

التجارة البحرية بين البصرة وسواحل الهند في العصر العباسي (132-334هـ)

م.د. كيلان عدنان كاظم

التجارة البحرية بين البصرة وسواحل الهند في العصر العباسي (132-334هـ)

م.د. كيلان عدنان كاظم

Dr. Kilan Adnan Kazem

جامعة بابل/ كلية التربية للعلوم الانسانية

الملخص

يتناول هذا البحث التجارة البحرية بين مدينة البصرة وسواحل الهند خلال العصر العباسي (132-334هـ/750-946م)، كظاهرة اقتصادية وحضارية متكاملة أسهمت في ازدهار الدولة العباسية وتعزيز موقعها كوسيط تجاري بين الشرق والغرب. ويبرز الدراسة الدور المحوري الذي لعبته البصرة بفضل موقعها الاستراتيجي عند رأس الخليج العربي، مما جعلها بوابة العراق البحرية ومركزاً رئيسياً لاستقبال وتصدير السلع بين العالم الإسلامي والهند. كما يتتبع البحث تطور الموانئ والبنى التحتية الملاحية، ويحلل شبكة الطرق البحرية والمسارات التجارية التي اعتمدت على الرياح الموسمية والمعرفة الفلكية، ويكشف عن أنواع السفن المتخصصة والتقنيات الملاحية المتقدمة التي استخدمت في تلك الرحلات الطويلة. ويستعرض أيضاً طبيعة المبادلات التجارية المتنوعة، من التوابل والأخشاب والأحجار الكريمة القادمة من الهند، إلى التمور والمنسوجات والخيول المصدرة من العراق، فضلاً عن النظام المالي والتجاري الذي سهل هذه التبادلات. كما يسلط الضوء على الأثر الاقتصادي والثقافي المتبادل، ودور الجاليات العربية المستقرة في الموانئ الهندية في تعزيز الروابط التجارية والاجتماعية، مما يجعل من هذه العلاقة نموذجاً بارزاً للتفاعل الحضاري عبر التجارة في العصور الوسطى.

الكلمات المفتاحية: البصرة، الهند، العصر العباسي، التجارة البحرية، الموانئ

Maritime Trade between Basra and the Coasts of India during the Abbasid Era (132-334 AH / 750-946 CE)

Abstract

This research examines the maritime trade between the city of Basra and the coasts of India during the Abbasid Era (132-334 AH / 750-946 CE) as an integrated economic and civilizational phenomenon that contributed to the prosperity of the Abbasid state and reinforced its position as a commercial

intermediary between East and West. The study highlights the pivotal role played by Basra due to its strategic location at the head of the Arabian Gulf, which made it Iraq's maritime gateway and a major center for receiving and exporting goods between the Islamic world and India. The research also traces the development of ports and navigational infrastructure, analyzes the network of maritime routes and trade paths that relied on monsoon winds and astronomical knowledge, and reveals the types of specialized ships and advanced navigational techniques used on those long voyages. Furthermore, it reviews the nature of diverse trade exchanges, ranging from spices, hardwoods, and precious stones imported from India to dates, textiles, and horses exported from Iraq, in addition to the financial and commercial system that facilitated these exchanges. It also sheds light on the mutual economic and cultural impact and the role of established Arab communities in Indian ports in strengthening commercial and social ties, making this relationship a prominent model of civilizational interaction through trade in the Middle Ages.

Keywords: Basra, India, Abbasid Era, Maritime Trade, Ports

المقدمة

شكلت التجارة البحرية أحد أبرز المرتكزات الاقتصادية والحضارية في تاريخ الدولة العباسية، إذ لم تكن مجرد نشاط اقتصادي محدود بتبادل السلع، بل كانت نظاماً متكاملًا أسهم في ازدهار المدن، وربط الأقاليم البعيدة، وعزز التفاعل الحضاري بين الشعوب. وقد تبوأ مدينة البصرة مكانة محورية في هذا النظام، بحكم موقعها الجغرافي الاستراتيجي، وارتباطها المباشر بالخليج العربي والمحيط الهندي، الأمر الذي جعلها بوابة العراق البحرية الكبرى ومركزاً رئيساً لحركة السفن التجارية المتجهة نحو سواحل الهند والصين.

لقد أدرك العباسيون منذ وقتٍ مبكرٍ الأهمية الاقتصادية للتجارة البحرية، ولا سيما تلك التي تمر عبر الخليج العربي، فعملوا على تأمين الطرق البحرية، وتطوير الموانئ، وتوفير التسهيلات اللازمة للتجار، وهو ما انعكس بصورة واضحة على ازدهار البصرة وتحولها إلى واحدة من أعظم مدن التجارة في العالم الإسلامي. وتشير المصادر إلى أن البصرة كانت المركز الرئيس للطرق البحرية، التي يذهب أولها إلى الهند والصين، بينما يدور الثاني حول سواحل شبه الجزيرة العربية إلى البحر الأحمر وإلى شرق أفريقيا، وهو أمر يبرز مكانتها في الشبكة التجارية العالمية آنذاك.

التجارة البحرية بين البصرة وسواحل الهند في العصر العباسي (132-334هـ)

م.د. كيلان عدنان كاظم

كما أن التجارة البحرية بين البصرة والهند لم تكن طارئة أو محدودة بزمان قصير، بل كانت علاقة تجارية راسخة تعود جذورها إلى ما قبل العصر العباسي، غير أنها بلغت ذروتها خلال القرنين الثاني والثالث الهجريين، في ظل الاستقرار السياسي النسبي، والنمو الاقتصادي الذي شهدته الخلافة العباسية. حيث أن ازدهار الحياة الاقتصادية في العراق أدى إلى جعل معظم تجارات المحيط الهندي ترد عن طريق الخليج العربي لأنه أقصر، الأمر الذي أسهم في تراجع أهمية طريق البحر الأحمر لصالح طريق الخليج-البصرة.

وتكمن أهمية البصرة في كونها لم تكن مجرد ميناء نهري أو بحري، بل كانت عقدة مواصلات تجمع بين التجارة البحرية والتجارة النهرية والبرية. فقد ارتبطت بشبكة واسعة من الأنهار والقنوات، مثل نهر الأبله ونهر معقل، ما سهل نقل البضائع القادمة من الهند إلى داخل العراق، ثم إعادة تصديرها إلى بغداد وبقيّة أقاليم الدولة. فأصبحت البصرة مركزاً تجارياً هاماً لكونها باب بغداد الكبير ومدخل دجلتها الذي تتدفق عليه أنواع السلع والمتاع المطلوب خاصة من الشرق.

أما الهند، فقد مثلت الطرف الثاني في هذه العلاقة التجارية، وكانت تعد من أغنى أقاليم العالم بالسلع النادرة والتمينة التي يحتاجها العراق والأسواق الإسلامية عموماً. ولهذا السبب كانت التجارة معها نشطة ومستمرة، حيث تذكر المصادر أن التجارة البحرية مع الهند كانت نشطة نظراً للمنتوجات التي تنتجها والتي يحتاجها العراقيون. وقد شملت هذه المنتوجات التوابل، والأخشاب الصلبة، والعقاقير، والعمّور، والأحجار الكريمة، والحيوانات النادرة، وهي سلع كان لها أثر بالغ في تنشيط الأسواق العراقية ورفع مستوى الرفاه الاقتصادي.

