

العلاقات التجارية بين الموانئ الصينية والعمانية عبر العصور الإسلامية

(ميناء صحار، كانتون) نموذجاً

د/ أسماء موسى عبد الله سعد

جامعة الملك خالد

كلية العلوم الإنسانية

قسم التاريخ

المستخلص:

ارتبطت عمان والصين بعلاقات تجارية نشطة عبر العصور التاريخية فقد شككت هذه العلاقات التجارية بين البلدين عبر تاريخ امتد لآلاف السنين نموذجاً حياً لعلاقات مدت جسور التواصل بين البلدين إلى الوقت الحاضر.

كما شككت علامة بارزة في تاريخ العلاقات التجارية العالمية منذ القدم وصولاً إلى العصور الإسلامية وإن الجذور التاريخية لها ترجع إلى ما قبل الميلاد حتى ظهور الإسلام كما كان وصول الإسلام إلى الصين متزامناً مع بداية الدعوة الإسلامية بتأثير مباشر نتج من احتكاك الصينيين بالتجار المسلمين بصفة عامة والتجار العمانيون الذين اندمجوا مع الصينيين وتاجروا معهم بصفة خاصة فكانوا من أهم القوى التجارية التي ساهمت بقدر وافر في حركة التبادل التجاري في المحيط الهندي.

فكان نتيجة ذلك ظهور علاقات تجارية نشطة عبر طريق الحرير البحري بين موانئ الصين الجنوبية وموانئ الساحل العماني فقد كان للاستقرار السياسي والأمني لتلك الموانئ أكبر الأثر لهذا الازدهار التجاري بين موانئ الصين الجنوبي (كانتون) وموانئ الساحل العماني (صهار).

فإن ازدهار هذين المينائين في الفترة مجال البحث ترجع بصفة خاصة إلى ثراء تلك المنطقة من العالم الطريق الرئيسي الذي تمر عبره التجارة البحرية هو المحيط الهندي فنتجه السفن التجارية نحو مرفئ الخليج العربي أو مرفئ البحر الأحمر.

وننتج عن ذلك حركة تجارية نشطة تمثلت في تبادل السلع وقيام الأسواق التجارية، مما زاد من ثراء وأهمية تلك الموانئ وبتزايد التبادل التجاري ووضوح أهميته الاقتصادية تزايدت الأهمية التجارية لكل من ميناء كانتون و صهار في فترة العصور الإسلامية.

The commercial relations between the Chinese ports and Oman ports through the Islamic ear (Sahar port, Kant noon) as model.

Dr. Asma Mousa Abdallah

King khakied university

Faculty of Humanities)

Department of history.

Abstract

Oman and china have active commercial relation through the historical ages. this commercial relation between the two countries formed a viral model of the relation which extended the communication between the two countries through the history and up to the present.

it also formed a notable mark in the history of the international commercial relationship from ancient time and up to the Islamic era. and its Islamic roots refer to prehistory. The emergence of Islam was coincided with the beginning of the Islamic data and has a direct impact which resulted from the intelligence of the Chinese with Islamic merchant generally. and Oman merchant particularly. They were the most important commercial powers which contribute in the commercial exchange movement in the Indian ocean.

That led to appearance of active commercial relations through Harar road between the north ports of china and the Oman cost ports. the political and security stability for these ports has a big impact on the commercial

followership between the south ports of china and Oman cost ports (Sahara). the followership of north ports of china (canton) and the Oman cost ports in the period of the research refers to wealth of these land of the world

particularly. The main road through which maritime trade passes through the Indian ocean and that due to the travel to the Arabic. ports and the red sea ports.

active commercial movement represented in good exchange and that caused an increasing in the importance of these ports, and by increasing of the commercial exchange and clarify its economic importance which led to increasing in the importance of canton ports and Sahara ports in the Islamic era.

أهمية البحث:

- الدراسة تعكس عمق العلاقات التجارية الصينية العمانية وبصفة خاصة تسليط الضوء على كل من ميناء كانتون وصحار .
- كما توضح الدور الرائد الذي قام به التجار في نشر الإسلام في الصين .
- كما جاءت أهمية البحث في تأصيل جذور تلك العلاقات التجارية فقد كان لكل من كانتون في الصين وصحار في عمان أهمية كبرى في النشاط التجاري لدى البلدين عبر التاريخ فقد نصبت كل منهما دوراً اقتصادياً مؤثراً فبرزت أهميتها كموانئ تجارية في فترة العصور الإسلامية الأولى .

أهداف البحث:

- الغاء الضوء على أهمية العلاقات التجارية بين الصين وعمان عبر العصور الإسلامية .
- معرفة الآثار التي نتجت عن تلك الصلات والتي تركت بصمات واضحة في التاريخ الاقتصادي والحضاري والثقافي والسياسي للبلدين .
- توضيح دور النشاط التجاري البحري للموانئ الصينية والعمانية (كانتون-صحار) وما نتج عنه من انتشار الإسلام وتبادل السلع وقيام الأسواق التجارية .

منهج البحث:

منهج البحث هو المنهج التاريخي والذي يتبع عادةً دراسة الأحداث والوقائع التي من أهدافها جمع المادة من مصادرها الأصلية وتحليل الواقعة التاريخية والمنهج الوصفي التحليلي الذي يعتمد على وصف الظاهرة والحدث التاريخي وتحليله .

مشكلة البحث:

الصين من أكثر دول العالم تواصلاً بالعالم الاسلام ولكن رغم ذلك فأن تاريخ علاقة بلاد الصين بالمسلمين في العصور الاسلامية المبكرة والذي يمثل صفحة مشرقة في التاريخ الاسلامي والتاريخ الصيني لم ينل حظه الوافر من الدراسة

المقدمة:

لعبت التجارة دوراً كبيراً في توطيد العلاقات بين الصين وعمان عبر المحيط الهندي ولا شك أنهما قدمتا مساهمات كبيرة في مجال التجارة العالمية عبر طريق الحرير البحري في فترة العصور الإسلامية الأولى. وكانت تلك العلاقات التجارية امتداداً لعلاقات تجارية قديمة قبل الإسلام وبعد ظهور الإسلام سيطر العرب المسلمون على مقاليد التجارة في المحيط الهندي منذ القرون الهجرية الأولى ومما ساعدهم على ذلك انتشار الإسلام وقوة الدولة الإسلامية^(١).

ففي مطلع القرن الثالث الهجري توفرت كل مقومات النشاط التجاري بين المسلمين والصين بتوفر عدد المدن والموانئ التجارية^(٢)، على طول الساحل الغربي للخليج العربي والسواحل الجنوبية للصين.

فقد لعبت موانئ الساحل العماني دوراً كبيراً في تجارة المحيط الهندي ومن أهم وأقدم هذه الموانئ ميناء صحار التي ازدهرت فيها التجارة وحظيت بإشادة العديد من الرحالة الجغرافيين فكانوا يسمونها بوابة الصين لأنها كانت سوق حرة وقبلة التجار وبضائعهم ومخزناً للسلع الواردة من الهند والصين حيث برزت أهميتها كميناء وازدادت مكانتها صحار التجارية في العصر الإسلامي وبلغت مكانة رفيعة في القرون الأولى للهجرة وأصبحت المركز الرئيسي للملاحة والتجارة ونقطة انطلاق السفن إلى الهند والصين والشرق الأقصى.

