

الأوضاع التجارية البريطانية في الخليج العربي خلال الفترة (١٩٠٠ - ١٩٣٠م) (*)

د/ نضال الزبون
أستاذ مشارك بقسم التاريخ
والحضارة الإسلامية
كلية الآداب والعلوم الإنسانية
والاجتماعية
جامعة الشارقة

مروة علي سعيد اليماحي
قسم التاريخ والحضارة
الإسلامية
كلية الآداب والعلوم الإنسانية
والاجتماعية
جامعة الشارقة

المخلص

سيسعى هذا البحث إلى دراسة مفصلة عن أثر الأوضاع التجارية البريطانية في الخليج العربي خلال الفترة (١٩٠٠-١٩٣٠م) بدءًا بتوضيح الأهمية الاقتصادية والتجارية لمنطقة الخليج العربي وكذلك سعى البحث إلى توضيح أهمية الموانئ في الخليج العربي لبريطانيا وكيفية استخدامها لمصالحها التجارية، وتطرق البحث إلى أثر الاحتلال البريطاني على خطوط الشحن وشركات الملاحة الدولية في منطقة الخليج العربي.

وسوف يستقى هذا البحث مادته في المقام الأول من الوثائق البريطانية التي سجلت أهم الأحداث التي حدثت في تلك الفترة الزمنية وحملت في طياتها أهم الوثائق والرسائل البريطانية في المشرق العربي، فضلا عن أهم المصادر والمراجع العربية والأجنبية، ولن تغفل ما ورد في المراجع اللاحقة من معلومات ذات صلة بالموضوع ذاته

الكلمات المفتاحية: الأوضاع التجارية البريطانية، الخليج العربي، الوثائق والرسائل البريطانية.

(*)مجلة المؤرخ المصري، عدد يناير ٢٠٢٥، العدد السادس والمستون.

British trade conditions in the Arabian Gulf during the period (1900-1930 AD)

Abstract:

This research will seek a detailed study of the impact of British trade conditions in the Arabian Gulf during the period (1900-1930 AD), starting with clarifying the economic and commercial importance of the Arabian Gulf region. The research also sought to clarify the importance of the ports in the Arabian Gulf to Britain and how it used them for its commercial interests. The research touched on the impact of the occupation. British on shipping lines and international shipping companies in the Arabian Gulf region.

This research will draw its material primarily from British documents that recorded the most important events that occurred in that time period and carried within them the most important British documents and letters in the Arab Levant, as well as the most important Arab and foreign sources and references, and will not ignore the relevant information contained in subsequent references. Related to the same topic.

Keywords: British trade conditions, the Arabian Gulfm, British documents and letters

المقدمة:

تأتي أهمية الخليج في كونه أحد أهم طرق التجارة العالمية عبر العصور، وذلك لعوامل متعددة، في مقدمتها العامل الجغرافي، وعوامل تتعلق بهيئة الخليج وموقعه، فهو يمتد على شكل ذراع بحري في جنوب غربي آسيا ليشكل إحدى أذرع المحيط الهندي، في حين يشكل البحر الأحمر الذراع الأخرى الموازية له في الموقع والأهمية. وبالنتيجة، فالاثنتان يشكلان نقطتي وصل بين حوض البحر المتوسط والمحيط الهندي من جانب آخر، يمثل الخليج مركزا جغرافيا وسطا بين شطري العالم الإسلامي في جانبيه الشرقي والغربي. ويتم الاتصال المائي للقوافل البحرية التجارية القادمة من بحار الشرق عند رأس الخليج عند النقطة التي يلتقي فيها نهرا دجلة والفرات اللذين يعدان امتدادا طبيعيا للخليج، مما جعلهما طريقا مباشرا إلى موانئ البحر المتوسط،

فلا وجود لجبال شاهقة ولا صحراء متعبة تعيق وصول التجارة عبر الأنهار أو الأراضي العراقية نحو مناطق بلاد الشام التجارية.

ويرتبط النفوذ البريطاني في المنطقة بالنشاط البحري الذي كان يديره القواسم ضد السفن الأوروبية وقد قامت بريطانيا بعدة حملات بحرية للقضاء على نشاط القواسم وكانت أهمها عام ١٨٩١م، وأدت إلى توقيع معاهدة في رأس الخيمة في 21 يناير ١٨٢٠م، وأصبحت هذه المعاهدة الدعامة القوية للنفوذ البريطاني في المنطقة، وليس مسموحاً لهم بأن يتولوا مسؤوليات الحكم قبل توقيع هذه الاتفاقية، وقد وقع ثمانية رؤساء من شيوخ السواحل هذه الاتفاقية، وهم: شيوخ "الشارقة، رأس الخيمة، ودبي، وأبو ظبي، وجزيرة الحمراء، وعجمان، وأم القيوين، ورامس"^١

كانت منطقة الخليج خلال القرن التاسع عشر مهمة للبريطانيين في إستراتيجيتهم الدفاعية في الهند؛ فالسياسة البريطانية تقضي بتحقيق السلام والمحافظة عليه في البحر والقضاء على تجارة العبيد بالقوة، ولكن عدم تورط الحكومة في الشؤون الداخلية للإمارات لم تكن ذات فائدة للمنطقة.^٢

كان تدخل بريطانيا في شؤون الدول المتصالحة الداخلية كبيراً خلال السنوات الواقعة بين الحربين العالميتين؛ فقد حصلت "الخطوط الجوية الملكية البريطانية" على حقّ الهبوط في الشارقة مع حلول عام ١٩٣٢م، وفي السنة نفسها أسست محطة لاسلكي على الساحل، وبعد ذلك بفترة حصلت على تسهيلات لتعبئة الوقود، وعلى مرسى بحري من شيخ دبي، بينما سمح شيخ أبوظبي لهم -بعد إقناعه- بتأسيس مقرّ للهبوط في جزيرة صير بني ياس، وآخر بالقرب من أبوظبي. وعلى الجبهة الإدارية، كان تحويل مسؤوليات المقيم السياسي في بوشهر - الذي لم يعد قادراً على التعامل بكلّ كفاءة مع شؤون الساحل المتصالح - إلى الوكيل السياسي في البحرين "انتقالاً تاريخياً للمصالح البريطانية في الخليج من الساحل الفارسي - حيث استمرت أكثر من قرن

الأوضاع التجارية البريطانية في الخليج العربي خلال الفترة (١٩٠٠ - ١٩٣٠م) =====

واحد- إلى الجانب العربي". وبعد الحرب العالمية الثانية بدأت بريطانيا تلعب دورًا داخليًا أكثر فعالية مع بداية الوكالة السياسيّة في الشارقة والتي تحوّلت فيما بعد إلى دبي عام ١٩٥٣م وتتّجّع الشيوخ لأن يقبلوا بنصيحة ومساعدة الوكيل السياسي^٣.

٤. أهداف وأهمية البحث:

تكمن أهمية الموضوع في دراسة الأوضاع التجارية البريطانية في الخليج العربي خلال عام ١٩٠٠ حتى ١٩٣٠م وأهمية النشاط التجاري في موانئ الخليج العربي ببيان حجم التجارة الداخلية والخارجية في هذه الموانئ، مع ذكر لأهم الصادرات والواردات، وقيمتها المالية، والدول التي كان لها دور في النشاط التجاري مع هذه الموانئ، إضافة إلى أنواع السلع والبضائع المتداولة في أسواقها وعلى هذا الأساس، ستقدم الدراسة عند اكتمالها معرفة تاريخية بارزة في تاريخ الخليج العربي من الناحية الاقتصادية بشكل خاص، والتجارية بشكل عام.

٥ - مشكلة البحث:

تسعى الدراسة إلى الإجابة عن عديد من التساؤلات وهي كالاتي:

- ما الأهمية الاقتصادية والتجارية لمنطقة الخليج العربي؟
- ما الموانئ التي استخدمتها بريطانيا لمصالحها التجارية في الخليج العربي؟
- ما أثر الاحتلال البريطاني على خطوط الشحن وشركات الملاحة الدولية في منطقة الخليج العربي؟

لهذه الأسباب كلها، تم اختيار هذا الموضوع لتسليط الضوء على الأوضاع التجارية البريطانية في الخليج العربي خلال عام ١٩٠٠ حتى عام ١٩٣٠م.

٦- منهج البحث:

سيعتمد البحث على المنهج التاريخي القائم على استقصاء كافة المعلومات المتعلقة بالموضوع في الوثائق والمخطوطات المتوفرة إلى جانب الكتب التاريخية التي تحمل في طياتها أهم الأحداث والوقائع التي حدثت في تلك الفترة من ١٩٠٠-١٩٣٠م، وستخضع جميعها إلى النقد والتحليل واستخراج ما فيها من حقائق مثبتة عن الأوضاع التجارية البريطانية في منطقة الخليج العربي.

٧- حدود البحث:

- **الحدود الزمنية:** سيبدأ البحث من عام ١٩٠٠م، وهو بداية التمثيل التجاري البريطاني في منطقة الخليج والأوضاع التجارية لبريطانيا في الخليج.
- **الحدود المكانية:** موانئ الخليج العربي ومنها بوشهر، وبندر عباس، وخرّم شهر، والبحرين، والكويت ومسقط.

٦- الدراسات السابقة:

هناك مجموعة من الدراسات -وان لم تكن كثيرة- تناولت الموضوع من زوايا مختلفة ومحدودة منها:

١. دراسة فارس علي عبدالله (٢٠٠١) بعنوان: شركة الهند الشرقية الإنجليزية ودورها في تاريخ الخليج العربي، مركز الدراسات والوثائق، رأس الخيمة. والتي تناولت تاريخ المؤسسة البريطانية التجارية من بداية تأسيسها مروراً بمراحل تطورها واتساع نطاقات أنشطتها في الهند، ثم أخيراً انهيارها ونهايتها بعد ثورة ١٨٥٧م الهندية وانتقال السيطرة على ممتلكاتها ونفوذها ونشاطها إلى التاج البريطاني، أما الشق الثاني لموضوع البحث وهو دور شركة الهند الشرقية البريطانية في منطقة الخليج فنتناوله الدراسة في عدة صور عسكرية وتجارية. ولا

تفصل تلك الصور بالضرورة بعضها عن بعض، بل في الحقيقة تكمل كل صورة منها الأخرى ولكن لم تتناول الدراسة بشكل تفصيلي دور الشركة في الخليج العربي وإنما اقتصر دورها على تناول فروع الشركة في بعض الموانئ، واهتمت بالدور العسكري بالشركة وليس السياسي، كما استفاضة الدراسة بإيضاح دور الشركة في الهند.

٢. دراسة د. محمد حسن العيدروس، (٢٠٠٧)، بعنوان: التاريخ الاقتصادي للخليج العربي والجزيرة العربية في العصر الحديث ١٥١٣-١٩١٤، جمعية المؤرخين المغاربة: تهدف الدراسة إلى أهمية الخليج العربي التجارية لموقعه الجغرافي الذي ساهم في التجارة العالمية عبر العصور. فهو يقع في قلب العالم القديم ويسيطر على الطرق البحرية التي تربط بين الشرق والغرب. وكان الخليج العربي أحد المنافذ البحرية للمحيط الهندي، مما جعله صلة وصل بين الهند والدول التجارية المستوردة لمنتجاتها في الغرب. وقد أدى التجار العرب دور الوطاء في نقل هذه التجارة؛ كما كان عرب الخليج يمتازون بالملاحة البحرية ويعملون في الصناعة التقليدية البدائية والزراعة البسيطة التي كانت تغطي الحاجات المعيشية في تلك الفترة.

٣. دراسة: د. أحمد يونس زويد الجشعمي (٢٠١٥)، بعنوان: الدور البريطاني في إمارات الساحل العماني ١٨٩٢-١٩٣٩م، مجلة كلية التربية الأساسية للعلوم التربوية والإنسانية / جامعة بابل، تهدف الدراسة إلى ان موقع إمارات الساحل العماني المتميز على الخليج العربي أهمية كبيرة في جوانب متعددة منها الجانب العسكري الذي يعتبر من الجوانب المهمة بالنسبة للدول الكبرى لا سيما وأن بريطانيا كانت تتمتع بأسطول بحري قوي يجوب البحار والمحيطات من أجل توسيع السيطرة على المناطق الاستراتيجية أينما كانت لأنها كانت تمثل مصدرًا من مصادر القوة التي تتلاعب بالمنطقة ككل، والجانب الآخر هو الجانب

التجاري الذي يلعب دورًا أساسيًا في اقتصاديات الدول الكبرى لا سيما وأنها كانت تمون حروبها وأساطيلها، أضف إلى ذلك أن إمارات الساحل تحتل أهمية تجارية في استقبالها الكثير من التجارة المارة عبر الخليج إلى إمارات الساحل العماني، فضلا عن السياسة التجارية المتميزة التي انتهجها شيوخ الإمارات في تلك الفترة ولاسيما تخفيض نسبة الضرائب الجمركية على البضائع المارة عبر موانئها ومنها ميناء دبي، مما شجع التجار على نقل بضائعهم عبر الميناء المذكور والاستفادة من سياسة حكامها التي أعلنت أنها سوق حرة.