ولم تقتصر العلاقات التجارية بين البصرة والهند على تبادل السلع فحسب، بل تجاوزت ذلك إلى نشوء علاقات اجتماعية وثقافية عميقة، تمثلت في إقامة جاليات عربية ومسلمة في الموانئ الهندية الكبرى، مثل الديبل وكولم ملي وكاليكوت. وقد أسهم هذا التواجد العربي في تيسير الحركة التجارية، وتوفير الخبرة الملاحية، وتقليل المخاطر التي كانت تواجه السفن، خاصة ما يتعلق بالقرصنة البحرية وصعوبة المسالك. كما حرص ملوك الهند على توفير التسهيلات للتجار المسلمين، ومن ناحية أخرى، أدت الدولة العباسية دوراً مهماً في رعاية هذه التجارة، سواء من خلال تأمين الطرق البحرية، أو فرض نظام الرسوم والعشور على السفن التجارية، التي شكلت مورداً مالياً مهماً لبيت المال.

منهجية البحث

اعتمد البحث على المنهج التاريخي الوصفي التحليلي، من خلال جمع المعلومات من المصادر التاريخية العربية والمراجع الأكاديمية المتخصصة، وتحليل البيانات الجغرافية والاقتصادية والاجتماعية المتعلقة بالتجارة البحرية، ودراسة التطور الزمني للعلاقات التجارية وأثرها على الجانبين العراقي والهندي. وتوظيف المقارنة بين المصادر المختلفة لاستخلاص النتائج الدقيقة.

أهداف البحث

- تحليل العوامل الجغرافية والاقتصادية التي جعلت البصرة مركزاً تجارياً بحرياً مهماً.
- تتبع الطرق البحرية والمسارات التجارية بين البصرة والهند.
- دراسة أنواع السفن والتقنيات الملاحية المستخدمة في تلك الفترة.
- تحديد أهم السلع المتداولة وآليات التبادل التجاري والمالي.
- تقييم الأثر الاقتصادي والثقافي للتجارة البحرية على الطرفين.
- تسليط الضوء على دور الجاليات العربية والمراكز التجارية في الهند.

مشكلة البحث

تكمن مشكلة البحث في عدم وجود دراسات شاملة ومتخصصة تركّز على التجارة البحرية بين البصرة والهند خلال العصر العباسي كمنظومة متكاملة تشمل الجوانب الجغرافية والاقتصادية والتقنية والاجتماعية، رغم أهمية هذه العلاقة في تشكيل التاريخ الاقتصادي للحضارة الإسلامية.

السؤال الرئيسي للبحث

كيف أسهمت التجارة البحرية بين البصرة وسواحل الهند في العصر العباسي في تحقيق الازدهار الاقتصادي والحضاري للدولة العباسية، وما هي الآليات والوسائل التي اعتمدت عليها هذه التجارة؟

المبحث الأول: طرق التجارة البحرية بين البصرة وسواحل الهند

المطلب الأول: الموقع الجغرافي:

1- الموقع الجغرافي الاستراتيجي لمدينة البصرة

حظيت مدينة البصرة بموقع جغرافي فريد جعلها منذ تأسيسها من أهم الحواضر الاقتصادية في العالم الإسلامي، ولا سيما في العصر العباسي، إذ جمعت بين الخصائص البحرية والنهرية والبرية في آنٍ واحد. فقد أقيمت البصرة عند النافذة الجنوبية للعراق، في منطقة تمثل نقطة التقاء البحر بالسهل الرسوبي الخصيب والصحراء العربية، الأمر الذي أكسبها دوراً مزدوجاً بوصفها ميناءً بحرياً ومركزاً لتجمع القوافل البرية.

تقع البصرة على نحو اثني عشر ميلاً عن فيض دجلة (شط دجلة) في خط مستقيم على امتداد النهر الموصل بين نهري معقل والأبلة، (بن عالية و أوغيدني، 2016: 102) وهو ما يوضح مدى اتصالها المباشر بالمجاري المائية التي كانت تمثل شرايين النقل الأساسية في العراق. وقد أتاح هذا الموقع للبصرة أن تكون نقطة استقبال للبضائع القادمة من الخليج العربي والمحيط الهندي، ثم إعادة توجيهها عبر الأنهار إلى داخل العراق، ولا سيما إلى بغداد، عاصمة الخلافة العباسية.

كما تميز موقع البصرة بقربه من رأس الخليج العربي، الأمر الذي جعلها نهاية طبيعية للطريق البحري القادم من الشرق. فالبصرة كانت المركز الرئيس للطرق البحرية، التي يذهب أولها إلى الهند والصين، (نخبة من الباحثين، 1985: 352) وهذا يعكس بوضوح دورها في ربط العراق بشبكة التجارة البحرية العالمية. ولم يكن هذا الدور وليد الصدفة، بل نتج عن تفاعل الموقع الجغرافي مع النشاط البشري والتخطيط الاقتصادي الذي تبنته الدولة العباسية.

وإلى جانب ذلك، أسهم قرب البصرة من ميناء الأبلة التاريخي في تعزيز مكانتها التجارية. فالأبلة، التي سبقت البصرة في الوجود، كانت المنفذ البحري الرئيس للعراق على الخليج العربي، وقد ورثت البصرة هذا الدور تدريجياً بحكم قربها الجغرافي واتصالها المباشر بها عبر القنوات الملاحية. التي صارت جزءاً من ضواحيها. (بن عالية و أوغيدني، 2016: 103)

وهكذا، فإن الموقع الجغرافي للبصرة لم يكن مجرد عامل مساعد، بل كان الأساس الذي قامت عليه مكانتها بوصفها مركزاً تجارياً بحرياً، ونقطة التقاء بين طرق التجارة البحرية والبرية والنهرية، الأمر الذي مهد لتحولها في العصر العباسي إلى واحدة من أعظم مدن التجارة في العالم الإسلامي. والعرب كانوا أحد أهم طرفي المعادلة التجارية والصلات التجارية مع الهند وللا شك أن اندفاع العرب نحو الهند كان يحمل دلالت بعيدة يمكن ملاحظتها من خلال وصف المصادر للهند بأن: "بحرها در وجبلها ياقوت وشجرها عود وأوراها عطر" (الجاحظ، 1442هـ: 313/1)

2- تطور البصرة كميناء رئيسي في العصر العباسي

تأسست مدينة البصرة في العهد الراشدي سنة 14هـ/635م، بوصفها معسكراً عسكرياً في الأصل، غير أن موقعها المتميز سرعان ما جعلها تتحول إلى مركز حضري وتجاري بالغ الأهمية. (قمر، 1997: 68) ومع قيام الدولة العباسية وانتقال مركز الثقل السياسي والاقتصادي إلى العراق، شهدت البصرة تطوراً كبيراً في بنيتها العمرانية والاقتصادية، ما انعكس بصورة مباشرة على دورها كميناء رئيسي للتجارة البحرية.