كما لعبت موانئ الصين الجنوبية دوراً كبيراً في تجارة المحيط الهندي ومن أهم هذه الموانئ ميناء كانتون التي وصفها ابن النديم "بأنها مدينة التجار والأموال"^(٣)، وأيضاً حظيت هذه الميناء التجاري بإشادة العديد من الرحالة الجغرافيين مما يبين عظمة هذه المدينة التجارية وسعة التجارة فيها ونشاطها فإن مرافئ السفن العربية في الساحل العماني كانت نقطة تجمعها مدينة صحار وتتطلق عبر طريق الحرير البحري في المحيط الهندي نحو موانئ الساحل الجنوبي للصين حيث ترسى السفن في ميناء كانتون الصيني.

(١) شوقي عبد القوي، تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية، سلسلة كتب تصدر عن المجلس الوطني للثقافة والفنون . الكويت يناير ١٩٧٨م ص ٢٦.
(٢) قوة ده ينغ - تاريخ العلاقات الصينية العربية. ترجمة تشانغ جيامين المركز العربي للمعلومات. مصطفى السفاري ٢٠٠٤م ص ٥٩.
(٣) ابن النديم. محمد بن اسحق. الفهرست . بيروت ١٩٩٤م ج ١، ص ٤١٣.

الطرق التجارية بين الصين وعمان:

النشاط التجاري والملاحي في الخليج العربي قد نشأ منذ أقدم العصور وذلك نسبة لكونه ممراً طبيعياً للتجارة العالمية بين الشرق الأقصى وحوض البحر المتوسط بحكم موقعه الجغرافي المتميز. فالأهمية الجغرافية والاستراتيجية للخليج العربي أدت إلى ممارسة التجارة والملاحة فيه على نطاق واسع كما كانت الطرق التجارية في المحيط الهندي التي تنتهي عند الخليج العربي والبحر الأحمر من طرق التجارة الأساسية لكثير من النشاطات التجارية والتبادلات الحضارية فيما بين الحضارات الكبرى في الشرق ومثال لهذه النشاطات التجارية تلك السفن التجارية التي كانت تجوب مياه المحيط الهندي متجه نحو مرفأ الخليج العربي أو مرفأ البحر الأحمر.

كان لطبيعة شبه الجزيرة العربية وموقعها الجغرافي أثر كبير في الاتجار بحراً على شواطئ فهي تطل على طريقين من الطرق التجارية الكبيرة في العالم هما البحر الأحمر والخليج العربي^(١)، كما سبق للعرب أن اشتهروا بخبرتهم في الملاحة في وقت مبكر من العصور التاريخية إذ أن القحطانيين أوشكوا أن يحتكروا التجارة في المحيط الهندي وأن الهيمنة العربية في البحار قد بدأت منذ القرن ٤ م.^(٢)

أما أهل الصين فقد سبق لهم في أقدم العصور أن بدأوا النشاطات البحرية فيما بين الجزر على امتداد شواطئها وصار لهم علم بالرياح الموسمية في القرن الثالث ق-م^(٣).

على أن خط المواصلات البحرية بين الصين وبلاد العرب قديماً هو طريق البخور ويسمى بطريق الخزف الصيني أو طريق الحرير البحري^(٤)، والذي ينقسم مساره إلى فرعين فرع يتجه نحو الخليج العربي وآخر يتجه نحو البحر الأحمر.

١- الخليج العربي:

عرف الخليج العربي التجارة البحرية قبل الإسلام مع الهند والصين فالسفن الخارجة من الخليج العربي والقاصدة الصين فإنها تمخر المحيط الهندي متجه نحو الهند فتصل إلى كولم ملي ثم أي الجزء الجنوبي من سرنديب متجه نحو الشرق إلى جذر ليخالوس ثم إلى كله بار وبعد ذلك تعبر مضيق شلاهد (ملطا) نحو جزيرة تيومة ثم تقصد مباشرة كندرانج ثم إلى الصنف ومنها إلى خولار ثم أبواب الصين ومنها إلى خانقو* (كانتون)^(٥). ويذكر المسعودي أن السفن التجارية كانت تجر من ميناء عمان وسيداف وغيرها بصورة مباشرة إلى الصين^(٦)، وكانت الرحلة تستغرق أربعة أشهر وقت هبوب الرياح الموسمية الشمالية.

(١) أحمد رمضان أحمد، الرحلة والرحالة المسلمون، دار البيان العربي للطباعة والنشر بدون تاريخ ص ٢٣.

(٢) ب.ك هيني/ تاريخ العرب، طبعة نيويورك ١٩٧٤م، ص ٥٨-٥٩.

(٣) تشانغ شتون، المواصلات البحرية في الزمن القديم، بكين دار الشؤون، ١٩٨٦م، ص ٩.

(٤) قوة ينغ دة، تاريخ العلاقات الصينية والعربية، ص ٥.

خانقو اسم كان يطلق قديماً على ميناء كانتون

(٥) حواني، العرب والملاحة في المحيط الهندي في العصور القديمة ووائل العصور الوسطى. ترجمة السيد يعقوب بكر. القاهرة مطابع دار الكتاب، ١٩٥٨م ص ١١-١٣.

(٦) المسعودي، ابي الحسن بن الحسين ا. مروج الذهب ومعادن الجوهر، ج ١، مصر طبعة السعادة ١٩٦٤م ص ١٤.

ومن هنا نتجلى لنا أهمية الخليج العربي في حركة التجارة قديماً عن طريق الحرير البحري من الصين إلى موانئ الجزيرة العربية بصفة عامة وموانئ الساحل العماني بصفة خاصة^(١).

طريق البحر الأحمر:

كان البحر الأحمر من أهم طرق المواصلات البحرية بين الشرق والغرب منذ العصور التاريخية وكان من الطبيعي أن يتصل العرب بالصين بحراً عن طريق البحر الأحمر والمحيط الهندي^(٢)، غير أن العرب احتفظوا باحتكارهم لطريق التجارة عبر البحر الأحمر إلى أواسط القرن الأول الميلادي وظلت تجارة البخور بأيديهم واكتشافهم للرياح الموسمية أدى إلى تنظيم حركة السفن^(٣).

وفي جنوب الجزيرة العربية كانت هناك علاقات تجارية بين موانئ الصين والموانئ العمانية تعود إلى القرن الأول الميلادي فقد صنع العمانيون السفن وفتحوا بها خطوط للمواصلات البحرية بين الخليج العربي والبحر الأحمر^(٤). وكان نتيجة ذلك أن نشأت علاقات تجارية قوية بين موانئ البلدين.

الرحالة والرحلات الجغرافية بين الصين وعمان:

تتحدث المصادر العربية والأجنبية كثيراً عن رحلات العرب البحرية في العصور الوسطى وأن العرب ألفوا واشتهروا بالملاحة والتجارة البحرية في ذلك الوقت ففي النصف الأول من القرن الثالث الهجري اشتهر عدد من الرحالة عبر طريق الحرير البحري إلى الصين كان أشهرهم سليمان التاجر والذي تعتبر رحلته من أقدم الرحلات.

وظائع هؤلاء الرحالة ريان من عمان اسمه عبهرة جاء ذكره (في كتاب عجائب الهند بره وبحره) للرحالة المشهور برزك بن شهريار كما ذكره حوراني فقال إن: "أصله من كرمان كان راعي للغنم ثم صار للملاحة فركب مركب الهند ثم إلى الصين سبع مرات ولم يكن سلك قبله إلى الصين إلا من غرر (أي جازف بالمخاطر) وما سمعت أنه سلم من الذهاب والمجيء سواه^(٥)، معنى هذا أن برزك يشير إلى أن عبهرة الريان كانوا من أوائل الرحالة الذين فتحوا الطريق بين الخليج العربي وبحر الصين.

