# ميناء أنتويرب وأثره في تطور الاقتصاد البلجيكي

## (1863 – 1874)

# The Port of Antwerp and Its Impact on the Development of the Belgian Economy (1863 – 1874)


م. د. أسماء حافظ أحمد الاحبابي

**Lec. Dr. Asmaa Hafez Ahmed Al Ahbabi**

جامعة تكريت – كلية التربية للعلوم الإنسانية

**Tikrit University, College of Education for Humanities**

asmaa.h.ahmad@tu.edu.iq-



الكلمات المفتاحية: بلجيكا، أنتويرب، اقتصاد، ميناء، تجارة.

**Keywords: Belgium, Antwerp, Economy, Port, Trade.**

**الملخص**

تُعد المدة ما بين عامي (1863 – 1874) مرحلة مفصلية في مسار تطور الاقتصاد البلجيكي، إذ أدى ميناء أنتويرب دوراً محورياً في تعزيز التجارة والنمو الصناعي على الصعيدين الوطني والدولي، فقد أسهم إلغاء الرسوم على نهر الشيلدت عام 1863 في زيادة سهولة الوصول إلى الميناء للسفن الأجنبية، مما أدى إلى ارتفاع ملموس في حركة الملاحة البحرية وزيادة حجم البضائع المستوردة والمصدرة، وقد انعكس هذا الانفتاح التجاري على الاقتصاد الفعلي من خلال جذب الاستثمارات الأجنبية، وتنمية الصناعات المرتبطة بالتجارة البحرية، وخلق فرص عمل جديدة في قطاع الشحن واللوجستيات والخدمات المينائية.

كما أدت الاستثمارات الكبيرة في البنية التحتية للميناء دوراً جوهرياً في دعم هذا التحول، إذ شملت بناء الأرصفة والأحواض الحديثة، وتطوير المخازن والمرافق اللوجستية المتقدمة، مما رفع القدرة التشغيلية للميناء وسهّل استقبال السفن الأكبر حجماً والبضائع الثقيلة والمتنوعة، وأسهمت هذه التحسينات في تقليل زمن الانتظار وتحسين كفاءة الشحن والتفريغ، بما انعكس إيجاباً على القدرة التنافسية لأنتويرب مقارنة بالموانئ الأوروبية الكبرى.

## Abstract

The decade spanning 1863–1874 represented a pivotal period in the development of the Belgian economy, during which the Port of Antwerp played a central role in promoting both trade and industrial growth at the national and international levels. The abolition of tolls on the River Scheldt in 1863 significantly facilitated access to the port for foreign vessels, leading to a marked increase in maritime traffic and a substantial rise in the volume of imported and exported goods. This commercial liberalization positively impacted the real economy by attracting foreign investments, fostering industries linked to maritime trade, and generating new employment opportunities within the shipping, logistics, and port services sectors.

Large – scale investments in port infrastructure were also instrumental in supporting this transformation. These investments included the construction of modern docks and basins, as well as the development of advanced warehouses and logistical facilities, which enhanced the port's operational capacity and enabled it to accommodate larger vessels and handle heavy and diverse cargo efficiently. These improvements reduced waiting times, optimized loading and unloading processes, and consequently strengthened Antwerp's competitiveness relative to other major European ports.

## المقدمة

يُعد ميناء أنتويرب أحد أهم المراكز التجارية البحرية في أوروبا، وقد لعب دورًا محوريًا في تطور الاقتصاد البلجيكي منذ القرن التاسع عشر، ولا سيما بعد حصول بلجيكا على استقلالها عام 1830، حيث سعت الدولة إلى تعزيز بنيتها الاقتصادية وترسيخ مكانتها ضمن شبكة التجارة الدولية، ونظرًا لموقعه الجغرافي المتميز على نهر شيلدت، واتصاله المباشر ببحر الشمال، شكّل ميناء أنتويرب حلقة وصل أساسية بين الأسواق الأوروبية الداخلية والتجارة العالمية، الأمر الذي جعله عنصرًا حيويًا في عملية النمو الاقتصادي البلجيكي.

وقد شكّل عام 1863 نقطة تحول مفصلية في تاريخ الميناء، عندما تم إلغاء الرسوم التي كانت تفرضها هولندا على الملاحة في نهر شيلدت، بعد أن كانت تمثل عائقًا كبيرًا أمام حرية التجارة وتطور النشاط البحري ، وقد أدى هذا الإجراء إلى فتح آفاق جديدة أمام ميناء أنتويرب ، حيث شهد توسعًا ملحوظًا في حركة السفن، وازديادًا في حجم الصادرات والواردات، مما انعكس إيجابًا على النشاط الصناعي والتجاري في بلجيكا ، كما أسهم هذا التطور في تعزيز دور الميناء كمركز رئيس لتوزيع السلع والمواد الأولية، خاصة في ظل تسارع عملية التصنيع التي شهدتها البلاد خلال تلك المدة.

