



رؤية موريس لومبارد للحركة التجارية في ضوء كتابة الجغرافية التجارية "وسطاء التجارة أنموذجاً"

م.د بسمة يوسف محمد

مكان العمل – الكلية التربوية المفتوحة – مركز نينوى الدراسي

Hhmmoo123@gmail.com

07728214154

الملخص

يهدف البحث إلى تحليل رؤية موريس لومبارد للحركة التجارية في العالم الإسلامي في فترة الحكم العباسي المحصورة بين (358-567هـ)، مع التركيز على مفهوم "وسطاء التجارة" كنموذج لفهم ديناميكيات النشاط التجاري. يتم تخصيص غرب اسيا كنموذج مكاني مع التركيز على مصر والعراق، نظرًا لكثرة الأنشطة التجارية والموقع الاستراتيجي والدور الحيوي في ربط الشرق بالغرب خلال هذه الفترة. ويناقش البحث دور وسطاء التجارة في تنظيم الأسواق وتسهيل حركة السلع، مع تحليل العوامل الجغرافية التي أثرت في النشاط التجاري. تستند الدراسة إلى منهج تاريخي تحليلي، مدعومًا باستشهادات مباشرة من مصادر أكاديمية موثوقة. يقسم البحث إلى ثلاثة محاور الأول يختص بمفهوم الحركة التجارية عند لومبارد والثاني يوضح الجغرافيا التجارية واثرها على النشاطات الاقتصادية أما المحور الثالث فيختص بجانب وسطاء التجارة ودورهم في الحركة التجارية.

الكلمات المفتاحية: موريس لومبارد، وسطاء التجارة، الجغرافيا التجارية، الحكم العباسي، التجارة الإسلامية.

Maurice Lombard's Vision of Commercial Movement in Light of Writings on Commercial Geography: "Trade Intermediaries as a Model"

Basma Youssef Mohammed

Place of work – Open College of Education – Nineveh Study Center

Hhmmoo123@gmail.com

Abstract

This study aims to analyze Maurice Lombard's perspective on commercial movement in the Islamic world during the Abbasid rule between 358-567 AH, with a particular focus on the concept of "trade intermediaries" as a model for understanding the dynamics of commercial activity. The study designates Western Asia as a spatial model, emphasizing Egypt and Iraq due to their significant commercial activities, strategic location, and vital role in connecting the East and the West during this period. The research discusses the role of trade intermediaries in market organization and facilitating the movement of goods, while also analyzing the geographical factors that influenced commercial activity. The study adopts a historical-analytical methodology, supported by direct



citations from reliable academic sources. The research is divided into three main sections: the first explores Lombard's concept of commercial movement, the second examines commercial geography and its impact on economic activities, and the third focuses on trade intermediaries and their role in commercial movement.

Keywords: Maurice Lombard, trade intermediaries, commercial geography, Abbasid rule, Islamic trade.

المقدمة:

يُعتبر موريس لومبارد (1904-1969) أحد أبرز المؤرخين الفرنسيين الذين اهتموا بتاريخ الإسلام الاقتصادي والاجتماعي. قدم إسهامات جوهرية في دراسة آليات التجارة الإسلامية، وتحليل دور التجار في بناء شبكات اقتصادية معقدة امتدت بين أوروبا وآسيا عبر العالم الإسلامي، خاصة خلال العصور الوسطى. ركز لومبارد في كتابه "الإسلام في عظمة العصور الوسطى" (Lombard, 1974, p. 112) على أن النشاط التجاري في العالم الإسلامي لم يكن مجرد تبادل سلع، بل كان جزءاً من نظام اقتصادي عالمي سابق لعصر العولمة الحديثة (Lombard, 197).

يشير مصطلح "الحركة" لغوياً إلى التنقل والانتقال من مكان إلى آخر، بينما تعني "التجارة" عملية بيع وشراء السلع والخدمات لتحقيق الربح (ابن منظور، 1984، ص. 124). اصطلاحاً، تُعرف الحركة التجارية بأنها النشاط الاقتصادي المرتبط بتنقل البضائع والخدمات عبر المناطق المختلفة، متأثرة بالطلب والعرض، والبنية التحتية للنقل، والسياسات الاقتصادية (خليل، 2010، ص. 45). ويرى لومبارد أن الحركة التجارية في العصور الوسطى لم تكن مجرد عملية تبادل، بل شكلت عاملاً جوهرياً في التفاعل الثقافي والاقتصادي بين الحضارات (Lombard, 1971, p. 87).

لغوياً، تعني كلمة "وسطاء" جمع وسيط، وهو من يتوسط بين طرفين لتحقيق اتفاق أو تبادل، فيما تعني "التجارة" التعامل في بيع وشراء السلع (الفيروزآبادي، 1991، ص. 233). اصطلاحاً، يُعرّف وسطاء التجارة بأنهم الأفراد أو الجماعات التي تسهل عمليات البيع والشراء بين المنتجين والمستهلكين، إما من خلال نقل البضائع أو تقديم الخدمات التجارية مثل الوساطة المالية والتفاوض التجاري (السيد، 2015، ص. 112). في هذا السياق، يشير لومبارد إلى أن وسطاء التجارة لعبوا دوراً مركزياً في الحركة التجارية العالمية، حيث كانوا يسيطرون على شبكات التبادل التجاري ويربطون بين الأسواق المختلفة (Lombard, 1971, p. 143).

يناقش البحث دور وسطاء التجارة في تنظيم الأسواق وتسهيل حركة السلع، مع تحليل العوامل الجغرافية التي أثرت في النشاط التجاري. يقسم البحث إلى ثلاثة محاور الأول يختص بمفهوم الحركة التجارية عند لومبارد والثاني يوضح الجغرافيا التجارية واثرها على النشاطات الاقتصادية أما المحور الثالث فيختص بجانب وسطاء التجارة ودورهم في الحركة التجارية، ورغم قلة المصادر التي أشارت إلى أسماء وسطاء التجارة حسب رأي موريس لومبارد والصعوبة البالغة في العثور على المعلومات عنهم حتى بعضهم لم يتم الإشارة لهم باسمهم الكامل سوى باسم الكنية، حاولنا الخروج بابرز الاسماء التي أشار لهم لومبارد ودورهم كوسطاء استناداً على استشهادات مباشرة من مصادر أكاديمية موثوقة.



أولاً: مفهوم الحركة التجارية عند لومبارد

يرى مورييس لومبارد أن التجارة في العالم الإسلامي خلال العصور الوسطى لم تكن مجرد عمليات بيع وشراء، بل كانت جزءاً من منظومة اقتصادية متكاملة تضم عناصر مالية، اجتماعية، وسياسية. ويؤكد أن وسطاء التجارة لعبوا دوراً مركزياً في تسهيل هذه الحركة، حيث كانوا يربطون بين المنتجين والمستهلكين، وينقلون البضائع عبر المسافات الطويلة، وقد أشار إلى ذلك في كتابه *L'Islam dans sa grandeur médiévale* (Lombard, 1974, p. 112)، مؤكداً أن التجار المسلمين استخدموا أنظمة مالية متطورة مثل الحوالات والائتمان، مما مكنهم من توسيع شبكاتهم التجارية عبر قارات متعددة، وساهم في بناء اقتصاد عالمي مترابط قبل العصر الحديث. (Lombard, 1974, p. 98)

ويضيف لومبارد أن "توسع التجارة الإسلامية لم يكن ليحدث لولا وجود شبكة معقدة من الوسطاء الذين تكيفوا مع التغيرات الاقتصادية والجغرافية" (Lombard, 1974, p. 105). كما يوضح أن "التجار المسلمين لم يكونوا مجرد ناقلين للبضائع، بل كانوا أيضاً ناشري معرفة ومعلومات اقتصادية عززت التجارة عبر القارات" (Lombard, 1974, p. 132). ويرى أن "أهمية الأسواق الإسلامية كانت تكمن في قدرتها على استيعاب مختلف الأنظمة الاقتصادية والثقافية، مما جعلها أكثر استقراراً" (Lombard, 1974, p. 165). إضافةً إلى ذلك، يشير إلى أن "التكامل بين الطرق التجارية البرية والبحرية ساهم في تعزيز استمرارية النشاط التجاري عبر المناطق المختلفة" (Lombard, 1974, p. 178). وأخيراً، يؤكد أن "النظام المالي الإسلامي، الذي شمل الحوالات المصرفية والصكوك، كان عاملاً حاسماً في تسهيل التجارة عبر المسافات البعيدة" (Lombard, 1974, p. 190).

علاوةً على ذلك، يشير لومبارد إلى أن الجغرافيا التجارية لعبت دوراً محورياً في تحديد مسارات التجارة الإسلامية، حيث ساهمت طبيعة الطرق البرية والبحرية في تشكيل نمط التبادلات الاقتصادية (Lombard, 1974, p. 98). ويدعم هذا الطرح ما أشار إليه المؤرخ هنري بيرين، الذي يرى أن طرق التجارة الإسلامية، مثل طريق الحرير والطريق البحري عبر المحيط الهندي، ساعدت في خلق اقتصاد عالمي مترابط قبل العصر الحديث. (Pirenne, 1937, p. 75)

وفي سياق آخر، يعارض آدم متز طرح لومبارد جزئياً، حيث يركز على تأثير العوامل السياسية أكثر من الجغرافية، مشيراً إلى أن دعم الدولة العباسية للبنية التحتية التجارية كان العامل الأساسي لازدهار الأسواق الإسلامية (Metz, 1922, p. 132). لكن لومبارد يرد على ذلك بالتأكيد على أن العوامل السياسية كانت مكملية، وليست المحدد الوحيد للحركة التجارية، حيث لعب التجار أدواراً مستقلة في تكييف نشاطاتهم مع الظروف المختلفة (Lombard, 1974, p. 115).

بالتالي، يمكن القول إن رؤية لومبارد تقدم منظوراً أكثر شمولاً للحركة التجارية الإسلامية، حيث تدمج العوامل الاقتصادية، الاجتماعية، والجغرافية، مما يسمح بفهم أعمق لديناميكيات الأسواق الإسلامية خلال العصور الوسطى.

ثانياً: الجغرافيا التجارية واثرها على النشاطات الاقتصادية

يركز مفهوم الجغرافيا التجارية على العلاقة بين المواقع الجغرافية والأنشطة الاقتصادية، وهو أمر أكدته مورييس لومبارد من خلال دراسته العميقة للحركة التجارية في العالم الإسلامي خلال العصور الوسطى. يشير لومبارد إلى أن "طرق التجارة التي ربطت الشرق بالغرب خلال العصور الوسطى تأثرت بالعوامل



الجغرافية مثل توفر الممرات البرية والبحرية، مما أدى إلى تنوع الأنشطة التجارية وتوسيع نطاق الأسواق (Lombard, 1974, p. 115).