ويروي كراتشوفسكي شواهد رحلتين لتجار من عمان الأولى رحلة ابن عبيدة عبد الله بن القاسم الأباضي كان تاجراً لكن رحلته غير معروفة أما التاجر الاباضي فهو النضر بن ميمون الذي عاش في القرن الثامن الميلادي والذي سافر إلى الصين وأيضاً تفاصيل رحلته غير معروفة ويمكن اعتبارهما بمثابة ممهدي الطريق لرحلة سليمان التاجر وابن وهب القرشي^(٦)، ويرجع بعض المؤرخين الصينيين أن أبا عبيدة عبد الله هو

(١) أنور عبد الحليم، الملاحة وعلوم البحار عند العرب، الكويت . المجلس الوطني للثقافة والآداب . ص ٧٢.

(٢) نقولا زياة، الجغرافيا والرحلات عند العرب، بيروت. دار الكتاب اللبناني ١٩٨٧م ص ٢١٩.

(٣) المصدر نفسه، ص ٢١٩.

(٤) صالح أحمد العلي، تاريخ عمان في العصور الإسلامية الأولى، مجلة عمان وتاريخها البحري. صادرة عن الحكومة العمانية وزارة العدل . ١٩٧٩م ص ٥.

(٥) حوراني: الملاحة والعرب في المحيط الهندي، ص ٢٩٣. برزك بن شهريار: عجاب الهندوية وبحرة وجزارة، تحقيق محمد حبشي ابوظبي المجمع الثقافي . ٢٠٠٠م ص ٨٧.

(٦) كراتشوفسكي، تاريخ الأدب الجغرافي، ترجمة صلاح الدين عثمان. القاهرة . ١٩٦٣. ص ١٣٨.

السندباد البحري الذي ركب البحر سبع مرات وجاء ذكره في ألف ليلة وليلة^(١)، فالتاجر العماني أبو عبيدة عبد الله بن القاسم يعتبره الكثير من المؤرخين أول تاجر عربي عماني قام برحلته من صحار إلى الصين غير أن هؤلاء الرحالة لم يدونوا رحلاتهم في سجلات ولكنهم مهدوا الطريق إلى سليمان التاجر الذي يعتبر أول من كتب مدونة تضمنت مجموعة من الأخبار والروايات عن الهند والصين فقد كتب عن الصين وأهلها وعاداتهم وطرق تعاملهم في البيع والشراء وصناعاتهم وفنونهم^(٢).

فقد سافر سليمان التاجر مراراً إلى الهند والصين بغرض المتاجرة ويصف الطريق التجاري بدقة وهو خير مثال للتجار المسلمين المسافرين إلى الصين^(٣)، وتقدم رحلته وصفاً ممتعاً للطريق الملاحي بين عمان وكانتون^(٤).

وتحدث حسين فوزي عن هذه الرحلة في كتابه حديث السندباد قائلاً أنها تعد من أهم الآثار العربية عن الرحلات البحرية في المحيط الهندي وبحر الصين في القرن التاسع الميلادي^(٥).
وقد دون قصص سليمان التاجر وابن دهب في بداية القرن العاشر أبو زيد حسن السيرافي من أهل البصرة^(٦)، وأضاف إليها مؤلف عرف برحلة السيرافي واعتمد على ما سمعه من قصص الرحالة والتجار في بحار الصين خاصة ابن وهب^(٧).

على أية حال فإن رحلة سليمان التاجر والذي وصفه أبو زيد السيرافي تميزتاً بوصف صادق للطرق التجارية كما تميزت بالأخبار الوافية عن العلاقات التجارية بين المسلمين والصين خلال القرنين الثالث والرابع الهجريين.

مما سبق يتضح أن رحلة سليمان التاجر من أهم وأقدم الرحلات البحرية العربية وأنه قدم معلومات صادقة للتجارة البحرية بين المسلمين والصين بصفة عامة وبين الصين وعمان بصفة خاصة، فسليمان التاجر أثناء تدوينه رحلته إلى الصين كتب كثيراً عن عمان على اعتبار بأن موقعها الجغرافي المتميز وأنها أهم موانئ رأس الخليج في مجال التبادل التجاري مع الصين.

النشاط التجاري بين الموانئ العمانية وموانئ الصين:

بعد ظهور الإسلام سيطر العرب على مقاليد الأمور التجارية في المحيط الهندي منذ القرون الهجرية الأولى وساعدهم على ذلك قوة الدولة الإسلامية^(٨)، فلم تكن الصين بعيدة عن اتصال المسلمين بها فلم يأتي القرن الثامن الميلادي حتى امتلأت سواحلها وجذرها بالجاليات العربية الإسلامية خاصة التجار الذين سلكوا الطريق البحري وأنهم كانوا من الأجانب الذين فتح لهم ميناء خانفو (كانتو) .

(1) قوة ينغ ده، تاريخ العلاقات الصينية العربية، ص ٢٠.
(2) سليمان التاجر، سلسلة التواريخ. رحلة سليمان التاجر . طبعة ليدن - ٢٨١١م ص ٩
(3) كراتشوفسكي، تاريخ الأدب الجغرافي، ص ١٤١.
(4) أنور عبد العليم، الملاحة وعلوم البحار عند العرب، ص ٣٣.
(5) حسين فوزي، حديث السندباد القديم، القاهرة، ١٩٧٣م، ص ٢١-٢٢.
(6) أنور عبد العليم، الملاحة وعلوم البحار عند العرب، ص ٣٣.
(7) زكي محمد حسن، الرحالة المسلمون في العصور الوسطى، القاهرة. دار المعارف. ١٩٥٤م. ص ٢٤.
(8) شوقي عبد القوي: تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامي، ص ٣٦.

فقد كانت العلاقات التجارية بين المسلمين والصين أول مظهر من مظاهر العصر الذهبي للتجارة البحرية وساعدهم في ذلك الاستقرار السياسي الذي لازم العالم الإسلامي في عصر العباسيين^(١). وتمثلت تلك العلاقات التجارية في الرحلات البحرية إذ كانت السفن التجارية تنطلق من الصين ثم نحو موانئ الخليج العربي وكان لا بد لها من التوقف في بعض الموانئ للمتاجرة أحياناً وللتزود بالمياه أحياناً أخرى^(٢).

وقد دون الرحالة الجغرافيون العرب هذه الموانئ البحرية وخطوط التجارة مع الصين وأول من وصف الطريق التجاري البحري الذي يربط الخليج مع الصين هو سليمان التاجر. وتعتبر مخطوطة سلسلة التواريخ من أقدم الرحلات الغربية عن الرحلات البحرية إلى الصين^(٣)، ومن بعد الزيل الذي كتبه أبو زيد السيرافي في كتابه رحلة السيرافي^(٤)، فهما أقدم مصدرين للعلاقات التجارية بين المسلمين والصين والمعلومات التي نجدها في كتب الرحالة الجغرافيين (المسعودي، اليعقوبي، ابن حوقل.. إلخ ترجع إلى مخطوطة سليمان التاجر والزيل الذي وضعه السيرافي.

وأهم ما ذكر سليمان التاجر وأبو زيد السيرافي عن هذه الصلات التجارية هو أن أكثر السفن الصينية تحمل من سيراف وأن المتاع قد يحمل من البصرة وعمان وغيرها إلى سيراف^(٥)، فهو يبين أهمية سيرافي كميناء هام على الخليج العربي تتجمع فيه السفن ثم تبحر إلى مسقط ثم يوضح خط سير السفن قائلاً: "وتسلك السفن إلى صحار في عمان ثم بلاد الهند وتقصد المراكب إلى كولم ملي وفيها تجئ السفن الصينية إلى مركان وتلاه يارا ثم تبومه ثم كندريخ ثم صنف ثم صندرفولات ثم أبواب الصين الموضع الذي ترسى فيه هو كانتون^(٦)، من خلال وصف خط سير السفن التجارية نلاحظ أنها من عمان حيث تجتمع السفن في صحار وأن المرسى الذي ترسى فيه السفن التجارية هو كانتون مما يؤكد أهمية الميناء في حمل المتاع والاتجار من الصين إلى عمان والعكس.