وقد وصفها الجغرافيون والمؤرخون بأنها من أعظم مدن التجارة، حتى أطلق عليها لقب "قبة الإسلام"، نظراً لما كانت تتمتع به من ازدهار اقتصادي وتنوع في الأسواق والسلع، والموقع الجغرافي فكانت ملتقى التجارات البحرية والبرية، وإليها تحمل البضائع من مختلف بلدان الشرق. (الجبوري، 2021: 59).

وفي العصر العباسي، أصبحت البصرة أحد أهم المراكز التجارية في العالم الإسلامي، إذ كانت من جهة ميناءً لاستيراد السلع الشرقية القادمة من الخليج العربي والمحيط الهندي، ومن جهة أخرى ميناءً لتصدير المنتجات الزراعية والصناعية العراقية إلى مختلف الأقاليم. فأصبحت باب بغداد الكبير ومدخل دجلتها الذي تتدفق عليه أنواع السلع والمتاع المجلوب خاصة من الشرق. (عوض الله، 2012: 91)

كما أسهمت كثرة الأنهار والقنوات المتفرعة في منطقة البصرة في تسهيل حركة النقل التجاري الداخلي، حيث كانت البضائع تنقل من السفن البحرية إلى الزوارق النهرية الصغيرة، ثم تشحن عبر دجلة والفرات إلى بغداد وسائر مدن العراق. وقد أدى هذا النظام المتكامل إلى تقليل تكاليف النقل وزيادة سرعة تداول السلع، مما عزز من تنافسية البصرة كميناء رئيسي. وتدل كثافة النشاط التجاري في البصرة على عدد السفن التي كانت تدخلها، وعلى حجم الحركة التجارية اليومية. كما أن وجود أسواق متخصصة،

التجارة البحرية بين البصرة وسواحل الهند في العصر العباسي (132-334هـ)

م.د. كيلان عدنان كاظم

مثل سوق المربد وسوق الصرافين، يؤكد بلوغ النشاط التجاري فيها درجة عالية من التنظيم والتطور. (الجبوري، 2021: 59)

3- البنية التحتية والموانئ المرتبطة بالبصرة

لم يكن ازدهار البصرة التجاري في العصر العباسي ليتحقق لولا توفر بنية تحتية متطورة نسبياً، شملت الموانئ، والمخازن، والفنارات، ووسائل الإرشاد البحري، إضافة إلى المرافق المخصصة لخدمة التجار. ويأتي في مقدمة هذه الموانئ ميناء الأبله، الذي عُد أقدم موانئ العراق وأكثرها شهرة في الاتصال التجاري مع الهند والصين. حيث إن ميناء الأبله يقع على رأس الخليج العربي، وكان مرفأً تجارياً لسفن الصين والهند وعُمان والبحرين وفارس، وهو ما يبرز دوره المحوري في التجارة البحرية الشرقية. وقد حافظ هذا الميناء على أهميته حتى بعد نشوء البصرة، إذ ظل بوابة التجارة البحرية، خاصة للسفن الكبيرة التي لا تستطيع دخول البصرة بسبب ضحالة المياه. (الجبوري، 2021: 10)

ومن أبرز مظاهر التطور في البنية التحتية البحرية إنشاء المنارات (الفنارات) لإرشاد السفن، ولا سيما في المناطق الضحلة، فالخليج العربي كان ضحلاً عند مصب دجلة، لذلك أنشئ منار في البحر تسترشد به السفن التجارية القادمة إلى البصرة. وكان هذا المنار يضاء ليلاً لتوجيه السفن وتجنبها الاصطدام بالمناطق الخطرة، مما يدل على وعي متقدم بأهمية سلامة الملاحة البحرية. (نخبة من الباحثين، 1985: 352)

كما وفرت البصرة والأبله مرافق متعددة لخدمة التجار، مثل المخازن الكبيرة لحفظ البضائع، والوكالات التجارية، والفنادق (الخانات) التي كانت تستخدم لإقامة التجار القادمين من الأقاليم البعيدة. وقد أسهمت هذه التسهيلات في جعل البصرة مركز جذب للتجار من مختلف أنحاء العالم الإسلامي وخارجه. (الجبوري، 2021: 89) وبذلك يتضح أن البصرة لم تكن مجرد مدينة ساحلية، بل كانت منظومة تجارية متكاملة، اعتمدت على موقع جغرافي استراتيجي، وتطور عمراني واقتصادي، وبنية تحتية بحرية متقدمة، جعلتها في العصر العباسي محوراً أساسياً للتجارة البحرية بين العراق وسواحل الهند.

المطلب الثاني: الطرق البحرية بين البصرة وسواحل الهند

1- المسارات البحرية الرئيسية بين البصرة والهند

اعتمدت التجارة البحرية بين البصرة وسواحل الهند في العصر العباسي على شبكة من المسارات البحرية المنتظمة التي ربطت الخليج العربي بالمحيط الهندي، مروراً بعدد من الموانئ الوسيطة التي أدت أدواراً محورية في تيسير الملاحة وتبادل السلع. وقد شكلت هذه المسارات العمود الفقري للتجارة الشرقية للعراق، وأسهمت في تحويل البصرة إلى مركز رئيسي للتجارة البحرية العالمية. حيث أن السفن الخارجة من البصرة كانت تسلك طريقاً بحرياً يبدأ من الخليج العربي متجهاً إلى عُمان (مسقط)، ثم إلى الموانئ الهندية (الديبل و كولم ملي)، (نخبة من الباحثين، 1985: 254). وهذا يُظهر بجلاء أن الملاحة لم تكن مباشرة دائماً، بل اعتمدت على محطات وسيطة للتزود بالمؤن، وتبادل جزء من الحمولة، وانتظار الظروف المناخية المناسبة خلال مسيرها إلى موانئ السند والهند والصين. (قمر، 1997: 61)

وكان لميناء سيراف دور بالغ الأهمية في هذه الشبكة، إذ استخدم كميناء وسيط للسفن الكبيرة التي لا تستطيع دخول موانئ البصرة أو الأبله بسبب ضحالة المياه وصعوبة المسالك. حيث إن ميناء الأبله وسيراف شكلاً أساسيين مهمين في تنشيط العلاقات التجارية بين العراق والهند، حيث كانت ترسو في سيراف السفن التجارية الضخمة التي لا تستطيع دخول ميناء الأبله. وبذلك أصبحت سيراف حلقة وصل رئيسية بين البصرة والمحيط الهندي. (الشقيرات، 2016: 254)

ولم تقتصر هذه المسارات على الساحل الغربي للهند، بل امتدت إلى ما وراء ذلك، حيث كانت السفن تعبر مناطق استراتيجية مثل الطريق حول الجزء الجنوبي من جزيرة سرندين (سيلان) ومضيق شلاط (ملقا)، نحو جزيرة سومطرة وصولاً إلى سواحل جنوب شرق آسيا والصين. (نخبة من الباحثين، 1985: 254) وهو ما يعكس اتساع نطاق الملاحة البحرية التي انطلقت من البصرة. وتبرز أهمية هذه المسارات في كونها لم تكن مجرد طرق تجارية، بل كانت شرايين حضارية نقلت السلع والأفكار والخبرات الملاحية، وربطت العراق بعالم المحيط الهندي ربطاً مباشراً ومستمرًا.