وخلال المدة الممتدة بين عامي 1863 و1874، شهد ميناء أنتويرب نموًا ملحوظًا نتيجة تزايد الطلب على المنتجات الصناعية البلجيكية، وتوسع شبكة السكك الحديدية التي ربطت الميناء بالمراكز الصناعية الداخلية، مثل بروكسل وليج وغنت، مما عزز من كفاءته كمركز لوجستي وتجاري.

وتكمن أهمية دراسة ميناء أنتويرب خلال هذه المرحلة في كونه يمثل نموذجًا واضحًا لتأثير البنية التحتية التجارية في دفع عجلة التنمية الاقتصادية، حيث لم يكن دوره مقتصرًا على تسهيل حركة التجارة، بل امتد ليشمل دعم عملية التصنيع، وتعزيز التكامل الاقتصادي الداخلي، وربط الاقتصاد البلجيكي بالأسواق العالمية كما تعكس هذه الدراسة طبيعة العلاقة بين التطورات السياسية والاقتصادية، ومدى تأثير القرارات الدولية، مثل إلغاء رسوم الملاحة، في إعادة تشكيل التوازنات الاقتصادية.

## أولاً: الموقع الجغرافي والأثر التاريخي:

يقع ميناء أنتويرب في شمال بلجيكا في إقليم فلاندرز على ضفاف نهر الشيلدت (Scheldt / Escaut) (وهو نهر أوروبي رئيسي يبلغ طوله حوالي 435 كيلومتراً (270 ميلاً)، يجري عبر شمال فرنسا، وغرب بلجيكا، والجزء الجنوبي الغربي من هولندا، إذ يصب في بحر

الشمال، يشتهر النهر بدوره التاريخي والاقتصادي الهام كممر ملاحي استراتيجي يربط الموانئ البحرية الكبرى، مثل ميناء أنتويرب، بالأسواق الداخلية في أوروبا الغربية، على مدى القرون، شكّل الشيلدت محوراً اقتصادياً وسياسياً، اذ كانت حرية الملاحة فيه مصدراً للصراعات بين القوى الإقليمية، وأدى فتحه الكامل في القرن التاسع عشر إلى تحفيز التجارة الدولية، ودعم نمو الموانئ البلجيكية، ولاسيما ميناء أنتويرب، وتعزيز الاقتصاد الوطني والصناعي لبلجيكا. (Meijerink, 1999, P.26) على بعد نحو 88 كم (55 ميلاً) من بحر الشمال، مما يجعله ميناءً نهرياً عميقاً يمكن للسفن البحرية الوصول إليه مباشرةً من البحر عبر مجرى النهر، حتى من دون انتقالها إلى ميناء مفتوح في مصب النهر (Schoonhoven, 1958, P.31).

شكّل موقع ميناء أنتويرب على نهر الشيلدت قوة اقتصادية وسياسية بالغة الأهمية، إذ جعله بوابة بحرية مباشرة إلى قلب أوروبا الغربية وقناة حيوية للتجارة الدولية إلى الداخل البلجيكي، كان نهر الشيلدت شرياناً ملاحياً رئيساً يربط ميناء أنتويرب ببحر الشمال والسوق العالمية، مما سمح للسفن التجارية بالوصول إلى الميناء مباشرةً نقل البضائع بين أوروبا والعالم، ومع أن الميناء كان من المراكز التجارية الكبرى منذ العصور الوسطى، إلا أن أهميته الاستراتيجية برزت بصورة أكبر في العصر الحديث ولاسيما منذ عام 1863، إذ أدى دوراً مركزياً في تبادل السلع والمواد الخام بين البلدان الأوروبية (Ridley, 2025, P.61).

أدّت القيود المفروضة على الملاحة في نهر الشيلدت (بموجب معاهدة مونستر Treaty of Münster، وهي جزء من صلح وستفاليا Westphalia في عام 1648 بمدينة مونستر بألمانيا، وكانت واحدة من سلسلة المعاهدات التي أنهت حرباً طويلة بين إسبانيا ومملكة هولندا (الأراضي المنخفضة)، وقد أدت هذه المعاهدة عملياً إلى الاعتراف باستقلال مملكة هولندا عن الحكم الإسباني بعد حرب الثمانين عاماً، أما فيما يتعلق بمصب نهر الشيلدت، فقد نصت معاهدة مونستر على احتفاظ هولندا بالسيطرة على المصب وحق إغلاق النهر أمام الملاحة الدولية، بما في ذلك الحق في إغلاق المنفذ الملاحي إلى ميناء أنتويرب، وقد أثّر هذا الإجراء سلباً على مكانة الميناء كمركز تجاري دولي، وفتح المجال أمام منافسه الهولندي أمستردام لتعزيز موقعه التجاري، وظل هذا الوضع قائماً لمدة طويلة بعد توقيع المعاهدة. (Parry, 1969, P.167) إلى جعل الوصول إلى الأسواق الخارجية أكثر كلفة وتعقيداً، الأمر الذي دفع شريحة واسعة من التجار ورؤوس الأموال إلى إعادة توجيه أنشطتهم نحو موانئ منافسة، ولاسيما ميناء أمستردام، وقد ترتّب على ذلك ارتفاع الأعباء المالية على الشركات والمستوردين والمصدّرين، مما قيّد قدرة الاقتصاد المحلي على النمو والتوسّع خلال تلك المرحلة التاريخية، ولم تقتصر تداعيات هذا التراجع على المجال التجاري فحسب، بل امتدّت إلى البنية الاجتماعية والاقتصادية