أما عن التاريخ الزمني لرحلة هذه السفن التجارية فقد ذكر شوقي عبد القوي بأنه لعبت تيارات المحيط الهندي دوراً رئيسياً في حركة التجارة بل ارتبطت مواعيد الإبحار بمواعيد تلك الرياح إذ كانت السفن تتوقف سيرافي عند مدخل الخليج العربي ويتم شحنها بما تحتاجه من سلع وتنطلق للتوقف في صحار ومسقط في النصف الثاني من نوفمبر إلى النصف الأول من ديسمبر وبعد ذلك تتجه عبر المحيط الهندي إلى ساحل لمبار مستعينة بالرياح الموسمية الشمالية الشرقية وتصل إلى كوم مالي خلال ديسمبر ثم تنطلق إلى كله بار في يناير

(١) الفاتح الزين، التجارة البحرية في الدولة الإسلامية من الفترة القرن ٢هـ-٤هـ، رسالة دكتوراه منشورة مقدمة الى كلية الاداب جامعة الخرطوم، ص ١٢٨.

(٢) شوقي عبد القوي: تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامي، ص ٣٩.

(٣) سليمان التاجر، سلسلة التواريخ، ص ١٣-١٤.

(٤) أبو زيد السيرافي، ابو الحسن ابو زيد. رحلة السيرافي في القرن الرابع الهجري. تحقيق عبدالله محمد الحبشي. ١٩٩٩م، ص ٣٨.

(٥) المرجع نفسه، ص ٣٨.

(٦) سليمان التاجر، سلسلة التواريخ. ص ١٥-٢١.

ومنها إلى جزائر البحار الجنوبية ثم تتجه في نهاية المطاف إلى كانتون في فترة ملائمة للرياح الموسمية الجنوبية الغربية وتقف فيها فترة الصيف^(١).

وكانت هذه الرحلة من ميناء صحار إلى ميناء خانفو تستغرق حوالي ستة أشهر ومثاله في العودة^(٢).
على ان السفن الاسلامية والسفن الصينية كانت تشكل مشهداً رائعاً في المحيط الهندي وهي تدفعها الرياح مع الامواج فالسفن الاسلامية تتجه نحو المرافئ الصينية والسفن الصينية تتجه الى الموانئ والمرافئ في الخليج العربي

وروى المسعودي اخبار تاجرا من سمرقند ومعه متاع كثير حتى انتهى الى العراق فحمل من جهازه وانحدر الى البصرة وركب البحر حتى وصل الى عمان وركب بلاد كله بار فيجتمعون مع من يرد من ارض الصين في مراكبهم وقد كانوا في بدء الزمان بخلاف ذلك لان مراكب الصين كان تأتي عمان وسيراف من ساحل عمان^(٣) مما سبق يتضح لنا الدور الرائد الذي لعبه كل من ميناء كانتون وصحار في حركة النشاط التجاري بين الصين وعمان خلال العصور الإسلامية.

وفي العصر الحديث تخليداً للدور الريادي التجاري الذي قامت به صحار عبر التاريخ العماني واحياء لتلك الرحلات البحرية التجارية التي أبحرت من صحار أو مرت عبرها في طريقها إلى أقصى الشرق الصيني أصدر السلطان قابوس بن سعيد أوامره بتنظيم رحلة تاريخية إلى الصين وكان ذلك في نوفمبر ١٩٨٠م، حيث أبحرت السفينة صحار وهي صورة طبق الأصل من سفن العصور الوسطى وقد بنيت من الأخشاب المثبت بعضها البعض من الياف جوز الهند وانتهت الرحلة في كانتون بالصين واستغرقت تقريباً نفس المدة التي تستغرقها رحلات العصور الوسطى^(٤).

أنواع السلع المتبادلة:

كان لتطور وازدهار العلاقات التجارية بين الصين وعمان دليل هام للتحول الاقتصادي الذي قام به الجانبان في عالم العصور الوسطى إذ كانت السفن الإسلامية تحمل أنواعاً مختلفة من السلع إلى أسواق الموانئ الصينية ثم تعود في رحلة العودة محملة بمختلف البضائع منها إلى الأسواق التجارية في موانئ الساحل العماني في عملية متكاملة لكل من الطرفين^(٥).

وكان الرحالة العرب يجلبون في رحلاتهم البحرية من الهند والصين مختلف البضائع والسلع التي تحتاجها الدولة العربية الإسلامية مثل السيوف والعاج والقرنفل والجلود والبهارات والتصدير والصنل والمنسوجات والحريز الصيني والفخار الصيني والكافور وغيرها^(٥).

(7) شوقي عبد القوي، تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية، ص ٦٦.

(١) حوراني، العرب والملاحة في المحيط الهندي، ص ٢١٩.

(٢) المسعودي . مروج الذهب ومعادن الجوهر ج ١ ص ٣٧

(٣) خالد بن الخوالي، صحار مدينة التاريخ والعلماء. مجلة شهرية تصدر عن سلطنة عمان ١١١١/٢٠١٤م ص ١٢

(٤) شوقي عبدالغني، تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية ص ٢٠٥-٢٢٨

(٥) فيصل السامر، الأصول التاريخية للحضارة العربية الإسلامية في الشرق الأقصى. بغداد دار الشؤون الثقافية ١٩٨٦م ص ١٢

كما تحدثت المصادر العربية عن أنواع السلع التي حملتها السفن الإسلامية فأشار ابن خردازيه فأشار إلى ما يستورد من الموانئ الصينية بقوله: "والذي يجيء في هذا البحر الشرقي من الصين والحريز والفرنْد* والمسك والعود والسروج... إلخ^(١).

وسيطر التجار المسلمون في القرن الثالث الهجري على جزء كبير من تجارة المسك فكانوا يستوردونه من الصين عبر طريق الحريز البحري ماراً بصار إلى البصرة ويصف اليعقوبي نشاط تجارة المسلمين في العطور واستيراد المسك بقوله: "وأفضل ما يؤتى به من خانفو^(٢)، كما كان يجلب من الصين إلى بلاد العرب الحريز والديباج والفخار الصيني والخزف الصيني وسائر الأواني الصينية والأرز والفضة والذهب والياقوت والكافور والابنوس والصندل والعنبر والقرفة والتوابل^(٣).

نموذجاً للنشاط التجاري بين (صحار و كانتون):

ومثال لهذا النشاط التجاري بين ميناء صحار و كانتون ما ذكرته المصادر الصينية بأن أول الوافدين من التجار المسلمين إلى الصين هو تاجر عمان من صحار اسمه أبو عبيدة عبد الله بن القاسم. أقلع من صحار إلى ميناء كانتون عام (١٢٣هـ - ٧٥٠م) واشترى من الصين أخشاب الند وتعتبر رحلته أقدم رحلة للعرب المسلمين إلى بلاد الصين حسب رأي المؤرخين الصينيين^(٤).

كما ذكرته المصادر الأجنبية التي أشارت إلى أنه من أوائل التجار العرب الذين دخلوا الصين واشتغلوا بالتجارة والدعوة معاً هم أبو عبيدة عبد الله القاسم وهو عماني من طبقة تابعي التابعين عاش في النصف الأول من القرن الثاني الهجري والنضر بن ميمون قد استقروا هنالك وعملوا على نشر الإسلام بين الأهالي^(٥)، ويتفق معهم المؤرخين العرب الذين ذكروا أن أول الرحالة والتجار العرب الذين قصدوا الصين تاجر عماني الأصل هو أبو عبيدة القاسم الذي أقلع من عمان (صحار) إلى كانتون (١٣٣هـ) لشراب الصبار والأخشاب وهو الرجل الذي يقول عنه العمانيون أنه أول من أطلق عليه وصف السندباد^(٦).

