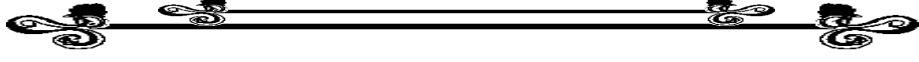


النقل البحري وأثره على حركة النشاط التجاري

النقل البحري وأثره على مجريات النشاط
التجاري في المملكة العربية السعودية في عهد
الملك عبد العزيز (١٩٥٣/٥١٣٧٣م - ١٩٠٢/٥١٣١٩)

د. راجية إسماعيل أبو زيد
دكتوراه في التاريخ الحديث
جامعة عين شمس

العدد ٥٠ يناير ٢٠١٨ م



النقل البحري وأثره على حركة النشاط التجاري

المقدمة:

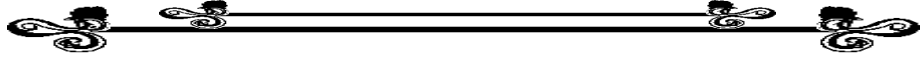
يعد النقل البحري من أقدم وسائل النقل، حيث يتم نقل ما يقرب من ثلاثة أرباع التجارة الدولية بحرًا، ويعد النقل البحري عنصرًا رئيسيًا في عملية التنمية الاقتصادية من حيث زيادة إيرادات الدولة من العملات الأجنبية، وتوظيف العمالة الوطنية، وتعمير المناطق، ولقد حظي مجال النقل البحري باهتمام كبير من المملكة العربية السعودية، والتي تعد واحدة من أكبر الدول المصدرة للنفط، والمستوردة في الوقت نفسه للسلع الصناعية، والآلات، والمنتجات الغذائية.

وفي هذا البحث نتناول أبرز موانئ المملكة الشرقية؛ كموانئ الأحساء، وميناء الدمام، وميناء الجبيل، ميناء رأس مشعاب، وموانئ المنطقة الغربية مثل: ميناء جدة، ميناء رابغ، ميناء ينبع، ميناء القنفذة، ميناء ضبا، ميناء الوجه ثم نتناول الاجراءات التنظيمية للنقل البحري من تطوير للموانئ ونحوه، وأثر النقل البحري على النشاط التجاري وعلاقة المملكة العربية السعودية التجارية البحرية بغيرها من الدول.

تمهيد:

كانت الجزيرة العربية على اتصال وطيد بجيرانها بحكم موقعها الجغرافي، وقد تحققت هذه الاتصالات بأساليب متعددة أهمها العلاقات التجارية المتبادلة التي كان للطرق البرية والبحرية دورًا أساسيًا فيها، فكانت هناك اتصالات مع وادي النيل، وبلاد الرافدين، وفارس، والهند، وحوض البحر المتوسط، وإن كان سكان الجزيرة العربية يفضلون الطرق البرية لأنها أكثر أمنًا من الرحلات البحرية^(١) وعندما عمل الإغريق والرومان على تحويل طرق التجارة العابرة إلى البحر وبسطوا نفوذهم على المنافذ البحرية، سارع عرب الجزيرة إلى اقتحام ميدان التجارة البحرية وساعدهم في ذلك الموقع الجغرافي

(١) عبد الرحمن الطيب الأنصاري: لمحات من بعض المدن القديمة في شمال غرب الجزيرة العربية، الرياض، الدارة، ١٣٩٥هـ/١٩٧٥م، ص ٧٦، ٧٥.



لجزيرتهم التي تحدها البحار من ثلاث جهات، فارتادوا البحر سعيًا وراء تجارتهم وتسويق بضائعهم^(١).

وفي عهدي الدولة السعودية الأولى والثانية اعتمدت الدولتان على وسائل النقل البحري بجانب المواصلات البرية في مجال التجارة وقوافل الحج، وكان اعتمادهم في المقام الأول على موانئ الخليج العربي أكثر من موانئ البحر الأحمر^(٢) وربما يرجع ذلك إلى التصاق إقليم نجد مركز الدولتين بالمناطق الشرقية في الجزيرة العربية مقارنة بالمنطقة الغربية؛ منطقة الحجاز التي كانت في معظم الوقت تحت النفوذ العثماني، وكانت الدولتان تستعينان بسفن المشيخات الخليجية أو بسفن الغوص التابعة لرعاياهما المقيمين على السواحل في ميناء العقير ومناطق الساحل السعودي، وفي الحقيقة لم تكن أي من الدولتين تمتلك أي نوع من السفن، وكان أمراء البريمي التابعين لآل سعود يستخدمون في معظم الأحيان سفن الأهالي إذا أرادوا مغادرة البريمي إلى الأحساء ومنها برًا إلى نجد^(٣).

وفي الدولة السعودية الثانية اهتم الأمراء بالنشاط التجاري بين الهند والقطيف والأحساء، فافتتحت أول وكالة تجارية هندية في القطيف عام ١٢٨١هـ/١٨٦٤م ومنذ ذلك الوقت ازدهرت التجارة، وعزز التجار الهنود وجودهم في القطيف^(٤).

(١) علي إبراهيم حامد غبان: شمال غرب المملكة العربية السعودية، بحوث في التاريخ والآثار، الطبعة الأولى، مطبعة سفير، الرياض ١٤١٤هـ/١٩٩٣م، ص ١٤١، ١٤٢.

(٢) عبد الفتاح حسن أبو عليّة: تاريخ الدولة السعودية الثانية، ١٢٥٦-١٣٠٩هـ/١٨٤٠-١٨٩١م، الطبعة ٥، دار المريخ، الرياض، ١٤١٥هـ/١٩٩٥م، ص ١٠، ١١.

(٣) صلاح العقاد: التيارات السياسية في الخليج العربي، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، ١٩٦٥م، ص ١١٠.

(٤) ج-ج لوريمر: دليل الخليج، القسم التاريخي، ٧ أجزاء، القسم الجغرافي، ٧ أجزاء، ترجم وطبع على نفقة الشيخ/ خليفة بن حمد آل ثان أمير دولة قطر، د.ت، القسم التاريخي، ج ٣، ص ١٤٩٤.

النقل البحري وأثره على حركة النشاط التجاري

أولاً: اهتمام الملك عبد العزيز بالنقل البحري:

تعتبر المملكة العربية السعودية دولة بحرية إذ تطل على مسطحين مائيين هما البحر الأحمر بساحل يبلغ طوله حوالي (٢٣٥٠ كم) والخليج العربي بواجهة بحرية طولها نحو (١١٥٠ كم)^(١).

عندما استرد الملك عبد العزيز الرياض عام ١٣١٩هـ/١٩٠٢م أدرك أهمية وجود منفذ لبلاده على البحر لما له من دور سياسي واقتصادي، فهو منفذ بحري يوصلها بالعالم الخارجي، وطريق لنقل الحجيج وتيسير لحركة الاستيراد والتصدير، و لفك الحصار الاقتصادي الذي فرضه العثمانيون على الأحساء قرر التحرك بقواته من الرياض.

واسترد الأحساء في عام ١٣٣١هـ/١٩١٣م وبذلك أنهى حكم الدولة العثمانية في الإقليم^(٢)، واسترد الجزء الأكبر من شواطئ الجزيرة العربية المطلة على الخليج، و شواطئ المملكة المطلة على البحر الأحمر واهتم بالمرافئ، والموانئ*، وبنهاية الستينيات الهجرية والأربعينات الميلادية أعلن الملك عبد العزيز سيادة بلاده على شريط مائي ملاصق لسواحل بلاده يعرف باسم البحر الإقليمي مما جعل المملكة هي أول دولة عربية تأخذ هذا المنحنى^(٣).

(١) عبد الرحمن محمد الطيب الأنصاري وآخرون: المواصلات والاتصالات في المملكة العربية السعودية خلال مائة عام (دراسة توثيقية) ١٣١٩-١٩٠٢هـ/١٩٩٩-١٩٠٢م، الرياض، دار الملك عبد العزيز، المجلد الأول، ص ٤٩٥.

(٢) خير الدين الزركلي: شبه الجزيرة في عهد الملك عبد العزيز، ط٢، دار العلم للملايين، بيروت ١٩٧٠م، ج ١، ص ١٢٧.

* المرفأ: مكان ساحلي هيأته عوامل جغرافية فهو عبارة عن منطقة مائية مغلقة جزئياً تقدم مرسى محمياً وأمناً للسفن أي مأوى مؤقتاً ومن خصائصه عمق المياه نسبياً بحيث تكفي لرسو السفن الصغيرة، وأحياناً يكون المرفأ صناعياً أنشأه الإنسان عن طريق بناء حواجز الأمواج، أما الميناء: فيشمل المرفأ بالإضافة إلى جميع المنشآت التي تستخدم في عمليات الشحن والتفريغ والتخزين وخطوط السكة الحديدية وزوارق الإرشاد والجمارك وغيرها، وإذا أريد تطوير المرفأ إلى ميناء لابد أن يكون له ظهير اقتصادي أو منطقة تقع خلفه.

انظر: محمد الرويثي، السكان وتنمية الموانئ، ص ١٨١-١٨٢.

(٣) جريدة أم القرى: عدد ١٢٦٤ في ١٣٦٨/٨/٧هـ، ١٩٤٩/٦/٣م أمر ملكي بشأن سياسة المملكة فيما يختص سواحل المملكة والمياه الإقليمية.

ثانياً: موانئ المنطقة الشرقية:

- موانئ الأحساء:

يقع إقليم الأحساء على الساحل الشرقي لشبه جزيرة العرب بين إمارة الكويت شمالاً وشبه جزيرة قطر، وصحراء الجافورة جنوباً والخليج العربي شرقاً وصحراء الصمان والدهناء غرباً^(١)، ويعتبر البوابة الواسعة لشبه الجزيرة العربية وملتقى الطرق التي تخترقها القوافل التجارية القادمة من العراق ونجد وعمان وجنوب الجزيرة العربية، ويعد إقليم الأحساء بسواحله وموانيه امتداداً طبيعياً لإقليم نجد من الناحية الجغرافية والاجتماعية والمنفذ التجاري الوحيد لإقليم نجد على سواحل الخليج العربي والعالم، فيعتمد سكان نجد على جميع صادراتهم و وارداتهم على منفذ إقليم الأحساء وخاصة ميناء العقير^(٢) وقد أقيمت موانئ الأحساء قبل عهد الملك عبد العزيز، ومن أشهرها:

ميناء العقير:

يعد من أهم وأقدم موانئ شرق الجزيرة العربية ويقع على ساحل الخليج العربي شرق مدينة الأحساء^(٣) كما أن نصف التجارة الداخلية لإقليم الأحساء تأتي عبر ميناء العقير^(٤) ونتيجة لضحالة مياهه فإن كثير من السفن التجارية

محمد سعيد الخطيب: الوضع القانوني للبحر الإقليمي مع دراسة للبحار الإقليمية العربية والأجنبية في القانون الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة ١٩٧٥م، ص ١٢١، ١٢٢.
(١) عمر رضا كحالة: جغرافية شبه جزيرة العرب، مطبعة الترقى، دمشق ١٣٦٤هـ/١٩٤٥م، ص ٢٦٦.

Philby.C.I.E: The Heart of Arabia A record of travel and exploration. Vol.1 London 1922, P.8.

(٢) جواد عبد الحميد: العقير أقدم ميناء للأحساء، مجلة العرب، ج ١، سنة ١٧، الرياض ١٤٠٢هـ/١٩٨٢م، ص ١١٨.

(٣) عبد الله محمد النغميشي: موانئ المملكة العربية السعودية على الخليج، الرياض ١٤١٣هـ/١٩٩٣م، ص ٣١٠.

(٤) خالد البسام: القوافل، رحلات الإرسالية الأمريكية في مدن الخليج والجزيرة العربية ١٩٠١-١٩٢٦م، ط ١، البحرين ١٩٩٣م، ص ٤٥.

النقل البحري وأثره على حركة النشاط التجاري

الكبيرة كانت ترسو بعيدا عن الساحل بمسافة تصل إلى ثلاثة أو أربعة أميال^(١)، وتعد التمور والحصر والسمن والجلود والعبادات والحمير^(٢) على رأس صادرات الميناء، أما البضائع الواردة إليه فهي الأرز والسكر والقهوة والهيل من الهند والبصرة وعمان وفارس والبحرين^(٣)، وتغادر الميناء أسبوعياً قافلة تجارية مكونة من ٢٠٠ إلى ٣٠٠ جمل إلى منطقة الهفوف ونجد^(٤)، وقد شهد ميناء العقير عدداً من الأحداث التاريخية واللقاءات السياسية في عهد الملك عبد العزيز وأبرمت فيه بعض الاتفاقيات كما شهد مشروع اتفاقية التنقيب عن النفط في الأحساء عام ١٣٣٥هـ/١٩١٧م^(٥) أيضاً وصلت أول دفعة من السيارات الملكية الخاصة إلى الرياض عن طريق ميناء العقير^(٦)، وفي ظل المتغيرات الاقتصادية في المنطقة تحول النشاط التجاري إلى الموانئ الجديدة وأصبح الميناء مقتصرًا على العمال الإدارية والحكومية مما أدى إلى إغلاقه عام ١٣٧٢هـ/١٩٥٢م، ثم أعيد فتحه مرة أخرى ولمدة عام ثم أغلق نهائياً عام ١٣٧٤هـ/١٩٥٤م^(٧).

(١) ج.ج. لوريمر: دليل الخليج، القسم الجغرافي، ج ٥، ص ١٨٢٢.