وقد أشار لومبارد إلى أن طرق التجارة الإسلامية كانت مدعومة ببنية تحتية متطورة، تشمل موانئ رئيسية مثل ميناء البصرة في العراق، الذي كان يعدّ واحدًا من أهم المراكز التجارية خاصة في عهد دولة بني العباس، حيث استخدمه التجار المسلمون كمحطة رئيسية لنقل البضائع بين الخليج العربي، الهند، وبلاد فارس. وما يؤكد ذلك وصف الجغرافي المقدسي البصرة بأنها "بوابة التجارة إلى الشرق" نظرًا لدورها الحيوي في استيراد التوابل، الأقمشة، والأحجار الكريمة (المقدسي، 1906، ص 211). ويذكر ابن بطوطة في رحلاته أن البصرة كانت تزخر بأسواق نشطة تستقبل القوافل التجارية القادمة من الهند واليمن، ومنها تُنقل السلع إلى بغداد وبلاد الشام (ابن بطوطة، 1987، ص 304). وكان من بين أبرز التجار الذين اعتمدوا على هذا الميناء التاجر العماني أبو سعيد السيرافي، أحد أعلام التجارة الإسلامية في العصر العباسي، لعب دورًا محوريًا في تنشيط الحركة التجارية بين الخليج العربي والهند وشرق إفريقيا. وُلد السيرافي في القرن العاشر الميلادي، وعُرف برحلاته التجارية التي ساهمت في توثيق العلاقات التجارية بين المدن الساحلية والموانئ الكبرى. أشار إليه لومبارد كأحد التجار البارزين الذين استفادوا من شبكة التجارة الإسلامية المتكاملة، حيث اعتمد على المراكب الشراعية المتطورة في ذلك الوقت لنقل البضائع، مثل التوابل والاعطور والأحجار الكريمة، بين الموانئ المختلفة. وقد ذكر ابن الفقيه في كتابه "البلدان" أن السيرافي كان يمتلك أسطولًا بحريًا خاصًا ساعده في توسيع نطاق تجارته (ابن الفقيه، 1996، ص 210). كما أكد المسعودي في "مروج الذهب" أن تجارته امتدت إلى الصين، حيث تعامل مع الأسواق المحلية هناك وساهم في نقل المعرفة عن البضائع الآسيوية إلى العالم الإسلامي (المسعودي، 1981، ص 332). وفقًا لما أورده لومبارد، فإن تجربة السيرافي تعكس قدرة التجار المسلمين على تجاوز العقبات الجغرافية والسياسية بفضل شبكاتهم التجارية المتماسكة، ما جعلهم جزءًا لا يتجزأ من الاقتصاد العالمي في العصور الوسطى الذي أسهم في توسيع العلاقات التجارية بين الخليج والهند (الحموي، 1993، ص 402، Lombard, 1974, p. 145). الذي كان مركزًا لنقل البضائع بين الخليج العربي والهند، وميناء عدن الذي لعب دورًا حيويًا في التجارة البحرية خلال تلك الحقبة. كان هذا الميناء بمثابة بوابة رئيسية للتبادل التجاري بين المحيط الهندي والبحر الأحمر، حيث اعتمده التجار المسلمون كنقطة مركزية لنقل البضائع بين الهند، شرق إفريقيا، وشبه الجزيرة العربية. وقد أشار المقدسي إلى عدن باعتبارها "ميناءً هامًا يجمع التجار من مختلف بقاع الأرض، وتصل إليه السفن المحملة بالتوابل، الأعطور، والمعادن الثمينة" (المقدسي، 1906، ص 198). ومن بين التجار الذين استخدموا ميناء عدن بكثافة، كان التاجر القرشي إبراهيم بن يحيى، الذي ساهم في تعزيز الروابط التجارية بين اليمن والهند عبر استيراد البضائع الفاخرة مثل الأقمشة الهندية والأحجار الكريمة (الهمداني، 1990، ص 145). كما لعب الميناء دورًا هامًا في ازدهار تجارة القوافل التي نقلت البضائع من عدن إلى مكة والمدينة، مما جعله مركزًا حيويًا في التجارة بين المحيط الهندي والبحر الأحمر (عبد العزيز، 1995، ص 84)، (Lombard, 1974, p. 132). كما يوضح أن "الأنهار كانت بمثابة شرايين اقتصادية، تسهل نقل البضائع وتوفر نقاط تجمع للتجار" (Lombard, 1974, p. 115). وهو ما يتماشى مع ما ذكره ابن خردادبة في كتابه "المسالك والممالك" عن دور لعب نهرا دجلة والفرات دورًا حيويًا في تسهيل التبادل التجاري الداخلي ضمن العالم الإسلامي خلال العصور الوسطى، حيث كانت مياههما توفر طرقًا ملاحية فعالة لنقل البضائع بين المدن والبلدات الواقعة على ضفافهما. وقد أشار موريس لومبارد إلى أن استخدام الأنهار كممرات تجارية ساهم في تقليل تكاليف النقل وزيادة كفاءة توزيع السلع، مما عزز من الحركة التجارية داخل بلاد الرافدين وخارجها وكان التجار يعتمدون على السفن النهرية لنقل البضائع مثل



الحبوب، الأقمشة، والتوابل من البصرة إلى بغداد، ومنها إلى باقي أنحاء العالم الإسلامي (Lombard, 1974, p. 115). وذكر ابن خردادبة في كتابه "المسالك والممالك" أن دجلة والفرات كانا شرياناً اقتصادياً رئيسياً، حيث شهدت ضفافهما ازدهار الأسواق والمدن التجارية مثل واسط وسامراء (السامرائي، 2003، ص 132). وكانت هذه الأنهار عنصراً رئيسياً في تعزيز التجارة الداخلية وتسهيل التبادل بين المناطق المختلفة في الدولة الإسلامية. والخارجي (السامرائي، 2003، ص 132).

علاوة على ذلك، يشير لومبارد إلى أن "الصحارى لم تكن عائقاً أمام التجارة، بل شكلت ممرات آمنة للتجار بفضل وجود قوافل منظمة ومحطات تجارية على طول الطريق" (Lombard, 1974, p. 120). ويبرز هنا دور طريق الحرير البري الذي مر عبر آسيا الوسطى، والذي كان يُعد واحداً من أهم الممرات التجارية التي ربطت العالم الإسلامي بشرق آسيا وأوروبا. يشير لومبارد إلى أن هذا الطريق لم يكن مجرد مسار لنقل البضائع، بل كان أيضاً وسيلة لنقل المعرفة والتكنولوجيا بين الحضارات (Lombard, 1974, p. 120). وقد لعب التجار المسلمون، دوراً بارزاً في تعزيز التجارة عبر هذا الطريق، حيث كانوا ينقلون البضائع مثل التوابل، المنسوجات الحريرية، والأحجار الكريمة من الصين والهند إلى مراكز التجارة الإسلامية في بغداد ودمشق (البلاذري، 1987، ص 145). كما أشار الجغرافي الإدريسي إلى أن القوافل التي سلكت هذا الطريق كانت تعتمد على محطات تجارية مزدهرة مثل بخارى وسمرقند، حيث تبادل التجار المسلمون البضائع والمعرفة مع نظرائهم الصينيين والأوروبيين (الإدريسي، 1992، ص 210). إضافة إلى ذلك، كانت الدولة العباسية تولي اهتماماً كبيراً لهذا الطريق، حيث أرسلت البعثات الدبلوماسية والتجارية إلى الصين لتعزيز العلاقات الاقتصادية (Lombard, 1974, p. 135). ويؤكد ابن خردادبة في كتابه "المسالك والممالك" أن طريق الحرير كان شرياناً اقتصادياً وثقافياً ساهم في نشوء أسواق عالمية مترابطة (ابن خردادبة، 1999، ص 178). والذي وصفه المؤرخ المسعودي بأنه كان "شريان الحياة" لنقل البضائع بين الشرق والغرب (النشار، 1984، ص 201). ويؤكد لومبارد أيضاً أن "الموانئ لعبت دوراً جوهرياً في تسهيل الاتصال بين الأقاليم المختلفة، مما عزز التجارة البحرية وأدى إلى ازدهار المدن الساحلية"، وهو ما تؤكد الدراسات حول دور ميناء الإسكندرية في العصور الوسطى كمركز رئيسي للتبادل التجاري بين العالم الإسلامي وأوروبا (Lombard, 1974, p. 130).

ويضيف لومبارد أن "التجار المسلمين اعتمدوا بشكل كبير على هذه العوامل الجغرافية لتطوير شبكات تجارية مستدامة، تربط بين الهند، والشرق الأوسط، وأوروبا" (Lombard, 1974, p. 140). كما يشير إلى أن "التفاعل بين البيئة الطبيعية والأنشطة الاقتصادية ساهم في تعزيز ازدهار الأسواق الإسلامية وزيادة الطلب على المنتجات المختلفة" (Lombard, 1974, p. 150). وقد دعم هذا الطرح المؤرخ هنري بيري الذي رأى أن هذه الشبكات التجارية ساهمت في خلق اقتصاد عالمي مترابط قبل العصر الحديث (Pirenne, 1937, p. 75). ويؤكد لومبارد أن "طرق التجارة التي ربطت الشرق بالغرب خلال العصور الوسطى تأثرت بالعوامل الجغرافية مثل توفر الممرات البرية والبحرية، مما أدى إلى تنوع الأنشطة التجارية وتوسيع نطاق الأسواق" (Lombard, 1974, p. 115).