لمدينة أنتويرب، إذ شهدت انخفاضاً ملحوظاً في فرص العمل المرتبطة بالميناء والأنشطة التجارية والصناعية المحيطة به، وتراجعاً في مستوى الدخل المتاح للطبقة العاملة في المدينة والمناطق المجاورة (Vanthemsche & Peuter, 2023, P.82).

وقد انعكس هذا الانكماش في النشاط الاقتصادي في تراجع مكانة ميناء أنتويرب بوصفه مركزاً صناعياً وتجارياً دولياً خلال المدة التي سبقت تحرير الملاحة في نهر الشيلدت، مما شكل عبئاً مالياً على التجارة، ولاسيما على ميناء أنتويرب الطامح للمنافسة مع الموانئ الأوروبية الكبرى، وقد حاولت بلجيكا مراراً تخفيف هذا العبء، بما في ذلك دفع الرسوم نيابةً عن السفن الأجنبية عبر وكلاء حكوميين هولنديين، لكن هذا الإجراء لم يكن حلاً دائماً، وارتفعت الرسوم تدريجياً، ما استدعى تسوية نهائية (**Manning, 2009, P.16**).

## ثانياً: معاهدة عام 1863 وأثرها الاقتصادي:

وقع في 12 أيار / مايو 1863 معاهدة بين مملكة هولندا ومملكة بلجيكا ، لإلغاء رسوم الشيلدت (Treaty Concerning the Redemption of the Scheldt Toll)، ودخلت حيز التنفيذ في 14 تموز / يوليو 1863، وبموجب هذه المعاهدة التزمت بلجيكا بدفع مبلغ قدره (17,141,640) فلورين (Florin) هولندياً (عملة معدنية ظهرت منذ عام 1252، وكانت تحتوي على (54) حبة من الذهب الخالص، وقد تغير شكلها تبعاً لتطور الزمن، سرعان ما أصبح الفلورين من أكثر العملات النقدية انتشاراً وتداولاً في أوروبا الغربية، كان الفلورين الواحد يعادل سبعة ليرات ايطالية. Bernocchi, 1976, P. 66 ; Horner, 1884, P.125) مقابل تنازل هولندا النهائي عن حقها في فرض الرسوم على الملاحة في نهر الشيلدت ومصباته، بما يضمن حرية الملاحة دون قيود تعيق التجارة، وأرسى الأساس لنهوض ميناء أنتويرب كركيزة اقتصادية حيوية (**Belgian – American Diplomacy, 2008**).

أسهم إلغاء الرسوم المفروضة على الملاحة في نهر الشيلدت بشكل مباشر في إعادة رسم الخريطة الاقتصادية لميناء أنتويرب، إذ مثل هذا القرار نقطة تحوّل محورية نقلت الميناء من حالة التقييد والقيود الجمركية إلى الانفتاح الكامل على حركة السفن القادمة من مختلف أنحاء أوروبا والعالم، فقبل هذا الإلغاء كانت السفن الدولية تتردد على الميناء بصورة محدودة بسبب الرسوم الثقيلة والقيود الإدارية، مما كبح التجارة وأبطأ حركة الشحن بشكل ملحوظ، إلا أن التسوية الجديدة فتحت المجال أمام وصول أكثر سلاسة وأقل تكلفة للسفن، مما جذب شركات الشحن والبواخر من دول متعددة، وزاد بشكل ملموس من حجم البضائع المستوردة والمصدرة، بما في ذلك الفحم والمعادن والمنتجات الزراعية والسلع الصناعية، ليعزز بذلك الدور التجاري

الاستراتيجي لأنتويرب ويؤكد مكانته كميناء رئيس على خريطة التجارة الأوروبية (**Manning, 2009, P.17**).