خطة البحث:

- المبحث الأول: التجارة البريطانية في الخليج العربي.
- المبحث الثاني: خطوط الشحن وشركات الملاحة الدولية والخدمات الجوية.
- المبحث الثالث: التجارة في الموانئ الفارسية في الخليج العربي عام ١٩٣٤.

الخاتمة (الحقائق، التوصيات)
قائمة المراجع

المبحث الأول

التجارة البريطانية في الخليج العربي

تمهيد:

كانت منطقة الخليج خلال القرن التاسع عشر مهمة للبريطانيين في استراتيجيتهم الدفاعية في الهند؛ فالسياسة البريطانية تقضي بتحقيق السلام والمحافظة عليه في البحر والقضاء على تجارة العبيد بالقوة، ولكن عدم تورط الحكومة في الشؤون الداخلية للإمارات لم تكن ذات فائدة للمنطقة. ومع إهمال قضية التعليم والعمل على تحسين وضع السكان المحليين عامة، نشأ جوٌّ من عدم التفاهم ومن الكراهية الفطرية. ومع نهاية القرن بدأ موقف البريطانيين وقراراتهم في التغيُّر تدريجياً؛ لتفاعل العديد من القوى والعوامل؛ فقد شهدت السنوات التالية للحرب العالمية الأولى عدة تغيُّرات اقتصادية وسياسية وثقافية على الساحل المتصالح انعكست ضمن ردود فعل الحكام والشعب تجاه السياسة البريطانية. وأدَّى انتشار التعليم على الساحل، ونمو القومية العربية في المنطقة، وتوقُّعات اكتشاف النفط إلى حثِّ بريطانيا على إبداء اهتمام أكبر بالشؤون المحليَّة.

المصالح التجارية البريطانية في الخليج العربي ١٩٠٠ - ١٩٣٠

ظهرت العلاقات البريطانية الخليجية منذ زمن طويل؛ قد يصل إلى تاريخ ما قبل تأسيس أو وجود دول خليجية بشكلها الحالي، حيث ظلت بريطانيا على مدار ١٥٠ عاماً في منطقة الخليج العربي، فبدايةً من عام ١٨٢٠ بتوقيع "المعاهدة العامة للسلام" بين حكام الخليج حينها وبين الإمبراطورية البريطانية، وذلك تحت إشراف السير وليام كير، والتي كانت تنص على عدم القرصنة في الخليج العربي، فضلاً عن منع تجارة الاسترقاق والعبودية، بالإضافة إلى استخدام كل السفن النافعة لصالح التاج البريطاني^٥.

كانت منطقة الخليج خلال القرن التاسع عشر مهمة للبريطانيين في إستراتيجيتهم الدفاعية في الهند، فالسياسة البريطانية تقضي بتحقيق السلام والمحافظة عليه في البحر والقضاء على تجارة العبيد بالقوة، ولكن عدم تورط الحكومة في الشؤون الداخلية للإمارات لم تكن ذات فائدة للمنطقة. ومع إهمال قضية التعليم والعمل على تحسين وضع السكان المحليين عامة، نشأ جوٌّ من عدم التفاهم ومن الكراهية الفطرية.^٦

ومع نهاية القرن بدأ موقف البريطانيين وقراراتهم في التغير تدريجياً نتيجة لتفاعل العديد من القوى والعوامل؛ فقد شهدت السنوات التالية للحرب العالمية الأولى عدة تغييرات اقتصادية وسياسية وثقافية على الساحل المتصالح انعكست ضمن ردود فعل الحكام والشعب تجاه السياسة البريطانية. وأدى انتشار التعليم على الساحل، ونمو القومية العربية في المنطقة، وتوقعات اكتشاف النفط إلى حث بريطانيا على إبداء اهتمام أكبر بالشؤون المحلية.^٧

كان تدخُّل بريطانيا في شؤون الدول المتصالحة الداخلية كبيراً خلال السنوات الواقعة بين الحربين العالميتين؛ فقد حصلت "الخطوط الجوية الملكية البريطانية" على حقَّ الهبوط في الشارقة مع حلول عام ١٩٣٢م وفي السنة نفسها تمَّ تأسيس محطة لاسلكي على الساحل، وبعد ذلك بفترة، تمَّ الحصول على تسهيلات لتعبئة الوقود، وعلى مرسى بحري من شيخ دبي، بينما سمح شيخ أبوظبي لهم -بعد إقناعه- بتأسيس مقرِّ للهبوط في جزيرة صير بني ياس، وآخر بالقرب من أبوظبي. وعلى الجبهة الإدارية، كان تحويل مسؤوليات المقيم السياسي في بوشهر، والذي لم يعد قادراً على التعامل بكلِّ كفاءة مع شؤون الساحل المتصالح، إلى الوكيل السياسي في البحرين، "انتقالاً تاريخياً للمصالح البريطانية في الخليج من الساحل الفارسي -حيث استمرت لأكثر من قرن واحد- إلى الجانب العربي". وبعد الحرب العالمية الثانية بدأت

الأوضاع التجارية البريطانية في الخليج العربي خلال الفترة (١٩٠٠ - ١٩٣٠ م) =====

بريطانيا تلعب دورًا داخليًا أكثر فعالية مع بداية الوكالة السياسيّة في الشارقة والتي تحوّلت فيما بعد إلى دبي عام ١٩٥٣م.^٨

بالطبع إذا طلب منك أحد أن يستخدم سفنك لصالحه بدون مقابل، كما أنه ليس لك الحق في الرفض فهو شيء مزعج، وهو بالفعل ما حدث، لم يقبل حكام الخليج المعاهدة بسهولة، مما أدى إلى استحداث البريطانيين منصب «الوكيل السياسي» في الخليج العربي الأدنى، وذلك من أجل تفعيل المعاهدة، وإدارة علاقاتهم مع الحكام المحليين وحماية التجارة البريطانية في الخليج، وهو أرفع منصب لمسؤول بريطاني في الخليج؛ حيث يعتبر صاحب أعلى السلطات في المنطقة^٩.

وتوالي عدد من الاتفاقيات بين بريطانيا ودول الخليج عقب إبرام المعاهدة البحرية العامة؛ حيث صدّق الحكام العرب على عدد من المعاهدات الأخرى التي منحت الهيمنة البريطانية في المنطقة طابعًا رسميًا وقلّصت من قدرة العرب على التصرف بشكل مستقل دون الموافقة البريطانية، مما أدى إلى زيادة الاستقرار وزيادة حجم التجارة في المنطقة بفضل إرادة بريطانيا، كما سعت الأسر الحاكمة للحصول على الحماية البريطانية كوسيلة لتأمين حكمهم وحماية أقطارهم^{١٠}.

وبالتوقيع على معاهدة الهدنة البحرية ١٨٣٥، ومعاهدة السلم الدائم ١٨٥٣، تنازل الحكام العرب رسميًا عن حقهم في شن الحروب البحرية في مقابل الحصول على حماية البريطانيين ضد التهديدات الخارجية الموجهة لحكمهم، وظلت هذه المعاهدات سارية بوجود بريطانيا رسميًا في دول الخليج، حتى جاء عام ١٩٦٨، والذي أعلنت فيه بريطانيا عزمها الانسحاب من دول الخليج خلال ثلاثة أعوام على الأكثر، تنتهي بعام ١٩٧١، وذلك نتيجة أزمة اقتصادية في بريطانيا عام ١٩٦٧ أجبرتها على تقليص نفقاتها الخارجية^{١١}.

وعلى مدار قرن ونصف، منذ ١٨٢٠ وحتى ١٩٧١، كانت بريطانيا هي القوة المهيمنة في منطقة الخليج، وذلك جنبًا إلى جنب مع غيرها من القوى

الأوروبية الأخرى، كالبرتغال وفرنسا وهولندا، وكان اهتمام بريطانيا في البداية بمنطقة الخليج، والذي انطلق في القرن السابع عشر، يهدف لتطوير المصالح التجارية، ولكن بدأت طبيعة التدخّل البريطاني تتغير بعد أن تمكنت من توطيد وتوسيع ممتلكاتها الاستعمارية في الهند، إلى أن تحول هذا الاهتمام من النفوذ الاقتصادي إلى الهيمنة السياسية، وخاصةً على الجانب العربي من الخليج.^{١٢}

عند نهاية القرن كان هناك تداخل بين المصالح البريطانية في الخليج، وكان من المصالح الأساسية استعمال القواعد العسكرية طوال فترة الحرب العظمى نظراً لدخول الدولة العثمانية الحرب إلى جانب ألمانيا، وأعطى تورطها في الحرب مبرراً لبريطانيا كي تغزو إقليمي البصرة وبغداد (الذين كونا فيما بعد جزءاً من العراق) وتزعهما من العثمانيين من أجل حماية منشآتها النفطية في عبادان. أما السبب الرئيسي فهو الخوف من تغلغل الأتراك داخل الخليج، لأنهم إذا فعلوا ذلك فقد يستطيعون التأثير في مسلمي الهند ليقفوا ضد الحكم البريطاني وفي الوقت نفسه يستطيع عملاء الألمان التغلغل بسهولة وتخریب حقول النفط. لذلك وفي أكتوبر ١٩١٤ وضعت قوات بريطانية وأسطول بريطاني في الخليج. وفي مارس ١٩١٧ احتلت بغداد، وبعد انتهاء الحرب تم تعيين السير بييري كوكس أول مندوب سام لدى العراق بالإضافة إلى ذلك أعطى دخول العثمانيين الحرب لبريطانيا مبرراً كي تطلق يدها في الشاطئ العربي من الخليج.^{١٣}

فعلى سبيل المثال، وقع ابن سعود في ديسمبر ١٩١٥ معاهدة مع حكومة الهند البريطانية اعترفت فيها بريطانيا باستقلاله حاكماً لنجد والحسا في مقابل موافقته على الامتناع عن الاعتداء على الكويت والبحرين وإمارات الخليج الأخرى.^{١٤}

وفي ١٩١٦ وقعت قطر - التي كانت في السابق تحت حكم الدولة العثمانية - اتفاقية محصورة بينها وبين بريطانيا وفي ١٩٢٧ تعهد ابن سعود

مرة أخرى في اتفاقية جدة أن يعترف بوضع بريطانيا الخاص في الكويت والبحرين وقطر والإمارات المتصالحة. كان الروس قد احتلوا الجزء الشمالي من فارس التي كانت مركزاً لمصالح بريطانيا البترولية في ذلك الوقت، وساد نفوذ بريطانيا في الجنوب، وكانت الحكومة المركزية ضعيفة جداً لذلك بقيت بريطانيا مطلقة اليد وفي وضع مكنها من فرض إرادتها على فارس وبهذه الطريقة قوي موقف بريطانيا في الخليج بعد الحرب العالمية الأولى، وكان خالياً من المشاكل، خلافاً لما كان عليه الحال في العراق أو في فلسطين^{١٥} وقال وكيل وزارة الشؤون الخارجية في مايو ١٩٢٣ أمام مجلس اللوردات موضحاً الموقف: بالإشارة إلى وضعنا في الخليج الفارسي فهو آمن تماماً في الوقت الحاضر ومن غير الممكن مهاجمته مقارنة بفترة ما قبل الحرب زادت سلطة بريطانيا في إرجاء الخليج كلها، وصارت مرتبطة بشؤون الإمارات على نحو جديد، فعلى سبيل المثال تفاوضت مع ابن سعود في اتفاقية العقير بشأن حدود الكويت.^{١٦}

وأبعد من ذلك أصبح تدخلها في الشؤون الداخلية لدول الخليج أكثر فعالية من ذي قبل، كما في حالة عزل الشيخ عيسى حاكم البحرين في ١٩٢٣ واستبدل به ابنه، وفي ١٩٣٢ تم بناء استراحة الخطوط الجوية الإمبراطورية في الشارقة، فكانت أول مؤسسة بريطانية ثابتة في الإمارات المتصالحة.^{١٧} وجاء هذا البناء على أثر نقل الخط الجوي من الجانب الفارسي من الخليج إلى الجانب العربي منه، وكان سبب هذا التغيير هو أن فارس رفضت تمديد اتفاقية الخط الفارسي، ومن جهة ثانية تمكن المسؤولون البريطانيون في الشارقة من توقيع اتفاقية مع حاكمها في ١٩٣٢ فأصبحت الشارقة القاعدة الرئيسية للتسهيلات في الإمارات المتصالحة بالنسبة إلى الطائرات العسكرية والمدنية البريطانية، حيث أوجدت بها أماكن للتزود بالوقود وللهبوط الاضطراري، إضافة إلى المواقع الأخرى في أنحاء الإمارات كلها لنزول الطائرات البريطانية.^{١٨}

بالإضافة إلى ذلك، أنشئت المرافق البريطانية في أجزاء مختلفة من المنطقة، ففي نهاية ١٩٣٢ خصصت أرض لهبوط الطائرات ولبناء مستودع للبترول في جزيرة مصيرة بعيداً عن اليابسة العمانية . وفي ١٩٣٤ بني مخزن للبترول في صلالة بجنوب عمان خاص بسلاح الطيران الملكي البريطاني، وفي ١٩٦٣ أصبحت جفير بالبحرين مركزاً لقيادة الأسطول البحري الملكي في الخليج. أخيراً في هذه المرحلة أدخل نظام التمثيل السياسي البريطاني في الإمارات المتصالحة، وبدأ العمل بهذا النظام في أكتوبر ١٩٣٩ بتعيين موظف سياسي بريطاني في الشارقة وفي وقت لاحق في ١٩٥٣ رفعت درجة هذا الموظف إلى رتبة المعتمد السياسي ونقل مكتبه إلى دبي^{١٩}.