2- التوقيتات والمواسم الملاحية

ارتبطت الملاحة البحرية بين البصرة والهند ارتباطاً وثيقاً بالعوامل الطبيعية، وفي مقدمتها الرياح الموسمية، التي شكلت الأساس في تحديد مواعيد الإبحار والعودة. فقد كان البحارة العرب يمتلكون معرفة

التجارة البحرية بين البصرة وسواحل الهند في العصر العباسي (132-334هـ)

م.د. كيلان عدنان كاظم

دقيقة بحركة الرياح واتجاهاتها، وهو ما مكنهم من تنظيم رحلاتهم البحرية وفق نظام موسمي دقيق. فالرحلات البحرية كانت تعتمد اعتماداً كبيراً على الرياح الموسمية الشرقية والغربية، إذ كانت السفن تجر من الخليج العربي باتجاه الهند مع الرياح الموسمية المناسبة، ثم تعود في الموسم المعاكس. فكانت السفن تقضي فترة الصيف في الموانئ الشرقية، ثم تعود عندما تبدأ الرياح الموسمية الشرقية بين أكتوبر وديسمبر، (الجبوري، 2021: 71) وهو ما يدل على وعي ملاحي متقدم قائم على التجربة والمعرفة الطويلة.

كما كان البحارة يتجنبون الإبحار في الفترات التي تشهد اضطرابات مناخية شديدة، ولا سيما مواسم الأمطار والعواصف في بحر العرب والمحيط الهندي. لذلك كان الاعتماد على المواسم المناسبة شرطاً أساسياً لسلامة الرحلات التجارية، إذ إن الإبحار في غير أوانه قد يؤدي إلى غرق السفن أو تلف البضائع. كما يذكر المسعودي في كتابه مروج الذهب مواعيد المد والجزر وطبيعة البحار والأنهار والمناخ وأوقات تحرك السفن في من البصرة والأبلة وغيرها. (المسعودي، 2002: 66/1-71)

وقد أسهم هذا التنظيم الموسمي في جعل التجارة البحرية بين البصرة والهند تجارة منتظمة وليست عشوائية، حيث كانت مواعيد الإقلاع والوصول معروفة تقريباً، ما سهل تنظيم الأسواق، وتحديد أوقات البيع والشراء، وحساب الأرباح والخسائر.

3- المخاطر والتحديات التي واجهت الملاحة البحرية

على الرغم من التطور الكبير الذي شهدته الملاحة البحرية في العصر العباسي، فإن الطرق البحرية بين البصرة والهند لم تكن خالية من المخاطر والتحديات. فقد واجه التجار والبحارة مجموعة من الصعوبات الطبيعية والبشرية التي هددت سلامة السفن وحمولاتها. ومن أبرز هذه التحديات ضحالة المياه عند مصب دجلة والخليج العربي، وهو ما استدعى إنشاء المنارات لإرشاد السفن وتجنبها المناطق الخطرة. وقد كانت هذه المشكلة تشكل عائقاً حقيقياً أمام السفن الكبيرة، الأمر الذي فرض الاعتماد على موانئ وسيطة مثل سيراف. (الشقيرات، 2016: 254)

كما شكلت القرصنة البحرية خطراً دائماً على السفن التجارية، خاصة في بعض مناطق المحيط الهندي، حيث كانت تتعرض السفن أحياناً لهجمات اللصوص البحريين. لذلك كانت المعرفة بالطرق البحرية والخبرة الملاحية عاملاً مهماً ساعد التجار على تقليل مخاطر القرصنة، إضافة إلى الاعتماد

على الإبحار الجماعي في بعض الأحيان. ووقد أسهمت حركة الملاحة العربية على سواحل الهند، في أن يتداول الملاحون من العرب والفرس بعض الألفاظ الهندية المتعلقة بالملاحة، كالسفن ولوازمها، والتي وردت في كتب الجغرافيا والرحلات العربية بعد ذلك، فكانوا يطلقون على لصوص لبحر اسم "قراصنة"، وطلقون على مجموعة السفن الحربية اسم "بوراج". (الندوي، 2008: 73)

ومن التحديات الأخرى اختلاف المناخ بين العراق والهند، وتأثيره على البحارة والبضائع، فضلاً عن طول الرحلة البحرية وما تتطلبه من مؤن وإمدادات كافية. وقد جعلت هذه العوامل من التجارة البحرية نشاطاً محفوفاً بالمخاطر، لكنه في الوقت نفسه شديد الربحية، الأمر الذي شجع التجار على الاستمرار فيه رغم التحديات. (الجبوري، 2021: 72)

وهكذا يتضح أن الطرق البحرية بين البصرة والهند في العصر العباسي كانت شبكة معقدة ومنظمة، اعتمدت على مسارات محددة، ومواسم ملاحية دقيقة، وتجاوزت مخاطر متعددة، ما يعكس مستوى متقدماً من الخبرة البحرية والتنظيم التجاري لدى التجار والبحارة المسلمين.

المطلب الثالث: السفن والملاحة في التجارة البحرية بين البصرة والهند

1- أنواع السفن المستخدمة في الملاحة البحرية

شكلت السفن الأداة الرئيسة التي قامت عليها التجارة البحرية بين البصرة وسواحل الهند في العصر العباسي، وقد تنوعت أنواعها تبعاً لاختلاف البيئات البحرية، وحجم الحمولة، وطبيعة المسافات المقطوعة. وقد امتلك البحارة العرب خبرة واسعة في صناعة السفن واختيار الأنواع المناسبة للرحلات الطويلة عبر الخليج العربي والمحيط الهندي. فالسفن العربية كانت متعددة الأنواع، ولكل نوع وظيفة محددة، ومن أبرزها سفن الشذا. وهي سفن صالحة للملاحة الطويلة وحمل البضائع الثقيلة. وقد تميزت هذه السفن بقوة بنيتها، وقدرتها على مقاومة الأمواج العالية في بحر العرب. وإلى جانب السفن العربية، استخدمت السفن الهندية على نطاق واسع، ولا سيما في الموانئ الواقعة على ساحل المليبار والسواحل الغربية للهند. فكانت السفن الهندية مثل البارجة، والبلغلة، والجفن، والجنوك من أشهر السفن المستخدمة في الملاحة بين الهند والخليج. وقد اشتهرت هذه السفن بسعتها الكبيرة، وقدرتها على نقل كميات ضخمة من السلع، خاصة التوابل والأخشاب والأحجار الكريمة. (بن عالية و أوغيدني، 2016: 132-133)

التجارة البحرية بين البصرة وسواحل الهند في العصر العباسي (132-334هـ)

م.د. كيلان عدنان كاظم

كما عرفت الملاحة البحرية نوعاً من السفن المختلطة، التي استخدمت في الخليج العربي وسواحل الهند معاً، نتيجة للتبادل الثقافي والتقني بين البحارة العرب والهنود. ومن أبرز هذه السفن السنبوق، يبلغ طولها 80 قدم وتبلغ حمولتها حوالي 180 طن وتعد سفينة كبيرة مكشوفة وليس لها ظهر، مدببة المقدمة عريضة المؤخرة ولها شراع لاتيني مربع، (السامرائي، 2002: 112)

وهي من السفن التي شاع استخدامها في الخليج وسواحل الهند لمرونتها وسهولة قيادتها. وقد أسهم هذا النوع من السفن في تعزيز التواصل التجاري المنتظم بين البصرة والموانئ الهندية. (بن عالية و أوغيدني، 2016: 137) ويلاحظ من هذا التنوع في السفن أن التجارة البحرية لم تكن نشاطاً بدائياً، بل اعتمدت على خبرات تقنية متقدمة، وتكيف واضح مع طبيعة المسالك البحرية المختلفة، وهو ما مكن التجار من قطع مسافات طويلة بأمان نسبي.