في هذا السياق تُبرز المعطيات الإحصائية في التحول الجذري الذي شهده الميناء خلال القرن التاسع عشر، فلم يكن النمو مقتصراً على الارتفاع العددي في حركة الملاحة، بل اتخذ طابعاً بنيوياً تمثل في توسع قدرات الميناء الاستيعابية بشكل نوعي (Oboussier, 1917, P.45)، فمنذ عام 1865، شهد إجمالي الحمولة تسارعاً ملحوظاً، مما يعكس دخول الميناء مرحلة جديدة من التوسع الصناعي والتجاري، مدعومة بتقدم تقنيات بناء السفن وتكامل شبكات النقل النهرية والبرية، وهو ما مكّن أنتويرب من التحول إلى بوصل ملاحي عصري يواكب احتياجات التجارة المتنامية (Veraghtert, 1997, P.222).

**مؤشرات على نمو ميناء أنتويرب (1863 – 1874)**

الجدول يوضح الحمولة الإجمالية ومتوسط الحمولة لكل سفينة (Batavus, 1919, P.21)

| السنة | إجمالي الحمولة | متوسط الحمولة لكل سفينة |
|---|---|---|
| 1863 | 165,239 | 168 |
| 1865 | 444,540 | 213 |
| 1870 | 600,362,1 | 330 |
| 1874 | 825,063,3 | 684 |

تُظهر هذه البيانات زيادة كبيرة في إجمالي الحمولة بين عامي (1863 – 1874)، مع ارتفاع ملحوظ في متوسط حمولة كل سفينة بدءاً من عام 1863، مما يعكس النمو الكمي والنوعي لحركة الملاحة في ميناء أنتويرب.

وعلى الرغم من غياب الإحصاءات المالية الدقيقة الخاصة بحجم الصادرات والواردات خلال المدة الممتدة بين عامي 1863 و1874، فإن الدراسات التي تناولت العقود اللاحقة اشارت بوضوح إلى استمرار التوسع التجاري، بوصفه نتيجة مباشرة للإصلاحات الاقتصادية المرتبطة بإلغاء رسوم الشيلدت، إذ تُظهر المؤشرات التجارية منذ عام 1865 تصاعداً ملحوظاً في حجم المبادلات الخارجية البلجيكية، بما يعكس الأثر البنيوي طويل المدى لهذا القرار في تعزيز اندماج الاقتصاد البلجيكي ضمن الفضاءين الأوروبي والدولي (Batavus, 1919, P.29).

وفي هذا الإطار، استفادت الصادرات البلجيكية من هذا الانفتاح التجاري، إذ أُتيح تصدير السلع المصنّعة، ولاسيما منتجات الحديد والصلب، بكفاءة أعلى وبكميات متنامية نحو الأسواق الخارجية، الأوروبية منها والعالمية، كما تؤكده الدراسات التاريخية المعنية بالتجارة الأوروبية، وقد

جاء هذا التوسع ثمرة لتكامل عدة عوامل متداخلة، في مقدمتها وفرة المواد الخام المستوردة، وتطور البنية التحتية الميناائية وشبكات النقل، فضلاً عن تحسّن القدرات التقنية والتنظيمية للمصانع البلجيكية (Sydow, 1978, P.53).

وقد أسهم هذا التنامي في النشاط الصناعي والتجاري في رفع مستويات الإنتاجية وتوسيع فرص العمل داخل القطاع الصناعي البلجيكي، مما دعم تشكّل دورة نمو اقتصادي شامل خلال المدة الممتدة بين عامي (1863 – 1874)، وأسّس لاندماج أعمق ومستدام للاقتصاد البلجيكي في السوق الأوروبية والدولية على المدى الطويل، فضلاً عن ذلك، استقطب ميناء أنتويرب استثمارات ضخمة نتج عنها إضافة أكثر من ثلاثة عشر حوضاً جديداً وأرصفة ممتدة ومُعدَّلة لاستيعاب السفن ذات الغاطس الأكبر وتسهيل حركة الرسو والتفريغ ( Vanthemsche, et al, 2007, P.73).

وقد تعاظم هذا التوسّع البُنيوي إلى حد أن طول واجهات الأرصفة ارتفع بنحو ستة أضعاف، مما مكّن الميناء من التعامل بكفاءة أعلى مع البضائع المتنوعة وتقليل أوقات الانتظار والتفريغ، كما طُوّرت الحكومة البلجيكية وإدارة الميناء المرافق اللوجستية وربطّت بشبكات النقل الداخلي والسكك الحديدية التي وفّرت انتقالاً أسرع للبضائع إلى المراكز الصناعية في أوروبا، وهو ما عزّز من قدرة أنتويرب على المنافسة مع الموانئ الأوروبية الكبرى مثل روتردام وهامبورغ وجعله مركزاً محورياً للتجارة الدولية (Accominotti & Flandreau, 2008, P.149).