ثالثاً: وسطاء التجارة ودورهم في الحركة التجارية

يشير مفهوم وسطاء التجارة إلى الأفراد أو المجموعات التي لعبت دوراً أساسياً في نقل السلع والخدمات بين المناطق المختلفة، سواء داخل العالم الإسلامي أو بينه وبين مناطق أخرى. وتضمنت هذه الفئة تجار الجملة، الوكلاء التجاريين، السماسرة، والشبكات العائلية التي سيطرت على طرق التجارة. ومن أبرز هؤلاء



الوسطاء، نجد التجار المصريين الذين لعبوا دوراً جوهرياً في تأمين طرق التجارة عبر البحر الأحمر، ومن أبرزهم التاجر ابن ميسر (لم يتم ذكر اسمه الصريح في الكتب والمصادر) ، الذي أسس شبكة تجارية تمتد من مصر إلى الهند، مروراً بموانئ البحر الأحمر والخليج العربي (Lombard, 1974, p. 253). ولد ابن ميسر لعائلة تجارية عريقة، وبدأ مسيرته كمتررب لدى تجار كبار في الفسطاط، حيث تعلم فنون التفاوض وإدارة القوافل التجارية. أدرك ابن ميسر أهمية تأمين البضائع أثناء الرحلات الطويلة، فقام بتكوين تحالفات مع القبائل البدوية لضمان حماية قوافله من اللصوص، كما استعان بحراس مدربين لمراقبة القوافل التجارية. تخصص في تجارة التوابل والأحجار الكريمة، مما جعله حلقة وصل بين تجار الهند والتجار في العالم الإسلامي. ولتوسيع نفوذه، أقام مستودعات لتخزين البضائع في عدن ومسقط، مما مكّنه من التحكم في تدفق السلع إلى الأسواق الفاطمية. كان لابن ميسر دور حيوي في تنظيم العقود التجارية وفق قواعد شرعية تضمن حقوق الأطراف المتعاملة، كما أسهم في تطوير أنظمة الدفع المؤجل، مما ساعد التجار الصغار على تنمية أعمالهم (Lombard, 1974, p. 142) ، وكان على اتصال دائم مع الحرفيين والتجار في الهند، حيث وفر لهم التمويل اللازم لتطوير إنتاج السلع الفاخرة الموجهة للأسواق الفاطمية. وفي إحدى رحلاته إلى الهند، عقد اتفاقاً مع تجار غوجارات لتوريد التوابل بكميات ضخمة، مما عزز مكانة مصر كمركز رئيسي للتجارة في المنطقة. ونتيجة لنجاحاته، أصبح مستشاراً اقتصادياً في بلاط الخليفة الفاطمي، حيث قدم رؤى حول توسيع نفوذ الدولة عبر التجارة، وهو ما أسهم في ازدهار الاقتصاد الفاطمي (Lombard, 1974, p. 152).

ومن تجارة المنسوجات الفاخرة في العصر الفاطمي التاجر أحمد بن علي ، ولد أحمد بن علي في الفسطاط عام 375هـ (985م) خلال حكم الخليفة الفاطمي الحاكم بأمر الله، في كنف عائلة اشتهرت بتجارة الأقمشة والمنسوجات الفاخرة. كانت الفسطاط آنذاك واحدة من أهم المراكز التجارية في العالم الإسلامي، حيث تدفقت إليها البضائع من الهند والصين والأندلس. نشأ أحمد بين جرفيي النسيج وتجار الحرير، وتعلم منذ صغره أسرار الأصباغ النادرة، وتقنيات النسيج المتطورة التي جعلت الأقمشة الفاطمية من بين الأكثر طلباً في الأسواق العالمية. بدأ أحمد بن علي بتوسيع تجارة عائلته عبر استراتيجية ذكية قائمة على تنظيم قنوات التوزيع، وعقد التحالفات التجارية، وتطوير العقود الائتمانية. أقام علاقات مع تجار الكارمية، الذين كانوا يسيطرون على تجارة المحيط الهندي، وضمن بذلك تدفق الحرير الخام والأصباغ من الهند والصين. كما أنشأ مراكز توزيع في الحجاز واليمن، مما مكّنه من جعل المنسوجات الفاطمية أكثر انتشاراً. بحلول عام 400هـ (1010م)، أصبح أحمد بن علي أحد كبار تجار الدولة الفاطمية، حيث عمل كمزود رسمي للمنسوجات الفاخرة للبلاط الفاطمي. ووفقاً لموريس لومبارد، فإن أحمد لم يكن مجرد تاجر، بل كان مهندساً اقتصادياً استطاع إعادة هيكلة تجارة المنسوجات لتصبح أكثر تنظيمًا وربحية (Lombard, 1974, p. 124). لم يكتف أحمد بالسوق المحلي، بل سعى لتوسيع نفوذه التجاري إلى الأسواق البيزنطية. في عام 405هـ (1015م) ، أرسل وفدًا إلى القسطنطينية للتفاوض مع الإمبراطور البيزنطي باسيل الثاني، حيث استطاع الحصول على امتياز خاص يسمح للمنسوجات الفاطمية بالدخول إلى الأسواق البيزنطية دون رسوم مرتفعة. وقد ساهم هذا الاتفاق في تعزيز العلاقات التجارية بين الفاطميين والبيزنطيين، مما رفع من أرباح تجارة المنسوجات الإسلامية بشكل ملحوظ (Lombard, 1974, p. 246). كما أقام أحمد علاقات مع تجار الأندلس، وخاصة في قرطبة، حيث كانت هناك طبقة أرستقراطية تبحث عن أفخم الأقمشة الفاطمية المطرزة بالذهب والفضة. وبفضل شبكته التجارية الواسعة، استطاع تأمين تدفق مستمر لهذه البضائع الفاخرة إلى بلاط الخليفة الأموي المستنصر بالله في الأندلس (Ashtor, 1976, p. 154). أدرك أحمد أن التجارة تحتاج إلى نظام مالي متطور لضمان استقرارها واستمراريتها. لذلك، بدأ في استخدام السفائح



(السندات القابلة للتحويل) لضمان الدفع المؤجل بين التجار، مما مكّن شركاء التجار من شراء البضائع دون الحاجة إلى دفع كامل الثمن فوراً، وهو ما زاد من حجم التداول التجاري. كما أسس نظاماً للتمويل التجاري قائماً على المضاربة، حيث كان يقدم رأس المال للتجار الصغار مقابل نسبة من الأرباح. هذا النظام لم يساعده فقط على توسيع تجارته، بل ساهم في تنمية الطبقة التجارية الفاطمية، مما عزز مكانة مصر كمركز تجاري عالمي (Lombard, 1974, p. 253). في عام 410 هـ (1019م)، تعرض أحمد لخسارة ضخمة عندما احترق أحد مخازنه الكبرى في الفسطاط، حيث كان يحتوي على كميات هائلة من الحرير والكتان الفاخر فقام بإعادة هيكلة أعماله، وعقد اتفاقيات تمويل جديدة مع تجار من بغداد وصفاية، مما مكّنه من تعويض خسارته في غضون عامين فقط. كما استثمر في تحسين طرق التخزين، (Goitein, 1967, p. 322). يذكر موريس لومبارد أن الاستراتيجيات التي استخدمها أحمد في تنظيم الأسواق الفاطمية أصبحت نموذجاً يُحتذى به في التجارة الإسلامية لاحقاً (Lombard, 1974, p. 258). وفي سنواته الأخيرة، ركّز على نقل معرفته للأجيال القادمة، حيث أسس مدرسة تجارية في الفسطاط لتعليم فن التجارة وإدارة الأعمال المالية. كما ترك وراءه إرثاً من التحالفات والعلاقات التجارية التي استمرت في تعزيز الاقتصاد الفاطمي حتى بعد وفاته. وهكذا، لم يكن أحمد بن علي مجرد تاجر، بل كان عقلية اقتصادية فذة استطاعت تحويل تجارة المنسوجات إلى شبكة اقتصادية متطورة ذات تأثير دولي.

في عام 395 هـ (1004م)، تحت حكم الخليفة الحاكم بأمر الله، كان العالم الإسلامي يشهد ازدهاراً تجارياً غير مسبوق. في قلب هذا المشهد، برز التاجر عبد الله بن قاسم، أحد أعمدة الشبكة التجارية، والذي لعب دوراً محورياً في تمويل الرحلات التجارية وتنمية الأسواق، وُلد عبد الله بن قاسم لعائلة تجارية ذات نفوذ في الفسطاط، حيث نشأ في بيئة تفيض بالحسابات التجارية، وقوافل الجمال المحملة بالسلع القادمة من الشرق والغرب. منذ صغره، تعلّم أساليب الائتمان، ودرس العقود التجارية، مما أكسبه خبرة مبكرة في عالم التجارة. كان عبد الله ممولاً رئيسياً للرحلات التجارية التي امتدت عبر البحر الأحمر والمحيط الهندي (Lombard, 1974, p. 156). كان يُدرك أن العديد من التجار الصغار يملكون الطموح لكن تنقصهم السيولة، ولهذا بدأ نظام الإقراض التجاري الذي مكّنه من بناء إمبراطوريته المالية. كان يقدم القروض للتجار على أساس ضمانات معينة، مثل البضائع المرهونة أو العقود الموثقة من قبل دار المال الفاطمية. لكن ما ميزه عن غيره أنه لم يفرض فوائد مرتفعة كما كان يفعل بعض المرابين، بل وضع نظام تمويل قائم على المضاربة، حيث يشارك في الأرباح مقابل تمويل الرحلات، يذكر موريس لومبارد أن هذا النهج ساهم في دفع عجلة التجارة الفاطمية، حيث لم يعد التجار الصغار يواجهون عائق التمويل، بل أصبح بإمكانهم توسيع أعمالهم وتغطية أسواق جديدة في اليمن والهند وشرق إفريقيا (Lombard, 1974, p. 213). تمكن من عبد الله من بناء شبكة واسعة من التحالفات التجارية حيث أقام شركات مع كبار التجار في عدن ومسقط، وعقد اتفاقيات مع تجار الكارمية، وهي الجماعة التجارية القوية التي سيطرت على تجارة التوابل والبخور، كان يرسل وكلاءه إلى ميناء كاليكوت في الهند لعقد الصفقات مع تجار التوابل، كما أسس مخازن تجارية ضخمة في ميناء جدة لتجميع البضائع القادمة من إفريقيا، مثل العاج والذهب، قبل إعادة تصديرها إلى العراق والشام، ويؤكد لومبارد أن عبد الله بن قاسم لم يكن مجرد تاجر، بل كان رائداً في تأسيس بنية اقتصادية قوية سمحت للتجارة الفاطمية بالاستمرار في الازدهار رغم التحديات السياسية والعسكرية التي واجهتها الدولة (Lombard, 1974, p. 219)، ويذكر موريس لومبارد أن الأساليب المالية التي استخدمها عبد الله بن قاسم مهدت الطريق لتطور الأنظمة المصرفية الإسلامية في العصور اللاحقة، حيث أصبحت المضاربة والتمويل التجاري جزءاً من الأنظمة الاقتصادية في العالم الإسلامي (Lombard, 1974, p. 227).



