

الموانئ الكويتية التجارية
دراسة جغرافية

(١١)

مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية

تصدر عن جامعة الكويت
الاصدارات الخاصة

الموانئ الكويتية التجارية دراسة جغرافية

إعداد :

دكتور زين الدين عبدالمقصود

قسم الجغرافيا - جامعة الكويت

١٤٠٤ هـ - ١٩٨٣ م

اهلُاء

إلى الآباء والأجداد الذين بنوا بسواعدهم القوية وكفاحهم
البطولي مجد الكويت البحري والبحري العتيق .
إلى جميع العاملين في موانئنا التجارية مواصلين المسيرة
لتبقي الكويت دوماً القلب البحري والبحري
لمنطقتنا الخليجية والعربية

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

تقديم

برزت فكرة هذا البحث في أثناء قيامي بتدريس مقرر جغرافية الكويت . وكان من بين الموضوعات التي كان لابد من معالجتها مع طلبتي « المواني الكويتية » من منطلق أهمية هذه المواني كنوافذ بحرية يطل بها الكويت على العالم الخارجي ، ومن منطلق الدور المهم الذي لعبته وتلعبه هذه المواني في مسيرة دولة الكويت الاقتصادية والعمرانية منذ نشأتها حتى الوقت الحاضر .

وقد اتضح من خلال البحث عن المصادر التي عاجلت هذا الموضوع أن ما كتب عنها قليل بل وقليل جدا ، وتتناثر المعلومات في ثنايا بعض الكتب التاريخية إضافة إلى بعض الكتب الجغرافية القليلة . وهي معلومات تلمس بالدرجة الأولى الجانب التاريخي ، أما الجانب الجغرافي والرؤية الجغرافية التحليلية فقد كان حظها ضئيلا جدا .

ولما كانت المواني الكويتية التجارية قد شهدت الكثير من المتغيرات المحلية والخليجية بل والعالمية ، التي أثرت في تطورها ونموها بشكل هائل وسريع ، وخاصة في السنوات العشر الماضية ، فقد برزت الحاجة الى ضرورة كتابة بحث جغرافي يعالج سيرة ومسيرة المواني الكويتية التجارية بما يوضح أبعاد هذه المتغيرات ، وتقويم وتحليل حجم الحركة فيها واتجاهاتها بما يكشف عن امكاناتها وقدراتها ومشكلاتها والوسائل التي

يمكن أن تسهم في استمرارية أداء وظيفتها بأكبر قدر من الكفاءة من خلال رؤية مستقبلية لها . ومن ثم كان هذا البحث الذي يعالج الموانئ الكويتية التجارية من خلال رؤية جغرافية شاملة ، وتحليل علمي موضوعي .

ولا يسعني في مستهل هذا البحث الا أن اتقدم بخالص شكري وتقديري لكل من قدم لي العون والمساعدة في إنجازه ، وأخص بالذكر دكتور ابراهيم مكي ، دكتور سعيد شحاته ، الأستاذ جمعة راشد حمدان من ميناء الشويخ ، والكابتن عبد الرحمن النياربي من ميناء الشعبية ، والأستاذ أحمد عثمان العمير من ميناء الدوحة .

كما أشكر الإخوة الزملاء الأفاضل الذين أسهموا في مناقشة هذا البحث في حلقة « السمنار » التي عقدت بقسم الجغرافيا جامعة الكويت في ٢٠ مارس ١٩٨٣ ضمن خطة القسم الأكاديمية الرامية الى توطيد روح التعاون الأكاديمي بين أعضاء هيئة التدريس .

أسأل الله سبحانه وتعالى أن أكون قد وفقت في مناقشة الموانئ الكويتية التجارية من وجهة النظر الجغرافية ، آملاً أن يكون هذا البحث قد سد فراغاً في المكتبة الجغرافية العربية للدولة الكويت من ناحية ، وبداية لمزيد من الدراسات الجغرافية التي تستكمل معالجة قضية الموانئ الكويتية كظاهرة جغرافية دينامية من ناحية أخرى .

دكتور زين الدين عبد المقصود

الكويت في ابريل ١٩٨٣

خطة الدراسة :

لما كانت المصادر التي تعالج موضوع المواني الكويتية قليلة جدا ،
والمعلومات متناثرة في ثنايا هذه المصادر القليلة ، فقد اقتضت خطة البحث
التحرك في مجالات كثيرة شملت ما يلي :

- أ - تجميع المعلومات المتاحة من المصادر القليلة التي عاجلت بالدرجة
الأولى ميناء الكويت القديم وبصفة خاصة الجانب التاريخي .
- ب- الدراسة الميدانية للمواني التجارية الثلاثة (الشويخ - الشعبية -
الدوحة) إضافة إلى موقع ميناء الكويت القديم . وقد تضمنت خطة
الدراسة الميدانية الالتقاء مع بعض الشخصيات التي عملت قديما
في البحر والتجارة ، وبالمستولين في المواني ومناقشتهم في كثير من
القضايا والأمور المرتبطة بتطور المواني ومشكلاتها والإجراءات
التي اتخذت لمواجهة كل ذلك .
- ج - الرجوع إلى المصادر الرسمية المنشورة وغير المنشورة للإحصاءات
والتقارير السنوية وخطط التنمية والخرائط والمخططات الخاصة
بالمواني . وقد حرص الباحث على الحصول على أحدث الإحصاءات
التي غطت نشاط هذه المواني حتى عام ١٩٨٢ .
- د - تحليل وتقويم المعلومات والإحصاءات بما يغطي أبعاد الدراسة
ويحقق هدفها .

محتويات البحث : وقد تضمن البحث عدة نقاط هي :
مقدمة عن أهمية الموانئ التجارية .