في ضوء هذا التوسع البنيوي، لم تقتصر استراتيجية بلجيكا على تحسين البنية التحتية فحسب، بل شملت أيضاً الانفتاح التجاري على الشركاء الأوروبيين، فقد اعتمدت الدولة سياسة نشطة لتعزيز التجارة الخارجية من خلال توقيع اتفاقيات ثنائية، ومن أبرزها الاتفاقية البلجيكية – الإنكليزية للتجارة والملاحة(Anglo-Belgian Treaty of Commerce and Navigation) التي وُقّعت في 23 تموز / يوليو 1863 بين مملكة بلجيكا وبريطانيا العظمى وأيرلندا، هدفت الاتفاقية إلى خفض الحواجز الجمركية وتقديم معاملة "الأمة الأكثر مصلحة" ( Most Favoured Nation – MFN)، وهو بند يضمن أن أي امتياز تجاري أو تخفيض جمركي يُمنح لدولة معينة يُمنح تلقائياً لجميع الشركاء التجاريين الآخرين الذين يتمتعون بالوضع نفسه، بما يحقق المساواة في المعاملة التجارية ويحد من التمييز بين الدول، وقد ساهم هذا البند في تسهيل دخول المنتجات البلجيكية إلى السوق البريطانية وفتح آفاق جديدة للتصدير والاستيراد، كما لعب دوراً أساسياً في جذب الاستثمارات الأجنبية إلى ميناء أنتويرب والصناعات المرتبطة به، مما عزز من مكانة الميناء كمركز تجاري ولوجستي محوري في شمال أوروبا، قادر على استقبال تدفق البضائع الدولية بكفاءة عالية (Murray, 2008, P.156).

وفي عام 1873، عزّزت اتفاقية الراين الحديدي (Iron Rhine Treaty) العلاقات الاقتصادية واللوجستية بين بلجيكا وهولندا من خلال تنظيم مرور خط سكة حديد دولي يربط ميناء أنتويرب مباشرةً بالمناطق الصناعية الألمانية الكبرى عبر الأراضي الهولندية، وهو إنجاز شكّل خطوة محورية في تطور البنية التحتية للنقل البري في أوروبا، وقد وُقِّعت الاتفاقية في 13 كانون الثاني / يناير 1873 في بروكسل؛ لتنفيذ الحق البلجيكي في الوصول إلى ألمانيا عبر الأراضي الهولندية، وأتاح هذا الحق الأساس القانوني لبناء محور سكك حديدية يعزز التكامل التجاري عبر الحدود (McMahon, 2007, P.52).

بناءً على هذا الأساس القانوني، بدأ بناء خط الراين الحديدي (Iron Rhine) عام 1868، واستُكمل العمل عليه تدريجياً حتى دُشّنت مسارات القطارات على الخط، وقد شكّل هذا الخط صلة مباشرة بين ميناء أنتويرب ومنطقة الرور الصناعية في ألمانيا، مما مكّن من نقل البضائع والمواد الخام بكفاءة أعلى وتكلفة أقل مقارنة بوسائل النقل التقليدية الطويلة التي كانت تعتمد المرور الجزئي عبر الطرق البحرية والهولندية، وتكامُل هذا الربط الحديدي بين الميناء والمراكز الصناعية، عزّز من التكامل الاقتصادي واللوجستي بين أنتويرب، وأهم المراكز الصناعية الأوروبية، وركّز دور الميناء كمحور تجاري حيوي في قلب أوروبا ( Witlox, 2006, P.159).

وقد ساهم هذا الربط الحديدي بشكل ملموس في تقليل أوقات النقل البري وتقليل التكاليف المرتبطة بالوصول إلى الأسواق الصناعية الأوروبية، وهو ما دعّم توسّع الصناعات البلجيكية في الاستفادة من سلاسل الإمداد والطلب الخارجي، وعزّز من قدرة أنتويرب على المنافسة مع الموانئ الأوروبية الكبرى (Batavus, 1919, P.31).

من جانب آخر كان لهذا النشاط التجاري المكثف في ميناء أنتويرب أثر واضح ومباشر على الطبقة العاملة في المدينة والمناطق المحيطة بالميناء، فقد أدّى التوسع الكبير في حركة البضائع عقب إلغاء رسوم نهر الشيلدت إلى ارتفاع الطلب على الأيدي العاملة في قطاعات متعددة، مثل تحميل وتفريغ السفن، والخدمات اللوجستية، وإدارة المخازن، والنقل الداخلي (Woodward, 1962, P.98).

ويظهر التطور السكاني في أنتويرب هذا التأثير بوضوح، فقد ارتفع عدد سكان المدينة من حوالي (53,500) نسمة في عام 1865 إلى (75,700) نسمة بحلول عام 1870، ثم إلى (100,600) نسمة في عام 1875، ما يعكس تزايد الجذب السكاني نحو المدينة في أعقاب نمو نشاط الميناء والتوسع الاقتصادي، الذي شهده القطاع البحري واللوجستي في القرن التاسع عشر، وذلك بفضل التحسن المعيشي الذي طرأ على السكان من زيادة الرواتب والرعاية الصحية وبناء

المستشفيات التي ساعدت على تقليل نسبة الأمراض بشكل ملحوظ ( Witlox, 2006, P.159).