(٢) محمد عبد الله عبد المحسن عبد القادر الأحساني: تحفة المستفيد بتاريخ الأحساء في القديم والجديد، ط ٢، ج ٢، مكتبة المعارف، الرياض ١٤٠٢هـ/١٩٨٢م، ص ٨٤٨.

(٣) محمد عبد الله عبد المحسن عبد القادر الأحساني: المصدر السابق، ج ١، ص ١٨٦.
(٤) S.M.Zwemer.F.R.G.S: Arabia, the cradle of Islam printed by the caxron press new york U.S.A 1900, P.111.

خالد البسام: القوافل، المرجع السابق، ص ٤٥.

(٥) عبد الله ناصر السبيعي: اكتشاف النفط وأثره على الحياة الاقتصادية في المنطقة الشرقية، ط ٢، ١٤٠٩هـ/١٩٨٩م، ص ٣٦، ٣٧.

(٦) عبد الرحمن السبييت وآخرون: من وثائق الملك عبد العزيز، الرياض، ١٤١٢هـ/١٩٩٢م، ص ٢٠٣.

عبد الرحمن السبييت وآخرون: من وثائقنا الوطنية، الرياض، ١٤١٢هـ/١٩٨٢م، ص ٢٠٣.

(٧) عبد العزيز الشهيل: ميناء العقير، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الآداب، جامعة الزقازيق ١٩٩٢م، ص ٧٨.

• ميناء القطيف:

يقع الميناء في مدينة القطيف على شاطئ الخليج العربي ويسمى خليج القطيف، والرسو في ميناء القطيف غير مناسب، وذلك لضحالة مياهه فلا تستطيع السفن التي يزيد غاطسها عن ستة أقدام الدخول أو الخروج من الميناء حيث تمتد التكتلات الصخرية في البحر مواجهة للميناء بمسافة عشر أميال^(١)، ويستقبل الميناء الواردات المتنوعة من البحرين وعمان وإيران، ويصدر عن طريقه التمور وغيرها من البضائع إلى البحرين وعمان وإيران والهند^(٢)، وقد اهتمت الحكومة السعودية بإنشاء مرفأ جديد بعد أن أصبح المرفأ القديم غير صالح لرسو القوارب الكبيرة بالإضافة لعدم قدرته على استيعاب الأعداد الكبيرة منها^(٣).

• ميناء رأس تنورة:

هو منطقة رملية في داخل البحر وتكون الجهة الشمالية لخليج القطيف ويبلغ طولها ثمانية أميال، ولم يكن هذا الميناء رئيسياً مقارنةً بميناء القطيف، ولكنه أفضل منه، فمياهه أكثر عمقاً^(٤).

و في عام ١٣٥٩هـ/١٩٣٩م تم تطوير الميناء، وذلك بعد استغلاله من قبل شركة أرامكو، وضم الميناء بطريقة تجعله صالحاً لاستقبال أضخم الناقلات، وذلك بعد الامتداد الجديد للرصيف الشمالي والذي بلغ طوله ٨٠٠ قدم وعرضه ١٠٠ قدم، مما يتيح للميناء استقبال ثمانية ناقلات بحرية في وقت واحد مما ساعد في الإسراع بنقل الزيت إلى أسواق العالم، وقد تم تنفيذ مشروع خط أنابيب التابلاين رأس تنورة- صيدا لتصدير النفط إلى الساحل الشرقي للبحر المتوسط^(٥)، ويعد ميناء رأس تنورة ميناء البترول الأول في المملكة^(١).

(١) ج.ج. لوريمر: القسم الجغرافي، ج ٥، ص ١٨٩٠-١٨٩١.

(٢) ج.ج. لوريمر: المصدر السابق، ص ١٨٩٢.

(٣) عبد الله محمد النغميشي: المرجع السابق، ص ٣٢٦.

(٤) صالح محسن فهد القعود: رأس تنورة، ط ١، الرئاسة العامة لرعاية الشباب رقم ٢٨ الرياض، ١٤١١هـ/١٩٩١م، ص ٢٣.

(٥) جريدة أم القرى: العدد ١٣٢٠ في ٤/١٠/١٣٦٩هـ، ١٩/٧/١٩٥٠م أعظم مشروع

النقل البحري وأثره على حركة النشاط التجاري

• بناء دارين:

يقع في جنوب جزيرة تاروت وعلى بعد ٦ كم من مدينة القطيف شرقاً، ويعتبر الميناء من أشهر موانئ شبه الجزيرة العربية فهو الميناء الوحيد الصالح لرسو السفن في حالة المد والجزر، ويعد الميناء من أهم الأسواق التجارية لبيع اللؤلؤ في الإقليم^(٢) وقد شهد الميناء لقاء الملك عبد العزيز بالمندوب السامي البريطاني في صفر ١٣٣٤هـ/١٩١٥م وذلك لمناقشة العلاقة بين البلدين^(٣).

• ميناء الدمام:

يقع ميناء الدمام على ساحل الخليج العربي، وما يميزه أنه ملتقى الطرق البحرية بين كل من العراق وإيران والهند وذلك لأنه يتوسط ساحل الخليج مما زاد من أهميته التجارية والاستراتيجية، هذا بجانب شهرته في عمليات صيد اللؤلؤ والأسماك، ويعتبر ثاني ميناء في المملكة من حيث الأهمية، وتعد أعمال ميناء الدمام من أهم المشروعات ذات الصلة المباشرة بالسكة الحديدية* للحكومة السعودية^(٤)، ويعود إنشاء ميناء الدمام إلى عام ١٣٦٩هـ/١٩٤٨م عندما عهدت الحكومة إلى شركة الزيت الأمريكية ببناء الميناء وذلك للتطور الهائل في تدفق الواردات والصادرات على الميناء من عائدات النفط^(٥)، وقد حظي ميناء الدمام باهتمام الدولة، فقد كان الاعتماد على الميناء في صورته

من نوعه في العالم خط أنابيب لنقل الزيت من المملكة للبحر المتوسط، ص ١٢.

النجميشي: المرجع السابق، ص ٣٢٧.

(١) خير الدين الزركلي: شبه الجزيرة العربية، المرجع السابق، ج ٢، ص ١٢٩٧، ١٢٩٦.

(٢) محمد سعيد المسلم: واحة القطيف، مجلة العرب، ج ٢، ١، ص ٢٢ رجب وشعبان

١٤٠٧هـ/مارس وأبريل ١٩٨٧م، الرياض، ص ٦١٥.

(٣) أمين الريحاني: ملوك العرب، ط ٨، دار العلوم، بيروت ١٩٨٧م، ص ٢٣٠.

* لربط الميناء بمدينة الرياض تم تنفيذ خط حديدي بدء فيه عام ١٣٦٧هـ/١٩٤٨م وتم

إنجازه عام ١٣٧١هـ/١٩٥١م وبلغ طوله ٥٧٩ كيلاً ليكون مكملاً لخدمات الميناء.

انظر: البريكان: ميناء الملك عبد العزيز بالدمام، ص ٧٥.

(٤) محمد عبد اللطيف عصفور: الدراسة الميدانية في جغرافية العمران، دار النهضة

العربية، القاهرة ١٩٧٦م، ص ٢٠٨.

(٥) رجاء عبد الحميد البريكان: ميناء الملك عبد العزيز بالدمام وعلاقته التجارية بمنطقة

الظهر، رسالة ماجستير، كلية الآداب، جامعة الملك سعود ١٩٨٦م، ص ٧٥.



القديمة بمثابة عبء لحركة النقل، لذلك أعدت الدراسات لتوسعته وتنظيمه عام ١٣٧٥هـ^(١) حتى تم افتتاحه على يد الملك فيصل عام ١٣٨١هـ وسمي الميناء باسم الملك عبد العزيز^(٢).

• ميناء الجبيل:

يقع ميناء الجبيل على بعد ٨٠ كم إلى الشمال الغربي من ميناء الدمام، وكان قديماً يأتي في المرتبة الثانية بعد ميناء الدمام^(٣)، ويمتاز ميناء الجبيل بأنه يقع على مقربة من المياه العميقة مما ساعد على قيام ميناء صغير قامت بجواره مدينة الجبيل، وقد نشطت التجارة في الميناء عندما قدم إليها قبيلة آل بوعينين عام ١٣٢٩هـ/١٩١٠م فكانت المراكب الصغيرة تصل إلى مرفأ الجبيل محملة بالبضائع والتي تنقل مباشرة على الجمال إلى شمال نجد ووسطها^(٤)، عرف الملك عبد العزيز أهمية وموقع ميناء الجبيل وقرر إمكاناته البحرية لذلك رأى أن يكون من بين موانئ بلاده الشرقية المطلة على الخليج العربي لاستقبال البضائع جنباً إلى جنب مع موانئ العقير والدمام ورأس تنورة، خاصة في وقت الحصار التجاري الذي فرضه الملك عبد العزيز على الكويت عام ١٣٣٣هـ/١٩١٥م، وقد ساهم هذا الحصار في تقدم التجارة وازدهارها في الموانئ السعودية الشرقية^(٥).

(١) عبد الله النغميشي: المرجع السابق، ص ٣٤٥.

(٢) رجاء البريكان: المرجع السابق، ص ٧٦.

(٣) عبد الله النغميشي: المرجع السابق، ص ١٩٣.

(٤) نفس المرجع: ص ٢٣٢، ٢٣١.

(٥) وذلك بسبب خلافات في مسألة قبيلة العجمان عندما سمح أمير الكويت للقبيلة باللجوء إلى الكويت والإقامة بها على عكس ما اتفق عليه الملك عبد العزيز مع الشيخ مبارك الصباح، وقد حاولت بريطانيا التوسط لحل المشكلة.

انظر: صلاح العقاد: التيارات السياسية في الخليج العربي، ص ١٥٠.

جمال زكريا قاسم: موقف الكويت من التوسع السعودي في نجد وسواحل الأحساء، المجلة التاريخية المصرية، مجلد ١٦، القاهرة ١٩٧٠م، ص ٥٣.



النقل البحري وأثره على حركة النشاط التجاري

• ميناء الخير:

هو ميناء خاص بالبتروول أنشئ عام ١٣٥٩هـ/١٩٣٩م، ويعتبر ميناء شركة الزيت العربية الأمريكية (أرامكو) وزود الميناء بأحدث الآلات الرافعة التي تنقل أثقل الشحنات من البواخر إلى البر^(١)، كذلك نظمت شركة الزيت وسائل سريعة لنقل الركاب بين الميناء وبين البحرين وذلك قبل إنشاء جسر الملك فهد^(٢).

• ميناء رأس مشعاب:

يقع جنوب ميناء الخفجي بثلاثين كيلومتر وقد أنشئ في بلدة رأس مشعاب الواقعة على ساحل الخليج العربي في أقصى شمال المنطقة الشرقية، وذلك لتسهيل تسلم الأنابيب وبدء نقلها إلى البحر وقد تم تطوير الميناء لاستقبال بواخر الشمس، أيضاً شيدت منطقة صناعية في البحر في منطقة التفريغ برأس مشعاب واتصلت بالساحل عن طريق الأسلاك المعلقة^(٣).

ومع التطور الاقتصادي وتزايد إنتاج البترول وزيادة الحركة التجارية تركز النقل البحري في المنطقة الشرقية في خمس موانئ لكل منها وظيفة خاصة؛ ميناء الملك عبد العزيز بالدمام وهو ميناء تجاري رئيسي ثم ميناء الجبيل التجاري وقد أنشئ لتخفيف العبء عن ميناء الملك عبد العزيز، وذلك بعد تكديس البضائع وطول فترة انتظار البواخر للتفريغ؛ وميناء الملك فهد الصناعي في الجبيل وخصص لاستقبال المواد الخام الداخلة في الصناعات البتروكيمياوية وأجزاء المصانع مسبقة التركيب إلى جانب تصدير المنتجات المصنعة في المجمع الصناعي بالجبيل، أما ميناء رأس تنورة والخفجي فقد خصصا لشحن النفط والمواد المكررة إلى مناطق الاستهلاك العالمي^(٤)، ولقد كان لهذه الموانئ دور هام في النمو الاقتصادي والتحول الاجتماعي.

(١) عبد الله السبيعي: اكتشاف النفط وأثره على الحياة الاقتصادية في المنطقة الشرقية، ط٢، ١٤٠٩هـ/١٩٨٩م، ص٢١٧.

(٢) خير الدين الزركلي: المرجع السابق، ص١٢٩٣.

(٣) نفس المرجع السابق: ج٣، ص١٢٩٨.

(٤) عبد الله السبيعي: المرجع السابق، ص٤٥.

ثالثاً: موانئ البحر الأحمر_ المنطقة الغربية:

يحتل البحر الأحمر موقعاً متوسطاً بين قارات آسيا وأوروبا وأفريقيا مما جعله شرياناً بحرياً هاماً للاقتصاد العالمي، وقد ازدادت أهمية البحر الأحمر بعد افتتاح قناة السويس عام ١٢٨٦هـ/١٨٦٩م حيث أصبحت موانئ البحر الأحمر محطات وسيطة تتوقف عندها البواخر والسفن الشراعية للتموين أو الإصلاح أو تفريغ حمولتها من السلع^(١).

