
Eastern Region Ports on the Arab Gulf and Their Role in the Civilizational Development: A Historical Study

Dr. Samira bint Mubarak bin Ali Balaswad
Assistant Professor of History – Department of General Materials
Faculty of Education and Arts Northern Border University
Saudi Arabia
sbalaswad@nbu.edu.sa

DOI: [10.31973/aj.v1i140.1114](https://doi.org/10.31973/aj.v1i140.1114)

Abstract:

The study aimed to show the historical, economic and civilizational role of the eastern region ports on the Arabian Gulf from the dawn history until the modern age, by tracking the commercial movement and human contact with the peoples of the ancient world until the modern history of the Kingdom of Saudi Arabia, as those ports have affected the movement Human history since all of the Greek, Roman, ignorant and Islamic eras, especially during the Abbasid rule, and its subsequent impact on the movement of trade and maritime control in the Ottoman era, up to the establishment of the kingdom in the twentieth century, where the researcher was keen to use both historical and descriptive research methodologies together to analyze And extracting the main information and data, the researcher reached that the ports of the eastern region due to its strategic mediating position between the civilizations of the ancient world, especially the port of the ancient Aqir, as well as the ports of the eastern region in the modern era challenge the most important tributaries of development and civilization progress through those times for what it has played and is still playing An actor in the prosperity of human civilization, knowledge transfer and commercial exchange.

Keywords: Eastern region history; Arab Gulf Ports; Aqir Port; Eastern Region Ports; Contemporary History of the Kingdom.

المنطقة الشرقية وموانئها على الخليج العربي ودورها في التنمية الحضارية: دراسة تاريخية

د. سميرة بنت مبارك بن علي بلسود

أستاذ التاريخ المساعد - كلية التربية والآداب - قسم المواد

الجامعة جامة الحدود الشمالية - المملكة العربية السعودية

(مُلخَصُ البَحْث)

هدفت الدراسة إلى إبراز الدور التاريخي والاقتصادي والحضاري الذي من خلاله تؤثر نشأة موانئ المنطقة الواقعة في الشرقية على الخليج العربي منذ فجر التاريخ حتى العصر الحديث، ذلك من خلال تتبع حركة التجارة، وأيضاً ما يرتبط بالاتصال الإنساني مع شعوب العالم القديمة حتى تأريخ المملكة العربية الحديث، حيث إن تلك الموانئ قد أثرت في حركة التاريخ الإنساني منذ كل من العصور اليونانية والرومانية والجاهلية والإسلامية خاصة أثناء الحكم العباسي، وما تبع ذلك من تأثيرها على حركة التجارة والسيطرة البحرية في العصر العثماني، وصولاً إلى تأسيس المملكة في القرن العشرين، حيث حرصت الباحثة على استخدام منهجي البحث التاريخي والوصفي معاً من أجل تحليل واستخلاص المعلومات والمعطيات الرئيسية، وقد توصلت الباحثة إن موانئ المنطقة الشرقية نظراً لموقعها الاستراتيجي الوسيط بين حضارات العالم القديم، وخاصة ميناء العقير القديم، وكذلك موانئ المنطقة الشرقية في العصر الحديث والتي تعد أهم روافد التنمية والتقدم الحضاري عبر تلك الأزمنة لما قامت وما زالت تقوم به من دور فاعل في ازدهار الحضارة الإنسانية ونقل المعرفة والتبادل التجاري.

الكلمات المفتاحية: تأريخ المنطقة الشرقية؛ موانئ الخليج العربي؛ ميناء العقير؛ موانئ المنطقة الشرقية؛ تأريخ المملكة المعاصر.

المقدمة

تعد المنطقة الشرقية والتي كان يطلق عليها قديماً (البحرين) من أهم المناطق داخل حدود المملكة العربية السعودية حالياً، والتي تعد من حيث المساحة أكبر مناطق السعودية حيث تبلغ مساحتها ٥٤٠,٠٠٠ كيلومتراً مربعاً، وتضم أكبر مناطق استخراج النفط في العالم، ويبلغ عدد سكانها ما يقارب ٥ ملايين نسمة (السعودية. دليل الخدمات السادس عشر ٢٠١٧م: المنطقة الشرقية، ١٣). وتقع المنطقة الشرقية على ساحل الخليج العربي في موقع إستراتيجي متفرد حيث تتوسط الحضارات الإنسانية القديمة والحديثة، فقد كانت تلك المنطقة معبراً للتجارة وحركة للسكان وموقعا لنقل الفكر البشري عبر التاريخ (الكواري، ٢٠٠٦، ٤١)،

كما لعبت موانئها البحرية دورا هاما في ازدهار التجارة وتبادل السلع عبر العصور، كما أن تلك المنطقة أصبحت مطمعا للعديد من الدول نظرا لموقعها الإستراتيجي (باوزير، ٢٠٠٦)، حيث احتلها اليونان، والرومان، والفرس، وكذلك استوطنها العديد من القبائل العربية قبل العصر الإسلامي، وتنازعتها العباسيون والعثمانيون والبرتغاليون عبر عصور طويلة وممتدة عبر التاريخ البشري القديم (الأحمد، ١٩٨٩، ٥٩).

وحديثا تعد موانئ المنطقة الشرقية ضمن حدود المملكة العربية السعودية إحدى أهم الموانئ والأكثر تأثيرا على المستوى العالمي؛ لما تمثله من مكانة قوية على خارطة التجارة والصناعة، حيث كونت تلك الموانئ منذ فجر التاريخ العديد من العلاقات التجارية من خلال منافذها البحرية مع دول العالم، وحدثا حيث زاد قطاع النفط والغاز والصناعات المعدنية المكتشفة حول تلك الموانئ، ومما ترتب عليه من أهمية تلك الموانئ ما تستحوذه المنطقة الشرقية على نحو ٢٣% من قطاع متعدد ومتشابه من كافة المؤسسات الصناعية والاقتصادية الموجودة بالمملكة، كما تستوعب المنطقة أيضا ٢٥% من جملة العاملين في كامل القطاع الصناعي على مستوى المملكة (برنامج تطوير الصناعة الوطنية والخدمات اللوجيستية، ٢٠١٩).

تتكون منظومة الموانئ بالمملكة العربية السعودية، والتي تشرف عليها وتديرها الهيئة العامة للموانئ من تسعة موانئ، يعد ستة منها تجارية وثلاثة أخرى صناعية، جميعها مؤهلة ومجهزة تقنيا ولوجيستيا بأفضل الوسائل والإمكانات، والنظم وأحدث التقنيات اللازمة من أجل استقبال جميع وسائل النقل البحرية المتطورة، ومواجهة كافة المتطلبات الحديثة، والمتغيرات بكفاءة عالية (موانئ. خدمات الموانئ السعودية، ٢٠١٩).

وقد تميزت موانئ المملكة العربية السعودية على المستوى الدولي بمحاكاتها للتطور والنمو في جميع القطاعات الاقتصادية، وهو ما يتبلور في استقبالها للحصة الأكبر من الصادرات والواردات حول العالم.