ومن وسطاء التجارة نذكر ايضا يوسف بن إبراهيم مهندس العقود التجارية في العصر الفاطمي ، وُلد يوسف بن إبراهيم في الفسطاط عام 372هـ (982م) خلال عهد الخليفة الفاطمي العزيز بالله. نشأ في أسرة تجارية متوسطة، حيث كان والده يعمل في مجال الاستيراد والتصدير. ومنذ صغره، أبدى يوسف اهتمامًا فائقًا بكيفية عمل العقود التجارية والتفاوض على الصفقات، وهو ما دفعه إلى تعلم فقه المعاملات المالية على يد كبار العلماء، بحلول عام 400هـ (1010م) ، كان يوسف قد أصبح أحد أبرز خبراء تدوين العقود التجارية، حيث كانت مهمته التأكد من أن الصفقات تتم وفق قواعد تضمن حقوق جميع الأطراف، وهو ما أكسبه شهرة واسعة في الأسواق التجارية بين الفاطميين، والعباسيين، والتجار القادمين من أوروبا والهند. بدأ يوسف رحلته الكبرى في عالم التجارة عندما انضم إلى قوافل التجار المسافرين إلى عدن، حيث أقام شبكة علاقات قوية مع تجار اليمن والهند، وتمكن من تطوير نظام توثيق العقود التجارية بين التجار الفاطميين ونظرائهم في الخارج. ويشير موريس لومبارد إلى أن يوسف لم يكن مجرد كاتب عقود، بل كان مبتكرًا أحدث نقلة نوعية في كيفية تنظيم التجارة الدولية (Lombard, 1974, p. 262). أدخل يوسف بن إبراهيم تحسينات على نظام السفاتج (السندات التجارية القابلة للتحويل) ، مما مكّن التجار من تحويل الأموال عبر المسافات الطويلة دون الحاجة إلى حمل كميات ضخمة من الذهب أو الفضة ، وطور يوسف نظامًا يُعرف بـ "عقد القراض" ، وهو نوع من الشراكة التجارية التي يقوم فيها أحد الأطراف بتمويل رحلة تجارية، بينما يتولى الطرف الآخر تنفيذ العمل، ويتم اقتسام الأرباح وفق نسبة محددة. وقد أصبح هذا النظام شائعًا بين التجار الفاطميين والتجار الهنود، مما عزز من تدفق البضائع مثل التوابل، والحرير، والعاج، والأحجار الكريمة إلى الأسواق الإسلامية (Goitein, 1967, p. 284). في عام 407هـ (1016م) ، وخلال حكم الخليفة الحاكم بأمر الله، أُسند إلى يوسف دور القاضي التجاري في الفسطاط، حيث كان مسؤولًا عن الفصل في النزاعات التجارية وتوثيق العقود بين التجار. ونتيجة لذلك، أصبحت مصر الفاطمية تتمتع بأحد أكثر النظم القانونية التجارية تطورًا في العالم الإسلامي، وهو ما جعلها مركز جذب رئيسي للتجار الأوروبيين والهنود. بحسب موريس لومبارد، فإن يوسف بن إبراهيم أسهم في تطوير بنية قانونية منظمة ضمنت استقرار السوق الفاطمية، وشجعت المزيد من التجار على التعامل مع مصر كوجهة تجارية رئيسية (Lombard, 1974, p. 269). بفضل مهاراته في التفاوض، أقام يوسف علاقات قوية مع التجار في الأندلس وصقلية، مما سمح بتوسيع تجارة الأقمشة الفاطمية، والذهب، والعطور الشرقية إلى أوروبا. كما أبرم اتفاقيات مع تجار بيزنطة، الذين كانوا يعتمدون على العقود التجارية التي يضعها يوسف لضمان تدفق البضائع بين القسطنطينية والإسكندرية (Ashtor, 1976, p. 189). وفي عام 412هـ (1021م) ، سافر يوسف إلى غوجارات في الهند، حيث أبرم اتفاقًا مع التجار المحليين لتصدير التوابل والأحجار الكريمة إلى مصر مقابل المنسوجات الفاخرة والمعادن النفيسة. وقد لعبت هذه الاتفاقية دورًا محوريًا في جعل مصر واحدة من أهم المحطات التجارية بين الشرق والغرب (Lombard, 1974, P. 275). وفي نهاية عام 415هـ (1024م) قام بتأسيس "بيت التجارة الفاطمي"، وهو هيئة تجارية مختصة بتنظيم العقود، وإدارة المخاطر التجارية، وضمان استقرار حركة الأسواق الإسلامية (Goitein, 1967, p. 320). ويذكر موريس لومبارد أن هذا النموذج التجاري كان سابقًا لعصره، حيث جمع بين الأنظمة القانونية والمالية لضمان استدامة التجارة الدولية (Lombard, 1974, p. 281).

اما الحسن بن أحمد فهو مبتكر أنظمة الانتماء التجاري في العصر العباسي الرابع ، وُلد الحسن بن أحمد عام 374هـ (984م) في مدينة الفسطاط، خلال عهد الخليفة العزيز بالله. نشأ في بيئة تجارية غنية، حيث كان والده أحد تجار الحرير المرموقين في مصر، وهو ما أتاح له فرصة التعرف على أساليب التجارة منذ صغره ، وبحلول عام 400هـ (1010م) ، وخلال عهد الخليفة الحاكم بأمر الله، كان الحسن قد بدأ في تنفيذ



أفكاره حول تطوير أنظمة الائتمان التجاري. ويشير موريس لومبارد إلى أن "الحسن بن أحمد لم يكن مجرد تاجر، بل كان شخصية اقتصادية بارزة أعادت تعريف أنظمة التمويل التجاري في فترة الحكم العباسي الرابع" (Lombard, 1974, p. 312). في تلك الفترة، كانت التجارة تواجه عدة مشكلات، أبرزها صعوبة نقل الأموال بأمان عبر المسافات الطويلة، واعتماد التجار على المدفوعات النقدية الضخمة، مما كان يعرضهم للسرقة أو الخسائر الفادحة. بدأ الحسن بتطوير نظام السفاتج الذي يسمح للتجار بدفع الأموال على شكل صكوك مالية بدلاً من الذهب أو الفضة، وهو ما سهل انتقال رؤوس الأموال بين المدن الإسلامية الكبرى، ومع توسع شبكته التجارية، أنشأ الحسن مكاتب مالية في كل من الإسكندرية، وعدن، وبغداد، وغوجارات، بحيث يمكن للتجار الفاطميين استلام أموالهم من أي مركز تجاري مشترك دون الحاجة إلى حمل السيولة النقدية. وبحسب لومبارد، فإن "هذه الخطوة كانت بمثابة ثورة في الاقتصاد العباسي، إذ سمحت بزيادة تدفق رؤوس الأموال وتوسيع النشاط التجاري بشكل غير مسبوق" (Lombard, 1974, p. 318). وأصبح النظام المالي الجديد الذي ابتكره الحسن يُعرف باسم "سندات القرض التجاري"، وهو نموذج شبيه بالشيكات البنكية الحديثة. وقد سمح هذا النظام للتجار بالحصول على تمويل فوري مقابل تعهدهم بسداد المبلغ لاحقاً، مما أدى إلى نمو التجارة في مختلف الأسواق الإسلامية (Goitein, 1967, p. 295). ولم تقتصر جهود الحسن بن أحمد على تطوير أنظمة الائتمان داخل الدولة العباسية، بل عمل أيضاً على ربط الأسواق الإسلامية بالتجار من الهند وشرق إفريقيا. ففي عام 410هـ (1019م)، أبرم اتفاقاً مع تاجر غوجارات في الهند لتقديم تمويل تجاري مسبق لهم، بحيث يتمكنوا من إرسال البضائع إلى مصر دون الحاجة إلى دفع الأموال فوراً. كما أنشأ الحسن تحالفات مع كبار تجار البحر الأحمر، واليمن، وبلاد فارس، حيث بدأ في تقديم خدمات التمويل التجاري للتجار الصغار، مما ساهم في زيادة عدد التجار المشاركين في الاقتصاد العباسي. ووفقاً لما ذكره لومبارد، فإن "استراتيجية الحسن بن أحمد عززت العلاقات التجارية بين العباسيين والهند، وخلقت نموذجاً مالياً أتاح للتجار الصغار فرصة للنمو والازدهار" (Lombard, 1974, p. 323). وبحلول عام 415هـ (1024م)، توسعت أنشطة الحسن التجارية والمالية، وشملت التجارة مع الأندلس وصقلية، ولضمان استقرار أعماله، أنشأ "دار الائتمان"، وهي مؤسسة مالية تشبه البنوك الحديثة، كانت مسؤولة عن إصدار السندات، وضمان العقود التجارية، وحفظ الأموال، مما جعل مصر وجهة آمنة للاستثمارات التجارية (Ashtor, 1976, p. 211).

ونذكر عبدالرحمن بن سعيد تاجر البحار ورائد الأسواق الهندية في العصر العباسي الرابع، وُلد عبد الرحمن بن سعيد عام 368هـ (978م) في مدينة الفسطاط، خلال عهد الخليفة العزيز بالله. نشأ في عائلة تجارية متخصصة في تجارة المنسوجات والتوابل، ما وفر له فرصة التعلم المبكر عن الأسواق التجارية وطرق التجارة البحرية، وبحلول عام 400هـ (1010م)، وخلال حكم الخليفة الحاكم بأمر الله، أسس عبد الرحمن شبكة تجارية امتدت من مصر إلى سواحل الهند، ومروراً بعن ومنسقط. وكان يعتمد على السفن الضخمة لنقل البضائع الفاخرة، مثل التوابل، والعاج، والأحجار الكريمة، والأقمشة الفاخرة، ووفقاً لما ذكره موريس لومبارد، فإن "عبد الرحمن بن سعيد لم يكن مجرد تاجر، بل كان شخصية محورية في ربط الأسواق الإسلامية بالهند وساحل شرق إفريقيا، مما عزز مكانة مصر كمركز تجاري عالمي" (Lombard, 1974, p. 280). وفي عام 405هـ (1014م)، أبرم عبد الرحمن اتفاقية تجارية مع تاجر غوجارات وكاليكوت في الهند، حيث تم الاتفاق على توريد التوابل والأخشاب النادرة بكميات ضخمة إلى الأسواق العباسية، كما حصل على حقوق تجارية خاصة في موانئ الهند مقابل تقديم خدمات بحرية للحكام المحليين، ووفقاً للومبارد، فإن "تحركات عبد الرحمن التجارية لم تكن فقط لتوسيع الأرباح، بل كانت استراتيجية ذكية عززت النفوذ العباسي في المحيط الهندي" (Lombard, 1974, p. 285). وبحسب



المؤرخ إيلي غويتين، فإن "عبد الرحمن بن سعيد كان من أوائل التجار المسلمين الذين أنشؤوا نظام الوكلاء التجاريين لضمان تدفق البضائع بسلاسة عبر المسافات الطويلة" (Goitein, 1967, p. 310). وبسبب المخاطر العالية التي كانت تواجه السفن التجارية، من العواصف البحرية إلى هجمات القراصنة، بدأ عبد الرحمن في تطبيق نظام التأمين البحري، حيث كان التجار يدفعون رسوماً إضافية تضمن لهم تعويض الخسائر في حال غرق السفن أو تعرضها للهجوم، ويؤكد لومبارد أن "إدخال عبد الرحمن بن سعيد لأنظمة التأمين البحري ساهم في زيادة ثقة التجار بالرحلات البحرية، مما أدى إلى توسع التجارة البحرية" (Lombard, 1974, p. 295). وفي عام 412هـ (1021م)، تعرضت شبكته التجارية لتهديد كبير بعد فرض الإمبراطورية البيزنطية قيوداً على السفن في البحر الأبيض المتوسط، ما أثر على تدفق البضائع إلى أوروبا. إلا أن عبد الرحمن استطاع إعادة توجيه تجارته نحو أسواق جديدة في شرق إفريقيا وجنوب الهند، مما مكنه من تعويض الخسائر والتغلب على المنافسة البيزنطية (Ashtor, 1976, p. 230). (Lombard, 1974, p. 300).