• ميناء جدة:

أنشئ ميناء جدة في عهد الخليفة عثمان بن عفان سنة ٢٦هـ/٦٤٦م ليحل محل ميناء الشعبية وإن كان بعض المؤرخين يرون أنه يعود إلى ما قبل الإسلام^(٢)، و يتوسط ميناء جدة ساحل البحر الأحمر وهو ملتقى طرق المواصلات البحرية والبرية في غرب الجزيرة العربية، لذلك كانت جدة تستقطب تجارة البحر الأحمر وازدادت أهمية الميناء أيضاً لقربه من مكة المكرمة، فأصبح الميناء الرئيسي للحج والملاحة ذات الطابع الديني^(٣)، وعندما تسلم الملك عبد العزيز جدة عام ١٣٤٤هـ/١٩٢٦م لم يكن الميناء سوى شريط ساحلي طوله ٩٠م يمتد أمام السور الغربي لمدينة جدة ويمثل رصيف الميناء^(٤)، وكان رصيف الميناء القديم يقع في منطقة مياه ضحلة يتراوح عمقها ما بين نص المتر إلى المتر والنصف على الحافة الغربية للشعاب المرجانية، مما جعل من الصعب على البواخر الكبيرة الاقتراب من رصيف الميناء؛ فكانت

محمد أحمد الرويثي: السكان وتنمية الموانئ السعودية على البحر الأحمر، ط١، دار المعرفة، الرياض ١٤٠٢هـ/١٩٨٢م، ص١٤٣.

(١) محمد أحمد الرويثي: الموانئ السعودية على البحر الأحمر، دار العرب للنشر، القاهرة ١٤٠٤هـ/١٩٨٤م، ص٣٧، ٣٨.

(٢) عبد القدوس الأنصاري: تاريخ مدينة نجد، ط١، جدة ١٣٨٣هـ/١٩٦٣م، ص٧٧، ٨٨.

(٣) حمد الجاسر: المعجم الجغرافي للبلاد العربية السعودية، المنطقة الغربية، دار اليمامة للنشر، الرياض ١٩٧٢م، ص١٢٩.

(٤) عبد الله عبد الرحمن السبيهي: دراسة جغرافية لميناء جدة وأهميته التجارية، رسالة ماجستير، جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية، الرياض ١٤٠٥هـ/١٩٨٥م، ص٤١.

النقل البحري وأثره على حركة النشاط التجاري

تقف في عرض البحر على مسافة نحو ٢١٤ متراً من الساحل، ثم تتولى السفن الشراعية الصغيرة من نوع السنايك إنزال البضائع، والركاب إلى رصيف الجمرک القائم على الساحل^(١).

ومنذ بدء تشغيل ميناء جدة في بداية عهد الملك عبد العزيز انتعشت حركة السفن وتنامت الأنشطة التجارية وأعداد الحجاج القادمين عن طريق البواخر، لذلك بدأت الحكومة بإجراء بعض التحسينات والإضافات لتطوير الميناء.

• ميناء رابغ:

يقع ميناء رابغ على بعد ١٦٠ كم شمال جدة وهي تعتبر أكبر مدينة تقع بين جدة والمدينة، ويقع ميناء رابغ بين مينائي جدة وينبع^(٢).

ازدهر ميناء رابغ بحركة تجارية داخلية فكانت تصل إليه السفن الشراعية من ميناء جدة والليث والقنفذة، أيضاً كانت تصل إلي بعض المنتجات المصرية ويمد الميناء القرى والبوادي الواقعة شرقه بما تحتاج إليه من سلع^(٣)، ويعتبر ميناء رابغ أكثر موانئ الحجاز أماناً، فمعظم مرافئ بحر الحجاز كلها مخيفة لا تقدر السفن أن ترفأ إليها إلا بالأدلاء البحريين، أما رابغ فقد عافاها الله من ذلك^(٤).

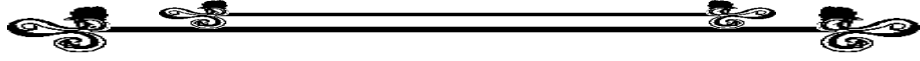
وفي أثناء الحرب العالمية الثانية كانت معظم البواخر التي تمون البلاد تفرغ شحناتها في ميناء رابغ، وقد استخدم الملك عبد العزيز ميناء رابغ أثناء فترة حصاره لجدة و انشأ فيه ميناء لاستقبال البضائع والحجاج القادمين عبر شمال البحر الأحمر، وعندما مر برابغ في ربيع الثاني ١٣٤٥هـ/١٩٢٦م في أثناء

(١) محمد الرويثي: الموانئ السعودية على البحر الأحمر، المرجع السابق، ص ٢٣١.

(٢) نفس المرجع السابق: ص ٤٣٣.

(٣) نقولاً زيادة: دليل البحر الأرتري وتجارة الجزيرة العربية البحرية، الكتاب الثاني، دار العلم، الرياض ١٤٠٤هـ/١٩٨٤م، ص ٢٩٥.

(٤) عبد الرحمن الأنصاري وآخرون: المرجع السابق، ج ١، ص ٦٠.



رحلته من جدة إلى المدينة قام بزيارة الميناء واطلع على الإنشاءات التي أمر بتنفيذها^(١).

وقد تم إصلاح ميناء رابع ورصف الطريق بين الميناء والبلدة وإن كان الميناء لم يحظى بإنشاءات كثيرة، ويرجع ذلك لتوفير احتياجات المدينة، ومنطقتها من ميناء ينبع القريب منها، وميناء جدة خاصة بعد تسيير السيارات بينها وبين المدينة المنورة^(٢).

• ميناء ينبع:

يقع على ساحل البحر الأحمر وهو وادي كثير النخل له مرسى، وقد عرف ينبع زمن الرسول صلى الله عليه وسلم بساحل (بولا) نسبة إلى عين بولا أقرب عيون ينبع إلى الساحل، واشتق اسم ينبع لكثرة ينابيعها فعددت بنحو ١٧٠ عيناً، ويرجع تاريخ نشأة الميناء إلى القرن السابع الهجري^(٣)، وعبر ميناء ينبع كانت تصل الجرايات المقررة إلى أهل الحرمين، ويخدم الميناء النشاط التجاري لمنطقة المدينة المنورة، نالت ينبع اهتماماً خاصاً من الملك عبد العزيز، وذلك بوصفها ميناء المدينة المنورة فأصلح ميناؤها عدة مرات وبنيت عليه أرصفة، وأيضاً بنى فيه مبنى كبير لاستقبال الحجاج القادمين بواسطة البحر من مصر وشمال أفريقيا، أيضاً كانت ترسو فيه البواخر والسفن الشراعية المحملة بالبضائع القادمة من مصر والهند والحبشة^(٤) و ظل ميناء ينبع يحتل المرتبة الثانية بعد ميناء جدة وكان مفضلاً لبعض السفن على ميناء جدة قبل توسعته عام ١٣٦٩هـ/١٩٤٩م وذلك لكثرة وجود الشعاب المرجانية في ميناء جدة، هذا وقد نشط الميناء عندما تم توسعة الحرم النبوي الشريف عام ١٣٧٠هـ/١٩٥١م، فاستخدم الميناء لرسو السفن التي تحمل مواد البناء اللازمة

(١) _ جريدة أم القرى: العدد ١٠٧ في ١٣٤٥/٦/٢٥هـ، ١٢/٣١/١٩٢٦م، ص ٣، والعدد ١٠٨ في ١٣٤٥/٧/٣هـ، ١/٧/١٩٢٦م، ص ٣.

(٢) الرويحي: الموائى السعودية، ص ٤٣٣.

(٣) _ عبد الكريم محمود الخطيب: تاريخ ينبع، ط ١، دار القلم، الرياض ١٤٠٥هـ/١٩٨٥م، ص ١٢، ١٣.

(٤) _ عبد الكريم محمود الخطيب: المرجع السابق، ص ٣٦، ٣٥.

النقل البحري وأثره على حركة النشاط التجاري

للتوسعة والتي يتم نقلها بعد ذلك بالسيارات للمدينة^(١) كما شهد الميناء في المراحل التالية توسعاً واهتماماً ملحوظاً فتم إنشاء ميناء ينبع الحديث وهو يتسع لرسو باخرتين كبيرتين من عابرات المحيطات^(٢)، واستمر الميناء في عملية التطوير حتى أنشئت الهيئة الملكية للجبيل وينبع.

• ميناء الليث:

هو من موانئ جنوب منطقة مكة المكرمة، وقد ظل الميناء يقوم بالدور الذي اضطلع به عبر تاريخه بعد توحيد المملكة، ويشتهر الميناء بتصدير الدخن فكان التجار يأتون إليه من كافة الأنحاء لشواء الدخن والمنتجات الزراعية والحيوانية والتي اشتهر بها ظهيره الجغرافي الممتد في بلاد زهران، وبني مالك وسهول تهامة، وكانت تصدر هذه المنتجات عبر ميناء الليث، وفي نفس الوقت يستقبل الميناء السفن القادمة من الخارج والتي تجد رواجاً لبضائعها في سوق الليث والمدن المجاورة من عمان، وغيرها من أقطار الخليج العربي، ولقرب الميناء من ميناء جدة كان على السفن القادمة إليه من السودان أو المخا أو أي جهة أجنبية الحصول على كوشان (تصريح من ورقتين) يطلق عليه (البطنطة)^(٣) اهتم الملك عبد العزيز بالميناء وعمل على تنظيمه وعين له محمد صالح أميراً^(٤)، ومنذ ١٨٨٠ هـ بدأت حركة الميناء في الضعف وذلك لكثرة استخدام السيارات في نقل البضائع من جدة ولم يبق إلا استخدام صيادي الأسماك للميناء أو مرتادي النزهة وحرس الحدود^(٥).

• ميناء القنفذة:

من الموانئ الهامة على الساحل الشرقي للبحر الأحمر وهو يبعد عن مكة حوالي ٣٥٠ كم إلى الجنوب، وكان بريد مكة ينقل عن طريق ميناء

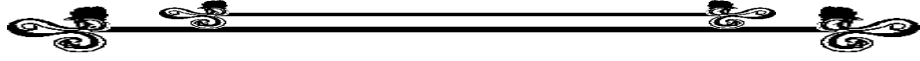
(١) المرجع السابق: ص ٣٦.

(٢) الرويحي: الموانئ السعودية، ص ٥٠١.

(٣) عبد الرحمن الأنصاري وآخرون: ج ١، ص ١٥٧، ١٥٦.

(٤) المرجع السابق: ص ١٥٧.

(٥) المرجع السابق: ص ٣١٣، ٣١٢.



القنفذة، كذلك كان للميناء اتصال تجاري كبير مع موانئ جدة وجازان، وعدن، والحبية وكمران، ورابغ وينبع، وأمّالج وغيرها من الموانئ الداخلية والخارجية^(١).

وعندما حاصر الملك عبد العزيز جدة أمر باستقبال حجاج الهند في ميناء القنفذة و ميناء الليث وذلك بعد أن دخلت في طاعته عام ١٣٤٣هـ/١٩٢٤م وعيّن عليها الأمير مساعد بن سويلم^(٢).

كذلك أمر الملك بتوسعة الميناء وذلك ببناء رصيف من الإسمنت يمتد داخل البحر وينتهي بمرسى مربع الشكل، وبذلك أصبح من السهل على السفن الكبيرة الرسو بجانب الرصيف لتفريغ حمولتها بعد أن كانت ترسو بعيداً عن البر وتفرغ حمولتها في قوارب^(٣) ومع تقدم وسائل النقل بالسيارات أخذت حركة ميناء القنفذة في الركود وأصبح يقتصر على صيد الأسماك وحرس الحدود، ولكن إذا تم إصلاحه وبناء ما تهدم منه فيمكن فتحه للسفن الكبيرة^(٤).

• ميناء ضبا:

يقع على بعد ١٥٠ كم شمال ميناء الوجه وقد خضع الميناء لسلطة الملك عبد العزيز ١٣٤٤هـ/١٩٢٥م وذلك عندما وفد شيخ قبيلة الحويطات لتقديم فروض الطاعة والولاء^(٥) وقد اهتمت الحكومة السعودية بالميناء؛ فعملت على زيادة طول أرصفته، ويصدر الميناء الأغنام ومنتجاتها والفحم النباتي إلى السويس وبور سودان^(٦).

(١) الرويحي: الموانئ، ص ٢٣٤.

(٢) جريدة أم القرى: العدد ١ في ١٥/٥/١٣٤٣هـ، ١٢/١٢/١٩٢٤م، ص ٤.

الشريف عبد الله بن حمزة أمير القنفذة والليث يسلم البلدين إلى محمد حجاج، وتعيين الأمير مساعد بن سويلم أميراً على القنفذة، العدد ٢٠ في ١٥/١٠/١٣٤٣هـ، ٨/٥/١٩٢٥م، ص ٤.

محمد المانع: توحيد المملكة العربية السعودية: ترجمة عبد الله صالح العثيمين، ط ١، الدمام ١٤٠٢هـ/١٩٨٢م، ص ١٥٧.

(٣) الرويحي: الموانئ، ص ٢٤٠.

(٤) محمد الأنصاري وآخرون: ج ١، ص ٣١٣.

(٥) جريدة أم القرى: عدد ٥٥ في ٣٠/٦/١٣٤٤هـ، ١٥/١/١٩٢٦م، ص ٣.

(٦) محمد المانع: المرجع السابق، ص ١٧١.