- أولاً : البيئة الجغرافية والتوجه البحري للكويت .
- ثانياً : التصنيف الوظيفي للموانئ الكويتية .
- ثالثاً : الموانئ الكويتية التجارية .
- رابعاً : دراسة تفصيلية لموانئ الكويت التجارية .
- خامساً : رؤية مستقبلية للموانئ الكويتية التجارية .

١ - تجارة العبور ومستقبل الموانئ الكويتية التجارية .

٢ - مجلس التعاون الخليجي ومستقبل الموانئ الكويتية التجارية .

خاتمة بلور فيها الباحث نتائج الدراسة .

مقدمة

تعتبر المواني من المقومات الأساسية للتنمية الاقتصادية والعمرانية لأية دولة من الدول ، فهي نافذتها التي تطل بها ومن خلالها على العالم الخارجي مصدرة ومستوردة ، مستكملة بذلك مقومات حياتها . وتستشعر هذه الأهمية الدول الداخلية أو الحبيسة التي تسعى سعيا حثيثا نحو عقد الاتفاقيات مع جيرانها من الدول المطلة على البحار لتؤمن لنفسها نافذة تطل بها على العالم الخارجي . فكم من حرب نشبت ، وكم من أرض اغتصبت من أجل السيطرة على منفذ بحري يؤمن لها الاتصال بالعالم الخارجي ! وتتمتع الكويت بواجهة بحرية طويلة ، وتطل في نفس الوقت على طريق تجاري مهم .

وإذا كانت المواني مهمة كنافذة للدول ، فهي أكثر أهمية بالنسبة لدولة الكويت التي ارتبطت في نشأتها وتطورها بهذه المواني ، ومن هنا تبدو أهمية هذا البحث الذي يحلل جغرافيا أبعاد قيام وتوقيع وتطور ومستقبل المواني الكويتية التجارية بما يعطي لصناع القرار رؤية واضحة فيها شمولية وفيها مستقبلية حتى تتأتى قراراتهم محققة للآمال ، وبما يعمل على استمرارية أداء دور الكويت في مجال النشاط التجاري البحري .

أولاً: البيئة الجغرافية والنوطة البحرية للكويت

تقع دولة الكويت على الساحل الشمالي الغربي للخليج العربي بين دائرتي العرض ٢٨ ١٥ ، ٣٠ ٥ شمالاً ، وبين خطي الطول ٣٠ ٤٦ ، ٣٠ ٤٨ شرقاً ، بمساحة كلية تبلغ ١٧٨١٨ كيلو متراً مربعاً . ويبلغ مجموع أطوال الحدود السياسية نحو ٦٨٥ كيلو متراً ، منها ١٩٥ كيلو متراً (٢٨ ٣ /٠) حدوداً بحرية تطل بها الكويت ومن خلالها على العالم الخارجي .

وقد أتاح هذا الموقع الجغرافي البحري في أقصى شمال غرب الخليج العربي وعلى مقربة من بداية ونهاية الطريق البحري العالمي القديم بين الشرق والغرب عبر الخليج العربي - بادية الشام ، والذي كان يتخذ من مواني جنوب العراق * وبخاصة ميناءي البصرة والمحمرة محطات رئيسية لاستقبال سفن البضائع وتفريغها وإعادة نقلها بالقوافل براً إلى كل من بغداد ودمشق وحلب وأزمير والقسطنطينية ، أن يكون للمواني الكويتية من خلال الجوار الجغرافي لهذا المركز التجاري العالمي

* تعكس هذه المواني ظاهرة الطريق والانقطاع Break of bulk وهو هنا انقطاع فيزيوغرافي حيث تتوقف الملاحه للحاجة إلى العبور وتغيير وسيلة النقل Transbordement وحاجة التجار الى نقاط يرتبطون بها وتكون متكأ Foothold يستقرون بها (حمدان ، جمال : جغرافية المدن ص : ٥٢ - ٥٣) .

آنذاك نصيب من هذه التجارة العالمية في بعض الفترات (فترات أزمات مواني هذا المركز التجاري) ، وأن تنطلق بعد ذلك لتحقيق لنفسها مكانة خاصة في هذه التجارة .

ومع هذا لم يكن الموقع البحري هو السبب الأوحد في هذا التوجه البحري ، وإنما ساعد على هذا التوجه البحري أيضا جملة عوامل طبيعية أخرى مرتبطة بخصائص الساحل ، ومن أهمها عمق المياه النسبي في الساحل الكويتي ، وبخاصة في هذه المرحلة الباكرة ، بالقياس الى مواني جنوب العراق التي تتسم بمياهها الضحلة نسبيا وتعرضها لعملية الإطماء المستمر من جانب رواسب نهري دجلة والفرات ونهر قارون . وقد منح هذا الغمق النسبي - ولا شك - لسواحل الكويت أهمية خاصة حيث يسمح للسفن بالإرساء الآمن Safe anchorage مما جعلها بمثابة البديل الأمثل للمواني العراقية في حالات الأزمات والاضطرابات التي كانت تشل حركة النقل في هذه المواني .

إضافة الى ذلك ما تتمتع به السواحل الكويتية من كثرة الرؤوس* ، وهي رؤوس يفصل تقريبا بين كل اثنين منها خليج أو جون هادى بما يخلق بيئة أو موصعا أمثل لقيام مرفأ طبيعى جيد .

كما أن ظاهرة المد والجزر المميزة لهذا الساحل ، والتي تبلغ في المتوسط ٣٨ من المتر (كما هو الحال في ميناء الشويخ) للمد العالي ، تعتبر ظاهرة مهمة في تسهيل حركة دخول السفن وخروجها من الميناء

* من هذه الرؤوس نجد من الشمال الى الجنوب رأس الصبية - رأس كاظمة - رأس عشيرج - رأس عجوزة - رأس الأرض - رأس الجليعة - رأس الزور .