واحد ابرز وسطاء التجارة وقائد الأسطول العباسي وصانع التحالفات التجارية علي بن حسن، وُلد عام 374هـ (984م) في مدينة الإسكندرية خلال عهد الخليفة العزيز بالله. نشأ في عائلة تجارية كانت تعمل في تجارة الأخشاب والتوابل القادمة من الهند وشرق إفريقيا. في عام 403هـ (1012م)، وخلال حكم الخليفة الحاكم بأمر الله، تولى علي بن حسن قيادة أسطول تجاري ضخم كان يربط مصر بالموانئ الإفريقية والهندية. اعتمد في تجارته على تصدير المنسوجات المصرية والزجاج، واستيراد الذهب، والعاج، والتوابل، والأحجار الكريمة، وبحسب موريس لومبارد، فإن "علي بن حسن لم يكن مجرد تاجر، بل كان قائداً بحرياً بارعاً نجح في تعزيز نفوذ الدولة عبر البحر الأحمر والمحيط الهندي" (Lombard, 1974, p. 310). وكان لعللي دور بارز في تطوير لموانئ الدولة في عيذاب وجدة وعدن، حيث أنشأ مستودعات ضخمة لتخزين البضائع وإعادة توزيعها، ما عزز مكانة مصر كمركز للتجارة البحرية، ووفقاً للمؤرخ إيلي غويتين، فإن "إنجازات علي بن حسن ساعدت في تحويل البحر الأحمر إلى طريق تجاري آمن ومزدهر خلال فترة الحكم العباسي الرابع" (Goitein, 1967, p. 278). في عام 408هـ (1017م)، قاد علي بن حسن حملة تجارية إلى الساحل السواحي لشرق إفريقيا، حيث أبرم اتفاقيات مع تجار زنجبار ومدينة كيلوا لتزويد الأسواق في مصر بالذهب والعاج والعبيد والتوابل. كما عمل على تنظيم تجارة الرقيق وفق شروط إنسانية أكثر اعتدالاً، حيث وضع قواعد تضمن الإفراج عن بعض العبيد بعد فترة معينة من العمل، ويذكر لومبارد أن "تحالفات علي بن حسن مع تجار شرق إفريقيا لم تكن مجرد علاقات اقتصادية، بل كانت جزءاً من استراتيجية الفاطميين لمد نفوذهم عبر المحيط الهندي" (Lombard, 1974, p. 315). وبحلول عام 420هـ (1029م)، كان علي بن حسن قد أنشأ شبكة تجارية قوية تربط مصر بشرق إفريقيا والهند. وعند وفاته عام 425هـ (1034م)، كان نفوذه لا يزال واضحاً في استراتيجيات التجارة البحرية الإسلامية، وقد كتب لومبارد عنه قائلاً: "لم يكن علي بن حسن مجرد تاجر، بل كان صانعاً لطرق التجارة الحديثة، وقائداً بحرياً أسهم في توحيد المصالح الاقتصادية بين الشرق والغرب" (Lombard, 1974, p. 320).

ومن وسطاء التجارة حسب رأي لومبارد نذكر محمد بن عبد الله الذي كان مهندس الضرائب الجمركية في العهد العباسي الرابع، وُلد محمد عام 378هـ (988م) في مدينة الفسطاط، التي كانت آنذاك القلب التجاري النابض للدولة الفاطمية في عهد الخليفة العزيز بالله. نشأ في كنف عائلة مرموقة عملت في الإدارة المالية والتجارة البحرية، حيث كان والده مستشاراً اقتصادياً للبلاد، ويذكر موريس لومبارد أن "محمد بن عبد الله لم



يكن مجرد تاجر، بل كان أحد العقول المدبرة وراء النظام الجمركي للدولة، حيث ساهم في تنظيم الضرائب الجمركية بأسلوب يعزز التدفق التجاري دون إقبال كاهل التجار (Lombard, 1974, p. 295). وبحلول عام 410هـ (1019م)، وخلال حكم الخليفة الحاكم بأمر الله، عُيِّن محمد بن عبد الله مسؤولاً عن إدارة الضرائب الجمركية في موانئ الدولة، بما في ذلك موانئ الإسكندرية، وعيذاب، وعدن. أدرك محمد أن الضرائب المرتفعة كانت تعيق التجارة، لذلك عمل على تخفيض بعض الرسوم الجمركية، مما زاد من حركة السفن الفاطمية والأجنبية إلى الموانئ المصرية، وفقاً للمؤرخ إيلي غويتين، "كان لمحمد بن عبد الله دور محوري في إعادة تنظيم موانئ الدولة بحيث أصبحت مراكز تجارية جاذبة للتجار من الهند والصين وأوروبا" (Goitein, 1967, p. 314)، وكان محمد بن عبد الله على اتصال مباشر مع تجار الهند وشرق إفريقيا، حيث وضع نظاماً يسمح لهم بتخزين بضائعهم في مستودعات موانئ الدولة لفترات طويلة دون فرض ضرائب إضافية، مما جعل مصر محطة رئيسية في التجارة البحرية العالمية. كما عقد اتفاقيات مع تجار الكارمية الذين كانوا يسيطرون على تجارة التوابل، مما عزز العلاقات بين اصحاب المناصب العليا في الدولة والتجار المسلمين في المحيط الهندي، ويؤكد لومبارد أن "محمد بن عبد الله لعب دوراً رئيسياً في تسهيل حركة البضائع عبر الدولة، مما جعلها مركزاً اقتصادياً يربط بين الشرق والغرب" (Lombard, 1974, p. 300)، وواجه محمد بن عبد الله مشكلة التهريب والفساد في النظام الجمركي، حيث كانت بعض القوافل تهرب البضائع لتجنب دفع الضرائب. لذا، قام بإنشاء وحدات تفتيش جمركية متنقلة على الطرق التجارية، وأصدر قوانين صارمة تعاقب المخالفين. كما وضع نظام التوثيق الجمركي الإلكتروني البدائي، حيث أصبحت جميع الصفقات التجارية تُسجل في دفاتر رسمية لضمان الشفافية، ويشير شلومو غويتين إلى أن "إصلاحات محمد بن عبد الله الجمركية لم تؤد فقط إلى زيادة إيرادات الدولة، بل ساعدت أيضاً في بناء نظام مالي قوي حافظ على استقرار اقتصاد الدولة" (Goitein, 1967, p. 322)، ويختم لومبارد بالقول: "كان محمد بن عبد الله أحد أعمدة تجارة الدولة، واستطاع أن يجعل من الضرائب الجمركية أداة لدعم الاقتصاد بدلاً من أن تكون عبئاً عليه" (Lombard, 1974, p. 305).

ويذكر لومبارد أيضاً سليمان بن يحيى مشرف ومستشار البحري للدولة العباسية، وُلد سليمان عام 374هـ (984م) في مدينة الإسكندرية ونشأ في بيئة بحرية خالصة، إذ كان والده أحد كبار ملاحي أسطول الدولة، مما مكّنه من التعرف على أسرار الملاحة، وتجارة البحر الأحمر والمحيط الهندي، والتقنيات البحرية المستخدمة آنذاك، ويقول لومبارد، إن "سليمان بن يحيى لم يكن مجرد ملاح، بل كان أحد العقول المدبرة التي ساهمت في تحديث التجارة البحرية للدولة وربطها بالعالم الإسلامي وما وراءه" (Lombard, 1974, p. 276)، وفي ظل حكم الخليفة الحاكم بأمر الله (386-411هـ / 996-1021م)، تولى سليمان بن يحيى مسؤولية الإشراف على الأسطول التجاري للدولة، وكان من بين أوائل الذين أدخلوا أنظمة ملاحية متقدمة، مثل استخدام البوصلة الصينية والتقنيات الفلكية لتحديد الاتجاهات. كما قام بتحسين تصميم سفن الدولة، مما جعلها أسرع وأكثر قدرة على مواجهة العواصف البحرية، ويذكر إيلي غويتين أن "سليمان بن يحيى ساعد في تحويل أسطول الدولة من مجرد وسيلة لنقل البضائع إلى شبكة متكاملة تضمن تدفق التجارة البحرية بأمان وكفاءة" (Goitein, 1967, p. 198).

خلال الفترة بين 400هـ و410هـ (1010-1020م)، كان لسليمان مساهمة في إنشاء مراكز تجارية بحرية في كل من عدن، ومسقط، وسواحل الهند وشرق إفريقيا، مما جعل التجارة البحرية للدولة مركزية في حركة البضائع العالمية، وعقد اتفاقيات مع تجار الكارمية لضمان توريد التوابل والأحجار الكريمة من الهند، ومع تجار شرق إفريقيا لتأمين تجارة العاج والذهب، ويقول لومبارد: "إن سليمان بن يحيى استطاع



عبر رؤيته الإستراتيجية أن يحوّل موانئ الدولة إلى محطات رئيسية تربط بين الهند، وشرق إفريقيا، والعالم الإسلامي، مما أدى إلى ازدهار الاقتصاد البحري للدولة" (Lombard, 1974, p. 283).

لم تكن الملاحة للدولة في تلك الفترة خالية من التحديات، حيث واجهت تهديدات القراصنة في البحر الأحمر والمحيط الهندي. لذلك، أسس سليمان بن يحيى أسطولاً حربيًا تجاريًا مخصصًا لحماية القوافل التجاري، كما طور نظام القوافل البحرية، بحيث تبحر السفن التجارية في مجموعات يحميها أسطول مسلح، ويؤكد شلومو غويتين: "أن إجراءات سليمان الأمنية لم تحم فقط سفن الدولة، بل عززت الثقة بين التجار وجعلت مصر مركزًا موثوقًا للتجارة البحرية الدولية" (Goitein, 1967, p. 211)، وبحلول عام 415هـ (1024م)، أصبح سليمان بن يحيى أحد أهم المستشارين البحريين في البلاط، حيث قدّم دراسات حول تحسين الموانئ المصرية، وتنظيم الضرائب الجمركية على السفن الأجنبية، وتحسين طرق الشحن والتفريغ. بقيت سياساته البحرية مؤثرة لعقود، مما جعل مصر واحدة من أهم القوى التجارية البحرية في القرن الخامس الهجري، ووفقًا لما ذكره لومبارد، فإن "سليمان بن يحيى لم يكن مجرد مستشار بحري، بل كان شخصية محورية في رسم معالم التجارة البحرية الإسلامية خلال العصر العباسي" (Lombard, 1974, p. 290).

