سابق، ص ١١١.
- ١٩٠- ابن مجاور. صفة بلاد اليمن. ص ١٣٤.
- ١٩١- الإحصائي، محمد. تحفة المستفيد بتاريخ الإحصاء القديم والجديد. علق عليه محمد الجاسر، الرياض، السعودية، مكتبة المعارف، د.ت، د.ط، ج١، ص ١٠٨.
- ١٩٢- المسعودي. مروج الذهب ومعادن الجوهر. ج١، ص ١٠٧.
- ١٩٣- السيرافي. رحلة السيرافي. ص ٤٢.
- ١٩٤- القصير. النشاط التجاري وأبعاده الاقتصادية في ميناء سيراف. مرجع سابق، ص ١٢٢٤.
- ١٩٥- الإدريسي. نزهة المشتاق في اختراق الآفاق. ص ١٥٦ - ١٥٧.
- ١٩٦- ابن الأثير. الكامل. ج١٢، ص ١٤٨.

قائمة المصادر والمراجع

- أ. المصادر
١. ابن الأثير. الكامل في التاريخ. بيروت، لبنان، دار صادر، ط١، ١٤٢٩هـ - ٢٠٠٩م.
٢. الإصطخري، إبراهيم بن محمد. مسالك الممالك. ليدن، مطبعة بريل، ط١، ١٩٢٧م.
٣. البلاذري، أحمد. فتوح البلدان. تحقيق عبد الله أنيس، بيروت، لبنان، مؤسسة المعارف للطباعة والنشر، ط١، د.ت.
٤. التاجر، سليمان السيرافي، أبو زيد. أخبار الصين والهند. تحقيق إبراهيم خوري، بيروت - لبنان، دار الموسم للإعلام، ط١، ١٤١١هـ - ١٩٩١م.
٥. الجرجاني، علي. التعريفات. حققه جماعة من العلماء، بيروت، لبنان، دار الكتب العلمية، ط١، ١٤٠٣هـ - ١٩٨٣م.
٦. الحموي، ياقوت. معجم البلدان (ج٣). بيروت، لبنان، دار صادر، ط٩، ١٤٣٦هـ - ٢٠١٥م.
٧. ابن حوقل، أبو القاسم. صورة الأرض. ليدن، مطبعة بريل، ط٢، ١٩٣٨م.
٨. ابن خردادبه، عبيد الله. المسالك والممالك. ليدن، ط١، ١٨٨٩م.
٩. ابن خياط. خليفة. تاريخ خليفة بن خياط. المحقق أكرم ضياء العمري، بيروت، لبنان، دار القلم، ط٢، ١٣٩٧هـ.

١٠. السيرافي، موسى. **الصحيح من أخبار البحار وعجائبها**. تحقيق يوسف هادي، دمشق - سوريا، دار إقرأ للطباعة والنشر والتوزيع، ط ١، ١٤٢٦ هـ - ٢٠٠٦ م.
١١. السيوطي، عبد الرحمن. **تاريخ الخلفاء**. القاهرة، مصر، مكتبة نزار مصطفى البار، ط ١، ١٤٢٥ هـ - ٢٠٠٤ م.
١٢. الشريف الإدريسي، محمد. **نزهة المشتاق في اختراق الآفاق**. اعتنى به أحمد شريف المزيدي، بيروت، لبنان، دار الكتب العلمية، ط ١، ٢٠٢٠ م.
١٣. الطبري، محمد بن جرير. **تاريخ الأمم والملوك**، راجعه. نواف الجراح، بيروت، لبنان، دار صادر، ط ٣، ١٤٢٩ هـ/ ٢٠٠٨ م.
١٤. القزويني، زكريا. **آثار البلاد وأخبار العباد**. بيروت، لبنان، دار صادر، ط ٣، ٢٠١١ م.
١٥. المبرد، محمد. **الكامل في اللغة والأدب (ج ١)**. تحقيق. عبد الحميد هنداوي، بيروت، لبنان، دار الكتب العلمية، ٢٠٠٣ م.
١٦. ابن مجاور، يوسف بن يعقوب:
- **تاريخ المستبصر**. صححه وضبطه: أوسكر لوفغرين، مطبعة بريل، ليدن، ط ١، ١٩٥١ م.
- **صفة بلاد اليمن**. صححه وضبطه: أوسكر لوفغرين، مطبعة بريل، ليدن، ط ١، ١٩٥١ م.
١٧. المسعودي، علي:
- **مروج الذهب ومعادن الجوهر (ج ١)**. بيروت، لبنان، دار صادر، ط ٢، ١٤٣١ هـ - ٢٠١٠ م.
- **التنبيه والإشراف (ج ١)**. تصحيح عبد الله إسماعيل، القاهرة، مصر، دار صاوي للنشر، د.ط، د.ت.