وبخاصة في الماضي عندما كانت السفن شراعية ، بل إنها لم تفقد هذه الأهمية حتى في الوقت الحاضر حيث يتيح المد العالي للسفن ذات الغاطس الأكثر من خطوط الأعماق الحالية * بحدود ثلاثة أمتار من دخول الميناء . ويعني هذا أن ظاهرة المد لا تزال تتحكم في توقيت دخول السفن حسب غاطسها وتنظيم حركتها داخل المرسى الداخلي وعبر قناة الدخول إلى مراسي الميناء .

وقد دعم وساند هذا التوجه البحري فضلا عن الموقع الجغرافي وعمق المياه النسبي وخصائص الساحل الكثير الرؤوس والخلجان ، ظروف البيئة الكويتية اليابسة التي كانت تتسم من قبل النفط بفقرها الشديد من خلال مناخها الصحراوي ، وندره مياهها ، وفقر نباتاتها الطبيعية . وهي خصائص جعلت من أرض الكويت بيئة فقيرة في مصادر غذائها ، طارده لسكانها . ويعني هذا أن الموانئ الكويتية اعتمدت في المرحلة السابقة للنفط على النظر Foreland أكثر من اعتمادها على الظهر Hinterland .

لكل هذا كانت بيئة الكويت بيئة بحرية بالدرجة الأولى ، حيث استدبروا اليابس وولوا وجوههم شطر البحر متلمسين الرزق والخير ، ساعدهم على ذلك خبرتهم البحرية التي اكتسبوها في أثناء اقامتهم في قطر قبل رحلتهم البحرية التاريخية من قطر الى جنوب العراق ومنها الى موقع الكويت الحالي . وتؤكد إحدى الوثائق التركية كما جاء في كتاب تاريخ صناعة السفن في الكويت « أن العتوب قبل استقرارهم في

* غاطس قناة الدخول إلى ميناء الشويخ في حالة الجزر ٨ أمتار ، وفي حالة المد ١١ مترا ، وميناء الدوحة يتراوح الغاطس بين ٣ ½ متر ، ٧ أمتار مع الجزر والمد على التوالي .

الكويت سنة ١٧١٦ ، كانوا يملكون نحو مائة وخمسين سفينة مسلحة ، وكانوا يعملون في نقل التجار وأموالهم من مكان الى آخر . فقد برع أبناء الكويت في مهنة النقل التجاري ، وكانوا على دراية واسعة بالموافي القريبة والبعيدة وبأسر الطرق للوصول إليها وأيضاً بأماكن رسو السفن . كما نبغوا في صناعة السفن وتبوؤوا مكانة عالية بين أبناء منطقة الخليج العربي بفضل الخبرة والمهارة التي اكتسبوها في هذا المجال^(١) .

ومن ثم عندما استقر العتوب ومن معهم فوق أرض الكويت ركبوا البحر تجاراً وغواصين وصيادين ، ومن بقى منهم دون ركوب البحر كان يقطن متاخماً للبحر يمارس صناعة السفن والأشرعة والشباك ، وتسويق ما يحمله إليهم البحر من بضائع مختلفة أنواعها وألوانها وأغراضها . ويعني هذا أن التوجه البحري الكويتي لم يبدأ من فراغ ، وإنما كان له جذور وأصول عميقة عند أبناء الكويت . وهذا يؤكد أهمية الموقع الجغرافي وأهمية العنصر البشري اللذين استطاعا أن يتغلبا على فقر الظهير عمرانيا واقتصاديا ويحققا للكويت دوراً مهماً في مجال النقل البحري العالمي .

ولا عجب إذن أن يكون للميناء دور مهم وحيوي في حياة السكان ، ولا غرو إذا ما تجمع غالبية السكان من حول الميناء ، وهو همزة الوصل بينهم وبين البحر والعالم الخارجي مصدر رزقهم الأساسي . ومن ثم أصبحت قصة الكويت هي قصة الكفاح مع البحر ، وأصبحت الكويت « دولة ميناء Port State » بالدرجة الأولى ، وغدت التجارة المهنة الأم لأهل الكويت حتى أن البعض يقول « أن الكويتيين تجار بالفطرة » .

ثمانياً: التصنيف الوظيفي للمواني الكويتية

من منطلق الواجهة البحرية الطويلة التي تتمتع بها دولة الكويت بالقياس إلى مساحتها ، ومن منطلق المتغيرات الاقتصادية والعمرانية التي شهدتها الكويت طوال تاريخها ، فقد قامت ونمت على طول السواحل الكويتية مجموعة كبيرة من المواني بلغت في مجموعها سبعة موان ، تمتد من رأس عشرين شمالاً حتى رأس الزور جنوباً* وهي موان تتباين في وظائفها الأساسية Functions وفي بنيتها Structure . ويمكن من خلال التباين الوظيفي أن نقسمها إلى مجموعتين أساسيتين هما :

أ - مجموعة المواني التجارية : وهي المواني التي تختص باستقبال الواردات من السلع المختلفة ، وتصدير فائض الإنتاج الصناعي وبعض تجارة إعادة الصادرات . وتشتمل على ثلاثة موان عاملة هي ميناء الشويخ ، وميناء الشعبية ، وميناء الدوحة ، إضافة إلى ميناء الكويت القديم الذي تحمل وحده عبء النشاط التجاري فترة طويلة .

وتنحصر هذا المواني في شقة محدودة من الساحل الكويتي تقع بين رأس عشرين في الشمال حتى خور الشعبية في الجنوب ، وهي مسافة

* شهدت السواحل الكويتية إضافة إلى هذه المواني السبعة بعض المواني الأخرى التي لعبت دوراً ما في مسيرة الكويت في بعض الفترات ، مثل ميناء كاظمة وميناء الفحيحيل وأبو حليفة وغيرها .