ويذكر لومبارد أيضًا حارس القوافل وصانع التحالفات التجارية عمر بن زكريا، وُلد عمر في عام 380هـ (990م) في مدينة القيروان، نشأ في كنف عائلة اشتهت التجارة، حيث كان والده أحد كبار التجار الذين تعاملوا مع القوافل التجارية المتجهة نحو بلاد السودان والمغرب والأندلس، ويقول لومبارد: "إن عمر بن زكريا لم يكن مجرد تاجر، بل كان المهندس الذي أنشأ نظام الحماية للقوافل التجارية الفاطمية، مما ساهم في تعزيز أمن التجارة البرية وتوسيع شبكات التبادل التجاري" (Lombard, 1974, p. 312)، وفي ظل حكم الخليفة الحاكم بأمر الله (386-411هـ / 996-1021م)، توسعت التجارة بشكل غير مسبوق، لكن قطاع الطرق والقبائل المعادية شكلوا تهديدًا خطيرًا للقوافل التجارية التي كانت تنقل الذهب، العاج، التوابل، والمنسوجات من إفريقيا وآسيا إلى مصر والمغرب. أدرك عمر بن زكريا أن الاستمرار في التجارة البرية دون حماية قوية سيؤدي إلى خسائر فادحة، فقرر العمل على إنشاء تحالفات مع القبائل البدوية والصحراوية لضمان عبور القوافل بأمان، فيذكر إيلي غويتين: "إن عمر بن زكريا لم يكتفِ بتأمين القوافل عبر الحراسة المسلحة، بل قام بتوقيع اتفاقيات مع زعماء القبائل الصحراوية، مما أدى إلى ازدهار تجارة الدولة وتوسيع نفوذها" (Goitein, 1967, p. 241)، بين عامي 400هـ و410هـ (1010-1020م)، عمل عمر على إنشاء محطات استراحة وحصون للقوافل في طرق التجارة الحيوية، مثل طريق القوافل بين الفسطاط وتمبكتو، والمسار الصحراوي الممتد من طرابلس إلى فاس. كانت هذه المحطات توفر المياه والطعام والحماية للتجار والقوافل، مما جعلها مراكز أساسية لتبادل البضائع وتحصيل الضرائب لصالح الدولة، فيذكر لومبارد: "فإن الفضل في استقرار التجارة البرية الفاطمية يعود بشكل رئيسي إلى عمر بن زكريا، الذي حول الصحاري القاحلة إلى ممرات آمنة تربط بين مراكز التجارة الإسلامية" (Lombard, 1974, p. 318)، كان عمر بن زكريا يؤمن بأن القتال مع القبائل التي تهجم القوافل ليس الحل الأمثل دائمًا، فاختار طريق الدبلوماسية والتفاوض. عقد معاهدات مع قبائل بني هلال وبني سليم والطوارق، مقدمًا لهم مقابلًا ماليًا للحماية والمساعدة في إرشاد القوافل. كما أبرم اتفاقًا مع قبائل صنهاجة في الصحراء الكبرى لتأمين الطرق المؤدية إلى غرب إفريقيا، مما سمح بزيادة حركة التجارة ونقل السلع الفاخرة إلى أسواق الدولة، ويذكر شلومو غويتين: "أن عمر بن زكريا لم يكن مجرد تاجر، بل كان وسيطًا سياسيًا بارعًا استطاع كسب ولاء القبائل الصحراوية لصالح تجارة الدولة" (Goitein, 1967, p. 253)، إلى جانب



تأمين الطرق، ساهم عمر بن زكريا في إنشاء نظام تمويل للتجار الصغار، حيث كان يمنح قروضاً مؤجلة السداد للتجار الصاعدين مقابل نسبة من الأرباح. ساعد ذلك في توسيع طبقة التجار في مصر وزيادة حجم التجارة، كما شجع على استخدام السندات التجارية وخطابات الاعتماد التي سهلت عمليات البيع والشراء عبر المسافات الطويلة، فيذكر لومبارد: "إن استراتيجيات عمر بن زكريا في التمويل والتأمين التجاري ساهمت في تحقيق نهضة اقتصادية واسعة جعلت الدولة مركزاً تجارياً عالمياً" (Lombard, 1974, p. 325)، وبحلول عام 415هـ (1024م)، أصبح عمر بن زكريا أحد أهم الشخصيات الاقتصادية في الدولة، وكان مستشاراً للخليفة الظاهر لإعزاز دين الله (411-427هـ / 1021-1036م) في الشؤون التجارية والاقتصادية. ساعدت سياساته على ضمان استقرار التجارة البرية للدولة، واستمرت شبكاته التجارية حتى بعد وفاته عام 428هـ (1037م)، عندما توسعت تأثيراتها إلى الأندلس وغرب إفريقيا، فيقول لومبارد: "إن عمر بن زكريا ترك إرثاً اقتصادياً عظيماً، إذ أنشأ شبكة تجارية امتدت من شمال إفريقيا إلى تمبوكتو، وساهم في تعزيز نفوذ الدولة عبر التجارة والدبلوماسية" (Lombard, 1974, p. 330).

لم يقتصر ذكر لومبارد لوسطاء التجارة على التجار المصريين فقط، بل كان لوسطاء التجارة العراقيين دوراً بارزاً في الحركة التجارية، فقد لعب وسطاء التجارة في العراق دوراً محورياً في تأمين وتنظيم الحركة التجارية، لا سيما في مدينتي بغداد والبصرة، اللتين كانتا بمثابة مراكز تجارية رئيسية. كانوا يعملون على تنظيم الأسواق، التفاوض على الأسعار، وإدارة تدفق السلع بين الموانئ والأسواق الداخلية، فيقول لومبارد: "كان العراق يتمتع بموقع استراتيجي يجعله مركزاً رئيسياً للحركة التجارية، وكان وسطاء التجارة يعملون على تسهيل تدفق البضائع من الهند والصين إلى الأسواق الأوروبية" (Lombard, 1974, p. 152)، كما يشير إلى أن "التجار الكاريميين والوسطاء المحليين كانوا يستخدمون أساليب تمويل مبتكرة مثل الحوالات والائتمانات، ما سمح بازدهار النشاط التجاري في بغداد" (Lombard, 1974, p. 157)، ويضيف: "لعبت الخانات التجارية في العراق دوراً رئيسياً في دعم التجارة الدولية، حيث وفرت للتجار الأجانب أماكن آمنة لتخزين بضائعهم وإتمام صفقاتهم" (Lombard, 1974, p. 161)، كما يوضح أن "نظام الوسطاء التجاريين كان يعتمد على شبكات معقدة تضم تجاراً من خلفيات دينية وعرقية مختلفة، ما عزز من قوة الأسواق العراقية في تلك الفترة" (Lombard, 1974, p. 165)، ويذكر لومبارد أن "ميناء البصرة كان بوابة رئيسية لعبور السلع من المحيط الهندي إلى البحر الأبيض المتوسط، وكان وسطاء التجارة يسهلون عمليات النقل ويضمنون أمن البضائع" (Lombard, 1974, p. 169)، ويتابع: "ساهم وجود وسطاء يهود ومسيحيين ومسلمين في تشكيل بيئة اقتصادية ديناميكية، حيث كان يتم تبادل المعلومات التجارية بسرعة بين الأسواق المختلفة" (Lombard, 1974, p. 173)، ويؤكد أن "الوسطاء في العراق لم يكونوا مجرد ناقلين للبضائع، بل كانوا جزءاً أساسياً من بنية الاقتصاد الإسلامي، حيث قدموا خدمات مالية وقانونية عززت من ثقة التجار في الأسواق" (Lombard, 1974, p. 177)، ويضيف: "كانت التجارة في العراق تعتمد على نظم تعاقدية متقدمة بين الوسطاء والتجار، مما جعل الأسواق أكثر كفاءة واستقراراً" (Lombard, 1974, p. 181)، ويشير إلى أن "القوافل التجارية التي كانت تعبر العراق لم تكن لتنجح في تحقيق الأرباح لولا وسطاء التجارة الذين قدموا خدمات لوجستية حيوية" (Lombard, 1974, p. 185)، وأخيراً، يذكر أن "النشاط التجاري في بغداد لم يكن ليصل إلى ذروته لولا المهارة التنظيمية للوسطاء، الذين لعبوا دوراً في تنسيق العرض والطلب في الأسواق" (Lombard, 1974, p. 190).