إن تحول المملكة العربية السعودية من دولة مصدرة للمواد النفطية إلى منتجة ومصدرة لصناعة الغاز والبتروكيمياويات كان له الدافع وراء إنشاء ميناء الملك فهد الصناعي بالجبيل في بداية عام ١٩٧٤م؛ وذلك لخدمة مدينة الجبيل الصناعية، فقد صمم الميناء لاستيراد المواد الخام التي تتطلبها الصناعات المحلية، ولتصدير المنتجات الصناعية مثل البتروكيمياويات ومنتجات النفط المكررة والأسمدة الكيماوية والكبريت من أجل تقديم خدمات مناولة البضائع للشركات التي ترتبط بعقود تأجير طويلة المدى (ميناء الملك فهد الصناعي، ٢٠١٩).

أهمية الدراسة

تأتي أهمية الدراسة من كونها تسعى إلى إلقاء الضوء والتركيز على الدور الحضاري والتاريخي للمنطقة الشرقية وموانئها على الخليج العربي منذ فجر التاريخ حتى تأسيس المملكة العربية السعودية، مما كان له أثر بالغ على التقدم العمراني بين سكان المنطقة وشعوب حضارات العالم قديماً وصولاً إلى ما يحقق الأهداف التنموية البشرية المستدامة للمملكة العربية السعودية في العصر الحديث من زيادة ونمو حركة التجارة وكافة الصناعات المواكبة لها، علاوة على توطين ونقل التكنولوجيا (Konior، ٢٠١٨) وزيادة تشغيل العمالة الوطنية السعودية في العصر الحديث (النجيمشي، ٢٠٠٠، ٧٧) وسد فجوة البطالة ونقل الكفاءات الوطنية لتخدم رؤية المملكة ٢٠٣٠ (المملكة العربية السعودية: رؤية المملكة ٢٠٣٠، ٢٠١٩).

أهداف الدراسة

سعت الباحثة من خلال الدراسة المقدمة إلى توضيح وإبراز الدور الحضاري والتاريخي الذي تقدمه المنطقة الشرقية والموانئ التجارية العاملة على ساحل الخليج منذ فجر التاريخ خاصة ما هو مرتبط بازدهار حركة التجارة بين كافة الحضارات، وصولاً إلى دفع واقع التنمية البشرية للدولة السعودية الحديثة (الرويثي، ١٩٨٧، ٨١-٨٣)، وعليه فإن الدراسة المقدمة تهدف إلى إبراز الدور الحضاري والاقتصادي والبشري للمنطقة الشرقية وموانئها عبر التاريخ وفقاً للأهداف التفصيلية الآتية:

- الوقوف على الوضع التاريخي لتأسيس موانئ المنطقة الشرقية على الخليج العربي.
- إدراك الأهمية الإستراتيجية لموانئ المنطقة الشرقية تاريخياً، وكذلك في حركة التجارة العالمية وتبادل الثقافات البشرية، وازدهار الدول عبر التاريخ سياسياً.
- التعرف على حركة السكان والشعوب التي سكنت المنطقة ومدى التأثير البشري على التقدم الحضاري.
- التعرف عبر العصور التاريخية على أشكال التجارة والصناعات المؤسسة لها في المنطقة الشرقية على الخليج العربي.
- التعرف على الجهود التي سعت لها المملكة العربية السعودية في حقب متتالية من أجل تأسيس موانئ عصرية عالمية لنقل وتوطين التكنولوجيا وإقامة الصناعات والتبادل التجاري.

ومن خلال تلك الأهداف التفصيلية تسعى الباحثة إلى الإجابة على تساؤل رئيس للدراسة وفقاً للآتي:

- ما هو الدور الحضاري والاقتصادي الذي قدمته المنطقة الشرقية وموانئها عبر العصور التاريخية المختلفة؟

منهجية الدراسة

سعت الباحثة من خلال الدراسة المقدمة إلى استخدام محددات وأدوات تطبيق المنهج التاريخي من أجل دراسة الحالة الحضارية والتاريخية، والتقييم الاقتصادي لدور موانئ المنطقة الشرقية للخليج العربي مستخدمة معايير وأدوات المنهج التاريخي، وكذلك المنهج الوصفي التحليلي في دراسة وتقييم ورصد كافة البيانات والمعلومات المستقاة من مختلف مصادر المعلومات، وما يتبعه من استقصاء للمعلومات، وكذلك المادة التاريخية من كافة مصادرها الأولية وإخضاعها للتحليل العلمي المرتكز على النقد والتحليل التاريخي للوصول إلى الإجابات المرتبطة بالتساؤل الرئيس للدراسة.

الدراسات السابقة

دراسة (الصالح، ٢٠١٦). حيث هدفت الباحثة إلى دراسة كل من الآثار الاقتصادية والتجارية لكل من الخليج العربي والبحر الأحمر منذ القدم على طرق التجارة العالمية البحرية بين الشرق والغرب، وانتقال الأهمية الإستراتيجية للخليج العربي منذ قيام الدولة العباسية عام ١٣٢ هـ / ٧٤٩ م، إضافة إلى انتقال الفعاليات التجارية من البحر الأحمر إلى الخليج العربي مما ساعد ذلك على أن يستعيد الخليج وموانئه مكانته الاقتصادية، وشهرته التجارية العالمية، علاوة إلى الآثار التجارية لنشأة مدينة بغداد على الخليج العربي وموانئه، وأهم الصادرات والواردات، والأخطار التي واجهت الطرق التجارية، وجهود الخلفاء العباسيين في تأمين الموانئ والملاحة البحرية من تلك الأخطار من أجل حماية تجارتهم التي ارتبطت بأمن الخليج العربي وأمن الثغور والموانئ المطلة عليه.

دراسة (الرشيدي، ٢٠١٤). حيث هدفت الدراسة إلى إدراك العلاقات التجارية بين موانئ الخليج وشرق آسيا وأثر القرصنة عليها، والتي تمثلت في عدة مباحث كتعريف القرصنة وأنواعها، وكذلك القرصنة في منطقة الخليج والمحيط الهندي مع إدراك دور الدولة العباسية في مكافحة خطر القرصنة، وتأتي أهمية هذا البحث في كونه يوضح أهمية التجارة البحرية والعلاقات التجارية بين موانئ الخليج العربي وشرق آسيا في العصر العباسي الثاني.

دراسة (باهارون، ٢٠١٤). هدفت الدراسة إلى تسليط الضوء على التبادل الحضاري بين موانئ حضرموت وموانئ الخليج العربي، من خلال استعراض أسباب التبادل الحضاري والتاريخ المشترك بين موانئ حضرموت وموانئ الخليج العربي وشرق شبه الجزيرة العربية.