ويشير الباحثون إلى أن الأنشطة التجارية المتزايدة في الميناء خلال القرن التاسع عشر ساهمت بشكل كبير في تنشيط سوق العمل في أنتويرب، إذ أصبحت الوظائف المتعلقة بالميناء والمهن المرتبطة به محوراً أساسياً في هيكل العمالة المحلي والإقليمي، وقد بدأت الهجرة الداخلية والخارجية تتزايد إلى المدينة بحثاً عن فرص العمل في هذه القطاعات، مع دخول مجموعات كبيرة من العمال المهاجرين إلى سوق العمل بالميناء، مما أسهم في توسيع الطبقة العاملة وتنوعها الاجتماعي (Winter, 2022, P.177).

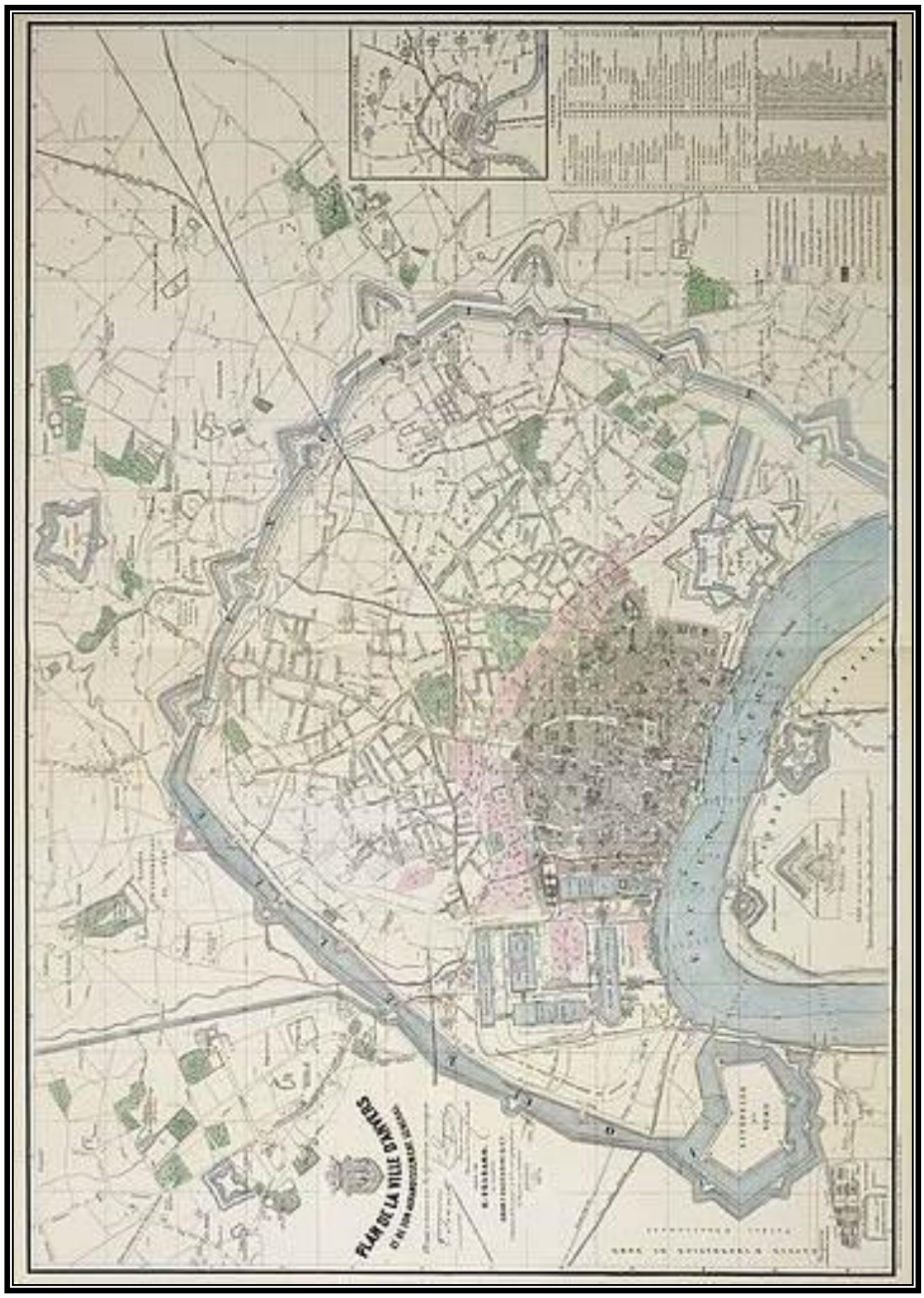
فضلاً عن ذلك، أدّت مستويات النشاط التجاري المتزايدة إلى تحسين مستويات الدخل والمعيشة لعدد كبير من العمال، إذ أسهمت الحاجة المستمرة إلى القوى العاملة في جعل العمالة في القطاعات المرتبطة بالميناء أكثر استقراراً وأعلى أجراً نسبياً من غيرها من القطاعات التقليدية، الأمر الذي ساهم في رفع معدلات التوظيف وخفض البطالة في المدينة والمناطق المحيطة بها، وهو ما كان له أثراً إيجابياً على الاستقرار الاجتماعي والنمو الحضري، وقد ارتبط ذلك أيضاً بنمو الأعمال التجارية والخدمات التي اعتمدت على تدفق العمال ودخولهم المتزايد إلى السوق المحلي (Braudel, 1984, P.198).