النقل البحري وأثره على حركة النشاط التجاري

• ميناء الوجه:

يقع على بعد ١٥٠ كم شمال الجوزاء وكانت خلال القرون الأولى محطة لنزول قوافل الحجاج القادمة من مصر، أيضاً اشتهر الميناء بوجود المحجر الصحي للحجاج العائدين إلى مصر^(١)، ويتميز الميناء بتصدير الفحم النباتي والأغنام ومنتجاتها إلى السويس بواسطة السنايك، وقد زود الميناء ببنار لهداية السفن^(٢)، دخلت الوجه في نفس الوقت الذي دخلت فيه موانئ الحجاز تحت سلطة الملك عبد العزيز، ويتميز الميناء بالنشاط في حركة النقل البحري وذلك لوجود عدد كبير من الأسر التي تمتلك السفن الشراعية الكبيرة والصغيرة التي تتجاوز حمولة بعضها ١٠٠ طن، وقد اكتسب هؤلاء خبرة طويلة في حوض البحر الأحمر والعالم الخارجي، ويصنف جمرك الميناء من الدرجة الثانية وأصبح في مستوى جمرك ميناء ينبع وذلك لكثرة الصادرات والواردات به^(٣).

• ميناء جازان:

من أهم الموانئ في جنوب المملكة وازدادت أهميته بعد اتخاذ مدينة جازان عاصمة إدارية لمنطقة جازان^(٤)، وللميناء تجارة داخلية مع الليث وجدة والقنفذة ورابغ، وأيضاً للميناء تجارة خارجية من كثير من الدول ونتيجة لنشاط الميناء قامت الحكومة السعودية ببناء، وتطوير رصيف الميناء في عام ١٣٥٢هـ/١٩٣٢م^(٥).

(١) علي إبراهيم حامد غبان: شمال غرب المملكة العربية السعودية، ج ٢، ص ٢٩، ٢٨.
(٢) شوقي الجمل: الوثائق التاريخية لسياسة مصر في البحر الأحمر، دار النهضة العربية، القاهرة ١٩٥٩م، ص ٣٩٢-٢٠٤.
(٣) إبراهيم عويض العتيبي: التنظيمات في عهد الملك عبد العزيز، ط ١، مكتبة المعرفة، الرياض ١٤١٤هـ/١٩٩٣م، ص ٣٢٨، ٣٢٧.
(٤) محمد عبد الله بن بليهد: ابتسامات الأيام في انتصارات الإمام، الرياض ١٩٨٥م، ص ١٨٧.
ممد أحمد العقيلي: المعجم الجغرافي للبلاد العربية السعودية، مقاطعة جازان، الرياض ١٣٨٩هـ، ص ٥١.
(٥) الرويثي: المرجع السابق، ص ٣٥٩.

الإجراءات التنظيمية للنقل البحري:

سعى الملك عبد العزيز إلى تطوير موانئ المملكة ومتابعة بناءها، وتوسيعها لاستقبال السفن التي تحمل البضائع والمعدات والحجاج، والمعتمرين لذلك قام بافتتاح وتوسيع ميناء الدمام على الخليج العربي وميناء رأس تنورة الخاص بالبترول، بهدف أن تحول المدن الساحلية التي تطل على الخليج إلى موانئ لتوسيع حركة التجارة، وفي ميناء جدة على البحر الأحمر قام بتوسعة الميناء على أحدث الأساليب الفنية آنذاك، و شملت حركة التطوير موانئ البحر الأحمر مثل؛ ميناء ينبع ليخفف العبء عن ميناء جدة، والجبيل، وجازان وغيرها كما قام بتدشين العديد من الخطوط البحرية للاتصال بين موانئ المملكة على البحر الأحمر وبين البلدان الخارجية^(١) فحرصت الدولة على ربط سواحلها البحرية بشبكة من الطرق تسهم في سهولة وسرعة نقل السلع والبضائع والمعدات والأفراد بين مناطق المملكة وإلى مختلف دول العالم وبالعكس^(٢) واتضح ذلك في الاهتمام البالغ الذي أوضحه الملك عبد العزيز في إنشاء ميناء الدمام وربطه بالرياض العاصمة إنشاء الخط الحديدي والذي بدء فيه عام ١٣٦٧هـ/١٩٤٨م وتم إنجازه عام ١٣٧١هـ/١٩٥١م ويبلغ طوله ٥٧٩ كم ليكون مكملاً لخدمات الميناء، وقد قامت شركة الزيت العربية بالإشراف على عمليات التصميم والإنشاء والإدارة بالميناء^(٣).

اهتم الملك عبد العزيز بوضع بعض التنظيمات، فسواحل المنطقة الشرقية كانت أهم المشاكل التي تواجه نمو وتطور الموانئ هو ضحالة أعماق سواحلها بحيث أنها لا تصلح لاستقبال السفن التجارية الضخمة، لذلك أمر

(١) عبد الوهاب عبد السلام عطار: الملك عبد العزيز ومرتكزات التخطيط للتنمية من بحوث ودراسات المملكة العربية السعودية في مائة عام، ج ١٤، التنمية والبيئة، ط ١، دار الملك عبد العزيز، الرياض ١٤٢٨هـ، ص ١٥.

ناصر محمد السلوم: النقل والمواصلات والاتصالات ودورها في تعزيز وحدة المملكة، الرياض، دار الملك عبد العزيز، المصدر السابق، ص ٣٦٥.

(٢) ناصر محمد السلوم: المملكة العربية السعودية في مائة عام، بحوث ودراسات، مجلد ١٤، ١٤٢٨هـ، ص ٣٦٥.

(٣) خير الدين الزركلي: المرجع السابق، ج ٣، ص ٨٤١، ٨٤٠.

النقل البحري وأثره على حركة النشاط التجاري

الملك عبد العزيز من الأسطول البريطاني إجراء مسح لموانئ الأحساء في عام ١٣٤٢هـ/١٩٢١م، وذلك لتطويرها ولزيادة طاقتها الاستيعابية^(١).

أما من ناحية التنظيم والإدارة فقد خضع النقل البحري لإجراءات تنظيمية وأمنية كفلت له الانضباط، فعندما دخل الملك عبد العزيز الأحساء أقر التنظيمات التي وضعها العثمانيون لإدارة موانئ الأحساء، فقام بالاستعانة ببعض موظفي الدولة العثمانية ممن كان لديهم خبرة طويلة في إدارة الموانئ، فعهد إلى محمد أفندي العبد الهادي بإدارة مالية الأحساء، وعهد بإدارة ميناء العقير إلى عبد الله من خير الله وعين له وكيلاً عبد الرحمن بن صالح الدحيلان بينما عهد بإدارة ميناء القطيف إلى أميرها عبد الرحمن بن سويلم، ولزيادة الموارد الاقتصادية عمل على خفض الضرائب الجمركية على السلع الواردة والصادرة من موانئ الأحساء فخفضت من ١١٪ إلى ٥٪^(٢).

أيضاً عمل على نشر الأمن في ربوع الأحساء وسواحلها، فقرر تشكيل إدارة خفر السواحل فاستطاع بذلك القضاء على اعتداءات بدو الأحساء على السفن التجارية وغواصي اللؤلؤ^(٣)، ومع تزايد أعداد المسافرين ودخولهم وخروجهم من موانئ الأحساء رغب الملك عبد العزيز في تنظيم السفر إلى الخارج، فألزم المسافرين في أواخر عام ١٣٤٠هـ/١٩٢١م باستصدار ورقة سفر عن طريق مدير ميناء العقير أو القطيف.

وكانت عبارة عن ورقة مطبوعة تسمى الورقة الخضراء، ويتطلب أيضاً من المسافرين إحضار شهادة حسن سير وسلوك موقعة من أربعة أشخاص

(١) عبد الله النغميشي: المرجع السابق، ص ٣١٠.

(٢) جريدة أم القرى: عدد ٨٩ في ١٨/٢/١٣٤٥هـ، ٢٧/٨/١٩٢٦م، ص ٣، تخفيض الرسوم الجمركية على بعض البضائع وإلغاء بعض الجمارك.

حافظ وهبة: جزيرة العرب في القرن العشرين، ط ٢، لجنة التأليف والترجمة والنشر، القاهرة ١٣٧٥هـ/١٩٥٦م، ص ١٤٣.

(٣) جريدة أم القرى: عدد ٢٢٠ في ٣٠/٩/١٣٤٧هـ، ١٦/٣/١٩٢٩م، تشكيل إدارة خفر السواحل، ص ٢.

عبد الرحمن عثمان آل ملا: تاريخ هجر، دراسة شاملة في أحوال الجزء الشرقي من شبه الجزيرة العربية (الأحساء- البحرين- الكويت- قطر) ج ١، ط ١، الأحساء ١٤١٠هـ/١٩٩٠م، ص ٢١٠.



وتحديد دواعي السفر بالإضافة إلى كفيل مالي يضمن طالب السفر^(١)، وفي عام ١٣٥٥هـ/١٩٣٦م صدر أمراً إلى جميع وكلاء البواخر بعدم قطع تذاكر ركوب البواخر إلا إذا أظهر المسافر جوازاً قانونياً موضحاً عليه السماح له بالسفر وأن أية شركة تخالف ذلك الأمر يوقع عليها غرامة مالية لا تقل عن ٥٠ جنيه ولا تزيد عن ١٠٠ جنيه، وتضاعف العقوبة عند التكرار^(٢).

كذلك تم تنظيم خروج البحارة والغواصين من موانئ الأحساء وعودتهم إليها وذلك باستصدار تراخيص وأذونات وكان يوجد في موانئ الأحساء موظفون مختصون لذلك يقومون بتسجيل سفن الغوص وأسماء نواخذ (قائدي السفن) وعدد بحارتها^(٣).

أما من حيث نظام إدارة الموانئ فقد أبقى الملك عبد العزيز على ما كان متبعاً في الماضي وهو يقوم على نظام الضمان الذي وضعه العثمانيون لإدارة الموانئ والأملاك العامة، ويتمثل في إدارة الموانئ من قبل متعهد ضامن وفق لائحة رسوم محددة تعرف (بالباج) وذلك مقابل أن يدفع الضامن مبلغاً معيناً للحكومة كل عام في مقابل أن يقوم الضامن بجمع الأموال، وتحصيلها وفق لائحة رسوم محددة^(٤)، ويتم تعيين صاحب الضمان عن طريق الترشيح بالمزاد العلني، ويتم اختيار أفضل عرض مالي يتقدم به أثرياء مناطق الأحساء، وقد ضمن الجمارك في بداية عهد الملك عبد العزيز أحد أثرياء القطيف ويدعى علي الفارس بمبلغ وقدره مائة ألف روبية سنوياً، وفي أثناء الحرب العالمية الأولى أعيد تنظيم الجمارك على يد الشيخ عبد اللطيف المنديل فزاد الإيواء من ٥٠٠٠ جنيه إلى ٢٠ ألف جنيه سنوياً^(٥).

(١) عبد الرحمن السبيت وآخرون: من وثائقنا الوطنية، ص ٩٨، ٩٧.

(٢) جريدة أم القرى: عدد ٦٠٣ في ١٣٥٥/٤/٦ هـ، ١٩٣٦/٦/٢٦ م، ص ٨ بلاغ عن تعليمات كيفية الصعود إلى البحر.

(٣) عبد الله أحمد الشباط: صفحات من تاريخ الأحساء، ط ١، الدار الوطنية الجديدة للنشر والتوزيع، الخير ١٤٠٩هـ/١٩٨٩م، ص ٥٠.

(٤) محمد سعيد المسلم: المرجع السابق، ص ٢٧٢.

(٥) حافظ وهبة: المرجع السابق، ص ١٤٣، ١٤٤.

النقل البحري وأثره على حركة النشاط التجاري

وفي عام ١٣٤٦هـ/١٩٢٧م أرسل الملك عبد العزيز الشيخ محمد الطويل لإعادة تنظيم مالية الأحساء والإشراف على تحصيل الجمارك، وقد استمر العمل بنظام الباج حتى عام ١٣٧٩هـ/١٩٥٩م^(١).

ولتنظيم العلاقة بين المملكة والدول الأخرى في مجال النقل البحري صدر نظام (مصلحة خفر السواحل وتوابعها) في عام ١٣٥٣هـ/١٩٣٤م والذي بلغت مواده ثلاثاً وثمانين مادة، وفي المادة الثالثة من هذا النظام عرفت مصلحة خفر السواحل بأنها هي الدائرة المكلفة بالمحافظة على السواحل، وضبط المهربات بحراً وبراً، وداخل المرفأئ أو بواسطة الدوريات البحرية أو المراكز الثابتة بالثغور وكانت على مصلحة تتبع لأمير المنطقة^(٢).

فكانت مصلحة خفر السواحل في الأحساء تتبع لأمير المنطقة ومصلحة خفر السواحل في الحجاز تمتد من العقبة شمالاً إلى جازان جنوباً تخضع لإشراف النائب العام^(٣)، وقد دمجت الإثنين في إدارة واحدة عام ١٣٨٢هـ/١٩٦٢م باسم مصلحة خفر السواحل والموانئ تحت إشراف وزارة الداخلية ثم عدل اسمها إلى المديرية العامة لسلاح الحدود وخفر السواحل والموانئ ثم تحول هذا الاسم عام ١٣٩١هـ/١٩٧١م إلى سلاح الحدود وحالياً إلى حرس الحدود، وأصبحت هذه المديرية مسئولة عن أمن الحدود البرية والبحرية^(٤).

وعلى سواحل المنطقة الغربية اهتم الملك عبد العزيز بميناء جدة والذي افتتح عام ١٣٦٩هـ لترسو فيه بواخر الركاب والبضائع.