2- التقنيات الملاحية وأساليب الإرشاد البحري

اعتمد البحارة في العصر العباسي على مجموعة من التقنيات والأساليب الملاحية التي مكنتهم من الإبحار لمسافات بعيدة عبر الخليج العربي والمحيط الهندي. وقد مثلت هذه التقنيات خلاصة خبرة تراكمية طويلة، انتقلت من جيل إلى جيل، وأسهمت في تقليل المخاطر التي تواجه السفن التجارية. ومن أبرز وسائل الإرشاد البحري المنارات (المنار)، التي أنشئت في المناطق الخطرة أو القريبة من السواحل الضحلة. كالمنار الذي أقيم في البحر لتسترشد به السفن التجارية القادمة إلى البصرة. وكان هذا المنار يضاء ليلاً لتهدي السفن إلى المسالك الآمنة، ويجنبها الاصطدام بالرمال أو المناطق الضحلة، خاصة عند مصب دجلة. (نخبة من الباحثين، 1985: 352)

كما اعتمد البحارة على النجوم بوصفها وسيلة رئيسة لتحديد الاتجاهات، لا سيما في الرحلات الطويلة التي تباعد عن السواحل. لذلك كانت الملاحة تقوم على معرفة دقيقة بمواقع النجوم ودوران الرياح، وهو ما مكن البحارة من تحديد مساراتهم بدقة عالية رغم غياب الأدوات الملاحية الحديثة، وإلى جانب ذلك، كان للخبرة العملية دور أساسي في الملاحة، حيث اعتمد البحارة على معرفة جغرافية السواحل، والمسافات التقريبية بين الموانئ، وأماكن التزود بالماء والمؤن. فكان الملاحون يحفظون مواقع الجزر والمضائق والتيارات البحرية حفظاً دقيقاً، الأمر الذي ساعد على انتظام الرحلات البحرية بين

البصرة والهند. وتذكر المصادر بأن أبو جعفر المنصور (١٥٤هـ / ٧٧١م) كان يستدعي علماء الهند إلى بلاطه للاستفادة من تجاربهم، وخبراتهم العلمية، في علوم الفلك وغيرها. (الندوي، 2008: 17)

كما لعبت الرياح الموسمية دورًا حاسمًا في توجيه السفن، إذ كان البحارة يستغلون اتجاه الرياح للإبحار شرقاً أو غرباً في أوقات محددة من السنة. وقد أظهرت هذه المعرفة قدرة عالية على التكيف مع الطبيعة، واستثمار عناصرها لخدمة النشاط التجاري.

3- أثر التطور الملاحي في ازدهار التجارة البحرية

أسهم التطور في صناعة السفن وتقنيات الملاحة في تعزيز ازدهار التجارة البحرية بين البصرة وسواحل الهند خلال العصر العباسي. فقد أدى استخدام سفن متينة وتقنيات ملاحية فعالة إلى تقليل زمن الرحلة، وخفض نسبة الخسائر، وزيادة حجم التبادل التجاري. حيث أن انتظام الرحلات البحرية وسلامتها النسبية شجع التجار على توسيع نشاطهم التجاري، والاستثمار في شحن كميات أكبر من السلع عالية القيمة. كما أسهم ذلك في استقرار الأسعار في أسواق البصرة وبغداد، وتوفير سلع نادرة لم تكن متاحة لولا هذه التجارة البحرية. (الشقيرات، 2016: 367)

وهنا يمكن القول إن السفن وتقنيات الملاحة لم تكن مجرد أدوات مساعدة، بل كانت عاملاً حاسماً في بناء شبكة التجارة البحرية التي ربطت البصرة بالعالم الهندي، وأسهمت في ترسيخ مكانة العراق الاقتصادية في العصر العباسي.

المبحث الثاني: المبادلات التجارية بين البصرة وسواحل الهند

المطلب الأول: الواردات والصادرات والعملات

1- الواردات من الهند إلى البصرة

مثلت الهند أحد أهم مصادر السلع الواردة إلى العراق عبر البصرة في العصر العباسي، إذ كانت تزخر بمنتجات نادرة وقيمة لا تتوافر في البيئة العراقية، الأمر الذي جعلها مقصداً رئيساً للتجار البصريين. فالسلع الهندية كانت تحتل مكانة بارزة في أسواق البصرة وبغداد، لما تمتعت به من جودة عالية وقيمة اقتصادية كبيرة. وكانت التوابل في مقدمة الواردات الهندية، حيث ورد أن الهند كانت تصدر إلى العراق الفلفل والقرنفل والقرفة والزنجبيل، وهي من أنفس السلع التي كانت مطلوبة في أسواق البصرة.

التجارة البحرية بين البصرة وسواحل الهند في العصر العباسي (132-334هـ)

م.د. كيلان عدنان كاظم

وقد استُخدمت هذه التوابل في الطعام والدواء والصناعات العطرية، كما أُعيد تصدير جزء منها إلى أقاليم أخرى داخل الدولة العباسية. (قمر، 1997: 73)

كما استوردت البصرة من الهند الأخشاب الصلبة التي كانت ضرورية لصناعة السفن والبناء، ومن أبرزها خشب الساج والصندل والأبنوس. ويعد خشب الساج الهندي كان من أهم المواد التي جُلِبَت إلى العراق لصناعة السفن لما يمتاز به من صلابة ومقاومة للماء. وقد أسهم توفر هذه الأخشاب في تطور صناعة السفن في البصرة وموانئ الخليج. (نخبة من الباحثين، 1985: 254)

ومن السلع الواردة كذلك الأحجار الكريمة والمجوهرات، مثل الياقوت والماس واللؤلؤ، حيث أشارت المصادر إلى أن الهند كانت من أهم مصادر الياقوت والماس الذي كان يصل إلى أسواق البصرة عبر التجارة البحرية. وقد شكلت هذه السلع عنصراً مهماً في تجارة الكماليات، وارتبطت بطبقات المجتمع الثرية والبلاط العباسي. كما شملت الواردات الحيوانات النادرة، مثل الفيلة والنمور وطيور الزينة، والتي كانت تُجلب لأغراض عسكرية أو ترفيهية أو رمزية. وكانت الفيلة تنقل بحراً من الهند إلى العراق، وتستخدم في بعض الأحيان في الاستعراضات والمواكب الرسمية. وإلى جانب ذلك، برزت العطور والعقاقير الطبية ضمن أهم الواردات، مثل المسك والعنبر والكافور والعود الهندي. والعقاقير الهندية كانت ذات قيمة طبية عالية، ويكثر الطلب عليها في العراق، وهو ما يعكس التداخل بين التجارة والطب والصيدلة في العصر العباسي. (قمر، 1997: 74-75)