## ثالثاً: ميناء اونتروب بين عامي (1848 – 1874) (مقارنة صورية):

لم يتم العثور على مخططات دقيقة لسنة 1863، لذلك تم اعتماد مخططي 1848 و1874 كأقرب تمثيل بصري للتغيرات التي حدثت خلال تلك المدة، بحيث يعكس المخطط الأول حالة الميناء قبل التوسع الاقتصادي، والمخطط الثاني حالة الميناء بعد التحسينات والبنية التحتية الجديدة.

يظهر مخطط الميناء لعام 1848 الحالة قبل مرحلة التوسع الكبرى، إذ كانت البنية التحتية البحرية محدودة وعدد الأرصفة قليل، مع اعتماد كبير على الشحن والتفريغ اليدوي، وكان النشاط التجاري محصوراً بالأرصفة التقليدية، والقدرة الاستيعابية للميناء أقل مما يتطلبه النمو الاقتصادي للمدينة في تلك المدة (Losson, 1846).

يمثل مخطط الميناء لعام 1874 مرحلة ما بعد التوسع الاقتصادي الكبير الذي بدأ تقريباً بعد إلغاء رسوم نهر الشيلدت عام 1863، والتي أدت إلى زيادة حركة البضائع بشكل ملحوظ. يظهر المخطط توسعاً واضحاً للأرصفة، وإنشاء مخازن حديثة، وتهيئة مرافق لوجستية متقدمة لدعم السفن الأكبر حجماً وحركة البضائع المكثفة. هذا التوسع انعكس على زيادة العمالة في القطاعات المرتبطة بالميناء، وتنوع الطبقة العاملة، وتعزيز الدور الاقتصادي لأنتويرب كميناء رائد في شمال أوروبا (Tessaro, 1874).




## الخاتمة:

أدى ميناء أنتويرب خلال المدة الممتدة بين 1863 إلى 1874 دوراً محورياً في تطور الاقتصاد البلجيكي والبنية الاجتماعية للمدينة والمناطق المحيطة بها، فقد شكّل تحرير الملاحة في نهر الشيلدت خطوة تاريخية أساسية ألغت القيود الجمركية المفروضة، ما أتاح حرية الحركة للبضائع والسفن، وساهم في تعزيز التجارة الدولية والربط بالأسواق الأوروبية والعالمية، كما أدّت السياسات الاستثمارية الطموحة في توسيع الميناء وبنيته التحتية، بما في ذلك إنشاء الأحواض

الجديدة والأرصفة المطوّرة إلى زيادة القدرة الاستيعابية للميناء، وتحسين الكفاءة التشغيلية، وجذب شركات الشحن والبواخر الأجنبية، ما عزز من مكانة أنتويرب كمركز تجاري ولوجستي محوري.

لم يقتصر تأثير هذه التطورات على البنية الاقتصادية فحسب، بل امتد أيضاً إلى البنية الاجتماعية للمدينة، فقد ساهم النشاط التجاري المكثف في توفير فرص عمل متنوعة للطبقة العاملة، بدءاً من تحميل وتفريغ السفن مروراً بالخدمات اللوجستية وإدارة المخازن والنقل الداخلي، وصولاً إلى قطاعات الدعم المرتبطة بالنشاط التجاري، وقد انعكس هذا إيجاباً على مستويات الدخل والاستقرار الاجتماعي، إذ أصبحت الوظائف المتعلقة بالميناء أكثر استقراراً وأعلى أجراً نسبياً من القطاعات التقليدية، ما ساعد على خفض البطالة وتنمية سوق العمل المحلي.

أسهم النمو الاقتصادي للميناء في توسع المدينة، وزيادة عدد السكان، وازدهار الأعمال والخدمات الحضرية التي اعتمدت على تدفق العمال والدخل المتزايد، مما عزز من الاستقرار الاجتماعي والنمو الحضري في أنتويرب والمناطق المحيطة.