١٨. ابن منظور، محمد بن مكرم:
- لسان العرب (ج٣). بيروت، لبنان، دار إحياء التراث العربي، ط٢، ١٩٩٧م.
- لسان العرب (ج١٢). بيروت، لبنان، دار صادر، ط١، ٢٠٠٣م.
١٩. اليعقوبي. أحمد. تاريخ اليعقوبي. بيروت، لبنان، دار صادر، ط٢، ١٤٣١هـ - ٢٠١٠م.
- ب. المراجع
١. الإحسائي، محمد بن عبد الله. تحفة المستفيد بتاريخ الإحساء في القديم (ج١). علق عليه: محمد الجاسر: الرياض، السعودية، مكتبة المعارف، د.ط، د.ت.
٢. أحمد، ليبيد، ناجي، عبد الجبار. العمق التاريخي العربي لجزر الساحل الشرقي للخليج العربي. الموصل، العراق، دار الحكمة للطباعة والنشر، ط١، ١٩٩١م.
٣. إسماعيل، محمد. مجلس التعاون الخليجي في الميزان. القاهرة، مصر، دار العلوم للنشر والتوزيع، ط١، ١٤٣١هـ - ٢٠١٠م.
٤. أشتور، يياهو. التاريخ الاقتصادي والاجتماعي للدولة العباسية. ترجمة جاسم صبان علي، العراق، المركز الأكاديمي للأبحاث، ط١، ٢٠١٦م.
٥. إقبال، عباس. تاريخ المغول منذ حملة جنكيزخان حتى قيام الدولة التيمورية. ترجمة عبد الوهاب علوب، أبوظبي، الإمارات العربية المتحدة، ط١، ٤٢٠هـ - ٢٠٠٠م.
٦. أكبر، فائزة. التاريخ السياسي للدولة العباسية (١٣٢هـ - ٦٥٦م/٧٥٠هـ - ١٢٥٨م). جدة، السعودية، مطبعة الشعر، ط١، ١٤٢٤هـ - ٢٠٠٣م.

٧. الألويسي، عادل. الصلات التجارية بين الخليج العربي وجنوب شرق آسيا في العصر العباسي. مجلة الخليج العربي مركز دراسات الخليج العربي بجامعة البصرة؛ البصرة - العراق، المجلد ١٦، العدد ٤١٣، ١٩٨٤م.
٨. باقر، طه. مقدمة في تاريخ الحضارات القديمة (ج ١). بغداد، العراق، الوراق للنشر، ط ١، ١٩٥٩م.
٩. البوطي، محمد. الأوراق التجارية المعاصرة؛ طبيعتها القانونية وتكيفها الفقهي. بيروت، لبنان، دار الكتب العلمية، ط ١، ٢٠٠٦م.
١٠. الجميلي، عمار. التجار: مكانتهم ومساهماتهم الحضارية في الدولة الإسلامية (١٣٢ - ٧٤٩هـ/ ١٠٥٥م). بغداد، العراق، مركز البحوث والدراسات الإسلامية، ط ١، ١٤٣١هـ - ٢٠١٠م.
١١. حسن، زهراء. نظام الائتمان في العصر العباسي الأول. مجلة أوروک للأبحاث الإنسانية، جامعة المثني، كلية التربية، السماوه، العراق، المجلد الرابع، العدد الثاني، ٢٠١١م.
١٢. أبو حسن، ياسر. القرصنة البحرية في القرن الأفريقي وتداعياتها الأمنية. المجلة العربية للدراسات الأمنية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، المملكة العربية السعودية، المجلد ٣٣٢، العدد ٣٤، ٢٠١٨م.
١٣. الحفيظ، عماد. الخليج العربي تاريخه وحضارته المستقبلية. عمان، الأردن، دار صفاء للنشر والتوزيع، ط ١، ٢٠١٤م - ١٤٣٥هـ.
١٤. الحيراني، حسن. دويلات المشرق الإسلامي في القرنين الثالث والرابع الهجريين بين الوحدة والتنوع. عمان، الأردن، دار غيداء للنشر والتوزيع، ط ١، ٢٠١٦م.