ومن هنا نلاحظ من خلال اتفاق المصادر الأجنبية والعربية والصينية:

١. أن التجار العمانيين أول من نقل الإسلام إلى الصين.
٢. أن أوائل التجار العمانيين الذي دخلوا الصين واشتغلوا بالتجارة والدعوة معاً أبو عبيدة عبد الله والنضر بن ميمون وأن رحلتهم أقدم من رحلة سليمان التاجر.

* الفرند نوع من انواع المسك

(١) ابن خردازيه، ابو القاسم بن عبدالله . المسالك والممالك، بيروت المكتبة التجارية للطباعة والنشر . ١٩٨٩م ص ٧٠-٧٩.

(٢) اليعقوبي، احمد بن يعقوب. تاريخ اليعقوبي، ج ١، بيروت ١٩٦٠م ص ٣٦.

(٣) سليمان التاجر، سلسلة التواريخ، ص ١١.

المقدسي - أحسن التقاسيم في معرفة الاقاليم ص ٢٤- ابن خردازيه - المسالك والممالك ص ٦٦-٧٠.

(٤) قوة بنگ دة، تاريخ العلاقات الصينية العربية، ص ٢٠

تشانغ زاوون يان، الاتصالات الودية المتبادلة بين الصين و عمان عبر التاريخ، وزارة التراث القومي والثقافي . عمان . بدون تاريخ ص ٨.

(٥) كراشتكوفسكي، تاريخ الأدب الجغرافي العربي. ج ١، ترجمة صلاح الدين عثمان القاهرة ١٩٦٣م . ص ١٢٨.

(٦) فيليب بوجار . عمان وتاريخها البحري صادرة عن الحكومة العمانية وزارة العدل ١٩٧٩م، ص ٣٣.

٣. أن هؤلاء التجار انطلقت رحلاتهم التجارية من صحار إلى كانتون والعكس.

أهمية ميناء كانتون التجارية:

من أهم نتائج الازدهار والنشاط التجاري بين الصين والمسلمين ازدهار عدد من الموانئ التجارية في الساحل الجنوبي للصين ومن أهمها مدينة كانتون التي وصفها ابن النديم بأنها (مدينة التجار والأموال وطولها أربعون فرسخاً)^(١).

وقال عنها الادريسي "بأنها أول مرفأ للصين وهي المرفأ الأعظم على خور يصعد فيه إلى كثير من بلاد اليبخوب"^(٢). ووصفها السيرافي بأنها: "مرفأ السفن ومجتمع تجارات العرب وأهل الصين"^(٣).

كما ذكر ابن خرداذيه بأنها: "المرفأ الأكبر فيها الفواكه على اختلاف أنواعها والبقول والحنطة والشعير وقصب السكر"^(٤). أما المسعودي فيذكر "أنها مدينة عظيمة على نهر عظيم أكبر من دجلة يصب إلى بحر الصين وتدخل هذا البحر سفن التجارة الواردة من بلاد البصرة وسيدان وعمان وغيرها من الممالك بالأمته"^(٥). كما يضع المروزي وصفاً دقيقاً لكانتون فقال: "فيها مرفأ عظيم وبها نهر كبير يخترق البلدة وعليه جسور وعلى أحد جانبيه أسواق التجار الغريب وأكثر من يقصدهم من التجار الفرس والعرب"^(٦).

كما وصف سليمان التاجر ميناء كانتون (بأنها مرفأ للسفن ومجمع تجارات العرب) أي أنها الميناء الرئيسي والمدخل القريب لمن يقصدها من التجار^(٧).

من خلال هذه الآراء التي وردت في المصادر العربية يتبين لنا عظمة هذه المدينة التجارية كمرفأ كبير للسفن التجارية وما تحمله من سلع تجارية مما يدل على سعة التجارة الخارجية ونشاطها واستمرارها في تلك الفترة، ويصف صاحب كتاب قصة الحضارة هذا الازدهار التجاري فيقول: "اكتظت أنهارها وقنواتها بالسفن التجارية"^(٨).

ومثال لهذا الازدهار نجد أنه في فترة الامبراطور زوان تشونغ (٧١٢م-٧٥٦م) أسس أول إدارة صينية لشؤون السفن التجارية القادمة من مختلف البلدان وحددت لهذه الإدارة حياً في كانتون ليكون سوقاً يعرض فيه الأجانب بضائعهم وفرضت عليهم ضريبة بسيطة^(٩).

وقد اشتهر في كانتون سوقان تجاريان سيطر عليهما المسلمون وهما سوق (كانتون) (تشوان تشو) وكان المسؤول عنها رجل اسمه أبو علي إبراهيم الصيني ويلقب (بأبي السوقيين) ورفي إلى منصب مدير عام إدارة المراقبة والملاحة والتجارة^(١٠).

(١) ابن النديم، الهفست ج١، ص ٤١٣.
(٢) الادريسي، عبدالله بنمحمد الادريسي. نزهة المشتاق في اختراق الآفاق، ج١، مصر. مكتبة الثقافة الدينية. ١٨٧٩م ص ٣٠.
(٣) السيرافي، رحلة السيرافي، أخبار الصينوالهند، ص ٣٩.
(٤) ابن خرداذيه، المسالك والممالك، ص ٦٦.
(٥) المسعودي، مروج الذهب، ج١، ص ٥٥.
(٦) المروزي، شرف الزمان المروزي. أبواب في الصين والهند والترك، لندن نشر مينسورسكي ١٩٦٤م. ص ١٠٠.
(٧) سليمان التاجر، سلسلة التواريخ، ص ١٤.
(٨) ول ديورانت، قصة الحضارة، ج٤، المجلد الاول. الطبعة الثالثة القاهرة. ١٩٦٩م، ص ١٠٢.
(٩) قوة ينغ دة، تاريخ العلاقات الصينية العربية، ص ٦١.
(١٠) بدر الدين حي الصيني، تاريخ المسلمين في الصين، لبنان. دار الانشاء والطباعة والنشر. ١٣٤٩هـ ص ٢٢.

وقد أولت الحكومة الصينية اهتماماً كبيراً للمحافظة على أرواح وأموال التجار المسلمين الذين يفدون إلى الصين ووضح سليمان التاجر ذلك بقوله "أن التاجر عندما يصل إلى الصين يزود بكتابين الأول من الملك والثاني من وكيل التجارة أما الأول فكان يختص بالطريق يذكر اسم التاجر وأسماء من معه وعمره وأعمارهم والقبيلة التي ينتمون إليها . أما الكتاب الثاني فكان يتعلق بالأموال التي يحملها التاجر يدون فيه كل ما معه من مال ومناخ وكان بين كل مدينة وأخرى مراكز تنظر في هذه الكتب حيث يقومون بتدوين أسماء التجار وما معهم من مال وتاريخ مرورهم باليوم والشهر والسنة"^١، ولعل ذلك لمتابعة تحركاتهم وحمايتهم وحماية ما يحملون من مال أو بضائع.

كما فرضت الحكومة الصينية تنظيمات خاصة على التجارة وقد ذكر السيرافي الرقابة على السلع المستوردة فقال "إذا دخل البحريون من البحر قبض الصينيون متاعهم وصيروه في البيوت وضمنوا الدرك إلى ستة أشهر إلى أن يدخل آخر البحريين ثم يؤخذ من كل عشرة ثلاثة ويسلم الباقي إلى التجار وما احتاج إليه السلطان أخذه بأعلى الثمن وعجله ولم يظلم فيه"^٢.