يبلغ طولها حوالي ٦٥ كيلو مترا ، أي ثلث مجموع أطوال السواحل الكويتية . و يتركز في خلفية هذه الواجهة منطقة التجمع السكاني والنشاط الاقتصادي الرئيسي في البلاد ، إذ تتدنى خارج حدود هذا القطاع شمالا أو جنوبا الكثافة السكانية والأهمية الاقتصادية بشكل كبير ، إلى الحد الذي تهبط فيه هذه الكثافة والأهمية إلى درجة الصفر . وهذا يؤكد إلى حد كبير درجة العلاقة الترابطية بين الموانئ التجارية من ناحية ، والتجمع السكاني والنشاط الاقتصادي من ناحية أخرى .

ب - مجموعة الموانئ النفطية : وهي مجموعة الموانئ التي أقيمت في أعقاب اكتشاف النفط واستخراجه (١٩٤٦). وتتضمن هذه المجموعة ثلاثة موانئ نفطية هي ميناء الأحمدى ، وهو الميناء الرئيسي الذي يستأثر بتصدير معظم نفط الكويت ، وميناء عبد الله ، وميناء الزور « سعود » وهما الميناءان التوأم Twin - Ports اللذان ولدا في مخاض واحد لأداء وظيفة واحدة ، وبقرار سياسي واحد من دولة الكويت والمملكة العربية السعودية لتصدير حصة كل منهما من نفط حقول منطقة الوفرة* الذي يقع في المنطقة المحايدة سابقا ، إلى الأسواق الخارجية .

وتتخصص هذه الموانئ في تصدير النفط الخام إلى جانب بعض

* كان ميناء الزور « سعود سابقا » يقع داخل المنطقة المحايدة ، وتابعا إداريا للمملكة العربية السعودية . ولكن بعد ترسيم الحدود السياسية بين الدولتين الشقيقتين من خلال تقسيم المنطقة المحايدة بينهما بمقتضى الاتفاقية التي أبرمت بينهما وصدق عليها رسميا في اتفاقية الطائف الموقعة في ١٢ يوليو ١٩٨٢ ، أصبح ميناء سعود أو ما يسمى حاليا « ميناء الزور » ضمن الأراضي التي كانت من نصيب دولة الكويت . ومن ثم انتقلت ملكيته إلى دولة الكويت ، وأصبح ميناء كويتيا .

مشتقات النفط السائلة . وبطبيعة الحال يتوقف حجم حركة النقل في هذه الموانئ تبعاً لتطور الإنتاج النفطي في البلاد ، وهو إنتاج تحكمه ظروف السوق العالمية وسياسة الدولة التي تستهدف ترشيد الإنتاج من أجل الأجيال القادمة .

وسيقصر البحث على مجموعة الموانئ التجارية دون النفطية ، واضعاً في الاعتبار تخصيص بحث آخر نعالج فيه هذه المجموعة الثانية إن شاء الله .

ثالثاً: الموانئ الكويتية التجارية

مركز المواني الكويتية بين المواني الخليجية :

تشكل المواني الكويتية التجارية ثقلًا مهما في قطاع المواني الخليجية التجارية ، حيث تضم دول الخليج العربية ١٨ ميناءً تجاريًا تبلغ طاقتها على المناولة حوالي ٥٧ مليون طن سنويًا ، يخض الكويت ثلاثة موانئ (الشويخ والشعبية والدوحة) ، بطاقة تبلغ نحو ١٦ مليون طن ، أي بنسبة ٢٨١٪ من جملة طاقة المواني الخليجية العربية . ويليهما في الأهمية المواني السعودية (ميناء الملك عبد العزيز (الدمام) وميناء الجبيل) بطاقة تبلغ نحو ١٥ مليون طن أي بنسبة ٢٦٥٪ ، ثم تأتي مواني دولة الإمارات العربية المتحدة (ميناء زايد بأبوظبي وميناء راشد بدبي وميناء خالد بالشارقة وميناء الفجيرة وميناء خورفكان وميناء صقر برأس الخيمة وميناء جبل علي) بطاقة تبلغ ١٤ مليون طن أي بنسبة ٢٤٧٪ ، والمواني العراقية (البصرة - البكر) بطاقة تبلغ ٤ مليون طن ، أي بنسبة ٧٥٪ ، ومواني دولة قطر (الدوحة - أم سعيد) بطاقة تبلغ ٢ ½ مليون طن أي بنسبة ٤٤٪ ، ومواني دولة البحرين (ميناء سلمان) بطاقة تبلغ ٢ ½ مليون طن أي بنسبة ٤٤٪ ، ومواني سلطنة عمان (قابوس - ريسوت) بطاقة تبلغ ٢ ½ مليون طن أي بنسبة ٤٤٪ .

وهي في جملتها مواني استقبال بالدرجة الأولى ، أي مواني

واردات ، بما يعكس طبيعة اقتصاد الدول التي تخدمها ، وهي دول استهلاكية بالدرجة الأولى .

وقد بلغت الحمولة المتناولة فعلا في المواني الخليجية العربية عام ١٩٨١ نحو ٤٤٥ مليون طن موزعة على الدول الخليجية العربية كما يلي : الكويت وقد بلغت الحمولة المتناولة نحو ١٣١ مليون طن ، والمملكة العربية السعودية ١٢٨ مليون طن وقد خص ميناء الملك عبد العزيز ١٠٩ مليون طن والجبيل نحو ١٩ مليون طن ، ودولة الإمارات العربية المتحدة حوالي ١٠٥ مليون طن ، وقد خص ميناء راشد بدبي حوالي ٥ مليون طن ، وميناء زايد بأبو ظبي نحو ٢٢ مليون طن ، وميناء خالد بالشارقة حوالي ٢ مليون طن ، وميناء صقر برأس الخيمة ١ مليون طن ، وميناء الفجيرة ١ مليون طن . وقد كان نصيب مواني دولة قطر نحو ١٩ مليون طن (١٩٨٠) ، ودولة البحرين حوالي ٢ مليون طن ، ومواني سلطنة عمان ما يقرب من ١٢ مليون طن ، أما المواني العراقية فقد بلغت حوالي ٣ مليون طن (١٩٨٠)^(٢) .