دراسة (العجمي، ٢٠١٧)، حيث سعت الباحثة من خلال أطروحتها للماجستير إلى إبراز تكوين وإنشاء مدن الأحساء وموانئها ومن ضمن تلك المدن: (الدمام والخبر) اللتان

كانتا عبارة عن قرى صغيرة بعد هجرة قبيلة الدواسر إليها من البحرين عام (١٣٤٢هـ/ ١٩٢٣م)، وتكمن أهمية الدراسة كونها تدرس نشأة مدن وموانئ (الدمام والخبر) وتطورها التاريخي بدءاً من عام (١٣٥٢هـ/ ١٩٣٣م)، والأطروحة مقسمة إلى تمهيد وثلاثة فصول، حيث تناول التمهيد لمحة جغرافية عن المنطقة الشرقية، ثم انتقلت الباحثة إلى دراسة التطور السياسي والإداري للمنطقة، ثم لمحة تاريخية عن اكتشاف النفط في المنطقة الشرقية، يلي ذلك الفصل الأول حيث تم فيه عرض مدن وموانئ المنطقة الشرقية قبل اكتشاف النفط؛ وتم تخصيص الفصل الثاني لنشأة مدن الدمام والخبر والظهران، وفي الفصل الثالث تم تناول الحياة الاقتصادية والاجتماعية في مدن الدراسة وأثر الموانئ على الحياة الاقتصادية والحضارية بها، وقد اعتمدت الباحثة على تطبيق المنهج العلمي في الدراسة التاريخية القائم على المنهجين الوصفي والتحليلي.

المحور الأول: تأريخ المنطقة الشرقية

تعد المنطقة الشرقية إحدى أكبر المناطق مساحة داخل المملكة العربية السعودية، كما تعد كذلك من أكثر مناطق استخراج النفط عالمياً، حيث تقع في شرق المملكة العربية السعودية على ساحل الخليج العربي، وتتكون المنطقة الشرقية من عشر محافظات، ويعود تأريخ المنطقة إلى أكثر من ٥٠٠٠ عام مضت قبل الميلاد، وبالتالي يبلغ تأريخ الحضارة وتواجد الإنسان بالمنطقة الشرقية ما يناهز ٧٠٠٠ عام، وتتفرد المنطقة الشرقية تاريخياً بكونها منطقة تجارية استوطنها البشر لقربها من امتداد الساحل البحري الطويل، حيث مارسوا أعمال التجارة والصيد واستخراج اللؤلؤ، كما تتوافر بالمنطقة الشرقية عيون الماء العذب بوفرة مما ساعد أكثر على استيطان الإنسان لها (الكواري، ٢٠٠٦، ٣٩).

جغرافياً تقع المنطقة الشرقية بين خط العرض ٢٩,٣ شمالاً وخط العرض ٢٣,٣ جنوباً ويحدها من الشرق خط الطول ٥١ وغرباً خط الطول ٥٤، وتتخذ المنطقة شكل المثلث حيث يشكل الخليج العربي ضلعه الشرقي، أما الضلع الثاني فهو الحدود الجنوبية للمملكة مع سلطنة عمان والجمهورية اليمنية، ويمثل الضلع الثالث حدود المنطقة المتاخمة لمنطقة الرياض والمنطقة الشمالية بالمملكة (العجمي، ٢٠١٧، ١٣).

يوجد في المنطقة عدد من المدن، هي: الخبر، والأحساء، والجبيل، والخفجي، والقطيف، وحفر الباطن، ورأس تنورة، والنعيرية، وبقيق.

١/١ الحياة البشرية في المنطقة الشرقية

يعود تأريخ استيطان الإنسان في المنطقة الشرقية إلى ما يقارب ٥٠٠٠ عام تقريباً قبل الميلاد، وقد كان لتمييز المنطقة الطبيعي الذي اكتسبته من موقعها الذي يمتد لـ ٧٠٠ كيلو متر على ساحل الخليج العربي أثر كبير في جذب الأنظار إليها، وبالذات لكونها حلقة

اتصال ما بين العالم الخارجي والمناطق الأخرى القريبة منها، وتتميز المنطقة الشرقية بتنوع الآثار بها حيث اكتشفت العديد من الروابي الأثرية التي تعود إلى العصر البرونزي سواء كانت مستطيلة الشكل في الطرف الشمالي من منطقة الأحساء، أو ما يعود منها إلى العصر الفارسي. كما اكتشفت العديد من المدافن التي تحتوي على توابيت من الملاط يوجد بها جماجم بشرية وأوانٍ من صلصال، وخواتم وقلائد من خرز، وعلب زينة نسائية وجرار للماء مصنوعة من الرخام المعرق، وبالقرب من ميناء العقير التاريخي على ساحل الخليج العربي اكتشفت خرائب أثرية من بقايا آثار مدينة جرعاء التي شيدت من قبل الكلدانيين من بابل وكانت مخازنها التجارية تضيق باللبان والبهار والطيب من خلال التجارة مع جنوب جزيرة العرب والهند وشرق أفريقيا (كورنوال، ١٩٧٨، ٥٧).

وذكر المؤرخ (بليني) أن قطر مدينة (جرعاء) القديمة يبلغ خمسة أميال، وأن فيها أبراجاً قائمة مشيدة من أحجار الملح المربعة، وكانت تشتهر بأماكن صيد اللؤلؤ وصناعاته في منطقة (المريكبات)، وترى الباحثة أن المدافن المكتشفة على امتداد المنطقة الشرقية قديماً تعطي دليلاً واضحاً على أن عمليات الاستيطان البشري إضافة إلى الأعمال التجارية كانت سائدة منذ آلاف السنين، ومع أن المنطقة قد استغرقت زمناً طويلاً لإنشاء الاستمرارية الحضارية فإن بقايا المباني وأطلال المدن والفخاريات والأعمال اليدوية المنحوتة وخلافه تؤكد أن درجة عالية من الإنجازات قد تحققت على أيدي المستوطنين والقاطنين آنذاك، كما أثبتت هذه الحفريات أيضاً أن المنطقة تقع في مفترق طرق ما بين العديد من الثقافات والأنشطة الحضارية.

أما عن الآثار والتراث الإسلامي المتوافر بالمنطقة الشرقية وفي منطقة الأحساء تحديداً فيوجد العديد من شواهد القبور من الحجر البازلت، شكلها شبه منحرف مكتوبة بخطوط عديدة أهمها الخط الكوفي، وتعود فترة نقشها إلى القرن الثالث الهجري/التاسع الميلادي، كما توجد العديد من الأدوات وآثار البيوت والقلاع من فترات زمنية إسلامية عديدة (الزليعي، ٢٠٠١، ٧٣).