ويوضح المرزوقي بعضاً من تلك التنظيمات فقال : "إذا وصلت المركب إلى خانفو خرج الأمناء والكتاب من أهل البلد فيكتبون عدد ما في المركب من الرجال و النساء والصبية ثم يكتب اسم صاحب المركب وأسماء الذين معه من التجار ومن أي بلد هو ويثبتون جميع ما في المركب من الأمتعة فإذا ثبتوا أذنوا لهم بالنزول ثم يخرج ما في المركب من الأمتعة ويختم عليها الأمناء ويمنع البيع والشراء إلى ستة أشهر إلى آخر وقت الرياح فإذا علموا أن المراكب انقطعت وجاء وقت لا يقدم فيه أحد سلموا المتاع إلى التاجر بعدما أخذوا منه المكس فيبيعون ما يريدون"^٣ .

إن الغرض من احتجاز السلع كلها حتى نهاية موسم الملاحة هو إتاحة فرصة متساوية للجميع كذلك تخفيض الأسعار وعلمنا من حديث المرزوقي الطريقة التي تدير فيها سلطة المدينة مع التجار وطريقة تعاملهم مع التجار المسلمين . وكان ثمة قيود أخرى قبل رحلة العودة فقد كان هناك مفتشي للتجارة البحرية صيني وكان على التجار تسجيل أسمائهم في مكتبه يفحص بيانات شحنهم ويجمع منهم ضرائب التصدير ورسوم الشحن ويحرم عليهم السلع النادرة الغالية^٤.

(١) سليمان التاجر . سلسلة التواريخ ، ص ٤٢-٤٣ .

(٢) السيرافي، رحلة السيرافي.ص٤٦

(٣) المرزوقي، أبواب في الصين والهند والترك، لندن: نشر مسفورسكي ١٩٤٢م، ص ١١ .

(٤) HirthF: Chau-ju-kus.his work on chinese and arabs in twelfth and thirteenth centuries. St. petersburg the 1911 p. 9

هذه الإجراءات والتنظيمات التجارية تنبئ عن اهتمام أسرة تانغ بالتجار المسلمون والحرص عليهم فقد تمتعوا برعاية خاصة ولعل السبب في هذه الرعاية ترجع إلى أن التجار المسلمون كانوا يمثلون العصب الرئيس للتجارة فضلاً عن قوتهم والرواج الاقتصادي الذي يحدثونه؛ لذلك حرصت حكومة تانغ على توفير الحماية الكافية لهم والعناية بأحوالهم وترك حرية التنقل لهم فقد كان مسموحاً لهم بممارسة التجارة دون قيود^(١). وأدت كل هذه التدابير إلى حماية وتأمين سلامة التجارة على امتداد الطريق البحري بين الصين وبلاد الإسلام وإلى تطوير العلاقات الاقتصادية بين الجانبين.

مما سبق يتضح الأهمية التجارية لميناء كانتون في الصين وأنها كانت المدخل الرئيسي للتجار الأجانب.

أهمية ميناء صحار التجارية:

لعب الساحل العماني دوراً كبيراً في تجارة المحيط الهندي لأن موقعه المثالي على مدخل الخليج العربي يتوسط التجارة القادمة من الشرق والغرب وهو يحتوي على أكثر من ميناء تجاري لاستقبال التجارة الشرقية. ومن أشهر هذه الموانئ ميناء صحار التي تعد من أهم وأقدم موانئ الساحل العماني عبر التاريخ وشكلت بموقعها الاستراتيجي على ساحل بحر عمان مركزاً مهماً من مراكز الاقتصاد العماني عبر العصور واشتهرت بعدة أسماء مختلفة أشهرها اسم صحار المعروفة به حالياً ويرجع المؤرخ ياقوت الحموي صحار إلى أحد أحفاد النبي نوح عليه السلام وهو صحار بن أرم بن حام بن نوح عليه السلام^(٢). كما يرى فيليب بوجاز أن صحار عرفت منذ القدم بنشاطها التجاري منذ نهاية القرن الثاني الميلادي قام البحارة العرب برحلات إلى الصين وكانت تجارة اللؤلؤ والذهب والمنتجات الزراعية والتوابل والعمود واللبان والخشب هي السائدة وأن السفن كانت تبجر من صحار إلى الهند والصين ومن المفترض أن تكون صحار هي المدينة التي ولد فيها السندباد البحري مشيراً إلى الأسطول البحري كان مؤلفاً من ٣٠٠ سفينة^(٣). ويتفق معه محمد سيد كامل في أن للتجارة في صحار تاريخ سحيق قبل ظهور الإسلام فكانت تنتج فائضاً كبيراً من المنتجات الزراعية والفواكه وتصدر التمر العماني والنحاس الصحاري والأقمشة واللؤلؤ وكان التجار الصحاريون يستوردون الحرير والمسك والذهب والفضة والديباج والقطن والأخشاب من الصين وشرق آسيا^(٤).

ولعل ذلك يوضح أن عمان كان لها تجارة وسوق مزدهر قبل الإسلام حيث تأتيها القوافل الكثيرة للتجارة، وكانت هنالك طرق تجارية برية إلى جانب الطرق التجارية البحرية إلى مدينة النحاس (صحار) حيث

(١) أخبار الصين والهند، ص ١٨ .

(٢) ياقوت ، شهاب الدين ابو عبدالله الحموي. معجم البلدان. القاهرة ١٠ أجزاء ١٩٠٨ م. ص ٨٨

(٣) فيليب بوجاز، عمان والجزيرة العربية في الشبكات القديمة في التجارة في المحيط الهندي منذ القرن الأول، ص ١١.

جريدة الرؤية، معهد العالم العربي بباريس، ندوة عمان والملاحة البحرية في المحيط الهندي، ٢٠١٧/٨/٢١ م.

(٤) محمد سيد كامل، صحار ودورها في نشر الثقافة والإسلام في شرق آسيا والصين في القرون الأولى للهجرة، المؤتمر العلمي الثالث، عمان ودول جنوب شرق آسيا والصين.

اشتهرت في العصور القديمة بصهر هذا المعدن المهم وأن غالبية هذه الطرق كانت تتجه نحو صحار أولاً ثم نحو الخليج العربي فموقع صحار يقع في منطقة وسيطة من الساحل العماني^(١).

كما ازدادت مكانة صحار التجارية في العصر الإسلامي وبلغت مكانة رفيعة في القرون الأولى للهجرة فأصبحت بعد الإسلام المركز الرئيسي للملاحة والتجارة ونقطة انطلاق السفن التجارية إلى الهند والصين والشرق الأقصى.

وقد حظيت بإشادة العديد من الرحالة والجغرافيين قال عنها المقدس: "صحار هي قسبة عمان ليس على بحر الصين بلد أجل منه عامر بها تجارة وخيرات وأسواق عجيبة ممتدة على البحر دهلين الصين وخزانة الشرق والعراق ومغوثة اليمن^(٢)."

فكان موقع عمان سبب في ازدهار صحار فهي مواجهة لكل من الخليج العربي والبحر الأحمر فضلاً عن انها تقع على الطريق الرئيس للتجارة الراجعة الممتدة من الصين إلى عمان.

وقال عنها الاصطخري في وصفها وهي على البحر وبها متاجر البحر وقصد المراكب وهي أمر مدينة بعمان وأكثر مالاً ولا تكاد تعرف على بحر فارس وجميع بلاد الإسلام مدينة أكثر عماراً أو مالاً من صحار^(٣).