والحقيقة أن المواني الخليجية العربية قد شهدت في السنوات العشر الماضية (٧٣-١٩٨٢) تطورا هائلا وسريعا كان رد فعل للتنمية الاقتصادية والعمرانية الطموحة التي حققتها معظم الدول الخليجية إبان هذه الفترة .

وقد لعبت المواني الكويتية التجارية دورا مهما وحيويا في بناء دولة الكويت منذ نشأتها حتى الوقت الحاضر . فقد نمت الكويت كدولة من حول ميناء الكويت القديم « القرنين » واعتمد رخاؤها في فترة طويلة من مسيرة حياتها على حصيلة هذا الميناء من لؤلؤ وأسماك وبضائع

وغيرها . وقد تطورت الموانئ الكويتية التجارية تطورا سريعا وبخاصة في النصف الثاني من هذا القرن من مجرد ميناء صغير محدود الأهمية والطاقة الى ثلاثة موانئ ، اثنان منها يعتبران في الوقت الحاضر (١٩٨٣) من أكبر موانئ الخليج حركة ونشاطا ، وهما ميناء الشويخ وميناء الشعبة . فقد تزايد حجم حمولة المناولة فيهما من نصف مليون طن عام ١٩٥٧ إلى ١٣٧ مليون طن عام ١٩٨٢ . ويعني هذا أن طاقة المناولة قد تزايدت بنسبة كبيرة جدا بلغت حوالي ٢٧٠٠ ٪/ خلال خمسة وعشرين سنة ، وهو معدل نمو سريع جدا يزيد في المتوسط عن ١٠٠ ٪/ سنويا . وإن دل هذا على شيء ، فإنما يدل على مدى التطور الذي أصاب الموانئ الكويتية التجارية ، وأهمية الدور الذي تلعبه هذه الموانئ في التنمية الاقتصادية والعمرانية في الكويت بل وفي بعض الدول العربية المجاورة .

المتغيرات التي أسهمت في قيام وتطوير المواني الكويتية التجارية :

تعرضت المواني الكويتية التجارية للكثير من المتغيرات المحلية والخليجية بل والعالمية التي لعبت دورا مهما في نشأتها وتطورها . وقد قسمت هذه المتغيرات إلى مجموعتين هما :

أ - المتغيرات المحلية والإقليمية في القرنين الثامن عشر والتاسع عشر :

(١) قيام حكم آل الصباح (١٧٥٦ م) :

فقد كان حكم « آل الصباح » بمثابة اللبنة الأولى في دعم مسيرة الحركة البحرية التجارية الكويتية ، إذ أدى قيام هذا الحكم إلى إشاعة الاستقرار السياسي والأمني في البلاد ، وهما من المقومات المهمة في دعم مسيرة التقدم الاقتصادي ، وبخاصة أن المناطق المجاورة ولا سيما جنوب العراق ، مركز التجارة العالمية وقتذاك ، كان يسودها الاضطراب من حين لآخر . ومن هنا كانت تبرز أهمية الكويت كبديل أفضل لمواني جنوب العراق لتتحمل عبء حركة التجارة العالمية .

فضلا عن هذا ما أبداه حكام آل الصباح ومنذ عهد صباح الأول (١٧٦٢-٥٦) من جهد واضح في تنشيط الحركة التجارية وتشجيعها وتأمينها ودعمها ببناء السفن الكبيرة التي تستطيع أن تصل إلى المناطق البعيدة . فقد وصلت رحلات السفن الكويتية إلى ساحل الميبار بالهند

وسواحل شرق أفريقيا وبصفة خاصة زنجبار ودار السلام ومقديشيو ،
بل ووصلت إلى أبعد من ذلك كما يتضح من الشكل رقم (٣) .

كما سعى حكام آل الصباح إلى عقد الإتفاقيات الدولية لتنشيط
الحركة التجارية في ميناء الكويت ، ومنها الإتفاقية التي عقدها الشيخ
مبارك مع شركة الهند البريطانية والتي أعطت للشركة الحق في أن ترسو
بعض سفنها في ميناء الكويت بعد أن كانت ترسو كلها في ميناءي البصرة
والمحمرة مركزي الثقل التجاري في ذلك الوقت . كما كان يشجع الشيخ
مبارك أهل الكويت على ارتياد كل من إيران والهند ومواني الخليج الأخرى
بقصد التجارة . إضافة إلى ذلك قام بتشكيل وكالة في الهند (بمباي)
لتقديم المساعدات للتجار الكويتيين الذين يترددون على تلك الجهات
من ناحية ، ولدعم التبادل التجاري بين الهند والكويت من ناحية أخرى ،
وبخاصة أن الهند كان لها حينذاك نصيب الأسد في حجم التجارة الدولية
التي تتخذ من الخليج العربي معبرا لها نحو الغرب^(١٣) .

ولهذا إذا كان المؤرخون يرجعون تاريخ ميناء الكويت (القرنين)
إلى أوائل القرن السادس عشر (١٥٠٧ م) ، إلا أن أهمية الميناء كميناء
تجاري لم تبرز بشكل واضح إلا بعد قيام حكم آل الصباح في المنطقة
عام ١٧٥٦ م ، حيث بدأ التوجه البحري المخطط والمدعم من قبل
الحاكم ، وما صاحب ذلك من تزايد واضح للنشاط التجاري البحري .