المبحث الثاني

خطوط الشحن وشركات الملاحة الدولية والخدمات الجوية

تمهيد:

أسست الحكومة البريطانية في سبيل تعزيز التجارة والإشراف عليها قسم التجارة لما وراء البحار، وهو القسم المسؤول عن الإشراف على الخدمات المقدمة من ضباط المخابرات الاستشاريين المعيّنين في عدد كبير من دول العالم والتحكم فيها، وكانت مهماته تقسم قسمين: أولهما الإشراف على التجارة في الأراضي التابعة للإمبراطورية البريطانية، وتمثله الخدمات المقدمة من المفوض التجاري والمراسل التجاري المعيّنين في المكتب الدبلوماسي في الدولة أو المنطقة التي يعمل فيها^{٢٠}، وفي النصف الأول من القرن العشرين وصل عدد المكاتب الدبلوماسية التجارية ١٦ مكتباً، وكانت تنتشر في أماكن عدة منها كندا، وجنوب إفريقيا وأستراليا والهند ونيوزلندا، وسنغافورة، وغيرها. أما القسم الثاني فكان يشرف على الخدمات التجارية في الدول الأجنبية غير الخاضعة للسيطرة البريطانية.^{٢١}

وهذه الخدمات يمثلها موظفو الحكومة العاملون في السفارات والقنصليات البريطانية، ويحملون لقب "مستشارون تجاريون في المرتبة الأعلى، وسكرتيريون تجاريون" في المرتبة الأدنى، وكان هذا القسم يقدم نوعين من الخدمات: الأول الخدمات الدبلوماسية التجارية المرتبطة بالمهمات الدبلوماسية البريطانية، وبلغ عدد مكاتبه في دول العالم بلغ ٣٨ مكتباً، أما الثاني فكان مسؤولاً عن الخدمات الاستشارية التي تقدم الإرشادات للحكومة البريطانية في الأعمال التجارية، وكان يمثل عدداً من الضباط البريطانيين برتبة ضابط استشاري.^{٢٢}

وفي فترة إعداد هذا التقرير كان القائم بهذا العمل المقيم السياسي في الخليج العربي النقيب فاول (Lieutenant Colonel ... Fole)، وكان يعمل في المقيمة السياسية البريطانية في مدينة بوشهر الإيرانية (IOR/R/15/2/1346: ii) خطوط الشحن وشركات الملاحة البحرية كانت الوسيلة الأكثر استخداماً واختياراً لنقل المسافرين أو البضائع أو البريد من بين الشركات البريطانية هي شركة الملاحة الهندية البريطانية وكانت تقدم بخدمات أسبوعية في المنطقة الممتدة ما بين بومباي في الهند والبصرة في جنوب العراق، وفي طريقها كانت تمر بموانئ عديدة، مثل: كراتشي وجوادر التي تقع جنوب غرب باكستان وعلى سواحل إقليم بلوشستا - وبندر عباس، وبوشهر وخرمشهر، ومسقط والبحرين والشارقة ودبي والكويت وغيرها. ومن الشركات البريطانية الأخرى كانت هناك شركة (إيليرمان وبوكمال)، وشركة (ستريك لاين).^{٢٣}

أما الشركات الملاحية الأخرى فقد كانت تمر شهريا في موانئ الخليج العربي، وكان أبرزها:

- الهولندية: خط جافا الفضلي للمحيط الهادئ ميتسوي بوسان كايشا، وأوساكا شوسن كايشا، نيبون يوسن كايشا
- اليابان : Yamashita Line.

- إيطاليا : شركة لويد تريستينو الإيطالية
- ألمانيا: خط هانزا
- اليونان: الباخرة اليونانية (2: IOR/R/15/2/1346)

الخدمات الجوية

أدى استخدام الطيران إلى جعل الخليج العربي مرة أخرى حلقة وصل بين الشرق والغرب كما كان ذلك شأن السفن سابقاً؛ فقد كانت معظم خطوط الطيران من غرب أوروبا والولايات المتحدة إلى شرق آسيا والشرق الأقصى وأستراليا تمر فوقه وتهبط في مطاراته التي تتواجد في كل من البحرين والكويت والشارقة والدوحة، ومسقط، إضافة إلى عدد من المطارات والممرات الجوية التي أنشأتها شركات النفط لاستعمالها الخاص. وكانت الخطوط الجوية البريطانية تُسير رحلتين أسبوعياً إلى الجانب العربي، وتحط في مطارات كالكويت والبحرين، والشارقة، وجوادر، أما بالنسبة إلى إيران فقد أقيم خط لشركة الخطوط الجوية البريطانية على الساحل الفارسي، توقف استخدامه في أوائل الثلاثينيات بسبب وجود خلافات مع الحكومة الإيرانية؛ ولذلك كانت شركة K.L.M الهولندية (شركة كوليك لوستفارت موتشوبيج إن.في) ترسل رحلة أسبوعية في كلا الاتجاهين العربي والإيراني، وكانت تحط في إيران في مطاري جسك ميناء على ساحل الخليج العربي في محافظة هرمزكان في جنوب إيران، وبوشهر، وكذلك فإن الخطوط الحيوية الفرنسية كانت تتوقف أسبوعياً في المطارين.^{٢٤}

العملة والأوزان

كانت العملة السائدة والأكثر تداولاً في التعاملات التجارية في منطقة الخليج العربي هي الروبية الهندية، وهي عملة فضية استخدمتها شركة الهند الشرقية في تجارتها مع الشرق، وسك ملوك بريطانيا فئات متعددة منها حسب الملك أو الملكة الذي يتربع على العرش والريال الذي عرف بعدد من الألقاب منها الريال الفرنسي أو النمساوي أو دولار ماريا تيريزا باللغة الإنجليزية، وهو

عملة فضية تحمل صورة للملكة ماريا تيريزا على الجهة الأولى، وشعارا للنسر ذي الرأسين على الجهة الأخرى، وكان أول إصدار لها في عام ١٧٤١ وفي إيران كان الأكثر استخدامًا هو الريال، كما استخدم الإيرانيون عملة معدنية من الفضة هي الكران (قرآن)، وعملة أخرى من النيكل كانت تسك في بلجيكا وتتألف من قطعة من فئة ٥٠ دينارًا، وأخرى من فئة ١٠٠ دينار عثمان.^{٢٥}

كانت بريطانيا ترى أن توحيد العملة في منطقة الخليج العربي وربطها بالروبية الهندية التابعة للجنه الإسترليني أمر ضروري للسيطرة على اقتصاديات المنطقة وشبه القارة الهندية، ومن أجل تسهيل مهمة النشاط التجاري البريطاني فيها، وعلى هذا الأساس كانت الروبية هي العملة السائدة والأكثر تداولًا في المعاملات التجارية في المنطقة.^{٢٦} كان الجانب العربي يستخدم الأوزان الإنجليزية في التجارة الخارجية وأبرزها الرطل وكان يساوي ٤٥٣ غرامًا، وكان الرطل الهولندي يساوي ١,٠٩ رطل إنجليزي، أما الجانب الإيراني فكانت الوحدة الأكثر استخدامًا، وكان المن بشكل عام يساوي ٦,٦٤ رطل في التعاملات التجارية الخارجية.

البنوك: وفي إيران كان للبنك الإمبريالي الإيراني فروع في عدد من المدن الإيرانية مثل: بوشهر، وخرمشهر، وعبادان مدينة في محافظة خوزستان في منطقة شط العرب. كذلك كان للبنك الوطني الإيراني (فروع في بوشهر، وبندر عباس وخرمشهر، وفي الجانب العربي كان للبنك الشرقي فروع في البحرين، والبصرة والشارقة كما كان للبنك البريطاني للشرق الأوسط فروع في الكويت والبحرين والدوحة، والشارقة ومسقط.^{٢٧}

المبحث الثالث

التجارة في الموانئ الفارسية في الخليج العربي عام ١٩٣٤

تمهيد:

منذ أواخر القرن الثامن عشر فصاعدًا حلت شركة الهند الشرقية محلّ الوكالات التابعة للشركة شبكةً معقّدة من المقيّمات والوكالات التي أصبح دورها الرئيس سياسياً كلياً، إذ حُصرت أهدافهم الرئيسة في حماية البحر والطرق البرية إلى الهند، وحماية المصالح الاستعمارية البريطانية من تدخّل القوى الأوروبية الأخرى الآخذة بالنموّ. وقد أنشئت بين عامي (١٧٦٣ - ١٩٤٧م) المقيّمات والوكالات في بوشهر ومسقط، والبصرة وبغداد، والبحرين والكويت والشارقة، وحفوظً عليها^{٢٨}، ومن خلال هذا الفصل سوف نتحدث عنه كالتالي:

أولاً: ميناء بوشهر: الموقع والمناخ

- مميزات الميناء- العملة - النشاط التجاري في الميناء

يقع السياق التاريخي لمدينة بوشهر في أقصى نقطة شمالية لشبه جزيرة بوشهر المثلثة الشكل ، أي أعلى مثلث له فجوة في الخليج الفارسي ، ويتكون من أربعة أحياء: "دهدشتي" ، و"شنبدي" ، و"كوتي" و"بهبهانيها" تشتهر بالجماعات العرقية التي تعيش في ذلك الحي. السياق التاريخي لمدينة بوشهر، والذي يضم ١٠٠٠ منزل ، مثل المدن التاريخية الأخرى ، ويحتوي على بوابات وأبراج وأسوار وأسواق وخزانات مياه وحمامات ومساجد وقلاع حكومية وساحات وما إلى ذلك ، وكلها عناصر من مدينة إيرانية إسلامية. نزوة ازدهار هذا النسيج مرتبط بفترة قاجار ، عندما كانت بوشهر بوابة دول مختلفة لإيران. يعود السياق التاريخي لمدينة بوشهر إلى عهد نادر شاه أفشار خلال الفترة (١٧٣٦- ١٧٤٧م)^{٢٩}.