أما على المستوى الاستراتيجي والسياسي، فقد أظهر ميناء أنتويرب كيف يمكن للموقع الجغرافي والبنية التحتية أن يتحول إلى أداة نفوذ اقتصادي وسياسي، فالتوترات التاريخية مع هولندا والاتفاقيات الدولية المتعلقة بنهر الشيلدت، مثل معاهدات لندن وزونهوفن، أثبتت أهمية إدارة الحقوق الملاحيّة في تعزيز السيادة الاقتصادية. وعبر الربط الحديدي بين أنتويرب والمراكز الصناعية الأوروبية، ولاسيما ألمانيا، تمكنت بلجيكا من تكامل شبكات النقل البري والبحري، بما دعم التجارة الخارجية وسلاسل الإمداد، وعزز من قدرة الميناء على المنافسة مع الموانئ الأوروبية الكبرى.

## قائمة المصادر والمراجع

**أولاً: الكتب البلجيكية:**

1- Schoonhoven, Étienne, (1958). Anvers, son fleuve et son port: Coup d'œil sur les principales étapes de son histoire économique et maritime, Éditions Lloyd Aversois, Belgique.

2- Tessaro, F., (1874). Plan de la ville d'Anvers et de son agrandissement general, Anvers, Anvers, F. Tessaro, Belgique.

**ثانياً: الكتب الهولندية:**

1- McMahon, B., (2007). The Iron Rhine (IJzeren Rijn) Arbitration (Belgium–Netherlands), T.M.C. Asser Press, La Haye.

2- Meijerink, Sander V., (1999). Conflict and Cooperation on the Scheldt River Basin: A Case Study of Decision Making on International Scheldt Issues between 1967 and 1997, Springer.

3- Vanthemsche, G. & et al, (2007). De Tuin van Heden, Dertig jaar wetenschappelijke onderzoek over de hedendaagse Belgische samenleving, Brussel.

4- Winter, A., (2022). Havensteden en hun achterland: migratie, handel en culturele uitwisseling van het begin van de zeventiende eeuw tot 1939, Vrije Universiteit Brussel.

**ثالثاً: الكتب الإنكليزية:**

1- Batavus, (1919). Belgian ports and Dutch waterways: Antwerp and the Scheldt, Harrison and Sons, London.

2- Belgian – American Diplomacy, (2008). Treaty of May 12, 1863, Between Belgium and the Netherlands, Yale Law School, U.S.A.

3- Braudel, F., (1984). Civilization and capitalism, 15th–18th century: The wheels of commerce (S. Reynolds, Trans.), Harper & Row, New York.

4- Horner, Susan & Horner, Joanna B., (2008) Walks In Florence And Its Environs V2 (1884), Kessinger Publishing, London.

5- Losson, F. A., )1846). City Map Antwerpen, Plan de Anvers, Get Archive LLC, U.K.

6- Manning, S., (2009). Treaty of London, 1839: The Complete Text, World War I, London.

7- Murray, J. O., (2008). Anglo French Treaty 0f January 23, 1860, Anglo Belgium Treaty of July 23, 1862, with tables of import duties; Anglo French ready reckoner, Kessinger Publishing, London.

8- Parry, C., (1969). The Consolidated Treaty Series: 1648–1649, (Vol. 1), Oceana Publications, Dobbs Ferry, New York.

9- Ridley, N., (2025). The Belgian Revolt of 1830, Routledge, London.

10- Vanthemsche, G. & Peuter, R. De, (2023). A concise history of Belgium, Cambridge University Press, Cambridge.

11- Veraghtert, K. F. E., (1997). The growth of the Antwerp port traffic, 1850–1900, In H. van der Wee & J. Blomme (Eds.), The economic development of Belgium since 1870, Edward Elgar, U.S.A.

12- Woodward, L., )1962). The Age of Reform, 1815–1870, Oxford University Press, Oxford.

**رابعاً: الكتب الفرنسية:**

1- Oboussier, M., (1917). Le Port d'Anvers et la Conférence Économique de Paris, Flandria, Anvers, Paris.

**خامساً: الكتب الإيطالية:**

1- Bernocchi, Mario, (1976). Le monete della repubblica fiorentina, Leo S. Olschki Editore, Roma, Italia.

**سادساً: الكتب الألمانية:**

1- Sydow, Helmut, (1978). Die Handelsbeziehungen zwischen Belgien und dem Zollverein 1830 - 1885, Köln Böhlau, Vol. 2.

**سابعاً: المقالات والبحوث العلمية:**

1- Accominotti, O. & Flandreau, M., (2008). Bilateral Treaties and The Most-Favored-Nation Clause: The Myth of Trade Liberalization in the Nineteenth Century, World Politics, 60 (2).

2- Witlox, F., (2006). The Iron Rhine railway link: a chronicle of Dutch Flemish geopolitics based on contextual history, Journal of European Economic History, 35(1).