٢) المتغيرات الإقليمية :

إذا كان حكم آل الصباح أهم متغير على المستوى المحلي ، فقد
حدثت على المستوى الإقليمي متغيرات سياسية وعسكرية بل وصحية
لعبت دورا مهما في توجيه الأنظار نحو ميناء الكويت كبديل أفضل

للموانئ التجارية الرئيسية في جنوب العراق في ذلك الوقت . من هذه المتغيرات ما يلي :

أ - في عام ١٧٧٣ م انتشر في البصرة مرض الطاعون ، أو كما يسمى « الموت الأسود » Black Death ، مما أدى إلى موت الكثير من أهلها ورحيل ما تبقى من سكان عنها ، وهجرها بالتالي التجار مولين وجوهم نحو ميناء الكويت .

ب - وفي عام ١٧٧٦ م نتيجة للحرب بين الفرس وتركيا ، استولى الفرس على البصرة وظلوا بها حتى عام ١٧٧٩ م ، وقد ترتب على هذا الإحتلال المؤقت تحول سفن التجارة من البصرة إلى الكويت وانتقال تجارها مرة ثانية إلى مدينة الكويت^(٤) .

ج - وفي أبريل ١٧٩٣ م نقلت وكالة شركة الهند البريطانية مكاتبها من البصرة إلى الكويت ، وتحول خط سير معظم السفن بالتالي إلى ميناء الكويت الذي أصبح في ذلك الوقت الميناء الرئيسي لاستقبال البضائع القادمة من الشرق والتي كانت تنقل بدورها براً إلى كل من بغداد ودمشق وحلب وأزمير . وقد بقيت هذه الوكالة في الكويت حتى ١٧ أغسطس ١٧٩٥ م عندما اضطر الإنجليز إلى إعادتها مرة ثانية إلى البصرة^(٥) .

وليس ثمة شك في أن تتابع هذه الأحداث في هذه الفترة الزمنية القصيرة والتي لا تتعدى العشرين سنة ، قد وجهت الأنظار إلى أهمية ميناء الكويت ، واكتسب الكويتيون - يقينا - المزيد من الخبرة في مجال التجارة الدولية .

ومع بداية القرن التاسع عشر أخذ ميناء الكويت « البديل الأفضل »

يخطو نحو الازدهار بخطوات واسعة نتيجة للشلل الذي كان يصيب
المواني الخليجية في رأس الخليج من حين لآخر بسبب الاضطرابات
الداخلية في كل من العراق وإيران . وقد قفزت مدينة الكويت في أقل
من نصف قرن إلى مدينة بحرية من الدرجة الأولى بمقياس العصر^(٦) .

ولكي ندلل على مدى التقدم الذي أحرزه ميناء الكويت في هذه
الفترة ، أنه مع اوائل القرن العشرين كان قد استطاع السيطرة على معظم
تجارة المناطق الداخلية من شبه الجزيرة العربية لتشمل منطقتي نجد وشمس .
فقد كانت القبائل تأتي من تلك المناطق إلى الكويت لاستقبال واستلام
ما يرد لهم من أرز وسكر وأقمشة وأسلحة . ومما يؤكد تفوق ميناء
الكويت على جذب تجار منطقة نجد أن السلطان عبد العزيز بن سعود
سلطان نجد (الملك عبد العزيز فيما بعد) حاول أن يرغم رعاياه على أن
يجلبوا بضائعهم من إحدى الأساكن النجدية (المواني النجدية) في
الأحساء مثل العقير والقطيف والجبيل ، ولكنه لم يفلح في ذلك لارتباط
تجار نجد بالتجار الكويتيين ، بل كانوا يفضلونها حتى على البصرة والزيير
لأسباب كثيرة منها : أنها الأقرب ، ويجدون في أسواقها دائما ما
يحتاجون إليه ، ولأن تجارها يتساهلون معهم فلا يتقاضونهم دفع
ما عليهم ولو مر على الدين سستان أو ثلاث ، وكان « قسمة بالله » الضمانة
التي يقدمها البدوي للتاجر .^(٧)

ومن ناحية أخرى كان بعض تجار البصرة أنفسهم يلجؤون للاستيراد
عن طريق ميناء الكويت ، تفاديا للضرائب الباهظة التي كانت تفرض
عليهم ، ثم يقومون بنقل بضائعهم برا من الكويت إلى كل من بغداد
ودمشق وحلب وأزمير وغيرها^(٨) .

وليس ثمة شك في أن كل هذا يؤكد العمق التاريخي لما يسمى في

الوقت الحاضر « تجارة العبور Transit Trade » وتجارة إعادة التصدير .. Re-export Trade » والتي تسهم في الوقت الحاضر (١٩٨٢) بنصيب كبير في حجم البضائع الواردة إلى الموانئ الكويتية (٤٠ ٪) . ويؤكد هذا مرة ثانية أن موانئ الكويت التجارية كانت منذ نشأتها الأولى موانئ دولية أكثر من كونها موانئ محلية .

٣) المتغيرات العالمية ممثلة في افتتاح قناة السويس ١٨٦٩ م :

وإذا كانت المتغيرات السابقة قد أسهمت في دفع حركة النشاط التجاري في ميناء الكويت ، إلا أن هذا المتغير المتمثل في شق قناة السويس وافتتاحها في وجه الملاحة العالمية عام ١٨٦٩ ، كان له تأثير مغاير على ميناء الكويت ، بل وعلى الموانئ الخليجية كلها . فقد ترتب على افتتاح قناة السويس استقطاب معظم التجارة الدولية بين الشرق والغرب من طريق الخليج العربي إلى طريق البحر الأحمر - قناة السويس ، الذي أصبح الطريق الأفضل ، وبالتالي أصبحت الموانئ الكويتية على هامش الطريق التجاري العالمي ، وقلت الحركة in back water التجارية عبر الخليج العربي بشكل واضح .