١/٢ العلاقات التجارية بين المنطقة الشرقية والعالم القديم

تأثرت المنطقة الشرقية على امتداد ساحل الخليج بصورة رئيسة بثقافات العبيد (من ٣٠٠٠ إلى ٢٠٠٠ عام قبل الميلاد)، وسكان مابين النهرين وحضارة الهند متمثلة في حوض نهر السند تحديداً، وكذلك حضارة الإغريق واليونان من خلال طرق التجارة عن طريق البحر الأحمر والخليج والمحيط الهندي عبر العصور المختلفة (زيادة، ١٩٧٥، ٢٩)، كما دون المؤرخ (فلافوس أريانوس) المتوفي ١١٧٥ قبل الميلاد، إن الإسكندر المقدوني قد جعل من جزيرة فيلكا مركزاً له في الخليج انطلاقاً إلى فتوحاته لبلاد الهند، وكانت السفن

التجارية التابعة لجيشه تعبر الخليج إلى العالم محملة بالبضائع، وتتوافر العديد من الآثار التي تعود إلى عصر الإسكندر المقدوني بالأحساء والتي تضم أنواعا من الفخار والأختام والأجر تعود إلى عصور يونانية متقدمة ومتأخرة، إضافة إلى عملات نقدية يونانية تم سكها في عصور مختلفة، ومن المدن التي بناها الإسكندر في المنطقة مدينة (شاراكس/خاراكس) وهي مدينة (المحمرة) حاليا، والتي بناها على نهاية نهر دجلة من أجل التجارة البحرية عبر الخليج (العبادي، ٢٠١١، ٦١).

كما توجد على ساحل الأحساء مدينة جرهاء (جرعاء) التي تعد الأصل التاريخي لمدينة (العقير) ومينائها البحري وقد ذكر (الهمداني) أن جرهاء هي سوق الأحساء التي تقع على ساحل البحر، والتي تتابع عليها الكثير من قبائل العرب من أجل التجارة مع الهند وغيرها من البلاد (الأحمد، ١٩٨٩، ٤٩)، ويذكر (إيراتوستينيس) (١٩٦-٢٧٦م) إنها مدينة تقع على خليج عميق ويسكنها الكلدانيون المنفيون من بابل، ومبانيها من صخور الملح وكانت ترش جدرانها بالماء نتيجة لحرارة الشمس، ويعمل أهلها في التجارة البحرية مع الهند وبلاد العرب في الطيب والتوابل.

وكان السكان المحليون يستخدمون مراكب خشبية في الخليج سالكين طريقا مائيا إلى بابل (يحيى، ١٩٧٩، ٣٨)، كما كانت لهم تجارة مع بلاد اليمن وخاصة حضرموت في رحلة بحرية تستغرق أربعين يوما في تجارة المواد العطرية والخمر والقمح والتمور والمعادن والثياب، كما كانوا يستوردون الأحجار الثمينة، إضافة إلى أنواع الطيب والتوابل والأخشاب والقطن ومنسوجاته (يوسف، ١٩٥٣، ١١١).

١/٣ القبائل العربية في المنطقة الشرقية

سكن المنطقة الشرقية (الأحساء) العديد من القبائل العربية، حيث سكنها فروع من قبيلة الأزدي، كما سكنها تنوخ، حتى غلبهم قبائل من أولاد معد بن عدنان الذين أقبلوا من تهامة حتى نزلوا البحرين على الأزدي، كما تحالف معهم بنو تغلب من قضاة قنص بن بنمعد، وكذلك إياد بن نزار بن معد فاجتمعوا بالبحرين وتحالفوا على التنوخ.

كما سكنها قبيلة كندة، حيث ذكر (الهمداني) أن كندة سكنت حضرموت بعد جلائها من البحرين والمشقر وغمر ذي كندة في الجاهلية بعد قتل ابن الجون، وكذلك سكنها إياد وهي قبيلة عدنانية هاجرت من الحجاز حتى استوطنت البحرين، وقبيل الإسلام سكنها فروع من قبيلة ربيعة من بكر بن وائل، كما استوطنتها قبائل تميم بن مر بن الأد وضبة بن الأد من بلاد نجد، ونزلوا ما بين اليمامة وهجر (الjasر، ١٩٧٩، ٤٨-٤٩).

١/٤ ميناء العقير التاريخي

يعد ميناء (العقير) بضم العين وفتح القاف بعدها مثناة ساكنة وآخره راء، وقد أطلق عليه اسم العقير أو العجير وفقاً لتسمية أهالي [الأحساء](#) من خلال اسم قبيلة (عجير) التي استوطنت المنطقة خلال الألف الأولى قبل الميلاد، وقد ذكر (ياقوت الحموي) في معجمه "أن العقير كل فرجة بين شيئين وتصغيرها عقير" (القحطاني، ٢٠١١، ٣٩).

هو أيضاً ميناء بحري، ويقع في شرق المنطقة الشرقية قرب مدينة [الأحساء](#) بالمملكة العربية السعودية حالياً على بعد ٤٥ كيلو متراً من قراها، ومسافة ٦٠ كيلو متراً من مدينة الأحساء الحالية، وعلى بعد ٢٠٠ كيلو متر من مدينة الدمام، ويمتد طول ساحله ٤٥ كيلو متراً، ويعرض ٥ ونصف كيلو مترات في البحر.

تم تأسيسه وإنشائه كميناء رئيس من خلال سلطة [الدولة العثمانية](#) في فترة تواجدتها وحكمها [لمنطقة الخليج العربي](#) منذ عام ٩٦٠ م، ويعد الميناء تاريخياً من أقدم الموانئ البحرية في المنطقة، حيث كان للميناء بشكله البدائي آثار في عصر ما قبل الإسلام، وخلال القرن الثالث وأول الرابع أثناء حكم القرامطة لهذه البلاد، حيث كان ميناء العقير المنفذ البحري الوحيد لاتصالهم بحرياً بالعالم الخارجي لإدارة شؤون التجارة، خاصة بعد استيلاء بني العياش على ميناء الخط (القطيف)، وقد دمره محمد بن يوسف بن الزجاج بن عبد القيس أثناء محاربتهم مع القرامطة في عشر الثلاثين بعد الأربعمئة، وكان العقير ميناء الأحساء إلى عام ١٣٦٥ هـ (رمضان، ٢٠٠٢، ٤١)، وللعقير ذكر في غزوات الدولة السعودية الأولى حيث وجه عبد العزيز الكبير في عام ١٢٠٢ هـ سليمان بن عفيصان مع جمع من قومه من أهل الخرج لغزو العقير (عبد الحميد، ١٩٨٢، ٥٧).

كما يعد ميناءً إستراتيجياً في عهد [الدولة العثمانية](#)، وكان يطلق عليه اسم (أسكلة عقير) بالتركية، وقد نظمته العثمانيون إلى أفضية ونواحٍ بسبب عدم وجود موظفين لشغل جميع المناصب الإدارية إلا أنهم قد اهتموا بتنظيم الميناء من الناحية الاقتصادية من خلال رسوم الجمارك، ووفقاً للتشكيل الإداري لعام ١٢٩١/١٨٧٣م فقد أصبح الميناء تابعاً لقضاء الهفوف (مؤنس، ٢٠٠٤، ٥٧).