الأوضاع التجارية البريطانية في الخليج العربي خلال الفترة (١٩٠٠ - ١٩٣٠م) ════════════

وتضاعفت أهمية هذا الميناء خلال فترة الزندية (١٧٥٠-١٧٩٤م) لقربه من عاصمة إيران في شيراز. بشكل عام، حتى عام ١٣٣٥، كان ميناء بوشهر مقصورًا على مساحة الهيكل القديم وتركزت أهم وأبرز الوظائف الحضرية هناك من أجل ضمان حياة السكان، ولكن بعد التقليد والتغييرات والتحويلات العمرانية والتنموية، عانى الهيكل العضوي للمدينة تأثيرات مادية واقتصادية ووظيفية شديدة. تتميز القصور والمباني السكنية في السياق التاريخي لمدينة بوشهر بسمات فريدة^{٣٠}، وبعض الأمثلة التي لا يمكننا رؤيتها في أي من السياقات التاريخية لبلدنا. تُعرف هذه الطريقة باسم معمارية "بيت ميلاني". ما يميز السياق التاريخي لمدينة بوشهر هو الواجهات الداخلية والهيكل الخارجي للمبنى مع واجهات متقنة. الحجر والخشب والجص هي المواد الرئيسية المستخدمة في البناء. ومن بين الزخارف التي يمكن رؤيتها في مباني بوشهر، التجصيص، والجبس، والمرابا، والزنانير وأعمال الإنارة.^{٣١}

دينة بوشهر أو أبو شهر أو بوشير عاصمة محافظة بوشهر في جنوب إيران على الساحل الشرقي للخليج العربي. تبعد عن مدينة الأحواز مسافة ٤٣٤ كيلومترًا إلى الجنوب. يبلغ عدد سكان بوشهر ١٦٥،٣٧٧ نسمة (٢٠٠٥) تتواجد في جنوب المدينة محطة كهرباء بوشهر النووية إضافة إلى مطار وميناء صغير.

تاريخ بوشهر:

كان سكان بوشهر خلال القرنين السابع عشر والثامن عشر من العرب الذين انتقلوا من الجزيرة العربية إلى هذه المنطقة في بر فارس. يذكر الرحالة الألماني كارستن نيبور في كتابه وصف الجزيرة العربية الذي ألفها في عام ١٧٧٢م بعد زيارة لأبوشهر^{٣٢}:

وتقع بوشهر إلى الغرب من ريشهر. وقد أصبحت خلال القرن الثامن عشر أهم ميناء في إقليم فارس، وكانت مقرًا عربيًا. وفي أوائل عام ١٧٢٧ خطط الإنجليز لإقامة وكالة ومقر لهم في بوشهر. ولقد نشطت الشركة

الهولندية هناك عام ١٧٣٧ كما أنها افتتحت فيها وكالة لها عام ١٧٦٣. وينتمي سكان بوشهر كما ذكر كنيهاوزن إلى أبو مهير القبيلة العربية العمانية والتي انحدرت من ضواحي مسقط يدين معظم العرب في المنطقة ما بين بوشهر وبندر عباس بالإسلام السني، بعكس العرب في خوزستان الأحواز.^{٣٣}

ميناء بوشهر جزيرة محاطة بالبحر من الجهات الشمالية والغربية والجنوبية، ويقع في جنوب إيران على الساحل الشرقي للخليج العربي، وعلى بعد نحو ١٩٠ ميلا إلى الشمال من ناحية الشرق لمدينة المنامة، ونحو ١٧٠ ميلا من ناحية الجنوب عن الكويت. ويتشابه مناخها مع مناخ معظم موانئ الخليج العربي من حيث ارتفاع درجات الحرارة والرطوبة صيفاً. كان ميناء بوشهر الميناء الرئيسي في إيران، ويعود الفضل في ازدهاره إلى نادر شاه الأفشاري الذي بذل جهوداً في تطويره كمركز لبناء السفن^{٣٤}، وجعله قاعدة للأسطول الإيراني الذي كان ينوي إنشاءه لتوسيع نفوذه في منطقة الخليج واكتسب الميناء تاريخياً أهميته بعد تأسيس شركة الهند الشرقية في عام ١٧٦٣ وكالة تجارية ومقراً لوكيلها فيه؛ حيث كان هذا المقر ذا طابع تجاري في بداية تأسيسه، ثم تحولت الوكالة التجارية في بوشهر إلى مقيمة سياسية بريطانية في عام ١٨٢٢، وكانت هذه المقيمة مسؤولة عن باقي الوكالات السياسية التي أسست تبعاً في منطقة الخليج العربي، التي كان يرأسها شخص يدعى المقيم، وكان مسؤولاً عن الأنشطة السياسية والاقتصادية ثم أضيفت لفظة سياسي إلى اللقب في عام ١٨٦٢ ليصبح المقيم السياسي (Political Resident).

ومما زاد في أهمية الميناء إنشاء بريطانيا مستودعاً لفحم البواخر، ومخازن للبضائع، ومكتباً للتلغراف في مركز المقيمة، وفي الجانب الإيراني كان الميناء مركزاً للجمارك الإيرانية، وفيه مكتب للتلغراف يخضع لوزير التلغراف في طهران مباشرة.^{٣٥}

كان الميناء من الناحية التجارية لا يصلح لرسو السفن مباشرة؛ إذ كان يحيط به من البر خور ضحل وواسع يمنع من رسو أي سفينة وبأية حمولة، وهو الأمر الذي كان يجبر السفن القادمة إليه على الرسو على بعد أميال من الساحل، وعلى أن تُحضر البضائع إليه عن طريق القوارب؛ مما كان يؤدي في كثير من الأحيان إلى تضرر تلك البضائع خلال عمليات الإنزال والتفريغ، وسواء أكان ذلك من السفن إليها مباشرة أو عند إنزالها على جانب الرصيف البحري، وبعد ذلك كانت البضائع تنقل من الميناء عبر الطريق الذي يربط بينها وبين مدينة شيراز التي تقع في جنوب غرب إيران وإلى الشرق من ميناء^{٣٦} بوشهر - وكان طريقًا وعزا وجبليًا ومعرضا للفيضانات في فصل الشتاء؛ مما كان يعطل سير الشاحنات والعربات فيه ويضطر التجار لاستخدام الحيوانات كوسيلة نقل بديلة.^{٣٧}

النشاط التجاري في الميناء

بلغ مجموع الرحلات البحرية التجارية للشركات الأجنبية إلى الميناء خلال عام كامل، ومن شهر مارس ١٩٣٥ وحتى مارس ١٩٣٦ نحو ٥٥٦ رحلة، وبلغ عدد الطرود المستوردة ٣٣٧،٠٦٥ طرد، والطرود المصدرة ١١٨،٩٦٩ طرد. وقد تصدرت الشركة البريطانية الهندية في عدد الرحلات إلى الميناء؛ إذ بلغ عدد رحلاتها ٤٥٢ رحلة، أما عدد الطرود المستوردة منها فكانت ٦١،٦٣٣، وعدد الطرود المصدرة إليها، ٧٢،٣٨٥، وتبعها في المرتبة الثانية الشركة البريطانية (Strick Line) وبعدد ٦٠ رحلة، و ٤١،١٨٩ طرود مستوردة، و ٢٥،١٠٩ طرود مصدرة، وكانت الشركات اليونانية هي الأقل في عدد الرحلات؛ حيث بلغت ٤ رحلات، تلتها الألمانية بعدد ١٣ رحلة فقط.^{٣٨}

لم يتغير الوضع التجاري بشكل كبير خلال المدة ما بين شهر نسيان عام ١٩٣٦ وحتى شهر تشرين الثاني ١٩٣٦، فخلال هذه السبعة شهور بلغ عدد الرحلات البحرية ٣١٩ رحلة، وكان مجموع الطرود المستوردة ١٩٩،٢١٠ طرود المستوردة ٥٥،٣٥١ طردًا واستمرت الشركة البريطانية

الهندية للملاحة البحرية في الصدارة؛ إذ بلغ عدد رحلاتها ٢٦٤ رحلة وباستيراد ٣٤،٣٥٠ طرد، وتصدير ٤٢،٨٠٠ طرد، أما المرتبة الأقل فكانت من نصيب الشركات الهولندية بعدد رحلة واحدة، تلتها اليونانية برحلتين فقط.^{٣٩}

أدت عدة عوامل إلى تراجع الازدهار التجاري في الميناء، كان من أهمها الاحتكار الحكومي للتجارة، والتحكم في المبادلات التجارية من ارتفاع رسوم جمارك الاستيراد، وحظر بعض المواد من قبلها، وأخيراً الازدحام الكبير الذي كانت تعانيه مستودعات الجمارك؛ مما كان له الأثر في إعاقة عمل المستوردين وهو الأمر الذي أدى إلى تراجع قيمة الواردات إلى مبلغ ٦٠ مليون ريال ونصف خلال العام التجاري ١٩٣٤-١٩٣٥ مقارنة بمبلغ ٧٨ مليوناً في العام الذي سبقه.

أما قيمة الصادرات فلم تتغير قيمتها؛ إذ بقيت خلال العامين نحو ٤٤ مليون ونصف ريال. وكان من أهم السلع المصدرة: الجلود والسجاد والتبغ والعلكة والصبغ واللوز، وأما المستوردة فكان أهمها: السكر، والألبسة، وأعواد النقاب، والإسمنت، والشاي. ولقد كانت سلعة الأفيون (Opium) - مادة مخدرة تصنع من نبات الخشخاش الأكثر تراجعاً بين السلع المصدرة؛ إذ بلغت الكمية المصدرة منه خلال عام ١٩٣٦ (١٠٣٧) صندوقاً، مقارنة بالعام ١٩٣٥ الذي شهد تصدير ٢٦٥٨ صندوقاً إلى مناطق الشرق الأقصى، وتعود أسباب هذا التراجع وانخفاض معدلات التصدير إلى التكلفة العالية لإنتاج الأفيون، وليس لقلّة الطلب عليه.^{٤٠}

ثانياً: ميناء خرّم شهر: الموقع والمناخ

- مميزات الميناء- العملة - النشاط التجاري في الميناء

إنشاء ميناء خرّم شهر على جانب نهر أروند يلعب كمسار رئيسي ومحطة مناسبة لإيران والعراق والكويت في المبادلات التجارية. يعتبر هذا الميناء ثاني ميناء حاويات بالدولة ولديه ٩ أرصفة نشطة و ٧ أرصفة قيد

الأوضاع التجارية البريطانية في الخليج العربي خلال الفترة (١٩٠٠-١٩٣٠م) ════════════

التعمير مع القدرة على استقبال سفن بغاطس ٦ أمتار. تتراوح طاقة ميناء خرمشهر لتفريغ البضائع العامة بين ٤٠٠٠ و ٦٠٠٠ طن في اليوم^{٤١}.

هو ميناء أو مدينة المحمرة العربية التي غير الإيرانيون اسمها إلى خرمشهر وتقع عند مصب نهر كارن الذي سماه العرب نهر دجيل، وينبع من جبال البخارية ويصب في منطقة شط العرب، وتبعد المدينة عن الأحواز نحو ١٢٠ كم، وقد شيدها ثاني أمراء إمارة المحمرة الشيخ يوسف بن مرادو (٣) من شيوخ قبيلة البوكاسب الكعبية عام ١٨١٢، وهي ميناء تجاري مهم؛ حيث كان فيها أكثر من ٣٠٠ دكان، وسوق للحبوب يوفر كميات كبيرة من حبوب الأرز المستورد والتمر؛ حيث كانت تتميز بكثرة النخيل وزراعة الحنطة والشعير وإنتاج الزبيب^{٤٢}.

كان ميناء خرمشهر الميناء الرئيس لإيران في النصف الأول من القرن العشرين، وكانت تتبع أهميته من كونه كان مركز توزيع تُرسَل منه الواردات المتعددة إلى الداخل الإيراني، وبكميات كبيرة. وفي ما يتعلق بالشحن البحري فإنه كان بإمكان البواخر عابرة المحيطات أن ترسو به ولكن نظرًا إلى ضيق نهر كارن وصعوبة حركة السفن فيه فإنها كانت تفرغ حمولتها بعيدا عن رصيف الميناء، ثم تحملها القوارب الصغيرة إلى الساحل أو الرصيف. وبالنسبة إلى عمليات النقل فقد كانت الوسيلة الوحيدة في الأجواء الماطرة عبر نهر كارن، وفي الأجواء الجافة في الطرق عبر عربات النقل، وإلى المناطق القريبة والمسافات القصيرة عبر الحيوانات. وقد بلغ متوسط سعر النقل بين خرمشهر خلال السنة من ٢٠ إلى ٢٥ ريالاً للطن عبر النهر، الذي كان يستغرق من ٢٤-٣٦ ساعة، ومبلغ ٨٠٠-١٢٠ ريال للطن للنقل عن طريق العربات، وبمتوسط ٦-٧ ساعات للرحلة الواحدة^{٤٣}.