ب - المتغيرات المحلية والاقليمية والعالمية في القرن العشرين :

كما شهدت الكويت مع إطلالة القرن العشرين الكثير من المتغيرات الاقتصادية والعمرانية التي مست حركة النقل البحري بما أحدثته من طفرة هائلة في حجم التجارة الخارجية . ومن أهم هذه المتغيرات المحلية :

١ - اكتشاف النفط واستخراجه :

أدى اكتشاف النفط واستخراجه وتصديره إلى الأسواق العالمية (١٩٤٦) إلى تحقيق زيادة هائلة في حجم الدخل القومي من عائدات النفط ، وما صاحب ذلك من تغيرات اقتصادية وعمرانية هائلة وسريعة .

وفي مقدمة هذه التغيرات الاقتصادية ارتفاع مستوى الدخل ، وزيادة معدلات استهلاك الفرد وتطورها لتشمل سلعاً جديدة غير مألوفة من قبل ، وتحقيق تنمية صناعية وتجارية ، وما ارتبط بها من تطور سريع في شبكة طرق النقل البري بين الموانئ الكويتية التجارية ومناطق العمران المختلفة داخل الكويت من ناحية ، وبين الكويت وجيرانها من الدول العربية الشقيقة (العراق والسعودية) من ناحية أخرى .

أما التغيرات العمرانية فقد تمثلت في الطفرة السكانية الكبيرة ، حيث تصاعد عدد السكان من ٢٠٦٤٧٣ نسمة حسب تعداد ١٩٥٧ (أول تعداد رسمي في البلاد) إلى ١٣٥٥٠٠٠ نسمة حسب تعداد ١٩٨٠ ، وارتفع الرقم حسب تقديرات ١٩٨٢ إلى نحو ١ ١/٢ مليون نسمة ، أي بنسبة زيادة خلال ربع قرن بلغت ٧٤٠ ٪/ تقريباً . وقد ترتب على هذه الزيادة السكانية السريعة زيادة المساحات المبنية والحاجة المطردة والمستمرة لمواد البناء والتعمير مما فرض ويفرض ضغطاً شديداً على الموانئ الكويتية التجارية لتلبية هذه المتطلبات ، إضافة إلى ذلك زيادة حجم البضائع الاستهلاكية المستوردة بأنواعها المختلفة لمواجهة تطلعات

* اكتشف النفط في الكويت عام ١٩٣٨ واستمرت أعمال البحث والتنقيب حتى عام ١٩٤٢ عندما توقفت بسبب الحرب العالمية الثانية ، ثم استؤنفت بعد الحرب وبدأ الإنتاج الفعلي التجاري عام ١٩٤٦ .

واحتياجات هؤلاء السكان . وقد تحملت المواني الكويتية التجارية العبء الأكبر في الوفاء بمتطلبات هذا التغير والتطور السريع حيث بلغ نصيب المواني الكويتية التجارية حوالي ٧٨.٢ ٪ من جملة حجم التجارة الخارجية الكلية عام ١٩٨٠ ، وتزايد حجم حركة المناولة للمواني التجارية من ١ مليون طن ١٩٥٧ إلى نحو ١٣٧ مليون طن عام ١٩٨٢ .

٢ - المؤسسة العامة للمواني *

وعلى المستوى المحلي أيضا فقد شهدت الكويت إنشاء المؤسسة العامة للمواني عام ١٩٧٧ . وكان إنشاؤها نقطة تحول في دعم حركة النمو والتطور في المواني التجارية ، حيث من بين أهدافها العمل على سرعة تطوير المواني وملاحقة ومواكبة التطورات العالمية الحديثة في مجال النقل والإدارة . وقد نفذت المؤسسة منذ إنشائها العديد من المشروعات التطويرية والتحسينية ، بل وتبنى بعض الخطط المستقبلية الطموحة والتي سنعود إليها عند الحديث عن تطور المواني الكويتية التجارية .

أضف إلى ذلك إنشاء شركة الملاحة العربية المتحدة* والتي تسعى فيما تهدف إلى تنسيق العمل بين المواني الخليجية وتجنب مشكلات التكدرس في المواني والارتقاء بمستوى الأسطول البحري الخليجي بما يدعم حركة النقل في المواني التجارية الخليجية ومنها المواني الكويتية .

* يعتبر وجود دكتور ابراهيم مكي أستاذ القانون البحري بجامعة الكويت سابقا ، ومن الذين عملوا في اكااديمية العلوم البحرية العربية بالإسكندرية ، والذين عايشوا مشكلات المواني الكويتية التجارية عن قرب بعقليته العلمية المتطورة قبل أن يصبح مديرا عاما للمؤسسة العامة للمواني ، من أكثر العوامل التي أعطت للمؤسسة فعاليتها وأهميتها في مجال التطوير والتحديث .

* مقرها مدينة الكويت مجاورة لميناء الشويخ .

كما شهدت المنطقة الخليجية والعربية المحيطة بالكويت
متغيرات سياسية واقتصادية كان لها مردودات ضخمة على مسيرة
المواني الكويتية التجارية ، والتي تعتبر - بحق - من أكثر المواني
الخليجية تأثرا بهذه المتغيرات سلبا أو إيجابا . ومن أهم هذه المتغيرات
الاقليمية ما يلي :

١ - حرب يونيو ١٩٦٧ :

وما ترتب عليها من إغلاق قناة السويس في وجه الملاحة العالمية ،
وقد ترتب على ذلك توجيه جزء من تجارة الكويت الخارجية القادمة
من الأسواق الأوروبية نحو ميناء بيروت (طاقته ٣١ مليون طن سنويا)
ومنه بطريق البر إلى الكويت ، مما قلل من حجم الحمولة القادمة إلى ميناء
الشيخ ، وهو الميناء التجاري الرئيسي بل الوحيد تقريبا في ذلك الوقت .
ويتضح تأثير إغلاق القناة إذا ما تتبعنا حجم الحمولة المفرغة في ميناء
الشيخ بعد عام ١٩٦٧ وبخاصة في أعوام ٦٩ ، ٧٠ ، ٧١ ، ١٩٧٢
حيث كانت معدلات التفريغ أقل مما كان عليه الحال في عام ١٩٦٧ .