وكان ميناء العقير أهم وسيلة اعتمد عليها الحكام [العثمانيون](#) في الاتصال بالسلطة المركزية، ولذا فقد أولوه المزيد من العناية والاهتمام (القحطاني، ٢٠٠٩، ٦١) وعندما انتقل الميناء تحت سلطة [الدولة السعودية](#) ظل يعمل لفترة حتى استعويض عنه بميناء [الدمام](#) (آل سعود، ٢٠٠٢)، وكان ذلك قبل اكتشاف البترول حيث كان يعد الميناء الرئيس للمنطقة الشرقية وجنوب ووسط [نجد](#) حيث لا تزال بعض الآثار موجودة به حتى الآن وأصبحت معلماً أثرياً، حتى أن [الملك عبد العزيز](#) قد دخل العقير لتوقيع ([معاهدة العقير](#)) مع اللورد كوكس،

(القريني، ٢٠٠٤، ١٩)، والتي من خلالها تعترف بريطانيا بحكم الملك عبد العزيز للأحساء عام ١٩٢٢م. (السعودية، وزارة الخارجية، ٢٠١٢).

١/٥ الخصائص الاقتصادية والحضارية للمنطقة الشرقية

تتميز المنطقة الشرقية بخصائص اقتصادية فريدة لعل من أهمها انتشار الصناعات المرتبطة بالنفط في القرن العشرين، وذلك من خلال أعمال التنقيب والتكرير والتسويق انتقلا إلى صناعات تجميع الغاز الطبيعي وتسييله والصناعات البتروكيمياوية وتحديدا في مدينة الجبيل الصناعية، تلك المدينة الحديثة النشأة، ومينائها الذي يعد مثالا فريدا ومتكاملا للتجارب الصناعية الاقتصادية الفاعلة على المستوى العالمي (المشهداني، ٢٠١٤، ٣٦)، ويتوزع السكان في المنطقة الشرقية استنادا إلى إحصاء عام ٢٠١٧ (الهيئة العامة للإحصاء، ٢٠١٨) وفقا للجدول الآتي:

جدول رقم (١):

توزيع عدد السكان في مدن المنطقة الشرقية استنادا إلى إحصاء عام ٢٠١٧

المحافظة - الإمارة	عدد السكان بالآف نسمة
الدمام (مقر الامارة)	1,024,409
الأحساء	1,041,863
حفر الباطن	390,282
الجبيل	378,946
القطيف	524,182
الخبر	457,748
الخفجي	76,279
رأس تنورة	60,750
بقيق	53,444
النعيرية	52,340
قرية العليا	24,345
العديد	21,192

المحور الثاني: الموانئ السعودية الحديثة ورؤية المملكة ٢٠٣٠

ترتكز أحد محاور رؤية المملكة ٢٠٣٠ على موقعها الجغرافي الاستراتيجي الفريد كمفترق طرق للتجارة الدولية الهامة، بين ثلاث قارات: آسيا وأوروبا وأفريقيا (طاهر، ٢٠١٨)، وتهدف من خلال ذلك إلى تحقيق أقصى قدر من منافع حضورها الجغرافي الاستثنائي والإستراتيجي من خلال بناء مركز فريد للنقل والخدمات اللوجستية في المنطقة (المملكة العربية السعودية. المنصة اللوجيستية، ٢٠٢٠).

كما تتبنى المملكة مخططا إستراتيجيا لقطاع الموانئ تتوفر فيه كافة المقومات الملائمة لإيجاد كافة الحلول المطلوبة للاحتياجات المعبر عنها على كافة المستويات (رؤية المملكة، ٢٠١٩)، وتتميز الإستراتيجية كونها تعتمد على تمكين الموانئ السعودية كأساس اقتصادي فريد يواكب كافة التوجهات العالمية، ويجعل من كافة الأطراف المعنية شريكا في تحديد معالم الخيارات والأولويات، وأن تجعل من الموارد البشرية مكونا أساسيا ومحوريا اعتمادا على توظيف وتمكين الكفاءات البشرية الوطنية السعودية الضرورية من أجل تنفيذ المشاريع بالجودة والكفاءة، والدقة، والسرعة المطلوبة (المملكة العربية السعودية. وكالة الأنباء السعودية، ٢٠٢٠).

حيث تعتمد هذه الإستراتيجية على المساهمة التامة في كافة عمليات التنمية المرتبطة بالجوانب الاقتصادية والاجتماعية على كل من المستويين الوطني والإقليمي، ويتجسد هذا الإسهام في توافر أسس ومحددات البنية التحتية والمرافق والخدمات اللوجيستية ذات المواصفات العالمية من خلال تعزيز الفرص، وإيجاد قيمة مضافة اقتصاديا وبشرياً على حد سواء، وترتكز إستراتيجية الموانئ السعودية على سبعة محاور كالتالي (النقل والخدمات اللوجيستية، ٢٠٢٠):

١- البحث عن تحسين الأداء عن طريق تشجيع الابتكار.

٢- تحسين الأداء اللوجيستي.

٣- التثمين الأمثل للبنية التحتية للموانئ.

٤- استغلال الموقع الإستراتيجي للموانئ إقليمياً وعالمياً.

٥- الاستفادة القصوى من إمكانات وتجهيزات الموانئ السعودية.

٦- المحافظة على البيئة الحضرية منذ مرحلة وضع تصور للمشاريع الاستثمارية.

٧- إمكانية التأقلم مع التغيرات العالمية لحركة الموانئ المستقبلية.

وتعد الموانئ السعودية إحدى الممكّنات الداعمة الرئيسة للاستثمار والاقتصاد الوطني من أجل تعزيز الناتج المحلي، كما تسهم في تحقيق العديد من الأهداف الإستراتيجية الوطنية من أجل زيادة حصة الصادرات غير النفطية للمملكة لإجمالي الناتج المحلي من

١٦% إلى ٥٠%، حيث تشكل الموانئ ما لا يقل عن ٧٠% من قيمة وحجم التبادل التجاري السعودي غير النفطي، وبذلك تصبح عنصراً أساسياً في الارتقاء بالتصنيف العالمي للمملكة في مجال مؤشرات أداء الخدمات اللوجيستية لتصبح حالياً ضمن أفضل ٢٥ دولة حول العالم (طاهر، ٢٠١٨، ٢٠-٢٢).

٢/١ ميناء الملك فهد الصناعي بالجبيل

حيث يقع ميناء الملك فهد الصناعي بمدينة الجبيل في شرق المملكة العربية السعودية على الساحل الغربي للخليج العربي حيث يحده مدينة الجبيل الصناعية، كما ويبعد (٩٠) كم شمال غرب مدينة الدمام، وذلك على خط الطول ٢٧° ١' شمالاً، وخط العرض ٤٩° ٤٠' شرقاً، ويتكون من ٢٧ رصيفاً يعمل منها ١٩ بشكل كامل ويخدم مدينة الجبيل الصناعية، وقد تم إنشاؤه في عام ١٩٧٤م لاستيراد المواد الخام التي تتطلبها الصناعات المحلية، والمنتجات الصناعية مثل البتروكيماويات ومنتجات النفط المكررة والأسمدة الكيماوية والكبريت (ميناء الملك فهد الصناعي، ٢٠١٩).