وتمثل هذا الاهتمام في عدة جوانب منها:

- (١) محمد المسلم: المرجع السابق، ص ٢٧٤.
- (٢) جريدة أم القرى: العدد ٥٠١ في ١٣٥٣/٤/٨ هـ، ١٩٣٤/٧/٢٠ م، والعدد ٥٠٦ في ١٣٥٣/٥/١٣ هـ، ١٩٣٤/٨/٢٤ م، والعدد ٥٠٧ في ١٣٥٣/٥/٢٠ هـ، ١٩٣٤/٨/٣١ م.
- (٣) جريدة أم القرى: العدد ٢٢٠ في ١٣٤٧/٩/٣٠ هـ، ١٩٢٩/٣/١١ م.
- (٤) إبراهيم عويض العتيبي: المرجع السابق، ص ٤٣٩-٤٤٢.



الاستعانة بموظفي حكومة الحجاز في إدارة الميناء، والاستفادة من الخبرات والتنظيمات التي أدخلها العثمانيون وأشرف الحجاز، أبقى على نظام الضمان في إدارة الميناء وقد ضمن ميناء جدة في بداية العهد السعودي أحد أعيان مدينة جدة من أسرة آل زينل وقد تولدت إدارة الميناء تحت إشراف وزارة المالية، واستمرت في إدارته بنظام الضمان حتى عام ١٣٨٠هـ/١٩٦٠م حيث تولت الحكومة بعد ذلك إدارته وتشغيله^(١) وفي عام ١٣٤٩هـ/١٩٣٠م صدر أول نظام للجمارك فتشكلت الإدارات الجمركية من ثلاث درجات تبعاً لأهمية المنطقة الاقتصادية فكانت الإدارة العامة في جدة، ثم تأتي بعدها جمارك ينبع والوجه ثم رابغ وضبا وأمّالج والليث من الدرجة الثالثة، وكان كل مركز جمركي يتكون من مدير ورئيس للكتاب وأمين صندوق ومحاسب^(٢).

كذلك اهتم الملك عبد العزيز بإنشاء دائرة المرافئ بجدة ومن مهامها إصدار رخص الغواصين والسنايك واستقبال البواخر القادمة إلى الميناء والمسافرة وتحصيل الرسوم المقررة عليها^(٣)، كذلك تقرر فرض رسم الريان على البواخر التي تحتاج إلى ريان من البلاد لإدخالها الميناء وقدره جنيهان إنجليزيان^(٤) ومع ازدياد حركة السفن والنقل من وإلى المملكة قابل ذلك الملك عبد العزيز بإنشاء هيئة تجارية عام ١٣٤٩هـ وهي مجلس التجار للنظر في الخلافات التي تقع بين التجار ولحفظ المصالح التجارية^(٥) و صدر نظام تأسيس الشركات التجارية عام ١٣٥٠هـ كما صدر في نفس العام أنظمة

(١) عبد القدوس الأنصاري: المرجع السابق، ص ٣٨٤.

(٢) جريدة أم القرى: العدد ٢٩٢ في ١٥/٢/١٣٤٩هـ، ١/٧/١٩٣٠م، ص ٢، والعدد ٢٩٦ في ١٤/٣/١٣٤٩هـ، ٨/٨/١٩٣١م، ص ٢.

(٣) عبد الله السبهين: المرجع السابق، ص ٤٠.

(٤) جريدة أم القرى: العدد ٥٠٩ في ٥/٦/١٣٥٣هـ، ١٤/٩/١٩٣٤م، ص ٢. رسم الريان يؤخذ من البواخر التي تحتاج إلى ريان من البلاد لإدخالها الميناء وقدره جنيهان إنجليزيان.

(٥) جريدة أم القرى: عدد ٣٠٠ في ١٢/٤/١٣٤٩هـ، ٥/٩/١٩٣٠م.

النقل البحري وأثره على حركة النشاط التجاري

المحاكمات التجارية والتجارة البحرية، وفي عام ١٣٦٥هـ صدر نظام الغرفة التجارية ومنح رخص الاستيراد والتصدير^(١).

عندما دخل الملك عبد العزيز جدة لم يكن مينائها سوى شريط ساحلي طوله ٩٠ متراً يمتد أمام السور الغربي لمدينة جدة ويمثل رصيف الميناء^(٢) وكان يقع على الحافة الغربية للشعاب المرجانية وهي منطقة ضحلة يتراوح عمقها ما بين نصف المتر إلى المتر والنصف، مما جعل السفن الكبيرة تقف في عرض البحر على مسافة ٢١٤ متراً من الساحل أي أنها لا تستطيع أن ترسو بالقرب من رصيف المياه، وكانت السفن الشراعية الصغيرة (السنابيك) تقوم بنقل الركاب والبضائع إلى رصيف الميناء^(٣).

لذلك قرر الملك عبد العزيز تطوير ميناء جدة وذلك بإنشاء رصيف وجمرك وبناء فنار داخل الميناء^(٤)، وقد مرت توسعة منار جدة بعدة مراحل فتمت التوسعة الأولى عام ١٣٤٧هـ/١٩٢٨م والتوسعة الثانية في عام ١٣٥٦هـ وقد تم الانتهاء من بناء الرصيف ومبنى الجمارك مما ساعد في تخليص إجراءات الحجاج والمسافرين^(٥).

ولم تتوقف حركة الإنشاءات والتطوير في ميناء جدة عند هذا الحد فقد أمر الملك عبد العزيز بإنشاء ميناء بحري في مدينة جدة تتصل به البواخر بالبر بحيث ينزل الركاب والبضائع إلى البر دون الحاجة إلى السفن الشراعية، وقد تم إنشاء رصيف يبلغ طول ٢٥٠٠م وعرضه يتراوح ما بين ١٥-٣٠م

(١) عبد الوهاب عبد السلام عطار: الملك عبد العزيز ومرتكزات التخطيط للتنمية (بحوث ودراسات) المملكة العربية السعودية في مائة عام، مجلد ١٤، المرجع السابق، ص ٢٣.

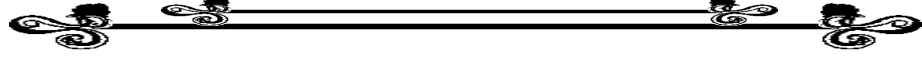
(٢) عبد الله السبهين: المرجع السابق، ص ٤١.

(٣) عبد الله السبهين: المرجع السابق، ص ٤١.

(٤) الرويثي: المرجع السابق، ص ٢٣١.

(٥) عبد الله السبهين: المرجع السابق، ص ٤١.

جريدة أم القرى: عدد ١٣١٤ في ١٦/٨/١٣٦٩هـ، ١٩٥٠/٦/٢م نزول الحجاج براحة تامة في ميناء جدة الجديد.



ويمتد من ساحل جدة حتى يتصل بجزيرتي سعد والمفسكة داخل البحر، وارتبط هذا الرصيف بميناء جدة القديم بواسطة جسر طوله ٨٠٠م^(١).

وفي عام ١٣٦٩هـ/١٩٤٩م تم افتتاح ميناء جدة الذي ترسو فيه البواخر حيث ينزل الركاب والبضائع إلى البر، وكانت الباخرة (أكبر) والقادمة من الهند هي أول باخرة تدخل الميناء الجديد وعلى متنها ٤٧٩ حاجاً من مسلمي الهند^(٢).

وقد قام سمو ولي العهد في ذلك الوقت الأمير سعود بن عبد العزيز بتفقد أقسام الميناء وأشرف بنفسه على عملية رسو البواخر ونزول الحجاج وسلامتهم^(٣).

ولتحقيق المرونة في العمل اتفقت الحكومة السعودية مع إحدى الشركات الإنجليزية على أن تتولى القيام بتنظيم إرساء السفن وإنزال البضائع والركاب في الميناء حتى يتم تدريب الموظفين السعوديين وقد ألغي هذا الاتفاق عام ١٣٧٩هـ/١٩٥٩م وألت إدارة الميناء إلى الحكومة^(٤).

أما فيما يتعلق بشؤون الحج والحجاج فصدرت عدة أوامر في عام ١٣٥٣هـ/١٩٣٤م وأيضاً في عام ١٣٥٦هـ/١٩٣٧م وكلها تأمر شركات البواخر التي تنقل الحجاج الموجودة بجدة بتقديم بيانات تفصيلية لإمارة جدة بأسماء وعدد البواخر، وعدد ركابها والمواعيد المقررة لنقلهم إلى بلادهم بعد أداء الفريضة وذلك بحسب تواريخ قدومهم، كذلك كان أصحاب السنايك والزوارق مسئولين عن حمولة السنايك وعن نزول الحجاج من البواخر إلى الرصيف تقع عليهم مسئولية ما يصيب الحجاج أو أمتعتهم من الأضرار والخسائر^(٥).

(١) _ جريدة أم القرى: العدد ١٣٢٠ في ٤/١٠/١٣٦٩هـ، ١٩/٧/١٩٥٠م مشاريع وزارة المالية السعودية في إنشاء ميناء جدة.

(٢) _ جريدة أم القرى: العدد السابق.

(٣) _ جريدة أم القرى: عدد ١٣٢١ في ١٣/١٠/١٣٦٩هـ، ٢٨/٧/١٩٥٠م.

(٤) _ عبد الله السبهين: المرجع السابق، ص ٥٢.

(٥) _ جريدة أم القرى: عدد ٢٩٥ في ٧/٣/١٣٤٩هـ، ١١/٨/١٩٣٠م..

النقل البحري وأثره على حركة النشاط التجاري

ومع الاهتمام بالنقل البحري وبخاصة نقل الحجاج، قام الملك عبد العزيز في عام ١٣٤٨هـ/١٩٢٩م بمنح بنك مصر حق إنشاء بواخر لنقل الحجاج بين مصر والحجاز واشترط أن يكون لكل باخرة مسجد وحمامات ومستوصف وتهوية كافية مع توفير مياه الشرب والوضوء وأن يسمح للحجاج بالاستحمام مرتين^(١).

النقل البحري وأثره على النشاط التجاري:

أسهمت جميع موانئ المملكة العربية السعودية إسهاماً ملحوظاً في زيادة الناتج الوطني، ومن أهم الأمور التي جعلت المملكة تهتم بالنقل البحري أنها من أكبر الدول المصدرة للنفط والمستوردة في الوقت نفسه للسلع الصناعية والآلات والمواد اللازمة لتحقيق أهداف خطط التنمية، فمع اكتشاف النفط عام ١٣٥٧هـ/١٩٣٨م دخلت المملكة مرحلة التغير الاقتصادي والاجتماعي، ومن أهم الركائز الأساسية التي تقوم عليها صناعة النقل البحري هي السفن وملاكها وأصحاب العلاقة كالتوكيلات التجارية وشركات الشحن والتفريغ والنقل والتخزين والتأمين وغيرها، وتقوم السفن بربط مناطق الإنتاج بمناطق الاستهلاك عبر مسطح مائي فما يزيد عن ٦٥٪ من السلع تنقل بحراً^(٢)، وفي خلال فترة حكم الملك عبد العزيز ظلت صناعة السفن محدودة مقصورة على صناعة الزوارق والصنادل واللنشات، فهناك سفن للتجارة وسفن للغوص وقوارب خشبية لصيد الأسماك، وتعد صناعة السفن من العمليات الدقيقة فلا بد لمن يعمل بها أن يكون ذو خبرة طويلة، وذلك لكثرة القطع المكونة منها: السفينة وأسمائها^(٣).

(١) عبد الرحمن الأنصاري وآخرون: المرجع السابق، ج ١، ص ٢٢٥.

(٢) وزارة التخطيط: دراسة النقل الوطني بالمملكة العربية السعودية (سانترا بلان) تحليل قطاع النقل، مجلد ١، الرياض ١٤٢٦هـ، ص ٥٢١.

(٣) محمد علي صالح: الحياة الاقتصادية في المنطقة الشرقية من المملكة العربية السعودية، ج ٢، دبت، ص ٩١.



وقد اشتهرت سواحل المملكة الشرقية والغربية بصناعة السفن الخشبية وكانت تصنع من خشب الساج وخشب جوز الهند وأخشاب النارجيل ويتم استيرادها كلها من الهند وشرق أفريقيا^(١).

ولاهتمام الملك عبد العزيز بالنقل البحري وسعيه لبناء أسطول بحري تجاري، فقد حرص في بنود اتفاقية جدة ١٣٤٤هـ/١٩٢٥م أن أخذ التعهد على الشريف علي بن الحسين بعدم بيع أو تخريب البواخر والسناكب واللنشات، جميع البواخر التي في ملك الحجاز وهي: الطويل، ورشدي، والرقمتين، رضوى تصير ملكاً لسلطان عبد العزيز، وقد تم إدخال هذه البواخر للعمل من موانئ البحر الأحمر ووضع لها خط سير بين السويس، ومصوع، وبور سودان^(٢).

ولمعرفة الملك عبد العزيز بدور البحر الاقتصادي في تحسين اقتصاد دولته وزيادة مواردها الاقتصادية عمل على تشجيع رؤوس الأموال للاستثمار في الأنشطة البحرية ففي المنطقة الشرقية يوجد موانئ تجارية هامة هي القطيف ودارين والعقير ووجود هذه الموانئ على سواحل الخليج العربي جعل الدولة تهتم بتجارة صيد الأسماك واللؤلؤ^(٣)، ويعد استخراج اللؤلؤ من أهم الأنشطة الاقتصادية التقليدية في إقليم الأحساء، لأن صيد اللؤلؤ وتسويقه يعد

(١) تعد صناعة النقل البحري من الصناعات ذات الكثافة الرأسمالية التي تحتاج لاستثمارات ضخمة، وتنقسم السفن البحرية إلى عدة أقسام: سفن الحاويات: ومن أمثلتها حاويات مقطورات. سفن البضائع الجافة: مثل حاملات السيارات والإسمنت والحيوانات. الناقلات: مثل ناقلات الكيماويات، النفط الخام. حاملات للبترول، الفحم، الأخشاب، الحبوب. سفن الركاب والعبارات: مثل عبارات بضائع، ركاب، سيارات، لوريات. انظر: وزارة المواصلات والنقل البحري: تقرير عن أعمال الوزارة، الرياض ١٣٧٦هـ، ص ١٨١.