بدأت العلاقات والمصالح البريطانية في مدينة خرمشهر مبكرًا كغيرها من الموانئ الإيرانية، ففي أوائل عام ١٧٦٢ اقترح الوكيل السياسي البريطاني في مدينة بندر عباس إنشاء مركز الشركة الهند الشرقية فيها، وذلك بعد إغلاق

مركزي الشركة في كل من بندر عباس والبصرة، وبناءً عليه عقدت الشركة في ١٢ نيسان ١٧٦٣ اتفاقية . مع المحمرة سمح بموجبها للشركة بإنشاء مركز تجاري في المدينة.^{٤٤}

وفي عام ١٨٩٠ أسست بريطانيا في الميناء وكالة قنصلية لإدارة مصالحها، وعينت فيها مساعد وكيل سياسي برتبة قنصل عام، ومع تولي الشيخ خزعل بن جابر (٤) (١٨٩٧-١٩٢٥) الإمارة عام ١٨٩٧ زاد التغلغل البريطاني فيها، خاصة بعد أن فتح الشيخ الباب على مصراعيه للتغلغل والمصالح البريطانية، وبعد أن قررت بريطانيا اتخاذها لمواجهة المصالح الروسية في بلاد فارس ككل.^{٤٥}

تزايد الاهتمام البريطاني في أوائل القرن العشرين بالميناء، ففي شباط عام ١٩٠٤ رفعت الحكومة البريطانية درجة تمثيلها من وكالة تجارية إلى تمثيل دبلوماسي أعلى؛ حيث عينت عليها قنصلا واستبدلت الوكالة بقنصلية. ومن الناحية الاقتصادية حصلت من الشيخ في عام ١٩٠١ على امتياز النفط في عربستان، وفي عام ١٩٠٩ وقعت اتفاقا مع الشيخ خزعل على إنشاء معمل لتكرير النفط في عبادان وعلى مرور النفط في أراضيه مقابل تعهد بريطانيا له بتأييد استقلاله عن الحكومة الإيرانية. وفي تموز عام ١٩١١ وقع الشيخ على اتفاقية تعهد فيها بعدم منح امتياز استخراج اللؤلؤ والإسفنح إلا بموافقة الحكومة البريطانية.

كانت بريطانيا رغم هذه العلاقات مع حاكم المحمرة تتعامل بسياسة مزدوجة؛ حيث كانت لها من جهة علاقات الحكومة الإيرانية عن طريق سفارتها في طهران، وفي الوقت نفسه تتعامل من جهة أخرى مع الشيخ خزعل عن طريق القنصل المحلي في المحمرة، وعلى هذا الأساس عندما أعلن الشيخ استقلاله عن حكومة طهران تخلت عنه الحكومة البريطانية، ونقضت كل الجهود التي قطعتها له بحمايته والدفاع عنه أمام الهجوم الذي شنه عليها الشاه

الأوضاع التجارية البريطانية في الخليج العربي خلال الفترة (١٩٠٠ - ١٩٣٠ م) ════════════

في عام ١٩٢٥^{٤٦}، حيث احتلها وسجن الشيخ، وتم تغيير اسمها إلى خرمشهر^{٤٧}، وقد اضطرت الشركات البريطانية بعد سقوط المدينة للتعامل مع حكومة طهران للمحافظة على مصالحها.

لنشاط التجاري في الميناء:

لم يقدم التقرير الذي قدمته تود معلومات مفصلة عن التجارة في الميناء كما قدم عن الموانئ الأخرى، خاصة في ما يتعلق بحجم التجارة البريطانية، وأهم السلع المصدرة؛ كما لم يحتو التقرير على معلومات عن عام ١٩٣٥-١٩٣٥، ويبدو أن ذلك يعود إلى أن تلك المعلومات الإحصائية المتعلقة بالتجارة لم تكن جاهزة في أثناء إعداد التقرير، وعلى أساسه اكتفى بالمعلومات التي كانت متوفرة عن العامين (١٩٣٣-١٩٣٥)^{٤٨}.

أشار التقرير إلى أن قيمة الواردات إلى الميناء في العام ١٩٣٤-١٩٣٥ قد بلغت نحو ١٢٣ مليون ريال، وهو ما يظهر تراجعاً طفيفاً عن العام الذي سبقه؛ حيث بلغت الواردات في العام ١٩٣٣-١٩٣٤ مبلغ ١٣٤ مليون ريال، أما قيمة الصادرات فقد بلغت ٢١ مليون ريال في العام ١٩٣٤ ١٩٣٥، وفي العام الذي سبقه مبلغ ٤٠ مليون ريال. وفي ما يتعلق بالسلع والبضائع فقد كان النصيب الأكبر منها لليابان وكان أهم صادراتها للميناء: الألبسة، والألعاب، والدراجات والساعات والأواني الزجاجية والإسمنت، والأواني الخزفية. وكانت الواردات الوحيدة من الاتحاد السوفيتي خلال فصل الشتاء الصناديق المطوية (box-boards) هي قطع أو ألواح كرتونية تصمم وتصنع على شكل صناديق وأعواد الثقاب، ومن الواردات الأخرى كان الشاي الهندي، والسكر البلجيكي، وأخيراً مواد البناء من بريطانيا التي لم تتمكن من تحقيق مستوى عال من التصدير للميناء بسبب ارتفاع أسعار البضائع والسلع البريطانية^{٤٩}.

ثالثاً: ميناء بندر عباس: الموقع والمناخ

- مميزات الميناء- العملة - النشاط التجاري في الميناء

يقع ميناء بندر عباس، الذي كان يسمى جمبرون على الساحل الإيراني عند مدخل الخليج العربي، ويطل على جزيرتي هرمز ولارك، تقع الجزيرتان على الساحل الشرقي في مياه الخليج العربي في جنوب إيران على ملتقى الخليج العربي وخليج عُمان، ويقع على مسافة ٢٨٠ ميلاً إلى شمال الشمال الغربي من مسقط، ومسافة ٩٦ ميلاً إلى شرق الشمال الشرقي لبلدة لنجة التي تقع جنوب غرب إيران. وكانت واجهة الميناء المطلّة على البحر تبلغ مساحة نصف ميل تقريباً، وبسبب ضحالة مياه الميناء كان على السفن الصغيرة أن ترسو على بعد مسافة لا تقل عن ميلين ونصف، أما السفن الكبيرة فكانت ترسو على بعد أربعة أميال من الشاطئ، وهو الأمر الذي كان يتطلب استخدام القوارب، والعربات والحيوانات لنقل السلع والبضائع. ومن منتصف البلدة كان يمتد رصيف بحري طوله مائة ياردة^٥.

سيطر البرتغاليون على بندر عباس في الربع الأول من القرن السادس عشر بعد احتلالهم لهرمز عام ١٥٠٧، وقد رغبت شركة الهند الشرقية البريطانية في الانتقال إليها في عام ١٧١٨ بدلا من ميناء جسك؛ لأنها كانت أكثر ملائمة لمصالحهم التجارية، ولأنها مأهولة أكثر بالسكان وعامرة بالتجارة وفيها قلعة حصينة لحماية الميناء. وفعلا بعد أن تمكن الشاه عباس الأول (١٥٨٨-١٧٢٩) بالتعاون مع الإنجليز من طرد البرتغاليين من هرمز عام ١٧٢٢ قرر إحلالها مكان هرمز، وإعطاها اسم بندر عباس بدلا من جمبرون، كما منح الشركة البريطانية تصريحاً بإقامة وكالة تجارية فيها، وبذلك أصبحت بندر عباس بعد سقوط هرمز من أفضل المدن الفارسية؛ حيث هاجر إليها معظم سكان هرمز، وازدانت بالمباني الفخمة واستفادت من الرسوم

الأوضاع التجارية البريطانية في الخليج العربي خلال الفترة (١٩٠٠ - ١٩٣٠ م) =====

الجمركية ومن المبالغ التي كان ينفقها التجار من مختلف الأقطار والجنسيات.^{٥١}

ونتيجة لأهمية الميناء أقام الفرنسيون والهولنديون فيها وكالات تجارية كالإنجليز، وهو الأمر الذي أدى إلى احتدام التنافس والصراع بين هذه الدول على الميناء بشكل خاص، وعلى التجارة في بلاد فارس بشكل عام. وقد أدى هذا الصراع إلى أن تمكنت فرنسا من إخراج الدولتين، وإغلاق وكالتهما؛ حيث نقلت بريطانيا إثر الهجوم الفرنسي على الميناء مقر وكالتها إلى مدينة البصرة عام ١٧٦٣ . وفي عام ١٧٨٤ استأجر سلاطين آل البوسعيد في عمان الميناء حتى النصف الثاني من القرن التاسع عشر، وقد شهد النصف الأول من القرن العشرين تنافساً شديداً بين بريطانيا وروسيا لاحتكار التجارة في المدينة، وحتى السيطرة عليها؛ مما دفع الحكومة البريطانية لاتخاذ إجراءات للتصدي للنفوذ الروسي، والحفاظ على مصالحها التجارية في الميناء، والموانئ الجنوبية في بلاد فارس.^{٥٢}

النشاط التجاري في الميناء

أشار التقرير في البداية إلى حجم التبادل التجاري في الموانئ الفارسية: بندر عباس وتشابهار - تقع في محافظة كرمان وجسك، وخمير ميناء في جنوب غرب إيران على الساحل الشرقي للخليج العربي وتياب - تقع في محافظة هرمزجان جنوب غرب إيران حيث بلغ ٢٥،٤٩١،٢١٣ ريال في العام ١٩٣٥-١٩٣٦ مقارنة بمبلغ ٢٤،٨٢٧،٦٧١ ريال في العام السابق. وقد بلغت قيمة الواردات مبلغ ١٥،٣٣٤،١٢٣ ريال خلال العام الأول، وبانخفاض أربعة ملايين ريال مقارنة بالعام السابق، وتعود أسباب هذا الانخفاض إلى حظر الحكومة الإيرانية استيراد بعض المواد كالألبيسة، والأسلاك والمغازل، إضافة إلى ارتفاع الرسوم الجمركية على البضائع الكمالية كالعطور، والنيبيذ، الكحوليات، والأواني الفخارية اليابانية والدراجات وأجهزة التسجيل وغيرها وأخيراً بسبب زيادة الإنتاج المحلي، وانخفاض القدرة الشرائية للناس^{٥٣} .

قابل انخفاض الواردات ازدياد في عدد الصادرات خلال العام ١٩٣٥-١٩٣٦؛ حيث وصلت إلى مبلغ ١٠،١٥٧،٧٠٠ ريال، وقد كان جزء كبير من هذه الصادرات يعود إلى المعادن المستخرجة من المناجم في هرمز، خاصة الأكسيد الأحمر هو خام معدن الحديد، ومركب كيميائي مكون من الحديد والأكسجين ويعرف باسم الهيماتيت - الذي تشحن منه إلى بريطانيا ٧٠٠٠ طن، إضافة إلى ارتفاع صادرات من سلع أخرى كاللوز والتمور.^{٥٤}

تضمن التقرير جدولين منفصلين للسلع والبضائع المستوردة للميناء، والمصدرة منه، وكذلك الدول سواء التي استوردت منه أم صدرت إليه، وذلك خلال الأعوام الثلاثة: ١٩٣٣-١٩٣٤، ١٩٣٤-١٩٣٥، ١٩٣٥-١٩٣٦. وفي ما يأتي أبرز السلع والدول التي صدرت إليه.^{٥٥}

أ - الواردات إلى الميناء وكان من أبرزها ما يأتي:

أولاً: المواد والأقمشة القطنية وبلغت قيمة مجموع الواردات من هذه السلعة ١٣،٥٤٠،٠١٧ ريال، وجاء في المرتبة الأولى في تصديرها اليابان، وبمبلغ ٦،٩٨١،٩٧٠ ريال، تلتها الهند بمبلغ ٥،٧٠٤،٣١١ ريال، ثم روسيا بمبلغ ٦٢٨،٧٠٧ ريال وأخيراً بريطانيا بمبلغ ٢٢٤،٨٢٩ ريال فقط.

ثانياً: فتائل (اللفائف) وخيوط الغزل وقد بلغت قيمة مجموع الواردات إلى الميناء مبلغ ٢٠،٧٨٧،٩٣٣ ريال واحتلت الهند المرتبة الأولى بمبلغ ١٥،٢٦٣،٥٦٦ ريال، وفي المرتبة الثانية جاءت اليابان وبمبلغ ٥،٥١٠،٥٧٦ ريال وفي المرتبة الأخيرة بريطانيا وبمبلغ ١٣،٨٠٠ ريال.