٢/٢ ميناء الجبيل التجاري

يقع ميناء الجبيل التجاري على امتداد الساحل الشرقي للخليج العربي للمملكة العربية السعودية، ويبعد مسافة ٨٠ كيلو متراً شمال مدينة الدمام، كما يقع على خط العرض ٢٧،٠١ درجة شمالاً، وخط الطول ٤٩،٤١ درجة شرق (ميناء الجبيل التجاري، ٢٠٢٠)، ويهدف بناء ميناء الجبيل التجاري أن يكون أحد أهم بوابات الصادرات والواردات التجارية السعودية من وإلى الأسواق العالمية، وذلك من أجل تحقيق جملة من الأهداف الرئيسية يمكن إيجازها كما يلي: (ميناء الجبيل التجاري: الخدمات والمعلومات، ٢٠٢٠)

- المساهمة الفعالة في تصدير المنتجات السعودية إلى الأسواق العالمية.
- الاستفادة من جميع مقدرات الميناء من أجل تقديم أفضل الخدمات اللوجيستية والبحرية.
- مباشرة عمليات الشحن والتفريغ بواسطة شركات متخصصة لجميع أنواع البضائع.
- تشغيل معدات ومنشآت الميناء الخاصة باستقبال السفن وتقديم الخدمات لها وتشمل هذه الخدمات الإرشاد للسفن، رسو السفن، الشحن والتفريغ والتخزين في المستودعات وساحات مناولة البضائع.

٢/٣ ميناء الملك عبد العزيز بالدمام

يقع ميناء الملك عبد العزيز بمدينة الدمام في منتصف الساحل الشرقي بين خط العرض ٢٦° ٣٠' شمالاً، وخط الطول ٥٠° ١٢' شرقاً، ويعتبر الميناء الرئيس للمملكة العربية السعودية على ساحل الخليج العربي؛ حيث يعتبر الميناء الأبرز في القيمة الاقتصادية ضمن موانئ المملكة، وبالتالي البوابة الرئيسية التي من خلالها يتم تدفق البضائع من كافة

أنحاء العالم إلى كل من المنطقتين الشرقية والوسطى من المملكة، إضافة إلى تقديمه للعديد من الخدمات المتخصصة في صناعة النفط وما يرتبط بها من صناعات البتروكيمياويات. كما يعد الميناء مركزاً متميزاً على كافة المستويات الوطنية والإقليمية والدولية بحد سواء خاصة فيما يتعلق بمجال مناولة البضائع لخدمة الاستيراد والتصدير وتقديم الخدمات اللوجستية ومجال صناعة النقل البحري، حيث ينتهج الميناء دوراً ريادياً ومبادراً في تقديم خدمات عالية الجودة لكافة المتعاملين معه (موانئ ٢٠٢٠).

٢/٤ ميناء رأس الخير الصناعي

تكمن أهمية ميناء رأس الخير من خلال وقوعه في منطقة صناعية جديدة متنوعة الإنتاج، ولها مستقبل واعد في اقتصاد المملكة، ويعد الميناء أحد أهم شرايين الاقتصاد السعودي؛ لتغذية البرامج والمشروعات الحيوية التي ينفذها القطاع العام والخاص على حد سواء في منطقة رأس الخير التصنيعية (موانئ. ميناء رأس الخير، ٢٠١٩).

ويضم الميناء عدداً من الخدمات اللوجيستية المتنوعة مثل خدمات الإرشاد وخدمات السحب والقطر للسفن، علاوة على خدمات الشحن والتفريغ، وكذلك مراقبة ومكافحة التلوث البحري، إضافة إلى تركيب وإصلاح العوامات البحرية، مع تقديم خدمات الانقاذ البحري والخدمات الطبية المرافقة، وخدمات نظام الرادار والاتصالات البحرية.

المناقشة:

مما لا شك فيه أن الموانئ الواقعة على ساحل المنطقة الشرقية على الخليج العربي قد أسهمت بدور فاعل في كل من حركة التقدم الحضاري والتجاري عبر التاريخ، وذلك نظراً لتمييز موقعها الجغرافي الذي يطل على ساحل بحري ممتد من بحر عمان جنوباً، حتى شاطئ الفاو شمالاً، ويمتد هذا الساحل على ضفتيه العربية والفارسية في آن واحد، وتتوسط المنطقة الشرقية الطريق التجاري بين بلاد الشام والعراق شمالاً وبحر العرب وعمان واليمن وأفريقيا جنوباً، إضافة إلى التجارة مع الحضارات القديمة في كل من الهند والصين بحد سواء. كما إن تلك الموانئ في المنطقة الشرقية قد تم إنشاؤها وفقاً للحاجات وطبيعة العناصر الطبيعية والاقتصادية والبشرية والحضارية المتوافرة بكل منطقة على حدة، حيث يتم تأسيس الموانئ التجارية قرب أماكن التجمع البشري، وكذلك الموانئ الصناعية قرب مناطق الإنتاج والتصنيع على وجه الخصوص.

ومن خلال الدراسة المقدمة ترى الباحثة أن كلا من موانئ المنطقة الشرقية عبر تاريخها الممتد عبر كافة الحضارات الإنسانية التي استوطنت المنطقة قد ساهمت في ازدهار الحضارة البشرية وتكوين مجتمعات حضارية وصناعية وتجارية من خلال الانفتاح على حضارات الشعوب القديمة والإسهام في تنمية المجتمع البشري في العصر الحديث.