2- الصادرات من البصرة إلى الهند

في مقابل الواردات الهندية، صدرت البصرة مجموعة متنوعة من السلع التي تميز بها العراق، مستفيدة من موقعها كمركز تجاري وصناعي وزراعي. وقد أسهم هذا التبادل المتوازن نسبياً في استدامة العلاقات التجارية بين الطرفين. وتعد التمور في مقدمة الصادرات العراقية إلى الهند نظراً لجودتها وكثرة إنتاجها، وقد شكلت التمور التي كانت تأتي من البصرة سلعة غذائية أساسية للتجار والبحارة، فضلاً عن استهلاكها في الأسواق الهندية. (المغربي، 2014: 153) كما صدرت البصرة المنسوجات، ولا سيما الحريرية والقطنية، التي اشتهرت بها المصانع العراقية. ومن الصادرات المهمة أيضاً الخيول العربية، التي كانت تُنقل بحراً إلى الهند وتعد من أنفس السلع وأكثرها قيمة التي كانت محببة تحديداً لحكام الهند والأهالي وهذا التجارة كانت توفر للعراق دخلاً مالياً كبيراً. (الشقيرات، 2016: 260)

إضافة إلى ذلك، صَدَّرت البصرة المنتجات الصناعية، مثل الزجاج والخزف والورق والأدوات النحاسية. فالمنتجات الصناعية العراقية، ولا سيما الزجاج والخزف، كانت تُحمل مع السفن المتجهة إلى الهند، وهو ما يعكس تنوع القاعدة الإنتاجية في العراق العباسي. كانت الرعاية الرسمية من الخلفاء العباسيين وحكام الهند، والأرباح المتأتية من التجارة بين البلدين من أهم عوامل تطور العلاقات التجارية بينها.

3- العملات والوسائل المالية في التبادل التجاري

اعتمدت التجارة البحرية بين البصرة والهند على نظام مالي متطور نسبياً، ساعد على تسهيل المعاملات التجارية وتقليل المخاطر المرتبطة بنقل الأموال. وقد لعبت البصرة دوراً مهماً في هذا المجال بوصفها مركزاً للصيرفة والتبادل النقدي، وأكبر مركز مصرفي في العصر العباسي، (بن مجذوب، 2010: 105) فعرفت البصرة وجود الصيرفة ونظام الصكوك، الذي مكن التجار من إجراء المعاملات دون الحاجة إلى نقل كميات كبيرة من النقود. فقد كان النشاط التجاري في أسواق البصرة يستمر طيلة أسواق النهار، (بن عالية و أوغيدني، 2016: 153) فقد ذكر الرحالة ناصر خسرو ذلك بقوله وينصب "السوق في البصرة في ثلاثة جهات كل يوم، ففي الصباح يجري التبادل في سوق عثمان وفي المغرب في سوق القداحين والعمل في السوق هكذا، كل من معه مال يعطيه للصراف، ويأخذ منه صكا ثم يشتري كل ما يلزمه ويحول الثمن إلى الصراف، فلا يستخدم المشتري شيئاً غير صك الصراف طالما يقيم في المدينة." (المرزوي، 1983: 146)

وفي المقابل، جرى تبادل بعض العملات الهندية، مثل الدراهم السندية، خاصة في المعاملات المحلية داخل الموانئ الهندية. وكان ثمة إقبال شديد على عملة "السند" الذهبية؛ إذ كان الدينار السندي بثلاثة دنانير هندية. (السيرافي، 1999: 93) وكان لأهل الهند عدة وسائل مالية وتجارية منها "الودع والكُتي" وعموم أهل الهند فقد كانوا يتعاملون بالدرهم ولهم أربع دراهم يتعاملون بها هي "الهشتاكني" و"الدرهم السلطاني" و "الششتاكني والدرهم الدرازهكاني"، أما الذهب عندهم يتعاملون به بالمتقال حيث كل ثلاث مثاقيل تسمى تنكة ويعبر عن تنكة الذهب بالحمراء وتنكة الفضة بالبيضاء وكل مائه ألف تنكة من الفضة والذهب لكاً. (الجبوري، 2021: 72)

وهكذا، يظهر أن المبادلات التجارية بين البصرة والهند لم تقتصر على تبادل السلع فحسب، بل شملت نظاماً مالياً متكاملًا، أسهم في تسهيل التجارة البحرية وتعزيز استمراريته في العصر العباسي.

التجارة البحرية بين البصرة وسواحل الهند في العصر العباسي (132-334هـ)

م.د. كيلان عدنان كاظم

المطلب الثاني: الجاليات والمراكز التجارية

1- الجاليات العربية في الهند

لعبت الجاليات العربية دورًا حيويًا في تمتين العلاقات التجارية بين البصرة وسواحل الهند خلال العصر العباسي. فقد أسس التجار العرب مراكز استيطانية وتجارية في العديد من الموانئ الهندية، مما سهل عمليات التبادل التجاري ووفر شبكة اتصال دائمة بين الضفتين. وتجدر الإشارة إلى وجود مستوطنة تجارية عربية في منطقة صيمو (Chaul الحالية) فيها نحو عشرة آلاف شخص قدموا من البصرة وبغداد وغيرهما. ومن أفراد من نسب عربي ولدوا في البلاد، وفي المستوطنة أيضًا تجار كبار، (نخبة من الباحثين، 1985: 353) وهذا يدل على حجم الوجود العربي الكثيف والذي تحول مع الوقت إلى مجتمعات مستقرة.

وقد نتج عن الاختلاط والتواصل المستمر بين العرب والسكان المحليين ظهور فئة جديدة عرفت باسم "البياسرة"، وهم "المولدون من هذا الزواج"، مما ساهم في تعزيز الروابط الاجتماعية والثقافية وأضفى طابعًا من الاستمرارية على العلاقات التجارية. كما أن وجود هؤلاء "البياسرة" سهل عمليات التجارة من خلال معرفتهم المحلية بالأسواق والطرق، مما قلل من مخاطر القرصنة وغيرها من التحديات. (الشقيرات، 2016: 257)

2- المراكز التجارية الهندية

تمتعت الهند بعدد من الموانئ الحيوية التي شكلت محطات رئيسية للتجارة مع العرب، وكان أبرزها:

1. ميناء الديبل: كان الميناء الهندي الأشهر لدى العرب، حيث وصفه الاصطخري بأنه "متجر كبير وفرضة لهذه البلاد وغيرها وزروعهم مباخس وليس لهم كثير شجر ولا نخيل وهو بلد قشف وانما مقامهم التجارة" (الاصطخري، 1985: 175). ويقع الديبل في موقع كانت السفن تغد إليه من مختلف البقاع ومن سواحل الهند ذاتها كديو، وهو ميناء وكمباي وغيرها. وكان التجار العرب يتبادلون فيه البضائع مع نظرائهم الهنود الذين يجلبون بضائعهم من داخل الهند أو المدن المجاورة. (بن عالية و أوغيدني، 2016: 123)