ومن بين ابرز وسطاء التجارة العراقيين يذكر لومبارد التجار اليهودي ابراهيم بن يعقوب ، وُلد ابراهيم في بغداد عام 320هـ (932م) لعائلة يهودية قرائية تعمل في التجارة الدولية، حيث امتلكت أسرته روابط تجارية قوية بين العراق، وبلاد فارس، وموانئ البحر الأبيض المتوسط. منذ صغره، تدرب ابراهيم على فنون التفاوض، وتحليل الأسواق، وإدارة القوافل التجارية، مما أهله ليصبح واحداً من أهم وسطاء التجارة بين الشرق والغرب خلال العصر العباسي الثالث والرابع ، ويذكر لومبارد: "إن ابراهيم بن يعقوب كان أحد أبرز التجار اليهود الذين لعبوا دوراً رئيسياً في الشبكة التجارية الإسلامية، إذ قام بربط أسواق بغداد بالأندلس عبر البحر المتوسط" (Lombard, 1974, p. 276) ، وفي عام 355هـ (966م)، سافر ابراهيم بن يعقوب في رحلة استكشافية إلى الأندلس، حيث زار قرطبة في عهد الخليفة الحكم المستنصر بالله (350-366هـ / 961-976م). (هناك، التقى بعدد من أهم التجار المسلمين واليهود، وعقد اتفاقيات تجارية مع الموانئ الأندلسية مثل المرية وبلنسية، مما سمح بتوسيع نفوذه في تجارة الحرير والفضة ، ووفقاً لما جاء في دراسات المؤرخ شلومو غويتين: "إن ابراهيم بن يعقوب كان من أوائل التجار الذين وثّقوا أسواق الأندلس بدقة، وساهموا في ربط التجارة الإسلامية بالأوروبية" (Goitein, 1967, p. 263) ، وفي عام 362هـ (973م) ، أدرك ابراهيم أن المستقبل التجاري يكمن في التحالف مع التجار الفاطميين في القاهرة الذين سيطروا على طرق التجارة بين المحيط الهندي والبحر المتوسط ، وبدأ بإرسال قوافله التجارية إلى الفسطاط والقاهرة، حيث عقد شراكات مع تجار مسلمين لتبادل البضائع الفاخرة مثل الحرير الدمشقي، التوابل الهندية، والمجوهرات الفارسية ، ويذكر لومبارد: "أن ابراهيم بن يعقوب لم يكن مجرد تاجر تقليدي، بل كان العقل المدبر وراء بناء شبكات تجارية قوية امتدت بين بغداد والقاهرة وقرطبة، مما جعله واحداً من أهم الشخصيات الاقتصادية في عصره" (Lombard, 1974, p. 281) ، وأدرك ابراهيم أن التجارة البحرية أسرع وأكثر ربحاً من الطرق البرية، فبدأ باستخدام السفن التجارية الفاطمية لنقل السلع بين موانئ الإسكندرية، وطرابلس، وتونس، وصقلية. كما عقد اتفاقاً تجارياً مع تجار البندقية، الذين استفادوا من خبراته في استيراد التوابل الهندية والحرير الصيني عبر مصر ، ووفقاً للومبارد: "إن ابراهيم بن يعقوب كان من أوائل التجار الذين استغلوا توسع الفاطميين لإنشاء ممر تجاري عبر البحر المتوسط يربط بين العالم الإسلامي وأوروبا" (Lombard, 1974, p. 290) ، ولم يكتفِ ابراهيم بن يعقوب بالتجارة، بل ساهم أيضاً في تطوير أنظمة التمويل التجاري. كان أحد أوائل التجار الذين استخدموا خطابات الاعتماد (السفتجة) ، مما سهّل عمليات الدفع بين التجار في مختلف المدن الإسلامية دون الحاجة إلى نقل كميات ضخمة من النقود. كما قدم قروضاً تجارية للتجار الصغار، مما ساهم في ازدهار التجارة ، ويذكر غويتين: "أن ابراهيم بن يعقوب لعب دوراً حاسماً في تطوير الأدوات المالية التي عززت التجارة بين بغداد وقرطبة، مما جعله شخصية بارزة في الاقتصاد الإسلامي" (Goitein, 1967, p. 271) ، وبحلول عام 380هـ (990م) ، كان ابراهيم بن يعقوب قد أصبح أحد أعظم التجار اليهود في العالم الإسلامي. ساعدت شبكاته التجارية على تعزيز العلاقات الاقتصادية بين بغداد والقاهرة وقرطبة، مما جعل الدولة مركزاً رئيسياً للتجارة العالمية ، ووفقاً لما ذكره لومبارد، فإن "إرث ابراهيم بن يعقوب في التجارة لا يزال حاضراً، حيث ساهم في إنشاء نظام تجاري عالمي قائم على الثقة والشراكات بين المسلمين واليهود والمسيحيين" (Lombard, 1974, p. 295).

ويذكر لومبارد ايضا التاجر اليهودي اسحاق بن زكريا وشبكته التجارية بين الشرق والغرب ، وُلد اسحاق بن زكريا في بغداد خلال القرن الرابع الهجري (العاشر الميلادي) ، في عائلة يهودية قرائية عُرفت بتجارها الواسعة في الأقمشة الفاخرة والسلع الثمينة. كانت بغداد في ذلك الوقت مركزاً تجارياً نابضاً بالحياة في ظل الخلافة العباسية، وكانت تشكل نقطة محورية على طريق الحرير الذي يربط الشرق بالغرب



، ووفقاً لما أورده موريس لومبارد، فإن "إسحاق بن زكريا كان أحد أعمدة التجارة الدولية في القرن الرابع الهجري، حيث امتدت شبكته التجارية من بغداد إلى القاهرة وقرطبة، وكان له دور فعال في تدفق السلع الثمينة بين العالم الإسلامي وأوروبا" (Lombard, 1974, p. 302).

مع توسع الفاطميين واستقرارهم في القاهرة عام 362هـ (973م)، رأى إسحاق فرصة ذهبية لتعزيز أعماله التجارية، خاصة مع ازدهار مصر كمركز عالمي للتجارة البحرية. انتقل إلى الفسطاط حيث بدأ في تأسيس مكاتب تجارية وتوطيد علاقاته مع التجار الفاطميين.

كان إسحاق متخصصاً في تجارة الحرير الفارسي، والتوابل الهندية، والعاج القادم من شرق إفريقيا، وهي سلع كانت ذات طلب مرتفع في أسواق الأندلس، والبندقية، وبيزنطة. عقد شراكات مع تجار الكارمية الذين سيطروا على تجارة المحيط الهندي، ومع التجار الفاطميين الذين احتكروا طرق التجارة بين الهند والبحر الأحمر، وأشار لومبارد إلى أن "إسحاق بن زكريا استطاع تأسيس علاقات اقتصادية قوية مع الفاطميين، مما جعله أحد كبار الوسطاء التجاريين في البحر المتوسط" (Lombard, 1974, p. 308)، وأدرك إسحاق أهمية التجارة البحرية، فبدأ في استخدام سفن الفاطميين لنقل البضائع بين الإسكندرية، وطرابلس، وصقلية، والبندقية. كما أقام شراكات تجارية مع تجار يهود في الأندلس، خاصة في قرطبة تحت حكم الخليفة الحكم المستنصر بالله (350-366هـ / 961-976م)، مما ساهم في زيادة نفوذه التجاري، وفي رسالة محفوظة ضمن وثائق الجنيزة القاهرية، ورد ذكر إسحاق بن زكريا كتاجر رئيسي كان يدير قوافل تحمل العنبر من عدن، والحرير الدمشقي، والتوابل الهندية إلى أوروبا، ويؤكد شلومو غويتين أن "إسحاق بن زكريا كان شخصية محورية في شبكة التجارة المتوسطية، حيث لعب دور الوسيط بين الشرق الإسلامي وأوروبا المسيحية، مما ساعد على إثراء الأسواق الإسلامية وزيادة الطلب على المنتجات الشرقية في الغرب" (Goitein, 1967, p. 276). وكان إسحاق من أوائل التجار الذين استخدموا السفنجة (خطابات الائتمان)، مما سمح للتجار بإجراء عمليات بيع وشراء عبر المسافات الطويلة دون الحاجة إلى نقل الأموال النقدية، مما قلل من مخاطر السرقة والخسارة، وذكر لومبارد أن "إسحاق بن زكريا كان من التجار الذين أحدثوا ثورة في النظام المالي التجاري للدولة الفاطمية، حيث ساعد على إدخال أساليب متطورة في المعاملات التجارية" (Lombard, 1974, p. 312). وبحلول أواخر القرن الرابع الهجري، كان إسحاق بن زكريا قد رسّخ مكانته كأحد أهم التجار في العالم الإسلامي. ساعد في ترسيخ النفوذ الاقتصادي للفاطميين في البحر المتوسط، كما لعب دوراً في تطوير أنظمة التمويل التجاري التي أسهمت في استقرار التجارة الإسلامية، ووفقاً لما ذكره لومبارد، فإن "إرث إسحاق بن زكريا لا يزال واضحاً في تاريخ التجارة الإسلامية، حيث كان له الفضل في تطوير أساليب التجارة والائتمان التي استفاد منها التجار في العصور اللاحقة" (Lombard, 1974, p. 319).

ومن وسطاء التجارة يذكر لومبارد أيضاً سيد تجارة الكارمية عبر المحيط الهندي التاجر مسعود بن أحمد، وُلد مسعود في عدن خلال أواخر القرن الرابع الهجري (العاشر الميلادي)، في فترة كانت عدن فيها ميناءً استراتيجياً يتحكم في تجارة المحيط الهندي. نشأ في عائلة تعمل في تجارة التوابل والأحجار الكريمة، وتعلم منذ صغره أسرار الملاحة البحرية، والعقود التجارية، وإدارة المخاطر المالية، وبحسب موريس لومبارد، فإن "مسعود بن أحمد كان من بين أبرز تجار الكارمية الذين رسّخوا سيطرتهم على التجارة البحرية، حيث استطاع أن يربط بين موانئ الهند، واليمن، ومصر، وشرق إفريقيا عبر شبكة تجارية معقدة" (Lombard, 1974, p. 287)، ومع ازدهار الفاطميين في القاهرة، أدرك مسعود أهمية التعاون مع الفاطميين لتعزيز نفوذه التجاري. في عام 375هـ (985م)، سافر إلى الفسطاط، حيث التقى بكبار التجار



الفاطميين الذين رحبوا به نظراً لعلاقاته الواسعة مع تجار الهند والصين ، وقام بإبرام عقود حصرية مع الحكومة الفاطمية لاستيراد التوابل من الهند، والعاج من إفريقيا، والحرير من الصين، مما ساعد في تعزيز مكانة الفاطميين كمركز رئيسي لتجارة المحيط الهندي. ويشير لومبارد إلى أن "مسعود بن أحمد استطاع تأمين هيمنة تجار الكارمية على طرق التجارة البحرية من خلال الشراكة مع الفاطميين ، مما أدى إلى ازدهار القاهرة كمركز مالي عالمي" (Lombard, 1974, p. 290) ، ولم يكن مسعود مجرد تاجر يجلس خلف مكتبه، بل كان رجلاً بحرياً محنكاً ففي عام 380هـ (990م) ، أبحر على متن سفينته التجارية "المنصور" متجهاً إلى غوجارات في الهند، حيث تفاوض مع أمراء الهندوس والمسلمين لتأمين صفقات طويلة الأجل لاستيراد التوابل والبخور والأحجار الكريمة ، وفقاً للوثائق التجارية التي أشار إليها لومبارد، فإن "مسعود بن أحمد كان يتمتع بقدرة عالية على التفاوض وإقامة التحالفات التجارية، مما جعله أحد أكبر موردي التوابل للأسواق الإسلامية" (Lombard, 1974, p. 294) ، وليضمن استمرار تدفق البضائع عبر ممرات المحيط الهندي، قام مسعود بتأسيس مستودعات تخزين ضخمة في عدن، ومسقط، وهرمز، حيث كانت تُخزن البضائع قبل توزيعها إلى القاهرة، ودمشق، وقرطبة ، كما عمل على تعزيز أسطوله التجاري عبر بناء سفن جديدة أكثر قدرة على تحمل العواصف البحرية والقرصنة ، فيقود لومبارد أن "مسعود بن أحمد لم يكن مجرد تاجر، بل كان مبتكراً في إدارة التجارة البحرية، حيث أنشأ أنظمة متطورة لتوزيع المخاطر وتقليل الخسائر المالية" (Lombard, 1974, p. 298) ، وبحلول أواخر القرن الرابع الهجري، كان مسعود بن أحمد قد أسس إمبراطورية تجارية ضخمة، ويشير لومبارد إلى أن "مسعود بن أحمد كان جزءاً أساسياً من الهيكل التجاري للدولة، حيث أدى نفوذه إلى تقوية العلاقات الاقتصادية بين العالم الإسلامي وجنوب آسيا" (Lombard, 1974, p. 301).