ثالثاً: ١ سكر الكتل والمكعبات وبلغت قيمة الواردات من خلال الأعوام الثلاثة مبلغ ٥،٧٦١،٥٩٤ ريال، وجاءت بلجيكا في المرتبة الأولى بمبلغ ٤،٥٨٠،١٥١ ريال، وفي المرتبة الثانية روسيا بمبلغ ٩٤٥،٠٧٩ ريال، وفي المرتبة الثالثة مصر وبمبلغ ١٥٢،٣٣٠ ، وأخيراً هولندا وبمبلغ ٨٤،٠٣٤

الأوضاع التجارية البريطانية في الخليج العربي خلال الفترة (١٩٠٠ - ١٩٣٠ م) =====

رابعاً: السكر البلوري وبلغت قيمة الواردات منه مبلغ ٣٣،٢٨٩،١٤٤ ريال، وجاء في المرتبة الأولى المستورد من جزيرة جاوة الإندونيسية وبمبلغ ١،٨٧٢،٢٦١ ريال، وفي المرتبة الثانية روسيا وبمبلغ ١،٠٨٣،٧٥٥ ريال، وفي المرتبة الثالثة هولندا وبمبلغ ٣٢٨،٧٤٩ ريال، وأخيراً مصر وبمبلغ ٤٣٧٩ ريال.^{٥٦}

خامساً: الشاي وبلغ مجموع ما صدر منه إلى الميناء مبلغ ١،٣٢٥،٤١٢ ريال، وجاءت الهند في المرتبة الأولى بمبلغ ١،٠٢٩،٧٥٠ تلتها في المرتبة الثانية اليابان بمبلغ ١،١٣٩،٤٧٤ ريال وتلتها روسيا بمبلغ ١٠١،٩٨٧ ريال، ثم الصين بمبلغ ٣٢،٦٠١ ريال وأخيراً جاوة بمبلغ ٢١،٥٩١ ريال.

سادساً: أعواد الثقاب وبلغ مجموع ما تم استيراده مبلغ ٨٧٤،٢٥٨ ريال وكان لروسيا النصيب الأكبر منه بمبلغ ٨٧٤،١٣٤ والنصيب الآخر والأدنى لليابان وبمبلغ زهيد قدره ١٢٤ ريالاً.

ويستنتج من جدول الواردات ما يأتي:

١ - كانت الدولة الأكثر تصديراً للميناء هي الهند، وبمجموع بلغ ٢٠،٩٩٧،٦٢٧ ريال، تلتها مباشرة اليابان بمبلغ ١٢،٨٣٢،١٣٥ ريال أما المرتبة الأدنى فكانت من نصيب الصين وبمبلغ ٣٢،٦٠١ ريال.

٢- كانت السلعة التي حققت أعلى قيمة مالية هي فتائل وخيوط الغزل، تلتها المواد والأقمشة القطنية، وكان أقلها أعواد الثقاب.

٣- بلغ مجموع ما صدرته بريطانيا للميناء ٢٣٨،٦٢٩ ريال، وكان من سلعتي القطن ومواده، ولفائف وخيوط الغزل، وهي بذلك تعد من الدول المتدنية في نسبة صادراتها للميناء.

٤- كان العام ١٩٣٣-١٩٣٤ هو العام الأعلى في نسبة التصدير إلى ميناء بندر عباس؛ إذ أخذت تتناقص كميات السلع المصدرة للميناء في العامين اللاحقين وسبب ذلك يعود إلى الإجراءات التي فرضتها الحكومة الإيرانية وأدت إلى احتكارها للتجارة الخارجية؛ حيث فرضت في عام ١٩٣٤ قانون رقابة

التمويل الذي فرض على التجار الحصول على إذن حكومي يخولهم حق الاستيراد والتصدير، ويلزمهم بأن تكون القيمة المالية للصادرات مساوية للقيمة المالية للواردات أو أقل منها، علاوة على أن يضع التجار ما يملكونه من عملات صعبة في المصرف الوطني لتتحكم الحكومة في سعر شراء العملة الصعبة؛ مما أدى إلى إثارة حفيظة التجار على القانون.^{٥٧}

ب الصادرات من الميناء: وكان أبرزها ما يأتي:

أولاً: السجاد المصبوغ وغير المصبوغ وبلغ مجموع ما صدرت الميناء من هذه السلعة ١،٣١٦،٨٩١ ريال، وجاءت الهند في المرتبة الأولى بمبلغ ٣٣٠،٤٣٤ ريال، تلتها بريطانيا بمبلغ ٣٢٥،٨٧٩ ريال، وكانت القيمة الأقل المصدرة إلى الولايات المتحدة؛ حيث بلغت ١٩٣ ريالاً.

ثانياً: القطن الخام وبلغ مجموع ما صدر من الميناء ٣،٢٢٤،٠٥٦ ريال؛ إذ كان التصدير للهند في المرتبة الأولى بمبلغ ٣،٠٦٨،١٦٠ ريال، وفي المرتبة الثانية ألمانيا بمبلغ ١٢٣،٩٨٥ ريال، ثم عُمان بمبلغ ٨٦،٣٦٩ ريال وأخيراً الكويت بمبلغ ٣٩،٦٢١ ريال.

ثالثاً: اللوز: وبلغ مجموع ما صدر ٨٤٠،٦٨٢ ريال، وكانت الهند الدولة الأكثر استيراداً منه؛ حيث بلغت القيمة ٧٢٤،٧٩٦ ريال، تلتها بريطانيا بمبلغ ٥٧،٤٨٩ ريال، ثم ألمانيا بمبلغ ٤١،٠٧٨ ريال.^{٥٨}

رابعاً: المكسرات وبلغ مجموع ما صدر من الميناء ٣،٣٣٣،١٥٥ ريال، وجاءت الولايات المتحدة الأمريكية بالمرتبة الأولى في الاستيراد من الميناء وبمبلغ ١،٧٦١،٠٠٠ ريال، تلتها الهند بمبلغ ١،٤٣٦،٩٠٦ ريال، وكانت الأقل بريطانيا وبمبلغ ٨٨٣ ريال.

خامساً: الزبيب والفاكهة المجففة وبلغ مجموع ما تم تصديره مبلغ ١،٩٢٨،٢٨٦ ريال، وجاء في المرتبة الأولى الهند وبمبلغ ١،١٨٤،٢٨٨ ريال، تلتها عُمان بمبلغ

الأوضاع التجارية البريطانية في الخليج العربي خلال الفترة (١٩٠٠ - ١٩٣٠ م) =====

١٢٤،٨٠٢ ريال، ثم بريطانيا بمبلغ ٤٨،٤٦٤ ريال، والمرتبة الأخيرة كانت من نصيب ألمانيا وبمبلغ ١٠،٦٧١ ريال

سادسا: التمر، وبلغ مجموع صادراته مبلغ ٢،١٤٨،٦٨٦ ريال وكانت الهند الدولة الأكثر استيرادا وبمبلغ ١٠٩،٤١٢ ريال، ثم عُمان بمبلغ ١،٠٣٩،٢٧٤ ريال

ويستنتج من جدول الصادرات ما يأتي:

١- كانت الهند هي الدولة الأكثر استيراداً من ميناء بندر عباس؛ إذ بلغ مجموع ما استوردته مبلغ ٧،٨٥٣،٩٩٦ ريال، تلتها في المرتبة الثانية الولايات المتحدة وبمبلغ ١،٧٦١،١٩٣ ريال، ثم عُمان بمبلغ ١،٢٧٠،٣٣٣، أما الأقل استيرادا من الميناء فكانت دولة الكويت وبمبلغ ٣٩،٦٢١ ريال، وكان خاصا باستيراد مادة القطن الخام.

٢- كانت السلعة التي حققت القيمة المالية الأكبر في الصادرات هي المكسرات، تلتها وبنسبة قريبة القطن الخام، أما السلعة الأقل فكانت من نصيب اللوز.

٣- بلغت قيمة الصادرات من الميناء إلى بريطانيا مبلغ ٤٣٢،٧١٥ ريال، وكانت القيمة الأعلى لصالح السجاد بأنواعه، والسلعة الأقل كانت من المكسرات؛ حيث لم تستورد القطن لأنها دولة منتجة له، وكذلك التمر لأنها كانت تستورده بشكل أساسي من عمان.

٤- كانت نسبة صادرات الميناء بشكل عام أعلى في العام ١٩٣٥-١٩٣٦ على عكس الواردات التي كانت أقل.^{٥٩}

الخاتمة

اهتمت بريطانيا في منطقة الخليج العربي اهتماماً كبيراً تدفعها الى ذلك عدة عوامل اقتصادية تجارية وسياسية وعسكرية، لذلك عملت بريطانيا على التخلص من منافسيها في تلك المنطقة فتصدت للنفوذ البرتغالي والهولندي كما

انها تصدت للنشاط العثماني والروسي والألماني المتزايد في المنطقة وتمكنت من تحديد نفوذهم خصوصاً بعد اكتشاف النفط حيث ضاعفت جهودها للمحافظة على مركزها ومواجهة أي تغلغل كما عملت على دعم سيطرتها على سكان المنطقة من خلال ربط شيوخ المنطقة بسلسلة من المعاهدات لتضمن مصالحها بشأن النفط فكان أول امتياز نفطي حصلت عليه ١٩٠١م عن طريق المواطن البريطاني وليم نوكس دارسي في إيران فعندما تم اكتشافه في المنطقة كان من المتوقع اكتشافه في مناطق أخرى قريبة منه لذلك منعت بريطانيا احتكار النفط لغير شركائها.

وكانت محاولات السيطرة البريطانية على الملاحة في الخليج العربي في العشرينيات من القرن الثامن عشر ضعيفة؛ ولم تساندها الحكومة البريطانية، لأنها لم تكن ترى في ذلك خطراً على مصالحها الاقتصادية وقد أدى التدهور الاقتصادي في إيران إلى عدم الاهتمام البريطاني بالخليج العربي في هذه الفترة؛ كما انخفض الوجود البريطاني إلى موظفين اثنين فقط في المنطقة).

وتزايد التجارة بين الخليج العربي وهولندا وبريطانيا، أصبحت هاتان الدولتان تفكران في السيطرة على تجارة هذه المنطقة، واستقرارها لصالحهما كانت من القضايا الأساسية للهيمنة الاستعمارية على الخليج العربي بهدف حماية إمدادات الطرق التجارية والمراكز الإستراتيجية وعدم إفساح المجال للقوى الأخرى للمنافسة ومن ثم انحصرت المنافسة فيما بينهما حتى تفوقت بريطانيا وسيطرت على الخليج العربي قبل أن تسلم للولايات المتحدة بعد انسحابها من المنطقة.

وبين ١٩١٣ و ١٩٢٣ حصلت بريطانيا على تأكيدات حكام الخليج بمنح امتيازات نفطية للشركات التي تُصدّق عليها الحكومة البريطانية وحيث تم اكتشاف آبار النفط خلال ثلاثينيات القرن العشرين، سعت بريطانيا لضمان منح

هذه الامتيازات فقط لشركات مملوكة لها. ومنذ خمسينيات القرن العشرين وما تلاها، وحيث تطورت صناعة النفط وازدادت ثروات الدول العربية - وبخاصة الكويت - شجّع البريطانيون حُكام الخليج على استثمار عوائد النفط الفائضة لديهم في بريطانيا.

أهم الحقائق المستخلصة:

١. تعد منطقة الخليج العربي، بموقعها الإستراتيجي، ذات أهمية خاصة للتجارة البريطانية في وقت اشتد فيه تنافس القوى الأوروبية الأخرى على النشاط التجاري في هذه المنطقة عند نهاية القرن التاسع عشر مثل ألمانيا وروسيا في إيران والخليج العربي وتركز النشاط التجاري البريطاني في شحن البضائع ذات الأبعاد السياسية والعسكرية، ولذلك كانت تهتم بنشاطها التجاري وغير التجاري مع المناطق التي يمكن الظن بأن عائدها الاقتصادي محدود نسبة إلى أهمية دور بريطانيا الاقتصادي في العالم.

٢. منذ بداية القرن التاسع عشر، وبعد أن فرضت بريطانيا اتفاقية السلام العامة على ساحل عمان ١٨٢٠، واحتلت رأس الخيمة عام ١٨١٩ حتى الحرب العالمية الأولى، نشطت بريطانيا سياسياً واقتصادياً وعسكرياً حتى تمكنت من الهيمنة الكاملة على الخليج العربي. وكانت مصالحها هي الدافع الأساسي إلى سيطرتها التجارية على المنطقة بواسطة نفوذها السياسي والعسكري من جهة، ووكلائها التجاريين في الهند والمدن الساحلية في الخليج العربي من جهة أخرى.