2. ميناء كولم ملي: يعد من أهم موانئ ساحل المليبار [الساحل الغربي للهند]. وقد وصفه ابن بطوطة بأنه "من أحسن بلاد المليبار، وأسواقها حسان، وتجارها لهم أموال عريضة يشتري أحدهم المركب بما فيه ويوسقه في داره بالسلع، وبها العديد من التجار المسلمين جماعة كبيرهم علاء الدين الأوجي من أهل آوة من بلاد العراق". (ابن بطوطة، د.ت: 440/2)

3. ميناء كاليكوت (قاليقوط): يقع ميناء كاليكوت على مدينة كيرالا في أقصى الجنوب الغربي على ساحل بحر الهند المسمى ساحل الملبار، وتقصده السفن من جميع الأرجاء، ومن بلاد اليمن وبلاد فارس وسرنديب ويجتمع التجار فيها من كل الآفاق ومرساها من أعظم مراسي الدنيا. وهناك العديد من الموانئ الهندية الأخرى مثل ميناء كجرات، وكولام ملي، وجوا، وديو، وكمباي وغيرها. (بن عالية وأوغيدني، 2016: 122)

3- الحماية والتسهيلات

حرصت السلطات الهندية على توفير بيئة آمنة وميسرة للتجار العرب لجذبهم وضمان استمرار تدفق البضائع والضرائب. ومن أبرز مظاهر هذه التسهيلات:

- النظام القضائي: عملت الهند على "إيجاد قاض مسلم يسمى (هنرمن) مسؤوليته القضاء في كل ما يتعلق بالتجار المسلمين من الخصومات وأنواع القضايا الأخرى. وهذا يشير إلى درجة عالية من التنظيم والاعتراف الرسمي بحاجات الجالية التجارية المسلمة.

- المعاملة الحسنة: لاقى التجار العرب ترحيباً واحتراماً من قبل ملوك الهند، ليس فقط لأمانتهم التجارية، بل أيضاً لأهميتهم الاقتصادية. فقد حرص ملوك الهند على تحسين هذا الجانب الاقتصادي لاستمرار الحصول على البضائع القادمة من العراق، إلى جانب حصولهم أيضاً على الضرائب المرتفعة من التجار القادمين لبلادهم من العراق.

- مرافق الإقامة: وفرت الموانئ الهندية الخانات المزودة بجميع الحاجات الخاصة بالتجار، فكانت عاملاً إضافياً لجذب التجار، وكانت هذه الخانات أو الفنادق توفر للسفن والتجار مكاناً آمناً لتخزين البضائع والإقامة. بالإضافة إلى ذلك فإن سبل الراحة المتوفرة بما في الخانات المزودة بجميع الحاجات الخاصة بالتجار، كانت عاملاً إضافياً لجذب التجار، كل هذا جعل الطريق البحري عبر المحيط الهندي

التجارة البحرية بين البصرة وسواحل الهند في العصر العباسي (132-334هـ)

م.د. كيلان عدنان كاظم

بين العراق والجزيرة العربية والهند، تكثر فيه السفن التجارية المحملة بالبضائع المختلفة. (الشقيرات، 2016: 256).

المطلب الثالث: الأثر الاقتصادي والثقافي

1- الأثر الاقتصادي

كان للتبادل التجاري النشاط بين البصرة والهند آثار اقتصادية عميقة على الطرفين، إلا أن البصرة كمركز إشعاع وتموين كانت المستفيد الأكبر على المستوى المحلي والإقليمي.

- ازدهار اقتصاد البصرة: حولت التجارة البحرية البصرة إلى واحدة من أغنى مدن العالم الإسلامي وأكثرها حيوية. فموقعها كبوابة للشرق جعلها مرفأً استيراداً للتجارة الشرقية القادمة من الخليج العربي، كما كانت من جانب آخر ميناء تصدير للسلع الزراعية المنتجة في سواد العراق. وقد وصل عدد السفن التي كانت تدخل البصرة يومياً نحواً من ألفي سفينة يومياً لا تبيت فيها سفينة واحدة (بن عالية وأوغيدني، 2016: 103). وقد انعكس هذا الثراء على عمران المدينة، حيث بنيت فيها القصور والمباني الفخمة والحمامات الكثيرة. (عوض الله، 2012: 96).

- زيادة واردات الخلافة: شكلت الرسوم الجمركية والعشور التي كانت تفرض على السفن والتجارة مصدر دخل مهماً للدولة العباسية. فقد بلغت أهمية موانئ الخليج العربي قمتها في العصور الوسطى فهي كانت حلقة وصل واتصال بين الشرق الأقصى الهند والصين ... وبين دول العالم الإسلامي الأخرى كالعراق وغيرها" (الجبوري، 2021: 88). وبلغت هذه الواردات في بعض السنوات مبالغ طائلة، ونستطيع ان ندرك جانباً من قوة هذا النشاط اذا ما علمنا ان وارد العبارة عند مدينة هيت لسنة 306هـ/ 918م بلغ (80250) ديناراً (نخبة من الباحثين، 1985: 346)، مما يدل على ضخامة حجم التبادل التجاري وقيمه المالية.

- تنوع السلع في أسواق العراق: أدى تدفق البضائع الهندية إلى إغناء الأسواق العراقية وتنوع منتجاتها بشكل ملحوظ. فبالإضافة إلى السلع الفاخرة كالياقوت واللؤلؤ والعود، دخلت منتجات يومية ومواد خام أساسية إلى الصناعة والحياة اليومية. فقد اعتمد أهل العراق على العديد من أصناف الحيوانات القادمة من الهند، مثل النمر والفيلة ... والتي يستفاد منها في حدائق الخلفاء بالإضافة إلى جلودها المهمة في

الصناعة، كما اعتمدت صناعات عراقية مثل دباغة الجلود على الدباغ القادمة من الهند مثل دباغ الكندلاء. (الشقيرات، 2016: 259)

2- الأثر الثقافي

- التأثير العربي في الهند: ساهم التجار العرب في انتشار الإسلام واللغة العربية على طول السواحل الهندية. (عبد الرحمن، 2014: 162) فأصبحت السند، في تلك الأيام، قطعة من البلاد العربية على اختلاف أنواعها وفروعها، على غرار ما في الحجاز، ودمشق وبغداد والقاهرة. كما أدخل العرب معهم الفن المعماري الإسلامي الذي اختلط بالفن الهندي بمرور الزمان، وأصبح له طابعه الخاص، وقد سمحت المراكز التجارية بنقل وتبادل الكثير من العلوم والمعارف. (الندوي، 2008: 16-17)

- التأثير الهندي في العالم العربي: نقل التجار والبحارة العرب مع البضائع مصطلحات ومفردات هندية دخلت اللغة العربية، خاصة في مجال الملاحة ووصف السفن. فكلمة "بارجة" مثلاً أصلها اللغوي "يرجع إلى الكلمة الهندية (بيره)"، والبارجة سفينة كبيرة وعظيمة أكبر من الشونة، ولقد استعمل العرب لفظ بارجة كأنها عربية للنعت بها فيقال سفينة بارجة بمعنى سفينة مكشوفة. (بن عالية وأوغيدني، 2016: 133) كما ذكر المسعودي البوارج في كتابه التنبيه والإشراف وعرفها بأنها "مراكب الهند. (المسعودي: د.ت: 307/1) وكلمة "دونيج" هي الصيغة العربية للفظ الهندي "دونگی" بمعنى زورق (الندوي، 2008: 73) إضافة إلى العديد من لألفاظ والمصطلحات الأخرى.