عبد الرحمن عثمان آل ملا: المرجع السابق، ج ١، ص ٤٤١. (٢) جريدة أم القرى: عدد ٦٨ في ١٠/١٠/١٣٤٤هـ، ٢٣/٤/١٩٢٦م، ج ٢، سفر الباخرة الدقمتين إلى السويس لتسهيل السفر والتجارة. أحمد عبد الغفور عطار: صقر الجزيرة، عالم المعرفة، بيروت ١٣٩٩هـ/١٩٧٩م، ص ٨٨٠-٨٨٢.

(٣) عبد الفتاح حسن أبو عليّة: دراسات في تاريخ الجزيرة العربية الحديث والمعاصر، دار المريخ، الرياض ١٤٠٦هـ/١٩٨٦م، ص ٥١.



النقل البحري وأثره على حركة النشاط التجاري

عملية تجارية مربحة، ففي موسم الغوص على اللؤلؤ تزداد الحركة التجارية في أسواق الإقليم^(١).

فمعظم البدو والحضر يعملون في مهنة الغوص على اللؤلؤ ففي بداية شهر جماد الثاني يبدأ موسم الغوص حيث يتميز ساحل الإقليم بوجود مغاصات اللؤلؤ (مواقع معينة في عمق البحر يعرفها البحارة)^(٢)، وقد بلغت عدد السفن التي تعمل في حرفة الغوص ١٦٧ سفينة، وعدد العاملين عليها ٣٤٤٤ رجلاً^(٣) ويأتي صيد اللؤلؤ في الدرجة الثانية بعد الزراعة من حيث الأهمية الاقتصادية في الإقليم^(٤).

ويعد ميناء دارين في جزيرة تاروت من أهم الأسواق التجارية لبيع اللؤلؤ كذلك ميناء القطيف^(٥)، وقد شجع الملك عبد العزيز حرفة الغوص على اللؤلؤ فدعى النواخذة لإتقان طرق الملاحة البحرية ومسابقة أهل الخليج عليها والاهتمام بالطرق التي يستخدمها العرب لاستخراج اللؤلؤ والأوقات المناسبة لذلك، واتضح ذلك في كتاب (مجاري الهداية) الذي كتبه أحد النواخذة راشد بن فاضل وهو من الكتب البحرية الهامة وقد اهتم الملك عبد العزيز بالكتاب، لأنه كان يبحث عن إمكانية زيادة الاستفادة من موانئ الأحساء وتطويرها^(٦).

وقد استمر الغوص على اللؤلؤ في سواحل الأحساء حتى أصابه التدهور، وعرف محلياً بنكبة الغوص عند اندلاع الحرب العالمية الثانية (١٣٥٨-١٣٦٥هـ/١٩٣٩-١٩٤٥م) ومع انتشار ظاهرة خلط اللؤلؤ الطبيعي بالأنواع الصناعية، كذلك ظهور مجالات عمل بديلة بالمنطقة مثل شركة الزيت

(١) حافظ وهبة: المرجع السابق، ص ١٣٣.

(٢) سيف مرزوق الشملان: تاريخ الغوص على اللؤلؤ في الكويت والخليج العربي، مطبعة ذات السلاسل، الكويت، ط ١، ١٣٩٤هـ/١٩٧٥م، ج ٢، ١٤٠٩هـ/١٩٨٩م، ج ١، ص ٢٧١، ٢٧٢.

(٣) ج. ج. لوريمر: دليل الخليج، القسم التاريخي، ج ٦، ص ٣١٨٩.

(٤) عبد الله ناصر السبيعي: المرجع السابق، ص ١٩٧.

(٥) سيف مرزوق الشملان: المرجع السابق، ص ٣١٣-٣١٤.

(٦) الأنصاري وآخرون: ج ١، ص ١٤٨.



(أرامكو) السعودية وشركة الزيت البحرينية (بايكو)^(١) ولأن إقليم الأحساء يتمتع بموقع استراتيجي هام فهو يعتبر حلقة وصل تجارية بين كل من الهند وأفريقيا والبحر الأبيض المتوسط بالإضافة إلى صلاته التجارية مع المناطق المجاورة، مثل: سلطنة عمان، وإيران، والعراق، والكويت، والبحرين، وإقليم نجد، وقد ساعد على ازدهار النشاط التجاري ووفرة المحاصيل الزراعية ووجود ميناء العقير التجاري^(٢).

أيضاً صيد الأسماك ووفرتها فهي حرفة مهمة حيث تتوفر الأسماك بكثرة، وذلك لوجود الأعشاب البحرية ودفء مياه الخليج العربي^(٣) فهناك أكثر من مائتي قارب للصيد، وتعد مدينة القطيف المصدر الرئيسي لصيد الأسماك والربيان والذي يصدر جزء منه والباقي يزود به مدن وقرى الإقليم^(٤).

ويعتمد إقليم نجد اقتصادياً على إقليم الأحساء^(٥)، فكانت تصل أسبوعياً قافلة من إقليم نجد وتعود محملة بالبضائع المتنوعة^(٦) أيضاً كان للإقليم صلة تجارية مع إقليم الحجاز فيصدر له الحمير الحساوية^(٧)، كذلك يصدر الإقليم الخيول العربية حيث يتم تصديرها إلى أسواق الهند عبر موانئ البحرين والكويت^(٨)،

(١) عبد الله ناصر السبيعي: اكتشاف النفط وأثره على الحياة الاقتصادية في المنطقة الشرقية، ط٢، دار اليمامة للنشر، ١٤٠٩هـ/١٩٨٩م، ص ٩٦.

(٢) ف.ش. فيدل: واحة الأحساء، ترجمة عبد الله ناصر السبيعي، ط١، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، بيروت ١٤١٠هـ/١٩٩٠م، ص ١٨٧.

(٣) ج.ج. لوريمر: القسم التاريخي، دليل الخليج، ج٦، ص ٣٣١٤-٣٣٢٥.

(٤) محمد سعيد المسلم: ساحل الذهب الأسود، مكتبة الحياة، بيروت ١٩٦٢م، ص ٣٠٥.
عبد الله ناصر السبيعي: اكتشاف النفط وأثره على الحياة الاجتماعية والاقتصادية في المنطقة الشرقية، ط٢، ١٤٠٩هـ/١٩٨٩م، ص ٥٣.

(٥) جمال زكريا: المرجع السابق، ص ٩٤.

(٦) ج.ج. لوريمر: دليل الخليج، القسم الجغرافي، ج٢، ص ٩٣٧.

(٧) إبراهيم رفعت باشا: مرآة الحرمين، ج١، ط٢، مطبعة دار الكتب المصرية، القاهرة ١٣٤٤هـ/١٩٢٥م، ج١، ص ٤٤٠.

(٨) ج.ج. لوريمر: دليل الخليج، القسم التاريخي، ج٦، ص ٣٣٣٨.

جريدة أم القرى: العدد ١٥٧ في ١٣٤٦/٦/٢٢هـ، ١٩٢٧/١٢/١٦م الزراعة في الأحساء وتطورها بما فيها الثمر.

النقل البحري وأثره على حركة النشاط التجاري

ويصدر من الإقليم المواشي والإبل للأسواق الخارجية، ومن صادرات الإقليم كذلك أدوات القهوة والسمن والعبارات والجلود المدبوغة وشراب البلح وجريد النخل وأعواد القصب والفواكه والخضروات^(١)، أما بالنسبة للتمور فيعتبر الإقليم مصدراً هاماً لإنتاج التمور حيث يوجد أكثر من ٣٠ ألف مزرعة^(٢)، فكان التجار الهنود في البحرين يتجهون إلى الأحساء لشراء التمور^(٣)، أما الواردات فهي الأرز والسكر والبن والهيل والمنسوجات والعطور والتوابل والذهب والفضة والأخشاب وكانت تأتي من الهند والبحرين وشرق أفريقيا كذلك الأسلحة تأتي من سوريا والبحرين والكويت^(٤).

وتشجيعاً للتجارة الخارجية ودورها في توفير المزيد من الأموال بدأ الملك عبد العزيز في فتح أبواب الأحساء والقطيف أمام تدفق التجارة الخارجية ففي عام ١٣٣١هـ/١٩١٣م طالب الوفد البريطاني الذي قدم إلى العقير من الملك إعطاء تسهيلات تجارية للشركات والرعايا البريطانيين، وقد أعلن الملك موافقته وأرسل إلى نائبه في القطيف عبد الرحمن بن سويلم بالسماح لدخولهم إلى القطيف ومزاولة التجارة وافتتاح المحلات التجارية بها^(٥).

كان التجار الهنود (البانيان) التابعين لرعايا الحكومة البريطانية دور مهم في عملية التصدير والاستيراد من الهند مباشرة أو عن طريق البحرين.

وكان هؤلاء التجار الهنود ينافسون التجار المحليين في أرزاقهم، أدرك الملك عبد العزيز أن ازدياد حجم الأعمال التجارية لهؤلاء التجار في بلاده

(١) ج.ج. لوريمر: المرجع السابق، القسم الجغرافي، ج ٥، ص ١٨٩٥.

(٢) حمد محمد القحطاني: الأوضاع السياسية والاقتصادية والاجتماعية في إقليم الأحساء، ١٢٨٨-١٣٣١هـ/١٨٧١-١٩١٣م، منشورات ذات السلاسل، الكويت، ط ١، ١٤٣٢هـ/٢٠١٢م، ص ٨١.

(٣) عبد الرحيم عبد الرحمن عبد الرحيم: الخليج العربي، رؤية في الواقع الاقتصادي والاجتماعي والثقافي مرحلة ما قبل البترول (١٩٠٠-١٩٣٠) دار الكتاب الجامعي، القاهرة ١٩٩٤م، ص ٦٧.

(٤) ف.ش. فيدل: المرجع السابق، ص ٢٣٨.

محمد سعيد المسلم: المرجع السابق، ص ٢٧١.

(٥) منيرة عبد الله العرينان: علاقات نجد بالقوى المحيطة (١٣١٩-١٣٣٢هـ/١٩٠٢-١٩١٤م) ط ١، ذات السلاسل للطباعة والنشر، الكويت ١٩٩٠م، ص ٤٩.



يلحق بعض الضرر بتجارة رعاياه ومصالحهم وخاصة بعد أن بدأت بعض الخلافات المالية تقع بين التجار الهنود وتجار الأحساء وإقليم نجد، لذلك قرر الملك تنظيم الشؤون المالية فزاد من نسبة الضرائب على السلع المستوردة والمصدرة للخارج خمسة أضعاف ما كانت عليه من قبل^(١) أيضاً حدد المدة التي يقيم فيها التجار الهنود في القطيف بثلاثة شهور ولم يسمح لهم بدخول ميناء الجبيل^(٢)، ومع ازدهار النشاط التجاري البحري خاصة بعد اكتشاف البترول نشطت عملية نقله إلى الخارج عبر الموانئ وكان الملك عبد العزيز يتابع ذلك بنفسه.

ففي ميناء رأس تنورة صعد الملك على الباخرة وافتتح مجرى انتقال الزيت فاندفع عشرة آلاف طن في جوفها وذلك عام ١٣٥٨هـ/١٩٣٩م، وكانت بذلك أول سفينة لتصدير النفط من المملكة^(٣)، ومع زيادة حجم صادرات البترول بلغ حجم الأسطول البحري لشركة الزيت العربية الأمريكية ٣٠ صندلاً، ٢١٩ زورقاً وقد استخدموا في نقل المشحونات بين رأس تنورة والدمام والخير والبحرين، أما الزوارق فاستخدمت لنقل الموظفين ولأعمال الدراسات البحرية^(٤) ومع تطور النقل البحري ألحقت به العديد من الأنشطة والخدمات مثل نوعية وكمية وسائل النقل وأعمال الشحن والتفريغ والتخزين وبناء السفن وإصلاحها ووكالات النقل البحري والتأمين على سلامة وصول السلع، ومن أشهر وكالات النقل البحري في موانئ المنطقة الشرقية وكالة عبد العزيز العبد لله المنصور وشركاه وكان مقرها في الخبر^(٥).

ولتحقيق التنمية الاقتصادية لموانئ المنطقة الشرقية تم ربطها بمدن الداخل وتهيئة الطرق أيضاً مدها بمحطات تحلية المياه فكان كل ذلك عامل جذب سكاني من ناحية وقيام المشاريع الاقتصادية المتنوعة من ناحية أخرى.

(١) محمد سعيد المسلم: واحة القطيف، المرجع السابق، ص ٢٧٤.

(٢) عبد الرحمن السبيبت وآخرون: المرجع السابق، ص ٢١١.

(٣) ناصر محمد السلوم: النقل والمواصلات، المرجع السابق، ص ٣٦٥.

(٤) عبد الله النغميشي: المرجع السابق، ص ٢٤٠.

(٥) عبد الله صادق دحلان: نمو دور أكبر للأسطول السعودي في خدمة التجارة الخارجية للملكة العربية السعودية، ندوة النقل البحري، جدة ١٤١٠هـ/١٩٩٠م، ص ٤.