٣. كانت التجارة في المنطقة بيد تجار عرب الخليج، تحولت بصورة أساسية وأصبحت تحت سيطرة الشركات والوكلاء البريطانيين والأوربيين. وهذا لا يعني بطبيعة الحال نهاية نشاط التجار العرب المحليين في الخليج العربي، بل استمر هذا النشاط، ولكن في نطاق محدود، كما رسمتها بريطانيا وقيدتها بالاتفاقيات غير المتكافئة.

٤. شهدت منطقتا الهند والخليج العربي هيمنة بريطانية على تجارتها، وواجهت منافسة غيرها من القوى التقليدية والجديدة. وكانت العلاقات التجارية بين تينك المنطقتين نشيطة في عمليات التصدير والاستيراد المتبادلة، ولكن في إطار ما سمحت به السياسة البريطانية المسيطرة على تلك المنطقتين وفي حدود مصالحها التجارية والسياسية، وبخاصة بعد احتلالها رأس الخيمة وعدن، مما يعني انهيار الاقتصاد التقليدي لتجارة المضاربة بعدما حقق الأوروبيون الاحتكار الكامل للمتاجرة بالسلع عالية الريح.

التوصيات:

١. إبراز أهمية منطقة الخليج العربي، بموقعها الإستراتيجي ودورها في التجارة الخارجية والعمل على تعزيز اتفاقيات التجارة الحرة بين مجلس التعاون الخليجي والدول الأخرى، وإتاحة أكبر للأسواق، وزيادة حجم الاستثمارات المباشرة، وارتفاع قيمة التبادل التجاري بينها وبين الدول الأخرى.

٢. ظهر من خلال الأهمية الاستراتيجية والاقتصادية والتجارية الكبرى، وبصفة خاصة لدول الخليج العربي، ضرورة الاهتمام بالمنافذ البحرية لأنها معبر مهم جداً للملاحة البحرية والتجارة.

٣. ضرورة التوسع في دراسة الأهمية الاستراتيجية والاقتصادية للخليج العربي إلى جانب الموقع الجغرافي الذي يحتله الخليج العربي.

٤. ضرورة التوسع في دراسات تخص الخليج العربي قديماً وإبراز سبب احتلال الدول الأخرى للخليج العربي.

الهوامش

- ١- د. عبد الوهاب أحمد عبد الرحمن، الخليج العربي والمحرمات البريطانية الثلاثة، ١٧٧٨-١٩١٤م، مرجع سابق، ص ٩٨
- ٢- د. خالد بن محمد القاسمي: حكيم العرب زايد بن سلطان آل نهيان، المكتبة الجامعة، الإسكندرية، ٢٠٠٠م، ص ٧٩.
- ٣- د. فاطمة الحاج عبد الله محمد الحبروش: التطور التاريخي لإمارات الساحل المتصالح، وزارة الثقافة والإعلام، أبوظبي، ٢٠٠٨م، ص ١٢٣.
- ٤- عوض، عبد العزيز، دراسات في تاريخ الخليج العربي الحديث، بيروت، دار الجيل، ١٩٩٠، ص ٤٥
- ٥- قاسم، جمال زكريا، تاريخ الخليج العربي الحديث والمعاصر، خمسة إجراء القاهرة، دار الفكر العربي، ١٩٩٧، ص ٥٨
- ٦- التميمي، عبدالمك خلف؛ تاريخ العلاقات التجارية بين الهند ومنطقة الخليج العربي في العصر الحديث. حوليات كلية الآداب، الحولية الثامنة، الرسالة، ٤٨، الكويت، ص ٥٩٥، ١٩٨٧، ص ٦٩
- ٧- الحاتم، موسى غضبان؛ المستشارون البريطانيون في الكويت (١٩٣٤-١٩٦١). مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية، سنة ٣٠، ع ١١٢، ٢٠٠٤، ص ٢٤٧-٢٧٤.
- ٨- عوض، عبد العزيز، دراسات في تاريخ الخليج العربي الحديث، مرجع سابق، ص ٧٤.
- ٩- عوض، عبد العزيز، المرجع نفسه، ص ٧٤.
- ١٠- حسن، لؤي عبدالرسول؛ سياسة بريطانيا تجاه منطقة الخليج العربي حتى قيام الحرب العالمية الثانية عام ١٩٣٩. مجلة سر من رأي للدراسات الإنسانية، جامعة سامراء، مج ٨، ع ٣٠، ٢٠١٢، ص ١٣٩-١٥٢،
- ١١- شاكر، محمود؛ موسوعة تاريخ الخليج العربي، جزء ان عمان: دار أسامة. ٢٠٠٥، ص ٣٣

- ١٢- لؤي عبدالرسول ؛ سياسة بريطانيا تجاه منطقة الخليج العربي حتى قيام الحرب العالمية الثانية عام ١٩٣٩، مرجع سابق، ص ١٣٩-١٥٢،
- ١٣- العمري، ثابت غازي؛ الدور البريطاني في النزاع بين السلطنة والإمامة ١٩١٣-١٩٦٣ رسالة دكتوراه غير منشورة، قسم التاريخ، جامعة اليرموك، الأردن. ٢٠٠٩ ص ٦٤.
- ١٤- العيدروس، محمد حسن؛ تاريخ الكويت الحديث والمعاصر ، دبي: دار الكتاب الجديد. ٢٠٠٢، ص ٣٦.
- ١٥- الشرفين، رؤوف؛ الحماية البريطانية على البحرين ، ١٨٢٠-١٩٧١: دراسة تاريخية تحليلية. مجلة دراسات: العلوم الإنسانية والاجتماعية، الجامعة الأردنية، مج ٢٠١٩، ص ٤٦، ٤٩٢.
- ١٦- عوض، عبد العزيز، دراسات في تاريخ الخليج العربي الحديث، مرجع سابق، ص ٨٩.
- ١٧- الخطيب، مصطفى عقيل، الخليج العربي دراسات في الأصول التاريخية والتطور السياسي، الدوحة: وزارة الثقافة والفنون والتراث. ٢٠١٣، ص ٣٩.
- ١٨- العيدروس، محمد حسن؛ تاريخ الكويت الحديث والمعاصر، مرجع سابق، ص ٨٨.
- ١٩- الخطيب، مصطفى عقيل، الخليج العربي: دراسات في الأصول التاريخية والتطور السياسي، مرجع سابق، ص ٧٨.
- ٢٠- الفارس، محمد فارس، الإمارات والخليج - انهيار اللؤلؤ وسنوات المعاناة في الثلاثينيات والأربعينيات، مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية، أبو ظبي. ٢٠١٢، ص ٥٨.
- ٢١- التيمي، عبد الملك خلف؛ تاريخ العلاقات التجارية بين الهند ومنطقة الخليج العربي في العصر الحديث، مرجع سابق، ص ٩٩.
- ٢٢- العمري، ثابت غازي، الدور البريطاني في النزاع بين السلطنة والإمامة ١٩١٣-١٩٦٣ رسالة دكتوراه غير منشورة، قسم التاريخ، جامعة اليرموك، الأردن. ٢٠٠٩، ص ٦٦.

- ٢٣- العمري، ثابت غازي، المرجع نفسه، ص ٦٦
- ٢٤- العمري، ثابت غازي، الدور البريطاني في النزاع بين السلطنة والإمامة. المرجع السابق، ص ٦٦
- ٢٥- لوريمر د.ت ج (IOR/R/15/2/1346: IV 16:1).
- ٢٦- باوزير خالد سالم؛ نادر شاه والقوى الأوروبية في موانئ غرب الخليج العربي للمدة ما بين ١٧٣٢-١٧٤٧. مجلة كلية التربية، جامعة الإسكندرية، مج4، ٢٠٠٦، ص ٢٣-٥١.
- ٢٧- العمري، ثابت غازي؛ الدور البريطاني في النزاع بين السلطنة والإمامة ١٩١٣-١٩٦٣ مرجع سابق، ص ٧٨.
- ٢٨- عبد الله، محمد العابدين بشير، تاريخ البحرين الحديث، المنامة: جامعة البحرين. ٢٠٠٩، ص ٤٥
- ٢٩- الطائي، عبد الله بن محمد؛ تاريخ عُمان السياسي، الكويت: مكتبة الربيعة طعمة، ٢٠٠٨، ص ٢٣.
- ٣٠- العمري، ثابت غازي؛ الدور البريطاني في النزاع بين السلطنة والإمامة. ١٩١٣-١٩٦٣ مرجع سابق، ص ٧٨.
- ٣١- العمري، ثابت غازي؛ المرجع نفسه، ص ٧٨.
- ٣٢- ٣٢ إبراهيميان، أروند؛ تاريخ إيران الحديثة، سلسلة عالم المعرفة ع ٤٠٩ ترجمة مجدي صبحي الكويت المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب. ٢٠١٤، ص ٤٥.
- ٣٣- نقلًا عن: سري الدين عايدة العلي؛ الأحواز - عريستان إمارة في دائرة النسيان، بيروت: بيسان للنشر والتوزيع. ٢٠١٦، ص ٦٥.
- ٣٤- السبكي، آمال؛ تاريخ إيران السياسي (١٩٠٦-١٩٧٩)، سلسلة عالم المعرفة ، ع ٢٥٠ ، الكويت: المجلس الأعلى للثقافة والفنون والآداب. ١٩٩٩، ص ٧٤
- ٣٥- نقلًا عن : سري الدين عايدة العلي؛ الأحواز - عريستان إمارة في دائرة النسيان، مرجع سابق، ص ٦٥
- ٣٦- السبكي، آمال؛ تاريخ إيران السياسي (١٩٠٦-١٩٧٩)، سلسلة عالم المعرفة ، ع ٢٥٠ ، مرجع سابق، ص ٧٥.

- ٣٧- نقلاً عن: إبراهيميان، أروند؛ تاريخ إيران الحديثة، سلسلة عالم المعرفة مرجع سابق، ص ٨٥.
- ٣٨- العمري، ثابت غازي؛ الدور البريطاني في النزاع بين السلطنة والإمامة ١٩١٣-١٩٦٣، مرجع سابق، ص ١٢٠.
- ٣٩- نقلاً عن: إبراهيميان، أروند؛ تاريخ إيران الحديثة، سلسلة عالم المعرفة مرجع سابق، ص ٩٨.
- ٤٠- العبيدي، إبراهيم خلف، الأحواز أرض عربية سلبية، بغداد: دار الحرية. ٢٠١٩، ٦٩.
- ٤١- العبيدي، إبراهيم خلف، الأحواز أرض عربية سلبية، مرجع سابق، ص ٦٩
- ٤٢- نقلاً عن: إبراهيميان، أروند؛ تاريخ إيران الحديثة، سلسلة عالم المعرفة مرجع سابق، ص ٨٩
- ٤٣- السبكي، آمال؛ تاريخ إيران السياسي (١٩٠٦-١٩٧٩)، مرجع سابق، ص ١٢٠.
- ٤٤- الحاتم، موسى غضبان؛ المستشارون البريطانيون في الكويت (١٩٣٤-١٩٦١)، مرجع سابق، ص ١٤١.
- ٤٥- جريد، عايد عتيق، الامتيازات الأجنبية في الكويت بين عام ١٩٣٥-١٩٧٥ مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية، ع ١٦٧ جامعة الكويت. ٢٠١٧، ص ٦٦.
- ٤٦- الشاه رضا بهلوي: هو مؤسس دولة إيران المركزية، ولد لعائلة عسكرية ووصل إلى رتبة عسكرية عالية في صفوف فرقة فرسان لواء القوزاق القوة الرئيسية في البلاد. قاد انقلاباً عسكرياً في عام ١٩٢١، وبعد خمسة أعوام توج نفسه شاه البلاد لتحل أسرته البهلوية محل سلالة القاجار، وقد حكم البلاد بقبضة حديدية حتى عام ١٩٤١ حينما غزت جيوش بريطانيا والسوفييت البلاد، وأجبرته على التنازل عن العرش إبراهيميان. ٢٠١٤ (٢٧٣).
- ٤٧- الشيخ خزعل بن جابر : ولد في عام ١٨٦٢، وينتمي إلى قبيلة البوكاسب الكعبية، وتولى الإمارة إثر مقتل الشيخ مزعل عام ١٨٩٧. شهدت الإمارة في عهده أحداثاً مهمة كإكتشاف النفط، وبناء معمل لتكرير النفط في أراضيه، وتبلور المصالح