وذكر الادريسي "بأنها أقدم مدن عمان وأكثرها أموالاً ويقصدها في كل سنة من تجار البلاد ما لا يحصى عددهم ويتجهز منها بأنواع التجارات وأحوال أهلها واسعة ومتاجرها مريحة^(٤)." كما أشار سليمان التاجر إلى أهمية صحار التجارية فذكر أن صحار كانت تنطلق منها سفن الهند والصين^(٥).

ونستدل من هذه الأوصاف التي ذكرتها المصادر العربية بعظمة وأهمية صحار تجارياً حيث لعبت دوراً اقتصادياً مؤثراً في تاريخ عمان فبرزت أهميتها التجارية كميناء وبلغت أوج ازدهارها في العصر الإسلامي في القرن الرابع الهجري (العاشر الميلادي).

الصعوبات التي واجهت التجارة البحرية:

من أكثر الصعوبات التي كانت تواجه التجارة البحرية في الخليج العربي ما اتصفت به البحار من دوامات وأمواج عاتية وحيوانات بحرية وجذر ويشير المسعودي إلى ذلك بقوله: "وهذه المواضع في البحر وجبال سرو ذاهبة في الهواء لا نبات فيها ولا حيوان يحيط بها مياه من البحر وأمواج متلاطمة وهذا الموضع من بلاد عمان وسيراف لا بد للمراكب من الجواز عليها والدخول في وسطها فتخطئ وتصيب^(٦)، وأيضاً يذكر سليمان

(5) سعيد بن محمد الغيلاني، صحار عبر التاريخ، وزارة التراث القومي والثقافة. سلطنة عمان . مسقط ١٩٨٢م. ص ٢٥.
(١) المقدسي، شمس الدين ابو عبدالله. أحسن التقاسيم في معرفة الاقاليم . تحقيق محمد مخزوم . بيروت . دار احياء التراث العربي ١٩٨٧م، ص ٩٣.

(٢) الاصطخري. ابو اسحق ابراهيم محمد الفارسي . المسالك والممالك، كتاب الأقاليم السبعة موكر، ١٨٢٩هـ، ص ١٥٤.

(٣) الادريسي، نزهة المشتاق في اختراق الافاق، ص ٥٦..

(٤) سليمان التاجر، سلسلة التواريخ، ص ١٢.

(٥) المسعودي، مروج الذهب، ج ١، ص ١٠٨.

التاجر خطورة البحر عند جبال عمان حيث يوجد بها الموضع الذي يسمى (الردور)*، حيث تنزود منها السفن ثم تواصل مسيرها إلى مسقط... إلخ^(١)، ويؤكد ذلك شوقي عبد القوي قائلاً: "إن أطول الرحلات الملاحية كان الطريق الذي تقطعه السفن من الساحل العربي الخليجي إلى سواحل الصين إذ كانت السفن الضخمة تتوقف بسيراف عند مدخل الخليج لكثرة الأمواج وقلة الماء في مواضع منه"^(٢).

مهاجمة القرصنة:

أيضاً أشار المسعودي إلى خطورة وجود القرصنة في الجذر المنتشرة في عرض المحيط الهندي وأماكن قيامهم بالإغارة على السفن^(٣)، فكان على الفلاحين محاذرتهم وفي سبيل التصدي لهم ذودت السفن التجارية بالجنود المدربين^(٤).

المصاعب السياسية:

كثير ما كانت الاضطرابات السياسية التي تواجهها القوى السياسية في المنطقة توقف سير حركة الملاحة والسفن التجارية على طول الطريق البحري الواصل بين الخليج والشرق^(٥). نلاحظ أنه من أهم الصعوبات التي كانت تواجه السفن التجارية في أهوال الخليج العربي والقرصنة والظروف السياسية التي كانت تواجه تلك الموانئ.

خاتمة:

العلاقات التجارية بين الصين وعمان قديمة وترجع صلاتهم إلى ما قبل الإسلام حيث كانت الصلات التجارية مفتوحة بين الجانبين عبر المحيط الهندي بفضل طريق الحرير البحري. وكان لكل البلدين دوراً مؤثراً وفعالاً في ازدهار حركة النشاط التجاري في العصور الإسلامية ونتج عن ذلك الازدهار ظهور عدد كبير من الموانئ على الساحل العماني وسواحل الصين الجنوبية ومن أهمها ميناء صحار وكانتون.

فمنذ ظهور الإسلام تواصل التبادل التجاري الواسع بينهما عبر المحيط الهندي وبمجيئ القرن الثالث الهجري (التاسع الميلادي) توفرت كل مقومات هذا النشاط التجاري بتوفر الاستقرار السياسي والأمني لكل منهما. ومن ثم كان هنالك تبادل واسع للسلع التجارية من صادرات الصين (كانتون) إلى السواحل العمانية (صحار) وبالعكس.

* الردور: مضيق بين جبلين تسلكه السفن الصغيرة ولا تسلكه السفن الكبيرة.

(٦) سليمان التاجر، سلسلة التواريخ، ص ١٤.
(١) شوقي عبد القوي، تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامي، ص ٦٥.
(٢) المسعودي، مروج الذهب، ج ١، ص ١٥٤.
(٣) المقدسي أحسن التقاسيم، في معرفة الأقاليم ص ١٢.
(٤) صباح إبراهيم الشبلي وآخرون، دراسات عن تاريخ الخليج العربي وجزيرة العربية، شعبة الدراسات والعلوم الاجتماعية جامعة البصرة ص ١٤.

النتائج:

١. عمان بموقعها الجغرافي المتميز تعتبر من أهم موانئ رأس الخليج في مجال التبادل التجاري مع الصين.
٢. كانت هنالك علاقات تجارية نشطة عبر طريق الحرير البحري بين الصين وعمان فقد كان للاستقرار السياسي والأمني الذي تمتعت به البلدين أكبر الأثر في ظهور موانئ تجارية (كانتون وصحار) كما كان لثراء هذه الموانئ أثراً كبيراً في قيام تبادل تجاري واسع بينهما وقيام أسواق تجارية بالإضافة إلى نشر الإسلام.
٣. كان لهذا الاتصال التجاري آثاراً حضارية من أبرزها انتشار الدين الإسلامي والثقافة العربية الإسلامية في بعض بلدان الشرق الأقصى خاصة الصين.
٤. تكونت جاليات عربية استقرت في الصين (كانتون) وأدى التجار المسلمون وهذه الجاليات دوراً كبيراً في نشر الإسلام والعادات والتقاليد العربية.
٥. إن العمانيين كانوا من أوائل التجار الذين ذهبوا إلى الصين فأول تاجر عربي دخل كانتون من عمان ومن ميناء صحار اسمه أبو عبيدة عبد الله بن القاسم وتبعه آخرون النضر بن ميمون وغيرهم.
٦. كان لصحار وما زال أهمية تجارية كبرى ساهمت في تقدم الاقتصاد العماني.
٧. برزت أهمية كانتون التجارية وكانت من أهم وأوائل الموانئ الصينية التي استقبلت التجار المسلمين.

التوصيات:

- للصين مكانة كبيرة على المستوى الرسمي في العالم وأصبحت من الدول القوية التي تلعب دوراً بارزاً في صنع الأحداث أوصي بالآتي:
١. دعوة الدول الإسلامية إلى تطوير علاقتها مع الصين بما يحقق المصالح المشتركة للطرفين.
 ٢. زيادة التبادل التجاري والسياسي والدبلوماسي ما بين الصين والبلاد الإسلامية.
 ٣. توسيع دائرة البعثات والتبادلات الثقافية بين عمان ودول جنوب شرق آسيا (الصين).
 ٤. إجراء دراسات في علاقة الصين ودول جنوب شرق آسيا التي تأثرت بالعلاقات العمانية.
 ٥. دعم وتعزيز الاحترام والصداقة بين الصين وعمان عن طريق جمعيات الصداقة مع الصين لبناء منصة واسعة للتبادل والتعاون بين البلدين.
 ٦. إن العلاقات الإسلامية الصينية عميقة وعريقة من أجل ذلك لابد من بذل الجهود المشتركة بين الدول الإسلامية والصين من أجل الإستمرار في تعزيز التفاهم والثقة والتبادلات المشتركة من أجل توسيع مجالات التعاون بينهم لخلق آفاق رحبة للتطور في كافة المستويات الاقتصادية والسياسية والثقافية.