١٥. خوري، التدمري. إبراهيم، أحمد. سلطنة هرمز العربية. رأس الخيمة - الإمارات العربية المتحدة، مركز الدراسات والوثائق، ط١، ١٤٢٠ هـ - ١٩٩٩ م.
١٦. الخيرو، رمزية. تجارة الخليج العربي وأثرها في الحياة الاقتصادية في منطقة الخليج العربي والعراق منذ صدر الإسلام حتى نهاية القرن الرابع الهجري. بغداد - العراق، دار الشؤون الثقافية العامة، ط ١، ١٩٨٧ م.
١٧. الرشدي، بدر دحيم:
- الخليج وآسيا: دراسة في العلاقات التاريخية. الكويت، آفاق للنشر والتوزيع، ط١، ١٤٣٦هـ/٢٠١٥ م.
- أثر القرصنة في العلاقات التجارية بين موانئ الخليج العربي و شرق آسيا في العصر العباسي الثاني (٢٣٣ - ٥٦٥ هـ/٨٤٦-١١٦٩ م). مجلة وقائع تاريخية، جامعة القاهرة كلية الآداب، القاهر جمهورية مصر العربية، د.م، العدد ٢١، ٢٠١٤ م.
١٨. زيادة، نقولا. الجغرافيا والرحلات عند العرب. بيروت، لبنان، مكتبة المدرسة ودار الكتاب اللبناني للطباعة والنشر، د.ط، د.ت.
١٩. أبو زيد، عبد العظيم. نحو صكوك إسلامية حقيقية: حقيقة الصكوك وضوابطها وقضاياها الشرعية. د.م، العدد ٦٢، ١٤٣١ هـ - ٢٠١٠ م.
٢٠. س. د. غوتيان. تغريدات لشاهدي عيان حول حملة كيش ضد عدن. مجلة الخليج العربي، ج١، ١٩٨٩ م.
٢١. السعدي، عبد الله. النظام المالي الإسلامي في العصر الأول للدولة العباسية والمقارنة بالأنظمة الوضعية الحديثة ١٣٢ - ٢٣٢ هـ/٧٤٩

- ٨٤٧ - رسالة دكتوراه نوقشت في جامعة الأزهر في قسم التاريخ والحضارة الإسلامية في كلية اللغة العربية في ١٤١١ هـ - ١٩٨٩ م.
٢٢. آل سليمان، مبارك. أحكام التعامل في الأسواق المالية المعاصرة (ج ١). الرياض، السعودية، دار كنوز أشبيليا للنشر والتوزيع، ط ١، ١٤٢٦ هـ - ٢٠٠٥ م.
٢٣. السيد، عبد الله. تجارة العرب في المحيط الهندي. مجلة الفيصل، مركز الملك فيصل للبحوث والدراسات الإسلامية، الرياض، السعودية، د.م، العدد ٣٤٨، ٢٠٠٥ م.
٢٤. شاكرا، محمود. موسوعة تاريخ الخليج العربي (ج ١). عمان، الأردن، دار أسامة للنشر والتوزيع، ط ١، ٢٠٠٣ م.
٢٥. شريف، سوسن. الخليج العربي في السياسة الخارجية الأمريكية ١٩٧١ م - ١٩٨٨ م. عمان، الأردن، دار المعترف للنشر والتوزيع، ط ١، ١٤٣٦ هـ - ٢٠١٦ م.
٢٦. الصالح، لمياء. أثر نشأة بغداد في نمو النشاط التجاري في موانئ الخليج العربي حتى نهاية العصر العباسي الأول (١٤٥-٢٣٢ هـ/٧٦٢-٨٤٧ م). مجلة العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية، الرياض، السعودية، د.م، العدد ٤١، ٢٠١٦ م.
٢٧. عبد الحميد، ناصر. حوكمة الشركات في الأسواق الناشئة. الجيزة، مصر، مركز الخبرات المهنية للإدارة بمبك، ط ١، ٢٠١٤ م.

٢٨. العدوي، إبراهيم. التنمية الاقتصادية لبلدان الخليج العربي في العصر العباسي. المجلة التاريخية المصرية، الجمعية التاريخية المصرية، القاهرة، مصر، المجلد ١٨، د.ع، ١٩٧١م.
٢٩. أبو عزة، عبدالله. الخليج العربي في العصر الإسلامي: دراسة تاريخية وحضارية. الكويت، مكتبة الفلاح للنشر والتوزيع، ط١، ١٤٢١هـ - ٢٠٠١م.
٣٠. عقل، محمد. الدولة العباسية في عهد المتوكل على الله (٢٣٢ - ٨٤٧/٨٤٧ - ٨٦١م) (ج٢). لندن، كتاب للنشر، ط١، ٢٠١٩م.
٣١. علو، عماد. القوى البحرية والتجارية في الخليج العربي خلال العصور الإسلامية. عمان، الأردن، دار الحبان للنشر والتوزيع، ط١، ٢٠١٧م.
٣٢. العلواني، كريم. الأهمية الجيوستراتيجية للخليج العربي وأثرها في جذب الأطماع الاستعمارية بعد الحرب العالمية الثانية. مجلة جامعة الأنبار للعلوم الإنسانية، العراق، د.مج، ع٣، ٢٠١٠م.
٣٣. عمارة، محمد. قاموس المصطلحات الاقتصادية في الحضارة الإسلامية. دب، دار الشروق، ط٢، ١٩٩٤م.
٣٤. القاسمي، الشيخ سلطان. صراع القوى والتجارة في الخليج ١٦٢٠ - ١٨٢٠م. الشارقة، الإمارات، منشورات القاسمي، ط١، ١٤٣٥ - ٢٠١٦م.
٣٥. القحطاني، ميرة. الخدمات العامة لموانئ الخليج العربي في العصر العباسي (١٣٢ - ٦٥٦هـ/٧٥٠-١٢٥٨م). جمعية التاريخ والآثار بدول مجلس التعاون لدول الخليج العربي، السعودية، د.م، د.ع، ٢٠١٩م.