3- دور الوسيط العالمي

بفضل شبكتها التجارية المتطورة وموقعها الاستراتيجي، نجحت البصرة في ترسيخ دور العراق كوسيط تجاري حيوي بين الشرق والغرب. فقد استمر اعتماد الهند والصين والشرق الأقصى، وكذلك الغرب إلى درجة كبيرة على التجار العراقيين كوسطاء تجاريين، فضلاً عن ارسال هدايا تقديرية ثمينة للمسؤولين في العراق من اجل تمتين الروابط التجارية بين العراق وتلك البلدان. وحتى مع المنافسة البيزنطية، استطاع التجار العراقيون احتكار تجارة الحرير والتوابل عبر منافذ مثل طرابزون، بفضل سيطرتهم على الطرق البحرية في المحيط الهندي ووصولهم إلى الصين، (نخبة من الباحثين، 1985: 349-350) مما وسع نطاق النفوذ التجاري. وهكذا، لم تكن البصرة مجرد ميناء محلي، بل كانت حلقة وصل في سلسلة تجارية عالمية، تسيطر على تدفق السلع الثمينة من آسيا إلى أسواق البحر المتوسط وأوروبا.

الخاتمة:

النتائج:

- تمتعت البصرة بموقع جغرافي استراتيجي جعلها مركزاً بحرياً مهماً يربط بين الخليج العربي والمحيط الهندي.
- تطورت البنية التحتية للموانئ (كالأبله وسيراف) ودعمت بسفن متخصصة وتقنيات ملاحية متقدمة.
- اعتمدت التجارة على مواسم ملاحية منتظمة ومسارات بحرية محددة رغم التحديات الطبيعية والبشرية.
- شملت المبادلات التجارية سلعاً متنوعة كالتوابل والأخشاب والأحجار الكريمة من الهند، والتمور والمنسوجات والخيول من العراق.
- أسهمت الجاليات العربية في الهند في تسهيل التجارة وتعزيز التواصل الثقافي.
- كان للأثر الاقتصادي والثقافي المتبادل دور كبير في إثراء الحضارة الإسلامية والهندية.

التوصيات:

- تشجيع الدراسات المقارنة بين التجارة البحرية التاريخية وأنماط التجارة العالمية المعاصرة.
- إعداد أطلس تاريخي يوضح الطرق البحرية والموانئ القديمة في الخليج والمحيط الهندي.
- توظيف نتائج البحث في المناهج التعليمية لتسليط الضوء على الدور الحضاري للتجارة البحرية الإسلامية.
- إجراء مزيد من الأبحاث حول دور المرأة والتجار الصغار في هذه الشبكة التجارية.
- الاستفادة من الدروس التاريخية في تعزيز التعاون الاقتصادي والثقافي المعاصر بين دول المنطقة وشبه القارة الهندية.

المصادر والمراجع:

- 1- ابن بطوطة، محمد بن عبد الله بن محمد بن إبراهيم، (د.ت): رحلة ابن بطوطة المسماة تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار، دار الشرق العربي.
- 2- الاصطخري، إبراهيم بن محمد، (1985): المسالك والممالك، دار صادر، بيروت.
- 3- بن عالية، صليحة ؛ أوغيدني، إلهام، (2016): العلاقات التجارية بين الدولة العباسية وشبه القارة الهندية، رسالة ماجستير، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، قسم التاريخ، جامعة 8ماي 1945 قالمة. الجزائر.
- 4- بن مجذوب، جمال، (2010): تجارة المسلمين مع الهند والصين خلال القرن الرابع الهجري العاشر الميلادي، رسالة ماجستير في التاريخ الإسلامي الوسيط، قسم التاريخ، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة الجزائر الثانية.
- 5- الجاحظ، محمد بن موسى بن عيسى بن علي، (1424هـ): حية الحيوان الكبرى، دار الكتب العلمية، الطبعة الثانية، بيروت.
- 6- الجبوري، وليد خلف محمد دهام، (2021): الطرق البرية والبحرية وأثرها على التجارة في الدولة العربية الإسلامية حتى نهاية القرن السادس الهجري، رسالة ماجستير، كلية التربية، قسم الجغرافية، جامعة سامراء، العراق.
- 7- السامرائي، لمى فائق، (2002): النشاط التجاري في البحر الأحمر خلال العصر العباسي، رسالة ماجستير في التاريخ الإسلامي، كلية التربية، جامعة بغداد.
- 8- السيرافي، حسن بن يزيد، (1999): رحلة السيرافي، المجمع الثقافي، أبو ظبي.
- 9- الشقيرات، سلمان، (2016): الأوضاع الاقتصادية في العراق خلال العصر العباسي (227-334هـ/842-946م)، أطروحة دكتوراه، كلية الدراسات العليا، الجامعة الأردنية.
- 10- عبد الرحمن، محمد نصر، (2014): الوجود العربي في الهند في العصور الوسطى، الهيئة المصرية العامة للكتاب، الطبعة الأولى، القاهرة.
- 11- عوض الله، حسن أحمد، (2012): دور التجار في إثراء الحركة الاقتصادية في العصر العباسي الثاني المقومات والإسهامات (232-656هـ/847-1258م)، أطروحة دكتوراه، كلية الآداب، قسم التاريخ والحضارة الإسلامية، جامعة أم درمان الإسلامية، السودان.

التجارة البحرية بين البصرة وسواحل الهند في العصر العباسي (132-334هـ)

م.د. كيلان عدنان كاظم

- 12- قمر، محمود، (1997): دور البحرين في الملاحة والتجارة البحرية من صدر الإسلام حتى سقوط الخلافة العباسية، عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية، الطبعة الأولى، مصر.
- 13- المروزي، ناصر خسرو الحكيم القبادياني المروزي، (1983): سفرنامه، دار الكتاب العربي، الطبعة الثالثة، بيروت.
- 14- المسعودي، علي بن الحسين بن علي، (2002): مروج الذهب ومعادن الجوهر، دار إحياء التراث العربي، لبنان.
- 15- المسعودي، علي بن الحسين بن علي، (د.ت): لتنبيه والإشراف، دار الصاوي، القاهرة.
- 16- المغربي، أميرة عمر، (2014): انتشار الإسلام وأثره الحضاري في الهند، رسالة ماجستير في التاريخ الإسلامي، قسم التاريخ، كلية الآداب، جامعة بنغازي.
- 17- نخبة من الباحثين العراقيين، (1985): حضارة العراق، الجزء الخامس، بغداد.
- 18- الندوي، سيد سليمان، (2008): العلاقات العربية الهندية، تر: أحمد محمد عبد الرحمن، المركز القومي للترجمة، الطبعة الأولى، القاهرة.