٧. الإسلام دين عريق في الصين لذلك يجب السعي لتحسين أوضاع المسلمين في الصين وإيجاد الحلول التي تدافع عن حقوقهم وتأخذ بأيديهم وتغير أوضاعهم الإقتصادية والسياسية والثقافية من خلال الجمعيات والمنظمات الإسلامية فلا بد من دور لها لدعم القوميات المسلمة في الصين في كافة المجالات.
٨. أوصي بتكثيف البحوث حول تلك العلاقات بين المسلمين والصين في كافة المجالات حتى العصر الحديث.

قائمة المصادر والمراجع:

أولاً: المصادر:

- ١ ابن النديم . محمد بن اسحق (ت ٤٠٠ هـ) الفهرست ج ١. بيروت ١٠٠٩ م
- ٢ ابن خردازبه - ابو القاسم بن عبدالله المسالك والممالك.بيروت المكتبة التجارية ط ١ ١٨٨٩ م
- ٣ السيرافي، ابو زيد السيرافي. رحلة السيرافي. في القرن الرابع الهجري تحقيق محمد عبدالله الحبشي ١٩٩٩ م
- ٤ الادريسي، عبدالله بن محمد الادريسي. نزهة المشتاق في اختراق الافاق. مصر . ط.مكتبة الثقافه الدينية ١٨٧٩ م
- ٥ الاصطخري. ابو اسحق ابراهيم بن محمد (ت ٤٠٠ هـ) المسالك والممالك، كتاب الأقاليم موكر، ١٨٢٩ هـ.
- ٦ المروزي، شرف الزمان المروزي. أبواب في الصين والهند والترك. لندن نشر سينورسك ١٩٤٢ م
- ٧ المسعودي، ابي الحسن بن علي الحسين المسعودي (ت ٣٤٦ هـ) مروج الذهب ومعادن الجوهر، ج ١. مصر طبعة السعادة ١٩٦٤ م
- ٨ المقدسي - شمس الدين ابو عبدالله (ت ٨٨٠ هـ) أحسن التفاسيم في معرفة الاقاليم بيروت دار احياء التراث العربي ١٩٨٧ م.
- ٩ اليعقوبي، احمد بن يعقوب تاريخ اليعقوبي، ج ١. بيروت ١٩٦٠
- ١٠ اياقوت الحموي، شهاب الدين ابو عبدالله الحموي معجم البلدان. القاهرة ١٩٠٨ م.
- ١١ سليمان التاجر، سلسلة التواريخ، ج ٩ طبعة ليدن باريس - ١٩١١ م

ثانياً: المراجع:

- ١ أحمد رمضان أحمد، الرحلة والرحالة المسلمون. دار البيان العربي للطباعة والنشر بدون تاريخ
- ٢ انور عبدالعليم. الملاحة وعلوم البحار عند العرب. الكويت .الجلس الوطني للثقافة والاداب . ١٩٧٨ م
- ٣ اب.ك هيتي/ تاريخ العرب، طبعة نيويورك ١٩٧٤ م.
- ٤ بدر الدين حي الصيني، تاريخ المسلمين في الصين. لبنان دار الانشاء للطباعة والنشر ١٣٤٩ هـ
- ٥ برزك بن شهریار: عجاب الهند برة وبحرة وجزائرة. تحقيق محمد حبشي ابوظبي المجمع الثقافي ٢٠٠٠ م
- ٦ تشانغ شتون، المواصلات البحرية في الزمن القديم، بكين دار الشؤون، ١٩٨٦ م.
- ٧ احسين فوزي، حديث السندباب القديم، القاهرة، ١٩٧٣ م.
- ٨ احوارني: الملاحة والعرب في المحيط الهندي. ترجمة السيد يعقوب بكر . القاهرة مطابع . دار الكتاب ١٩٥٨ م
- ٩ السامري: فيصل السامر، الأصول التاريخية. للحضارة العربية في الشرق الاقصي . بغداد . دار الشؤون الثقافية ١٩٨٦ م
- ١٠ زكي محمد حسن، الرحالة المسلمون في العصور الوسطى. القاهرة . دار المعارف ١٩٤٥ م
- ١١ سعيد بن محمد الغيلاني، صحار عبر التاريخ. وزارة التراث القومي والثقافة . سلطنة عمان . مسقط ١٩٨٢ م.
- ١٢ ، صباح ابراهيم الشليخي وآخرون: دراسات عن تاريخ الخليج العربي والجزيرة العربية . شعبة الدراسات والعموم الاجتماعية . جامعة البصرة

- ١١٣ شوقي عبد القوي، تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامي. سلسلة كتب اسلامية تصدر عن المجلس الوطني للثقافة والفنون . الكويت ١٩٨٦م
- ١١٤ قوة ده ينغ - تاريخ العلاقات الصينية العربية. ترجمة تشانغ جيامين المركز العربي للمعلومات ٢٠٠٤م
- ١١٥ كراتشوفسكي، تاريخ الأدب الجغرافي العربي ج ١ ترجمة صلاح الدين عثمان القاهرة ١٩٦٣م.
- ١١٦ نقولار زياة، الجغرافيا والرحلات عند العرب.بيروت.دار الكتاب اللبناني ١٩٨٧م
- ١١٧ ول ديورانيت، قصة الحضارة، ترجمة محمد بدران ج ٤، المجلد الاول.الطبعة الثالثة . القاهرة ١٩٦٩م
- ١١٨ عبدالعزيز عبدالحمرن المسند . الصين . قصة ياجوج وماجوج . مطابع الفرزدق التجارية . الرياض ١٩٨٩م

ثالثاً: الدوريات والمؤتمرات والندوات:

- ١١ اصالح أحمد العلي، تاريخ عمان في العصور الإسلامية الأولى.
عمان وتاريخها البحري صادرة عن الحكومة العمانية وزارة العدل ١٩٧٩م.
- ١٢ خالد بن علي الخوالدي . صحار مدينة التاريخ والعلماء. شرق غرب مجلة شهرية ثقافية تصدر عن سلطنة عمان . ١١١١ ٢٠١٤م
- ١٣ محمد سيد كامل، صحار ودورها في نشر الثقافة والإسلام في شرق آسيا والصين في القرون الأولى للهجرة، المؤتمر العلمي الثالث، عمان ودول جنوب شرق آسيا والصين.
- ١٤ افيليب بوجار، عمان والجزيرة العربية في الشبكات القديمة في التجارة في المحيط الهندي منذ القرن الأول. جريدة الرؤية .معهد العالم العربي بباريس .ندوة عمان والملاحة البحرية في المحيط الهندي . ١٨٢١ ٢٠١٧م

رابعاً: الرسائل العلمية:

- الفاتح الزين، التجارة البحرية في الدولة الإسلامية منذ القرن الثاني للهجرة ، رسالة دكتوراه منشورة .مقدمة الى كلية الاداب جامعة الخرطوم

خامساً: المراجع الأجنبية:

- HirthF: Chau-ju-kus.his work on chinese and arabs in twelfth and thirteenth centuries. St. petersburg the 1911 p. 9