- الأجنبية وخاصة البريطانية في منطقته. كما شهد انهيار الحكم القاجاري في إيران وقيام الحكم البهلوي الذي أطاح بحكمه وإمارته عام ١٩٢٥. النجار ١٩٧١: ١٠٥).
- ٤٨ - التميمي، عبد الملك خلف؛ تاريخ العلاقات التجارية بين الهند ومنطقة الخليج العربي في العصر الحديث، مرجع سابق، ص ٦٩.
- ٤٩ - نقلاً عن: إبراهيميان، أروند؛ تاريخ إيران الحديثة، مرجع سابق، ص ١٢٥.
- ٥٠ - الiardة: ٩١،٤٤ سم - وعرضه عشرون ، وكان فيها سوق تتكون من قرابة مائتي دكان تؤدي دوراً كمركز تسويق إلى المدن الداخلية في إيران لوريمر د.ت ج ١: ١١ - ١٦.
- ٥١ - الشريفيين، رؤوف؛ الحماية البريطانية على البحرين ، ١٨٢٠-١٩٧١: دراسة تاريخية تحليلية، مرجع سابق، ص ٦٩.
- ٥٢ - الطائي، عبد الله بن محمد؛ تاريخ عُمان السياسي، الكويت: مكتبة الربيعان طعمة، ٢٠٠٨، ص ٥٨.
- ٥٣ - إبراهيميان، أروند؛ تاريخ إيران الحديثة، مرجع سابق، ص ١٣٨
- ٥٤ - العمري، ثابت غازي؛ الدور البريطاني في النزاع بين السلطنة والإمامة ١٩١٣-١٩٦٣ رجع سابق ص ١٢٢
- ٥٥ - السبكي، أمال؛ تاريخ إيران السياسي (١٩٠٦-١٩٧٩)، مرجع سابق، ص ١٢٦
- ٥٦ - العمري، ثابت غازي؛ الدور البريطاني في النزاع بين السلطنة والإمامة ١٩١٣-١٩٦٣ رجع سابق ص ١٢٢.
- ٥٧ - عبد الله، محمد العابدين بشير، تاريخ البحرين الحديث، مرجع سابق، ص ١٥٨
- ٥٨ - العمري، ثابت غازي؛ الدور البريطاني في النزاع بين السلطنة والإمامة ١٩١٣-١٩٦٣ رجع سابق ص ١٢٥.
- ٥٩ - العمري، ثابت غازي؛ الدور البريطاني في النزاع بين السلطنة والإمامة ١٩١٣-١٩٦٣ رجع سابق ص ١٢٩.

قائمة المراجع:

أولاً: الموسوعات العربية المنشورة:

١. السبكي، آمال (١٩٩٩)؛ تاريخ إيران السياسي (١٩٠٦-١٩٧٩)، سلسلة عالم المعرفة، ع ٢٥٠، الكويت: المجلس الأعلى للثقافة والفنون والآداب.
٢. مجموعة من الباحثين (١٩٨٩)، الشيخ خزعل أمير المحمرة، بيروت، الدار العربية للموسوعات.
٣. شاكر، محمود (٢٠٠٥)؛ موسوعة تاريخ الخليج العربي، جزآن عمان: دار أسامة.
٤. بدر الدين عباس الخصوصي، دراسات في تاريخ الخليج العربي الحديث والمعاصر، جزآن، منشورات ذات السلاسل، الكويت، الطبعة الثانية، ١٩٨٤م.

ثانياً: الرسائل العلمية:

١. الحازمي، علي بن خليل الله (١٩٩١م)، التجارة والملاحة في الخليج العربي، رسالة دكتوراه مقدمة إلى قسم التاريخ والحضارة، جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية، الرياض.
٢. الخطيب، مصطفى عقيل (٢٠١٣)، الخليج العربي: دراسات في الأصول التاريخية والتطور السياسي، الدوحة، وزارة الثقافة والفنون والتراث.
٣. رسالة دكتوراه غير منشورة، قسم التاريخ، جامعة بيروت العربية، لبنان.

٤. السبيعي، محمد بن كريدي (١٤١٤ هـ)، تاريخ النشاط الاقتصادي في الخليج العربي وأثره الاجتماعي، رسالة دكتوراه مقدمة إلى كلية العلوم الاجتماعية، جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية، الرياض.
٥. الشرفين، رؤوف (٢٠١٩)، "الحماية البريطانية على البحرين ١٨٢٠ - ١٩٧١: دراسة تاريخية تحليلية"، مجلة دراسات العلوم الإنسانية والاجتماعية، الجامعة الأردنية، المجلد ٤٦ العدد ٣.
٦. عبد العزيز عبد الغني إبراهيم، بريطانيا وإمارات الساحل العماني: دراسة في العلاقات التعاهدية، بغداد، ١٩٧٨ م.
٧. عبد العزيز عبد الغني إبراهيم، حكومة الهند البريطانية والإدارة في الخليج العربي: دراسة وثائقية، دار المريخ، الرياض، الطبعة الأولى، ١٤٠١ هـ / ١٩٨١ م.
٨. العمري، ثابت غازي (٢٠٠٩)؛ الدور البريطاني في النزاع بين السلطنة والإمامة ١٩١٣-١٩٦٣، رسالة دكتوراه، قسم التاريخ، جامعة اليرموك، الأردن.

ثالثاً: المراجع العربية

١. إبراهيميان، أروند (٢٠١٤)؛ تاريخ إيران الحديثة، سلسلة عالم المعرفة ع ٤٠٩ ترجمة مجدي صبحي الكويت المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب.
٢. أمين، عبدالأمير محمد (١٩٨٠)؛ الشركات التجارية الاحتكارية في منطقة الخليج العربي خلال القرنين السابع عشر والثامن عشر مجلة المؤرخ العربي، بغداد، العدد ١٢.
٣. باوزير خالد سالم (٢٠٠٦)؛ نادر شاه والقوى الأوروبية في موانئ غرب الخليج العربي للمدة ما بين ١٧٣٢-١٧٤٧. مجلة كلية التربية، جامعة الإسكندرية، مج 4، ٢٣-٥١.

٤. برجاس، حافظ (٢٠٠٠)؛ الصراع الدولي على النفط العربي، بيروت بيسان للنشر والتوزيع والإعلام.
٥. بوكسر، ك. د. (١٩٩٤)؛ إمبراطورية هولندا البحرية ١٦٠٠-١٨٠٠، ترجمة شوقي جلال، أبوظبي: المجمع الثقافي.
٦. جريد، عايد عتيق (٢٠١٧)؛ الامتيازات الأجنبية في الكويت بين عام ١٩٣٥-١٩٧٥ مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية، ع ١٦٧ جامعة الكويت.
٧. جمال زكريا قاسم، الخليج العربي، دراسة لتاريخ الإمارات العربية (١٨٤٠ - ١٩١٤م)، منشورات البحوث العلمية، الكويت، الطبعة الثانية، ١٩٧٤م.
٨. سري الدين عايدة العلي (٢٠١٦)؛ الأحواز - عربستان إمارة في دائرة النسيان، بيروت: بيسان للنشر والتوزيع.
٩. الشمالان، سيف مرزوق، (١٩٨٦)، تاريخ الغوص على اللؤلؤ في الكويت والخليج العربي، ذات السلاسل للطباعة، الكويت.
١٠. الصباغ، عبد اللطيف محمد، (٢٠٠٩)، اقتصاديات اللؤلؤ في الخليج خلال النصف الأول من القرن العشرين: رؤى في التاريخ الحديث والمعاصر، مكتبة العبيكان، الرياض.
١١. صلاح العقاد، الاستعمار في الخليج الفارسي، مكتبة الأنجلو المصرية، الطبعة الأولى، القاهرة، ١٩٥٦م.
١٢. الطائي، عبد الله بن محمد (٢٠٠٨)؛ تاريخ عُمان السياسي، الكويت: مكتبة الربيع انطعمة، خالد (٢٠١٧)؛ الكامل في التاريخ الكويتي، الكويت: د.ن.
١٣. العابدين، بشير (٢٠٠٩). تاريخ البحرين الحديث، المنامة، جامعة الكويت.

١٤. عبد الله، محمد العابدين بشير، (٢٠٠٩)؛ تاريخ البحرين الحديث، المنامة: جامعة البحرين.
١٥. العبيدي، إبراهيم خلف (٢٠١٩)، الأحواز أرض عربية سلبية، بغداد، دار الحرية.
١٦. عثمان، معتز محمد (٢٠١٢)؛ تاريخ عملات الإمارات دبي: الأجدود للنشر والتوزيع.
١٧. علوان، راشد علي سعيد، (٢٠١١)، الأوضاع الاقتصادية والاجتماعية في إمارات الساحل - ١٩٤٥ - ١٩٧١، دار الخليج للنشر، الشارقة.
١٨. العمري، عمر صالح، (١٩٩٧)، الغوص على اللؤلؤ في الخليج : مقوماته ورحلته وتجارته وأثره، دار الصالح للنشر، الرياض.
١٩. عوض، عبد العزيز (١٩٩١)، دراسات في تاريخ الخليج العربي الحديث، بيروت، دار الجيل.
٢٠. العيدروس، محمد حسن (٢٠٠٢)؛ تاريخ الكويت الحديث والمعاصر، دبي: دار الكتاب الجديد.
٢١. الفارس، محمد فارس، (٢٠١٢)، الإمارات والخليج : انهيار اللؤلؤ وسنوات المعاناة في الثلاثينيات والأربعينيات، مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية، أبو ظبي.
٢٢. قاسم، جمال زكريا (١٩٩٧)، تاريخ الخليج العربي الحديث والمعاصر، خمسة أجزاء، القاهرة، دار الفكر العربي.
٢٣. كيلي، جون (د.ت) بريطانيا والخليج العربي ١٧٩٥ - ١٨٧٠، جزان، ترجمة محمد أمين عبدالله، القاهرة، مطبعة عيسى البابي الحلبي وشركاه.
٢٤. لاندن، روبرت جيران (١٩٩٤)، عمان منذ ١٩٥٦ مسيرا ومصيرا، ترجمة محمد أمين عبدالله، سلطنة عمان، وزارة التراث القومي والثقافة.

٢٥. محمد، مقداد عبد الرسول (٢٠١٧) العلاقات البحرينية البريطانية (١٨٦١ - ١٩٧١).
٢٦. النجار، مصطفى عبد القادر (١٩٧١)، التاريخ السياسي لإمارة عربستان العربية ١٨٩٧ - ١٩٢٥، القاهرة، دار المعارف.
٢٧. هاي، سير روبرت (٢٠٠٤)، دول الخليج الفارسي، ترجمة يوسف الشاروني، القاهرة، المجلس الأعلى للثقافة.
٢٨. الهيتي، صبري فارس (٢٠٠٤)، الخليج العربي (أرضه، سكانه، اقتصاداته، جيوبولتيكيته)، عمان، دار الورق.

رابعاً: الدوريات العربية المنشورة:

١. الحاتم، موسى غضبان (٢٠٠٤)؛ المستشارون البريطانيون في الكويت (١٩٣٤-١٩٦١). مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية، سنة ٣٠، ع ١١٢، ص ٢٤٧-٢٧٤.
٢. الحجى، يعقوب يوسف (٢٠٠٧)؛ النشاطات البحرية القديمة في الكويت، الكويت مركز البحوث والدراسات الكويتية.
٣. حسن، لوي عبد الرسول (٢٠١٢)، "سياسة بريطانيا تجاه منطقة الخليج العربي حتى قيام الحرب العالمية الثانية عام ١٩٣٩"، مجلة سر من رأى للدراسات الإنسانية، جامعة سامراء، المجلد ٨، العدد ٣٠.
٤. التميمي، عبد الملك خلف (١٩٨٧)؛ تاريخ العلاقات التجارية بين الهند ومنطقة الخليج العربي في العصر الحديث. حوليات كلية الآداب، الحولية الثامنة، الرسالة ٤٨، الكويت، ص ٥٩٥.

٥. عبد الأمير محمد أمين، دراسات في النشاط التجاري والسياسي الأوروبي في آسيا (١٦٠٠ - ١٨٠٠م)، منشورات الجامعة الأردنية عمان، ١٩٨٧م.

٦. القاسمي، نورة، (٢٠٠٧)، الوجود الهندي في الخليج ١٨٢٠-١٩٤٧، منشورات دائرة الثقافة والإعلام، الشارقة.

٧. لوريمر، ج. ج. (د.ت) دليل الخليج العربي: القسم الجغرافي، الدوحة، مطابع علي بن مجلة سر من رأي للدراسات الإنسانية، جامعة سامراء ، مج ٨، ع ٣٠، ص ١٣٩-١٥٢.