النقل البحري وأثره على حركة النشاط التجاري

وفي المنطقة الغربية المطلّة على البحر الأحمر نشأت موانئ البحر الأحمر لضرورات اقتصادية ودينية وأيضاً أمنية وعسكرية، وقد قامت حركة تبادل تجاري عبر البحر الأحمر فأسهمت كل من ضبا والوجه وأملج وينبع ورابع والليث والقنفذة وجيزان وفرسان في عملية شحن منتجات المنطقة إلى موانئ السويس وسواكن من خلال خمسة خطوط رئيسية هي: خط السويس؛ ويعد الشريان الرئيسي للمواصلات البحرية، ويؤمن نقل الركاب والبضائع خط بور سودان، خط مصوع، خط عدن والهند - خط الحديد^(١).

ساهم النقل البحري في تطور وازدهار التجارة سواء الداخلية أو الخارجية وقد بدأ بتطوير الموانئ السعودية على البحر الأحمر وخاصة ميناء جدة نظراً لأهميته الدينية والاقتصادية والسياسية، أما بقية الموانئ فقد استمرت طوال عهد الملك عبد العزيز في حركة نشطة للسنايك والسفن الشراعية.

وبعد دخول الملك عبد العزيز جدة سارع إلى عقد الاتفاقيات التجارية مع العالم العربي والخارجي لتنظيم مرور السلع والجمارك، وكان للتسهيلات التي قدمتها الحكومة عاملاً هاماً في جذب شركات البواخر الدولية في فتح مكاتب لها في جدة، وتعيين وكلاء لها يديرون أعمالها في الميناء^(٢).

وتتصدر مهمة الوكالات البحرية في استقبال السفن ودفع الرسوم المطلوبة وتفريغ البضائع وتسليمها إلى أصحابها أيضاً على الوكيل الملاحي إخبار خفر السواحل بقدم بواخرهم إلى الميناء قبل ٢٤ ساعة ومقدار ما تحمله من ركاب وبضائع بالتفصيل وموافاة موانئ المملكة بحركة البواخر ومواعيد إقلاعها^(٣)، ومن أشهر الوكلاء البحريين في تلك الفترة الوكيل عبد الله فاضل عرب، تولى وكالة شركة البواخر الدنماركية ووكالة الباخرة العربية (الحق).

(١) الرويش: المرجع السابق، ص ٣٦٠.

(٢) جريدة أم القرى: عدد ٣٤٠ في ١٣٥٠/٢/٣ هـ، ١٩٣١/٦/١٩ م، وعدد ٣٧٠ في ١٣٥٠/٩/٧ هـ، ١٩٣٢/١/١٥ م أنظمة تتعلق بالتجارة البحرية (النظام التجاري).

(٣) جريدة أم القرى: عدد ٥٠٣ في ١٣٨٣/٤/٢٢ هـ، ١٩٣٤/٨/٣ م، ص ٣، وعدد ٥٠٥ في ١٣٥٣/٥/٦ هـ، ١٩٣٤/٨/١٧ م، ص ٣ نظام مديرية خفر السواحل وتوابعها.



وتولى حسين العوفي شركة النقل البحري المصرية الباخرة مصر، ومن الوكلاء خارج المملكة الشيخ أحمد بعثر في بور السودان وفي السويس الشيخ محمد جبر^(١).

هذا بجانب الشركات التي كان لها وكالات في المملكة من قبل ذلك مثل شركة بواخر هولت وكان لها وكلاء في إنجلترا وكانت تدير بواخرها إلى ميناء جدة منذ عام ١٣٤٧هـ/١٩٢٨م^(٢).

وتنافست هذه الشركات في تقديم أفضل الخدمات السريعة التي تلبي طلبات تجار جدة فقامت شركة البواخر الإيطالية بإعداد بواخر سريعة تقوم كل شهر من ميناء إيطاليا إلى ميناء جدة مباشرة وذلك بعد عقد المعاهدة التجارية مع إيطاليا عام ١٣٥٠هـ^(٣)، ثم تبع ذلك شركة البواخر الألمانية هانزا وشركة البواخر السوفيتية سوفتور وشركة البواخر الأمريكية روزفلت وشل^(٤)، وقد بدأت في تسيير خط بحري بين أمريكا وجدة ماراً بالسويس والكااب^(٥)، ومن أهم الشركات المصرية التي ساهمت بدور كبير في مجال النقل البحري بين مصر وميناء جدة الشركة المحيدية والتي تأسست عام ١٢٧٤هـ/١٨٥٧م وكان لها عدة توكيلات في البحر الأحمر ولها عدة خطوط ملاحية أهمها: خط

(١) جريدة أم القرى: عدد ١٣٢٠ في ١٠/٤/١٣٦٩هـ، ١٩٥٠/٧/١٩م الشركات التي تم إنشاؤها في المملكة والعلاقات التجارية بين المملكة والخارج.

(٢) كان لسرعة النمو الاقتصادي وتزايد الطلب في الأسواق المحلية إلى البضائع المستوردة عن طريق ميناء جدة إن بلغت عدد البواخر في عام ١٣٧٥هـ/١٩٥٥م ١٣٠٠ باخرة وهو أضعاف ما كان في السنوات التي سبقت إنشاء الميناء الجديد. نفس المصدر السابق.

(٣) جريدة أم القرى: عدد ٣٨٥ في ١٢/٢٣/١٣٥٠هـ، ١٩٣٥/٤/٢٩م المعاهدة التجارية مع إيطاليا.

(٤) جريدة أم القرى: عدد ٣٦٧ في ٨/٥/١٣٥٠هـ، ١٩٣١/١٢/٢٥م، وعدد ٣٦٨ في ١٣/١/١٩٣٢هـ، ١٩٣٢/١/١م، وعدد ٨١٣ في ٦/١٣/١٣٥٩هـ، ١٩٤٠/٧/١٩م النظام التجاري.

(٥) جريدة أم القرى: عدد ٨١٣ في ٦/١٣/١٣٥٩هـ، ١٩٤٠/٧/١٩م تسيير خط أمريكا-جدة.

النقل البحري وأثره على حركة النشاط التجاري

السويس- جدة- ينبع، وقد ساهمت هذه الشركة في الخدمات البحرية من نقل البضائع والركاب والبريد، وأسند إليها نقل الحجاج وعودتهم^(١).

ومع تطور وزيادة النشاط التجاري للنقل البحري تأسست عدة شركات وطنية أهمها شركة البواخر الملاحية العربية وكانت تقوم بشراء البواخر وتسييرها في الموانئ العربية في البحر الأحمر والخليج العربي فقامت بشراء الباخرة الفتح والباخرة النصر^(٢)، كذلك تأسست الشركة العربية للتوفير والاقتصاد عام ١٣٥٤هـ/١٩٣٥م وهي شركة تعاونية بلغ عدد المساهمين فيها ٢٨٧ مساهم وكان الاشتراك فيها بقرش واحد، ومن البواخر التي اشترتها العقير والزاهر من أمريكا عام ١٣٦٦هـ/١٩٤٦م^(٣).

كذلك اشترى محمد عبد الله رضا زينل باخرتين أطلق على إحداهما اسم والده وعلى الثانية لقب العائلة زينل ثم قام بشراء سفينة ثالثة سماها الأمير سعود وقد أقام يوسف زينل حفل شاي على ظهر الباخرة بمناسبة وصولها إلى ميناء جدة وحضر الحفل الأمير عبد الله الفيصل^(٤) كما قامت الحكومة السعودية بشراء أربعة باواخر تجارية من طراز اللنش الحديثة ولقبت أولى هذه البواخر التي وصلت إلى ميناء جدة بلقب باكورة^(٥).

ومن الشركات المتميزة أيضاً في النقل البحري شركة (حج لاين) ومن أهم سفنها سفينة الحجاج (المدينة) وتبلغ حمولتها ٤٠٠٠ طن وتستطيع نقل ٨٥٠ حاجاً وقد ضربت هذه السفينة رقماً قياسياً في السرعة فقطعت المسافة بين الهند وجدة في ستة أيام وسبعة عشر ساعة، وتميزت هذه السفينة

(١) الزركلي: المرجع السابق، ص ٧٦٠.

(٢) جريدة أم القرى: عدد ٤٩٨ في ١٧/٣/١٣٥٣هـ، ٢٩/٦/١٩٣٤م، ص ٢ وصول الباخرة النصر.

(٣) الزركلي: المرجع السابق، ص ٧٦١.

(٤) جريدة أم القرى: عدد ١٤٥٩ في ٢٥/٧/١٣٧٢هـ، ١٠/٤/١٩٥٣م، ص ٣ الباخرة الأمير سعود نواة الأسطول التجاري السعودي.

(٥) جريدة أم القرى: عدد ٢٤٩ في ٢٣/٤/١٣٤٨هـ، ٢٧/٩/١٩٢٩م، وصول الباخرة الأولى التي تعاقدت عليها الحكومة لشراء أربعة سفن ولقبت باسم باكورة.



بتخصيص مكان للصلاة بها كذلك قامت بتخفيض رسومها مما جعل الإقبال يزداد عليها من الحجاج القادمين عن طريق البحر إلى جدة^(١).

ومع تطور وسائل النقل البحري وإصلاح ميناء جدة وتطويره أقبل الكثير من الحجاج على ركوب البحر فبلغ عدد الحجاج القادمين إلى جدة عن طريق البحر في عام ١٣٥٤هـ/١٩٣٥م ٢٠٤٠١٤ حاجاً كان نصفهم من الهنود^(٢).

وفي عام ١٣٥٦هـ/١٩٣٧م بلغ إجمالي الحجاج ٦٧٢٢٤ حاج جاء منهم عن طريق البحر ٥٤٦٧٥ حاجاً^(٣)، وفي عام ١٣٥٧هـ ورد عن طريق البحر ٥٧٥٤٣ حاجاً^(٤)، وفي عام ١٣٦٥هـ جاء عن طريق البحر ٦١٣٨٦ حاجاً^(٥) وهكذا أصبح ميناء جدة يستقطب معظم الرحلات البحرية الخارجية من موانئ جنوب وغرب البلاد أيضاً كان لميناء جدة دوراً في التنمية العلمية للبلاد، فمن خلاله سافرت أول بعثة دراسية للالتحاق بالجامعات المصرية على ظهر الباخرة الخديوية^(٦)، وكانت تكاليف هذه البعثة من إيرادات ضريبة إضافية مقدارها قرش واحد على كل طرد من البضائع الواردة^(٧).

ولا يعني هذا أن ميناء جدة قد استأثر بالنشاط التجاري وحركة النقل البحري وحده وأن موانئ المملكة الأخرى المطلة على البحر الأحمر قد توقفت نشاطها فقد استمرت تلك الموانئ تقوم بالدور الذي قامت به من قبل فاستمرت بعد توحيد المملكة عام ١٣٥١هـ/١٩٣٢م في استيراد ما تحتاجه من السلع وتصدير الفائض من منتجاتها الزراعية والحيوانية وبعض الأشغال الحرفية اليدوية، وذلك لأن معظم هذه الموانئ ذات ظهير جغرافي يتميز بالثروة الزراعية والحيوانية ومنتجاتها كثيرة سواء من الحبوب أو العسل والسمن

(١) الأنصاري وآخرون: المرجع السابق، ج ١، ص ٢٢٥.

(٢) جريدة أم القرى: عدد ٥٨٨ في ١٩/١٢/١٣٥٤هـ، ١٤/٣/١٩٣٦م.

(٣) نفس المصدر السابق: عدد ٦٨٧ في ٤/١٢/١٣٥٥هـ، ٤/٢/١٩٣٨م.

(٤) نفس المصدر السابق: عدد ٧٣٨ في ١٤/١٢/١٣٥٧هـ، ٣/٢/١٩٣٩م.

(٥) نفس المصدر السابق: عدد ١١٣٢ في ١٥/١٢/١٣٦٥هـ، ٨/١١/١٩٤٦م.

(٦) نفس المصدر السابق: عدد ١٦٥ في ١٨/٨/١٣٤٦هـ، ١٠/٢/١٩٢٨م.

(٧) الزركلي: المرجع السابق، ص ٨٢٥.

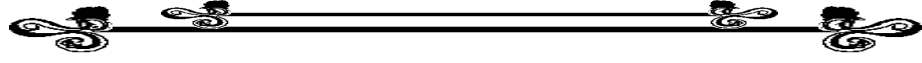
النقل البحري وأثره على حركة النشاط التجاري

والجلود، أما السلع التجارية التي كانت تصلها بحراً فهي الأقمشة والعطور والمواد الغذائية من زيوت وسكر وزنجبيل وغيرها، واشتهرت تلك الموانئ بوجود عدة بيوتات تمتلك السفن الشراعية الكبيرة والصغيرة والتي تبحر عبر موانئ الداخل والخارج وتقوم بالاستيراد والتصدير من جدة، وعدن، وبور سودان، والسويس، واللحية، والمخاء، ولكن مع انتشار الأمن في الطريق وسهولة نقل البضائع بالسيارات أصاب الركود بعض هذه الموانئ.

الخاتمة:

لعب النقل البحري دوراً كبيراً أزيد التبادل التجاري بين أقاليم المملكة الداخلية والمناطق المجاورة لها وبين دول العالم مما ساعد على زيادة الصادرات والواردات من البضائع المختلفة.