نتائج الدراسة

- من خلال محاور الدراسة ترى الباحثة أن موانئ المنطقة الشرقية قد قدمت عبر التاريخ الكثير من الإسهامات الحضارية والثقافية والاقتصادية، وكذلك الموانئ المنشأة حديثاً بالمملكة العربية السعودية في العصر الحديث حيث تعد أحد أهم روافد التنمية الاقتصادية والحضارية والبشرية للمنطقة الشرقية، وكذلك للمملكة قاطبة (رؤية المملكة ٢٠٢٠: التقدم الذي حققته المملكة، ٢٠١٩)، حيث تؤدي جميعها دوراً إستراتيجياً وفقاً للفترة الزمنية، وكذلك لطبيعتها التخصصية في حركة التبادل التجاري والنقل والشحن الصناعي للمنتجات البترولية والسلع التجارية العامة (المشهداني، ٢٠١٤). حيث يمكن تفصيل النتائج وفقاً للمحاور الآتية:
- ساهمت الموانئ في المنطقة الشرقية إلى ازدهار الحياة البشرية وتوطين السكان.
 - قدمت كافة الموانئ البحرية الموجودة في المنطقة الشرقية دوراً هاماً وإستراتيجياً في حركة التجارة بين حضارات العالم القديم.
 - اتخذت الدول المسيطرة على المنطقة الشرقية فرض السيطرة البحرية والتجارية من خلال السيطرة على تلك الموانئ خاصة في العصور القديمة والوسطى، إضافة إلى بسط النفوذ السياسي بين أقاليم العالم القديم.
 - ساعدت الموانئ على ازدهار التجارة العالمية خلال مختلف العصور كونها تقع في مكان وسيط بين حضارات الهند والصين وحضارات الشرق الأوسط والأدنى على حد سواء، كما ساهمت في حركة التجارة بين أفريقيا الشرقية واليمن وبلاد فارس وطريق الحرير القديم.
 - تتسم حركة التجارة للموانئ في العصور القديمة والوسطى بالشمولية في تبادل كافة أنواع السلع والصناعات وذلك على خلاف الموانئ في العصر الحديث، والتي تتسم بالتخصص الشديد في صناعات ونقل المواد النفطية والسلع الاستهلاكية.
 - تشترك كافة الموانئ العاملة في المنطقة الشرقية في العصر الحديث بتوافر التجهيزات الإنشائية المتكاملة اللازمة، علاوة على مجموعة حديثة من الأرصفة البحرية المجهزة، وأجهزة المناولة بأحدث التجهيزات الهندسية والتكنولوجية على المستوى العالمي.
 - تحرص كافة الموانئ العاملة في المنطقة الشرقية في العصر الحديث على تشغيل العديد من الشركات الوطنية الخاصة لكافة الخدمات.
 - تحرص الإدارة المشغلة للموانئ في المنطقة الشرقية في العصر الحديث على الاستعانة الدائمة والمتجددة بالكوادر الوطنية السعودية المتخصصة سواء من فئات العمال أو الفنيين أو الإداريين أو المهندسين على حد سواء، مما يعمل دائماً على تزويد سوق العمل بالعمالة الوطنية، وسد فجوة البطالة بشكل مستمر.

- تسهم الموانئ العاملة في المنطقة الشرقية حديثا في تقديم دور فاعل ومؤثر على كافة المستويات التكنولوجية، والصناعية، والبشرية في تحقيق رؤية المملكة للتنمية الاقتصادية الشاملة ٢٠٣٠.
- تظهر الدراسة إن الاعتماد الكامل على الموانئ السعودية في المنطقة الشرقية حديثا يعد أحد أهم الروافد الاقتصادية والتجارية الحيوية للمملكة، والتي لها دور محوري واستثنائي في القيام بعمليات التطوير لأعمال التجارة الإقليمية والعالمية، كما أنها ترتبط بالارتقاء بالاقتصاد الوطني.
- تعد الموانئ بشكل عام في المنطقة الشرقية أحد أهم روافد التقدم الحضاري والبشري، والذي يؤدي دورا محوريا من خلال الربط الوطيد بين كل من نجاح المشاريع التنموية في المملكة، وأعمال تطوير الموانئ من خلال الارتقاء المستمر بمستوياتها، والنهوض اللازم بجاهزيتها لملائمة التطورات التكنولوجية في الأخذ بمعايير النقل البحري العالمي.

توصيات الدراسة

توصي الباحثة من خلال الدراسة بالتالي:

- زيادة تقديم المزيد من الدراسات التاريخية المرتبطة بحركة الاستيطان السكاني في الجزيرة العربية، وما يرتبط به من توزيعات سكانية وخصائص حضرية للمنطقة الشرقية خاصة، حيث تندر الدراسات في هذا الشأن.
- العمل المستمر على تقديم المزيد من الدراسات المنفردة والمتخصصة حول نشأة وتطور ودور ميناء (العقير) على وجه الخصوص في كل من الحياة الاجتماعية والتجارية والحضارية حيث يعد الميناء أحد أهم عوامل نقل التجارة، وتبادل العلاقات الإنسانية حضاريا وثقافيا خلال فترة ازدهاره.
- زيادة الاهتمام بتوطين التكنولوجيا في أعمال الموانئ السعودية، خاصة فيما يرتبط بحركة المناولة، وكافة الخدمات اللوجيستية بشكل متكامل في كافة موانئ المنطقة الشرقية خلال العصر الحديث.
- العمل على إنشاء وتأسيس مجالات صناعية مساندة وتكميلية كظهير اقتصادي يدعم الكتلة السكانية القاطنة في المنطقة الشرقية سواء من مناطق الدمام، الجبيل، الخبر، الأحساء.
- الاستعانة بالكفاءات العاملة الوطنية الحديثة والمتخصصة من خريجي الجامعات والمعاهد السعودية والأجنبية للعمل على تشغيل الموانئ بالمنطقة الشرقية.
- تكوين المزيد من المؤسسات والشركات الصناعية والاقتصادية المتخصصة، وتحديدًا من القطاع الصناعي الخاص في المملكة المرتبط بالظهير الحضري للميناء.

- الاستمرار في تمكين وتوطين التكنولوجيا، وكذلك جذب الكفاءات العالمية المتخصصة اللازمة والضرورية في تشغيل الموانئ والمشروعات الكبرى المرتبطة بها.

المراجعReferences

- آل سعود، جواهر بنت عبدالمحسن بن جلوي. (٢٠٠٢). الأوضاع الأمنية في المنطقة الشرقية: ١٣٠٩ - ١٣٨٤ هـ / ١٨٩١ - ١٩٦٤ م. رسالة دكتوراه غير منشورة، جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية.
- الأحمد، سامي سعيد. (١٩٨٩). الخليج العربي في التاريخ القديم. بغداد: وزارة الثقافة والإعلام.
- باهارون، محمد علوي عبد الرحمن. (٢٠١٤). التبادل الحضاري بين حضرموت وموانئ الخليج العربي. مركز جمعة الماجد للثقافة والتراث. قسم الدراسات والنشر والشؤون الخارجية. ٢٢ (٨٧).
- باوزير، خالد سالم. نادر شاه والقوى الأوروبية في موانئ غرب الخليج العربي للمدة ما بين ١٧٣٢-١٧٤٧ م. (٢٠٠٦). مجلة كلية التربية، جامعة الإسكندرية. ١٦ (٤).
- الجاسر، حمد. (١٩٧٩). معاجم البلدان. المنطقة الشرقية. الرياض: دار اليمامة للبحث والترجمة والنشر. ١٣ (١١،١٢).
- الرشيد، بدر دحيم. (٢٠١٤). أثر القرصنة في العلاقات التجارية بين موانئ الخليج العربي وشرق آسيا في العصر العباسي الثاني (٢٣٣ هـ/ ٥٦٥ هـ - ٨٤٦/١١٦٩ م). مركز البحوث والدراسات التاريخية. كلية الآداب، جامعة القاهرة. (٢١).
- رمضان، محمد إبراهيم. (٢٠٠٢). الجغرافيا المتغيرة للموانئ البحرية السعودية الرئيسية في نهاية القرن العشرين. الكويت: جامعة الكويت.
- رؤية المملكة ٢٠٣٠: التقدم الذي حققته المملكة ٢٠٣٠. متوفر بموقع: <https://vision2030.gov.sa/ar/vision-progress>. تاريخ الاسترجاع: ٢٠١٩/١٠/٣٠.
- رويثي، محمد بن أحمد. (١٩٨٧). الموانئ السعودية على الخليج العربي: دراسة في التغير والتنمية. الرياض: دار الملك عبد العزيز.
- زيادة، نقولا. (١٩٧٥). تطور الطرق البحرية والتجارة بين البحر الأحمر والخليج العربي والمحيط الهندي. مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية، جامعة الكويت. ١ (٤).
- الزيلعي، أحمد بن عمر آل عقيل. (٢٠٠١). نقوش إسلامية شاهدة من متحف الدمام بالمنطقة الشرقية: أبحاث الندوة العلمية بين التاريخ والآثار بمنطقة الخليج العربي. الكويت: جمعية التأريخ والآثار بدول مجلس التعاون لدول الخليج العربية.
- الصالح، لمياء بن عبد الرحمن عثمان. (٢٠١٦). مجلة العلوم الإنسانية والاجتماعية. (٤١). جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية.
- طاهر، أحمد. الموانئ السعودية ورؤية ٢٠٣٠: نحو استراتيجية وطنية بعيدة المدى. متوفر بموقع:

<https://arb.majalla.com/node/46371/%D8%A7%D9%84%D9%85%D9%88%D8%A7%D9%86%D8%A6%D8%A7%D9%84%D8%B3%D8%B9%D9%88%D8%AF%D9%8A%D8%A9->

تاريخ الاسترجاع: <https://www.stats.gov.sa/ar/929-0> 2030-2030

٢٥/٧/٢٠١٩.

- العبادي، أحمد صالح محمد. (٢٠١١). العلاقات التجارية بين الخليج العربي وبلاد الهند في العصرين الهلنستي والروماني. مركز عيسى الثقافي. ٣٠ (٦٠).
- [عبدالحميد، جواد](#). (١٩٨٢). العقير: أقدم ميناء للأحساء. العرب. ١٧ (٢، ١).
- العجمي، فوزية بنت فهد. (٢٠١٧). نشأة مدن الدمام والخبر والظهران وتطورها التاريخي (١٣٥٢ هـ - ١٣٩٠ هـ / ١٩٣٣ - ١٩٧٠ م). رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة الملك سعود.
- [القحطاني، حمد محمد جاسم](#). (٢٠٠٩). الأوضاع الاقتصادية والاجتماعية في إقليم الأحساء: ١٢٨٨ - ١٣٣١ هـ / ١٨٧١ - ١٩١٣ م. مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية. ٣٥ (١٣٤).
- ١.
DOI 10.34120/10.382-0.35-134-10.
- القحطاني، سعيد بن محمد بن مفرج. (٢٠١١). ميناء العقير خلال فترة الحكم العثماني ١٢٨٨-١٣٣١ هـ / ١٨٧١-١٩١٣ م. دار الملك عبد العزيز. ٣٧ (٤).
- [القريني، محمد بن موسى بن حسن](#). (٢٠٠٤). أوضاع الأحساء قبيل قيام الملك عبد العزيز باستردادها عام ١٣٣١ هـ / ١٩١٣ م في ضوء نماذج من الوثائق العربية في الأرشيف العثماني. الدارة. الرياض: دار الملك عبد العزيز. ٣٠ (١).
- [الكواري، نورة يوسف مبارك](#) (٢٠٠٦). موانئ الساحل الغربي للخليج العربي فيما بين خليج سلوى ورأس مسندم: دراسة في الجغرافيا الاقتصادية. الكويت مركز دراسات الخليج والجزيرة العربي.
- [كورنوال، ب](#). (١٩٧٨). الآثار في المنطقة الشرقية. العرب. ١٢ (١٢، ١١).
- [المشهداني، بان علي حسين](#) (٢٠١٤). الموانئ الصناعية في المملكة العربية السعودية والتحديات التي تواجه صناعة النقل البحري في المنطقة العربية. الخليج العربي. ٤٢ (٤، ٣)، ٨٤-١١٠.
- المملكة العربية السعودية. (٢٠١٧). رؤية ٢٠٣٠. الرياض. ٨٢ ص.
- المملكة العربية السعودية. الهيئة العامة للإحصاء. الكتاب الإحصائي السنوي لعام ٢٠١٧. متوفر بموقع: <https://www.stats.gov.sa/ar/929-0>. تاريخ الاسترجاع: 1/10/2019.
- المملكة العربية السعودية. وزارة الخارجية. (٢٠١٢). ميناء العقير الأصيل: شاهد على تأسيس المملكة. مجلة الدبلوماسية. ٦٣ (٦٣).

- موانئ: الهيئة العامة للموانئ. ميناء الملك فهد الصناعي. متوفر بموقع: <https://mawani.gov.sa/ar-sa/saports/jbeil/pages/default.aspx>. تاريخ الاسترجاع: ٢٠١٩/٩/٢٥
- مؤنس، أشرف محمد عبد الرحمن. (٢٠٠٤). وثائق ونصوص أساسية من التاريخ السعودي المعاصر: دراسة في العلاقات التعاهدية في عهد الملك عبد العزيز. القاهرة: مكتبة الآداب. تدمك: ٩٧٧-٢٤١-٥٨٨-٧.
- ميناء الجبيل التجاري: الخدمات والمعلومات. متوفر بموقع https://mawani.gov.sa/ar-sa/SAPorts/Jbeil/Pages/general_view.aspx. تاريخ الاسترجاع: ٢٠٢٠/١/٢٣
- ميناء الملك فهد الصناعي بالجبيل يحقق رقماً قياسياً في حركة دخول وخروج السفن. متوفر بموقع: <http://www.al-jazirah.com/2018/20180415/ec2.htm>. تاريخ الاسترجاع: ٢٠١٩/٩/١٤
- ميناء الملك فهد الصناعي: المعلومات والخدمات. متوفر بموقع: <https://mawani.gov.sa/ar-sa/SAPorts/Jbeil/Pages/Services.aspx>. تاريخ الاسترجاع: ٢٠١٩/٩/١٥
- النجيمشي، عبدالله. (٢٠٠٠). القوى العاملة في موانئ شرق المملكة العربية السعودية: مشكلات وتطلعات. نادي المدينة المنورة الأدبي الثقافي. ١٥ (٢٩،٣٠)
- يحيى، لطفي عبد الوهاب. (١٩٧٩). الجزيرة العربية من المصادر الكلاسيكية: دراسات تأريخ الجزيرة العربية. الرياض.
- يوسف، السيد محمد. (١٩٥٣). علاقات العرب التجارية بالهند منذ أقدم العصور إلى القرن الرابع الهجري. مجلة كلية الآداب، جامعة فؤاد الأول. ١٥ (١).