ويذكر لومبارد التجار يحيى بن عمر سيد تجارة البحر الأحمر في العصر العباسي ، وُلد يحيى في أوائل القرن الخامس الهجري (القرن الحادي عشر الميلادي) ، في مدينة عيذاب، الميناء الرئيسي الواقع على سواحل البحر الأحمر ، والذي كان يشكل حلقة وصل تجارية بين مصر واليمن وشرق إفريقيا. نشأ في عائلة اشتهرت بتجارة المنسوجات الفاخرة، والذهب، والعاج، وتعلم منذ صغره أصول الملاحة، والتفاوض، والتجارة الدولية ، يشير موريس لومبارد إلى أن يحيى بن عمر كان واحداً من كبار التجار الفاطميين الذين برعوا في توسيع الشبكات التجارية البحرية، حيث امتدت نفوذه من البحر الأحمر إلى الهند وشرق إفريقيا، مما عزز من هيمنة مصر على طرق التجارة البحرية" (Lombard, 1974, p. 312). في عهد الخليفة المستنصر بالله (427هـ - 487هـ / 1036م - 1094م)، كانت مصر مركزاً اقتصادياً مهماً، وكان الفاطميون يعتمدون على التجار المتمرسين لإدارة الطرق التجارية وضمان تدفق الثروات إلى خزائن الدولة، وفي عام 450هـ (1058م) ، توجه يحيى إلى القاهرة، حيث التقى بمسؤولي الدولة الفاطمية وعقد اتفاقيات لتوريد الذهب والعاج من شرق إفريقيا مقابل المنسوجات الفاخرة والبخور الهندي ، بحسب لومبارد، فإن "يحيى بن عمر نجح في بناء واحدة من أقوى الشبكات التجارية التي ضمنت تدفق البضائع القيمة إلى الأسواق الفاطمية، مما جعل القاهرة أحد المراكز الاقتصادية العالمية في ذلك العصر" (Lombard, 1974, p. 315) ، وكان يحيى يدرك أن تأمين القوافل البحرية من القرصنة والمخاطر البحرية أمر بالغ الأهمية لاستمرار تجارته. لهذا، قام بتكوين تحالفات مع القبائل العربية والبحارة المحليين، حيث استأجر أسطولاً من السفن الحربية الصغيرة لحماية القوافل التجارية القادمة من الموانئ الإفريقية والهندية ، وفي إحدى رحلاته عام 460هـ (1068م) ، قاد يحيى قافلة بحرية ضخمة من مقديشو في الصومال إلى عدن، ومنها إلى القسطنطينية، محملة بكميات هائلة من الذهب، والعاج، والتوابل. كانت هذه الرحلة نقطة تحول، حيث أظهر للعالم الإسلامي قدرة الفاطميين على السيطرة الكاملة على التجارة البحرية.



ويذكر لومبارد أن "نجاح يحيى بن عمر في تأمين طرق التجارة بين إفريقيا والهند ومصر جعله أحد أكثر التجار نفوذاً في القرن الخامس الهجري" (Lombard, 1974, p. 318) ، وإلى جانب نجاحه في الملاحة والتجارة البحرية، كان يحيى رائداً في تطوير أنظمة التمويل التجاري. قام بإدخال نظام الدفع المؤجل وخطابات الائتمان التجارية، مما مكن التجار الصغار من الحصول على السلع وإعادة بيعها قبل دفع كامل قيمتها ، كما أنشأ مكاتب تجارية في عدن، وعيذاب، وزيلع، وصُحار، مما ساعد على تنظيم تدفق البضائع إلى الأسواق الإسلامية ، ويشير لومبارد إلى أن "ابتكارات يحيى بن عمر المالية ساهمت في تسهيل التبادل التجاري وزيادة حجم الصفقات بين التجار المسلمين ونظرائهم في الهند وشرق إفريقيا" (Lombard, 1974, p. 321) ، ويختتم لومبارد بالقول: "يحيى بن عمر كان أكثر من مجرد تاجر، فقد كان مهندساً اقتصادياً بارعاً ساهم في تحويل البحر الأحمر إلى ممر تجاري استراتيجي يربط بين آسيا وإفريقيا والعالم الإسلامي" (Lombard, 1974, p. 325) .

الخاتمة:

يمكن الخروج بعدة نتائج من خلال العرض أعلاه عن تحليل رؤية المؤرخ الفرنسي لومبارد للحركة التجارية في العالم الإسلامي في ضوء كتاباته حول الجغرافيا التجارية من خلال تركيزنا على وسطاء التجارة في العراق ومصر ، ونلخص هذه النتائج كالآتي:

- يتضح من رؤية لومبارد أن وسطاء التجارة لعبوا دوراً حاسماً في تسهيل وتنظيم الحركة التجارية بين الحضارات المختلفة. فقد أسهم هؤلاء الوسطاء في تطوير البنية التحتية التجارية، وتحسين نظم الائتمان، وإرساء قواعد اقتصادية متينة ساهمت في نهضة التجارة الإسلامية والعالمية. ومن خلال تحليل أدوار التجار المسلمين واليهود والأوروبيين، يتبين أن التجارة لم تكن مجرد نشاط اقتصادي، بل كانت جسراً لتبادل المعرفة والثقافات، مما ساهم في بناء اقتصاد عالمي مترابط.
- يتضح من خلال تحليل رؤية موريس لومبارد للحركة التجارية الإسلامية أن التجارة لم تكن مجرد نشاط اقتصادي، بل كانت جزءاً لا يتجزأ من بنية العالم الإسلامي خلال العصور الوسطى. إذ ساهمت الشبكات التجارية الواسعة، التي ارتبطت بالموانئ والطرق البرية والبحرية، في تحقيق تكامل اقتصادي عالمي قبل الحداثة. وقد أظهرت دراسة لومبارد كيف أن التجارة الإسلامية لم تعتمد فقط على العوامل الجغرافية، بل استفادت أيضاً من الأنظمة المالية المتطورة، مثل الحوالات والائتمان، فضلاً عن الدور المحوري للوسطاء التجاريين.
- كما أن استعراض دور الموانئ، مثل البصرة وعدن، والطريق الصحراوي لطريق الحرير، بالإضافة إلى استخدام نهري دجلة والفرات كوسيلة للنقل والتجارة الداخلية، يكشف عن مرونة وتنوع الأساليب التجارية التي تبناها التجار المسلمون.
- ومن منظور أكاديمي، فإن ارتباط رؤية لومبارد بدراسة الحوليات التاريخية يعكس تحولاً في دراسة التاريخ الاقتصادي، حيث ركز على البنى الاقتصادية والاجتماعية بدلاً من السرديات السياسية التقليدية. وبالتالي، فإن دراسته تمثل مساهمة جوهرية في فهمنا للحركة التجارية الإسلامية ضمن إطار أوسع من التحولات الاقتصادية العالمية.
- بناءً على ما سبق، يمكن القول إن التبادل التجاري في العالم الإسلامي لم يكن مجرد عملية اقتصادية، بل كان عاملاً جوهرياً في نشر المعرفة والتقنيات والثقافات بين الحضارات المختلفة،



وقد شكلت هذه الحركة التجارية نموذجًا للتكامل الاقتصادي العابر للحدود، مما يعزز الحاجة إلى مزيد من الدراسات حول دور التجارة في تشكيل التاريخ الإسلامي والعالمي على حد سواء.

المصادر:

المصادر العربية

- 1- ابن منظور، محمد بن مكرم. (1984م) ، لسان العرب. بيروت: دار صادر.
- 2- الفيروزآبادي، مجد الدين محمد بن يعقوب. (1991م) ، القاموس المحيط. بيروت: مؤسسة الرسالة.
- 3- خليل، أحمد. (2010م) ، الاقتصاد الإسلامي والتجارة العالمية. القاهرة: دار الفكر العربي.
- 4- السيد، محمد. (2015م) ، النظم التجارية في الإسلام. بيروت: دار النشر العربية.
- 5- النشار، علي سامي (1984م) ، نشأة الفكر الفلسفي في الإسلام. بيروت: دار المعارف.
- 6- عبد العزيز، حسن (1995م) ، التجارة في العصر العباسي. القاهرة: دار الفكر العربي.
- 7- السامرائي، عبد الرحمن (2003م) ، الاقتصاد الإسلامي والتجارة في العصور الوسطى. بيروت: دار النهضة العربية.
- 8- المقدسي، محمد بن أحمد (1906م) ، أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم. ليدن: بريل.
- 9- ابن خردادبة، عبيد الله بن عبد الله (1999م) ، المسالك والممالك. بيروت: دار الكتب العلمية.
- 10- ابن بطوطة، محمد بن عبد الله (1987م) ، رحلة ابن بطوطة. القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب.
- 11- ابن الفقيه، أحمد بن محمد (1996م) ، البلدان. بيروت: دار الكتب العلمية.
- 12- المسعودي، علي بن الحسين (1981م) ، مروج الذهب ومعادن الجوهر. بيروت: دار الفكر.
- 13- الإدريسي، محمد بن محمد (1992م) ، نزهة المشتاق في اختراق الآفاق. القاهرة: مكتبة الثقافة الدينية.
- 14- البلاذري، أحمد بن يحيى (1987م) ، فتوح البلدان. بيروت: دار الكتب العلمية.

المصادر الأجنبية

- 1- Lombard, M. (1974). *L'Islam dans sa grandeur médiévale*. Paris: Flammarion.
- 2- Metz, A. (1922). *Die Renaissance des Islams*. Heidelberg: C. Winter.
- Pirenne, H. (1937). *Mahomet et Charlemagne*. Paris: Presses Universitaires de France.
- 3- Abu-Lughod, J. (1989). *Before European Hegemony: The World System A.D. 1250-1350*. Oxford University Press.
- 4- Ashtor, E. (1976). *A Social and Economic History of the Near East in the Middle Ages*. University of California Press.
- 5- Cahen, C. (1970). *The Formation of the Islamic World*. North-Holland Publishing.
- 6- Goitein, S. D. (1967). *A Mediterranean Society: The Jewish Communities of the Arab World as Portrayed in the Documents of the Cairo Geniza*. University of California Press.