أيضاً لعب النقل البحري دوراً كبيراً في نقل الركاب وخاصة حجاج بيت الله الحرام ومسجد النبوي الشريف، كذلك ساعد النقل البحري في تحريك عجلة التنمية الاقتصادية والاجتماعية في المملكة، لما وفرته تلك الوسائل من دعم لقطاعات الاقتصاد والإنتاج المختلفة؛ كالزراعة، والصناعة، والتعدين وغيرها، ويعتبر النقل البحري من أقدم وسائل النقل، وهو أساسي في بناء اقتصاد الدول، وكانت المملكة العربية السعودية في الماضي تعتمد على البواخر المؤجرة، وتبيع بترولها على أساس فوب أي على ظهر الباخرة، في موانئها وتستورد بضائعها على أساس سيف أي السعر شامل القيمة والنقل والتأمين واصلاً موانئها، ومع توحيد المملكة العربية السعودية واكتشاف النفط، كان لذلك أثره الكبير في دخول المملكة مرحلة التغيير الاقتصادي والاجتماعي وشملت حركة التطوير موانئ المملكة، فبعد ما كان تقتصر دورها على وظيفة محلية هي الصيد والنقل وتجارة اللؤلؤ، بدأ التطوير والعمران، فتوسعت المدن، وازداد عدد سكانها وهاجر إليها كثير من سكان المدن، فكان الميناء رافداً من روافد التنمية في البلاد، وسبباً من أسباب الاستقرار والازدهار، وتمتلك المملكة سواحل طويلة تطل بعضها على المنطقة الشرقية، وبعضها على المنطقة الغربية، وكان لقيام الموانئ التجارية الكبرى في كل من الدمام والجبيل،



وتطوير موانئ تصدير النفط أثر ملحوظ في تدهور بعض المرافئ القديمة، وقد اتضح لنا مدى اهتمام الملك عبد العزيز بدور البحر لسياسي والأمني والاقتصادي، فكان تطوير موانئ السعودية على البحر الأحمر، وخاصة ميناء جدة نظراً لأهميته والدور الديني والاقتصادي والسياسي الذي يضطلع به الأثر الكبير في تحريك عجلة التنمية الاقتصادية والاجتماعية أما بقية الموانئ السعودية الأخرى على البحر الأحمر فقد استمرت طوال عهد الملك عبد العزيز في خدمة الظهير الجغرافي لكل منها في حركة نشطة، للسنايبك والسفن الشراعية، ومع زيادة اهتمام الدولة بالنقل البحري بدأت في تحديث الأسطول البحري التجاري السعودي، مما يعود بالخير العميم على البلاد.

النقل البحري وأثره على حركة النشاط التجاري

قائمة المصادر والمراجع

أولاً: المراجع العربية:

- إبراهيم رفعت باشا: مرآة الحرمين، ط ١، مطبعة دار الكتب المصرية، القاهرة ١٣٤٤هـ/١٩٢٥م.
- إبراهيم عويض العتيبي: التنظيمات في عهد الملك عبد العزيز، ط ١، مكتبة المعرفة، الرياض ١٤١٤هـ/١٩٩٣م.
- أحمد عبد الغفور عطار: صقر الجزيرة، عالم المعرفة، بيروت ١٣٩٩هـ/١٩٧٩م.
- أمين الريحاني: ملوك العرب، ط ٨، دار العلوم، بيروت ١٩٨٧م.
- ج-ج لوريمر: دليل الخليج، القسم التاريخي، ٧ أجزاء، القسم الجغرافي، ٧ أجزاء، ترجم وطبع على نفقة الشيخ/ خليفة بن حمد آل ثان أمير دولة قطر، د.ت، القسم التاريخي.
- جمال زكريا قاسم: موقف الكويت من التوسع السعودي في نجد وسواحل الأحساء، المجلة التاريخية المصرية، مجلد ١٦، القاهرة ١٩٧٠م.
- جواد عبد الحميد: العقير أقدم ميناء للأحساء، مجلة العرب، سنة ١٧، الرياض ١٤٠٢هـ/١٩٨٢م.
- حافظ وهبة: جزيرة العرب في القرن العشرين، ط ٢، لجنة التأليف والترجمة والنشر، القاهرة ١٣٧٥هـ/١٩٥٦م.
- حمد الجاسر: المعجم الجغرافي للبلاد العربية السعودية، المنطقة الغربية، دار اليمامة للنشر، الرياض ١٩٧٢م.
- حمد محمد القحطاني: الأوضاع السياسية والاقتصادية والاجتماعية في إقليم الأحساء، ١٢٨٨-١٣٣١هـ/١٨٧١-١٩١٣م، منشورات ذات السلاسل، الكويت، ط ١، ١٤٣٢هـ/٢٠١٢م.
- خالد البسام: القوافل، رحلات الإرسالية الأمريكية في مدن الخليج والجزيرة العربية ١٩٠١-١٩٢٦م، ط ١، البحرين ١٩٩٣م.
- خير الدين الزركلي: شبه الجزيرة في عهد الملك عبد العزيز، ط ٢، دار العلم للملايين، بيروت ١٩٧٠م.

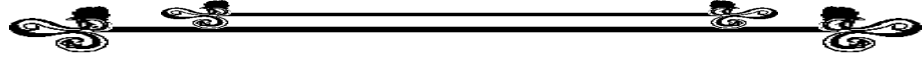


- رجاء عبد الحميد البريكان: ميناء الملك عبد العزيز بالدمام وعلاقته التجارية بمنطقة الظهر، رسالة ماجستير، كلية الآداب، جامعة الملك سعود ١٩٨٦م.
- سيف مرزوق الشمالان: تاريخ الغوص على اللؤلؤ في الكويت والخليج العربي، مطبعة ذات السلاسل، الكويت، ط١، ١٣٩٤هـ/١٩٧٥م، ج٢، ١٤٠٩هـ/١٩٨٩م.
- شوقي الجمل: الوثائق التاريخية لسياسة مصر في البحر الأحمر، دار النهضة العربية، القاهرة ١٩٥٩م.
- صالح محسن فهد القعود: رأس تنورة، ط١، الرئاسة العامة لرعاية الشباب رقم ٢٨ الرياض، ١٤١١هـ/١٩٩١م.
- صلاح العقاد: التيارات السياسية في الخليج العربي، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، ١٩٦٥م.
- عبد الرحمن السبييت وآخرون: من وثائق الملك عبد العزيز، الرياض، ١٤١٢هـ/١٩٩٢م.
- عبد الرحمن السبييت وآخرون: من وثائقنا الوطنية، الرياض، ١٤١٢هـ/١٩٨٢م.
- عبد الرحمن الطيب الأنصاري: لمحات من بعض المدن القديمة في شمال غرب الجزيرة العربية، الرياض، الدارة، ١٣٩٥هـ/١٩٧٥م.
- عبد الرحمن محمد الطيب الأنصاري وآخرون: المواصلات والاتصالات في المملكة العربية السعودية خلال مائة عام (دراسة توثيقية) ١٣١٩-١٤١٩هـ/١٩٠٢-١٩٩٩م، الرياض، دار الملك عبد العزيز.
- عبد الرحمن عثمان آل ملا: تاريخ هجر، دراسة شاملة في أحوال الجزء الشرقي من شبه الجزيرة العربية (الأحساء - البحرين - الكويت - قطر) ط١، الأحساء ١٤١٠هـ/١٩٩٠م.
- عبد الرحيم عبد الرحمن عبد الرحيم: الخليج العربي، رؤية في الواقع الاقتصادي والاجتماعي والثقافي مرحلة ما قبل البترول (١٩٠٠-١٩٣٠) دار الكتاب الجامعي، القاهرة ١٩٩٤م.



النقل البحري وأثره على حركة النشاط التجاري

- عبد العزيز الشهيل: ميناء العقير، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الآداب، جامعة الزقازيق ١٩٩٢م.
- عبد الفتاح حسن أبو عليّة: تاريخ الدولة السعودية الثانية، ١٢٥٦-١٣٠٩هـ/١٨٤٠-١٨٩١م، الطبعة ٥، دار المريخ، الرياض، ١٤١٥هـ/١٩٩٥م.
- عبد الفتاح حسن أبو عليّة: دراسات في تاريخ الجزيرة العربية الحديث والمعاصر، دار المريخ، الرياض ١٤٠٦هـ/١٩٨٦م.
- عبد القدوس الأنصاري: تاريخ مدينة نجد، ط١، جدة ١٣٨٣هـ/١٩٦٣م.
- عبد الكريم محمود الخطيب: تاريخ ينبع، ط١، دار القلم، الرياض ١٤٠٥هـ/١٩٨٥م.
- عبد الله أحمد الشباط: صفحات من تاريخ الأحساء، ط١، الدار الوطنية الجديدة للنشر والتوزيع، الخير ١٤٠٩هـ/١٩٨٩م.
- عبد الله صادق دحلان: نمو دور أكبر للأسطول السعودي في خدمة التجارة الخارجية للمملكة العربية السعودية، ندوة النقل البحري، جدة ١٤١٠هـ/١٩٩٠م.
- عبد الله عبد الرحمن السبيهيّن: دراسة جغرافية لميناء جدة وأهميته التجارية، رسالة ماجستير، جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية، الرياض ١٤٠٥هـ/١٩٨٥م.
- عبد الله محمد النغميشي: موانئ المملكة العربية السعودية على الخليج، الرياض ١٤١٣هـ/١٩٩٣م.
- عبد الله ناصر السبيعي: اكتشاف النفط وأثره على الحياة الاقتصادية في المنطقة الشرقية، ط٢، دار اليمامة للنشر، ١٤٠٩هـ/١٩٨٩م.
- عبد الوهاب عبد السلام عطار: الملك عبد العزيز ومرتكزات التخطيط للتنمية من بحوث ودراسات المملكة العربية السعودية في مائة عام، ج١، التنمية والبيئة، ط١، دار الملك عبد العزيز، الرياض ١٤٢٨هـ.



- علي إبراهيم حامد غبان: شمال غرب المملكة العربية السعودية، بحوث في التاريخ والآثار، الطبعة الأولى، مطبعة سفير، الرياض ١٤١٤هـ/١٩٩٣م.
- عمر رضا كحالة: جغرافية شبه جزيرة العرب، مطبعة الترقى، دمشق ١٣٦٤هـ/١٩٤٥م.
- ف.ش فيدل: واحة الأحساء، ترجمة عبد الله ناصر السبيعي، ط١، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، بيروت ١٤١٠هـ/١٩٩٠م.
- محمد أحمد الرويثي: السكان وتنمية الموانئ السعودية على البحر الأحمر، ط١، دار المعرفة، الرياض ١٤٠٢هـ/١٩٨٢م.
- محمد أحمد الرويثي: الموانئ السعودية على البحر الأحمر، دار العرب للنشر، القاهرة ١٤٠٤هـ/١٩٨٤م.
- محمد أحمد العقيلي: المعجم الجغرافي للبلاد العربية السعودية، مقاطعة جازان، الرياض ١٣٨٩هـ.
- محمد المانع: توحيد المملكة العربية السعودية: ترجمة عبد الله صالح العثيمين، ط١، الدمام ١٤٠٢هـ/١٩٨٢م.
- محمد سعيد الخطيب: الوضع القانوني للبحر الإقليمي مع دراسة للبحار الإقليمية العربية والأجنبية في القانون الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة ١٩٧٥م.
- محمد سعيد المسلم: ساحل الذهب الأسود، مكتبة الحياة، بيروت ١٩٦٢م.
- محمد سعيد المسلم: واحة القطيف، مجلة العرب، س ٢٢ رجب وشعبان ١٤٠٧هـ/مارس وأبريل ١٩٨٧م، الرياض.
- محمد عبد اللطيف عصفور: الدراسة الميدانية في جغرافية العمران، دار النهضة العربية، القاهرة ١٩٧٦م.
- محمد عبد الله بن بليهد: ابتسامات الأيام في انتصارات الإمام، الرياض ١٩٨٥م.

النقل البحري وأثره على حركة النشاط التجاري

- محمد عبد الله عبد المحسن عبد القادر الأحسائي: تحفة المستفيد بتاريخ الأحساء في القديم والجديد، ط٢، مكتبة المعارف، الرياض ١٤٠٢هـ/١٩٨٢م.
- محمد علي صالح: الحياة الاقتصادية في المنطقة الشرقية من المملكة العربية السعودية، د.ت.
- منيرة عبد الله العرينان: علاقات نجد بالقوى المحيطة (١٣١٩-١٣٣٢هـ/١٩٠٢-١٩١٤م) ط١، ذات السلاسل للطباعة والنشر، الكويت ١٩٩٠م.
- ناصر محمد السلوم: المملكة العربية السعودية في مائة عام، بحوث ودراسات، ١٤٢٨هـ.
- ناصر محمد السلوم: النقل والمواصلات والاتصالات ودورها في تعزيز وحدة المملكة، الرياض، دار الملك عبد العزيز.
- _ نقولا زيادة: دليل البحر الأرتري وتجارة الجزيرة العربية البحرية، الكتاب الثاني، دار العلم، الرياض ١٤٠٤هـ/١٩٨٤م.
- _ وزارة التخطيط: دراسة النقل الوطني بالمملكة العربية السعودية (سانترا بلان) تحليل قطاع النقل، الرياض ١٤٢٦هـ.
- _ وزارة المواصلات والنقل البحري: تقرير عن أعمال الوزارة، الرياض ١٣٧٦هـ.

ثانياً_ الدوريات:

_ جريدة أم القرى في عدة أعداد تم ذكرها في هوامش البحث.

ثالثاً: المراجع الأجنبية:

- Philby.C.I.E: The Heart of Arabia A record of travel and exploration. Vol.1 London 1922.
- S.M.Zwemer.F.R.G.S: Arabia, the cradle of Islam printed by the caxron press new york U.S.A 1900.