٣٦. القريشي، ناصر. اللامي، جواد. دور الطرق التجارية مع دول الشرق في العصر العباسي. مجلة دراسات في التاريخ والآثار، بغداد، العراق، د.م، العدد ٧١، ٢٠١٩م.
٣٧. القصير، هيلة. النشاط التجاري وأبعاده الاقتصادية في ميناء سيراف خلال العصر العباسي الأول ١٣٢-٢٣٢هـ/٧٩٤-٨٤٦م. مجلة جامعة القصيم مجلة العلوم العربية والإنسانية، القصيم، المملكة العربية السعودية، المجلد ٧، العدد ٣، ٢٠١٤م.
٣٨. القليعي. عبد الله. دراسة وصفية في المستويات والمظاهر: كتاب نشوار المحاضرة وأخبار المذاكرة للقاضي التنوخي نموجا. د.ب، دار غيداء، ١٤٣٨هـ - ٢٠١٧م.
٣٩. القوصي، عطية. البحرين وتجارة الدولة العباسية. الوثيقة، البحرين، المجلد ١٤، العدد ٢٧، ١٩٩٥م.
٤٠. القيسي، نوار: الخليج العربي: الأهمية الاستراتيجية وملامح السياسة البرتغالية. الوثيقة: مركز عيسى الثقافي، مركز الوثائق التاريخية، مملكة البحرين، مج ٧، ١٤٤ع، ١٩٨٩م.
٤١. مؤنس، حسين. أطلس تاريخ الإسلام. القاهرة، مصر، الزهراء للإعلام العربي، ط ١، ١٩٨٧م.
٤٢. مجمع اللغة العربية. القاموس الوجيز. القاهرة، مصر، مطبعة شرعية مجمع اللغة العربية، ط ١، ٢٠١٤م.
٤٣. محمود، أحمد. البحرية في الإسلام. عمان - الأردن، دارر غيداء للنشر و التوزيع، د.ط، ٢٠٢٠م.

٤٤. المدبرسي، عبد الرحمن. **الدولة العيونية في البحرين: ٤٦٩ - ١٠٧٦هـ/١٢٣٦م - ١٢٣٨م**، الرياض، السعودية، دار الملك عبد العزيز، ط١، ١٤٢٢هـ.
٤٥. مشايخي، عبد الكريم. **خلاصة وقائع المؤتمر الدولي لميناء سيراف**. بوشهر، إيران، دار نشر بوشهر، ط١، ١٣٨٤م.
٤٦. المغربي، محمد. **التمويل والاستثمار في الإسلام**. القاهرة، مصر، الأكاديمية الحديثة للكتاب الجامعي، ط١، ٢٠١٨م.
٤٧. ويلسون، أنزولد. **الخليج العربي من العصور الأولى حتى بداية القرن العشرين**. بيروت، لبنان، الدار العربية للموسوعات، ط١، ١٤٣٣هـ - ٢٠١٢م.

ج . مصادر غير عربية (فارسية)

١. أيتي. عبد المحمد. **تحرير وصاف**. ترجمة مؤسسة الثقافة الإيرانية، طهران - إيران، سال ١٣٣٤هـ.
٢. ابن البلخي. **فارس نامه**. حققه وترجمه: يوسف الهادي، القاهرة، مصر، الدار الثقافية للنشر، د.ط، ١٤٢١هـ / ٢٠٠١م.
٣. تبار، أمير. براونه، فرهاد. **كيش أ فول سيراف تارونق هرمز**. تهران - إيران، نشر مور خان، ط١، ١٣٩٧م.
٤. خسرو، ناصر. **سفرنامه**. ترجمة يحيى الخشاب، القاهرة، مصر، مطابع الهيئة المصرية العامة للكتاب، ط٢، ١٩٩٣م.
٥. ياحيما هيكونيجي: **تجارة بحر الهند في عصر المغول مع الاهتمام بالنشاط التجاري لتجارة جزيرة قيس**. جامعة المعلومات والثقافية بطوكيو، تويو جاوة، المجلد ٣، العدد ٤، ١٩٧٥م.