٢ - حرب أكتوبر ١٩٧٣ :

وهي الحرب العربية الإسرائيلية الرابعة ، وكان لها تأثير مغاير
لتأثير حرب يونيو ١٩٦٧ على المواني الكويتية التجارية . فقد أدت هذه
الحرب إلى إحداث طفرة هائلة وسريعة في حجم النقل البحري التجاري
لندفع بالمواني الكويتية التجارية نحو التطور والازدهار بشكل سريع
جدا لدرجة أن قدراتها التشغيلية كانت تتزايد بمعدل يبلغ نسبته ٥٠ ٪
كل سنة .

وكان من أولى نتائج هذه الحرب الطفرة الهائلة في أسعار النفط

والتي صعدت سعره من حوالي ٣ دولارات للبرميل الواحد عام ١٩٧٣ ، الى حوالي ثلاثين دولارا للبرميل الواحد في غضون سبع سنوات فقط من انتهاء هذه الحرب . وقد ترتب على ذلك زيادة هائلة في عائدات النفط انطلقت معها التنمية الاقتصادية والعمرانية بشكل سريع جدا . وقد تحملت الموانئ الكويتية التجارية عبء الوفاء بهذه المتطلبات التنموية بالدرجة الأولى ، وقد نالها بدورها نصيب كبير من هذه العائدات النفطية في شكل برامج توسعة وتطوير للملاحقة التطور التجاري المحلي والخليجي من ناحية ، وتطور وسائل النقل البحري العالمي من ناحية أخرى .

ومن نتائج هذه الحرب أيضا إعادة فتح قناة السويس (١٩٧٥) وما ترتب على ذلك من عودة النشاط التجاري مرة ثانية إلى طريق البحر الأحمر - الخليج العربي عبر قناة السويس ، وبالتالي تقلص حركة النشاط التجاري البري بين ميناء بيروت والكويت . وساعد على سرعة التخلي عن هذا الطريق أحداث لبنان التي أدت إلى نشوب الحرب الأهلية (١٩٧٥) والتي تزامنت مع عودة فتح قناة السويس ، وما أصاب ميناء بيروت من شلل في كثير من الأوقات .

٣ - الحرب الإيرانية - العراقية :

وكان من أكثر الأحداث الخليجية أثرا في سرعة تطوير وتكثيف حركة المناولة في الموانئ الكويتية التجارية نشوب الحرب الإيرانية - العراقية في سبتمبر سنة ١٩٨٠ والتي لا تزال - للأسف - تدور رحاها حتى الوقت الحاضر (ابريل ١٩٨٣) .

فقد أدت هذه الحرب إلى إصابة جميع الموانئ العراقية ومعظم الموانئ الإيرانية بالشلل التام ، حيث أصبحت الشواطئ الإيرانية

والعراقية منطقة حرب محظورة على السفن التجارية . ومن ثم كانت المواني الكويتية التجارية البديل المفضل بل الوحيد تقريبا ولا سيما للمواني العراقية من منطلق حتمية عامل الجوار الجغرافي . ومن ثم اتجهت معظم تجارة العراق الخارجية وجزء من تجارة إيران الخارجية نحو المواني الكويتية التجارية مما أدى الى حدوث طفرة مفاجئة وسريعة لم تكن متوقعة في حجم البضائع الواردة . وقد دفع هذا الوضع المسؤولين عن المواني إلى سرعة تطويرها وتحديثها لمواجهة هذه الزيادة الطارئة . وليس ثمة شك في أن هذه الحرب اذا ما انتهت في القريب العاجل كما نتمنى ، فإن أثرها سيظل قائما لمدة طويلة على المواني الكويتية التجارية لمواجهة متطلبات خطط التعمير وإعادة البناء بعد الحرب والتي تعجز عن مواجهتها المواني العراقية .

ومما يجدر ذكره في هذا الصدد أن المواني الكويتية التجارية كانت تسهم من قبل هذه الحرب الايرانية - العراقية بنصيب في حجم حمولة تجارة العراق الخارجية . فقد صرح دكتور ابراهيم مكى (١) أن خطط التنمية الطموحة في العراق في أعقاب الطفرة السعيرية النفطية مع تطبيق سياسة اقتصادية وعمرانية تدعو إلى تحقيق أفضل وأسرع تنمية ممكنة ، قد أدى إلى استيراد كميات هائلة من السلع والمعدات عجزت معها المواني العراقية عن مواجهتها . ومن ثم اكتظت المواني العراقية بالسفن وتجاوزت فترة الانتظار إلى ما يقرب من مائة يوم . ولمواجهة هذه المشكلة فقد طلبت الحكومة العراقية من الحكومة الكويتية في ٢٥ سبتمبر ١٩٧٩ مساعدتها بقدر الإمكان في استقبال جزء من تجارتها الخارجية . وقد استجابت الحكومة الكويتية من منطلق الأخوة العربية لهذا المطلب الملح بالسماح بتفريغ بضائع للعراق في حدود مليون طن سنويا والتي تنقل بدورها برا الى العراق .

ومن بين المتغيرات التي أسهمت أيضا في تطور مسيرة المواني الكويتية التجارية ما شهده العالم وبخاصة منذ الستينات من هذا القرن من تطور كبير وسريع ومتلاحق في وسائل النقل البحري العالمي بما يسهل ويؤمن إتمام عملية الشحن والتفريغ بدرجة كفاءة أكبر ، وبقدرة بشرية أقل . ومن أهم المتغيرات العالمية :

١ - استخدام طريقة نقل البضائع السائبة (مثل الحبوب والأسمنت) وما تفرضه هذه الطريقة من وجود مراسر خاصة ذات تجهيزات معينة وصوامع تخزين بل ومصانع لإعداد هذه المواد للاستخدام .

٢ - كما شهدت أسلوب استخدام السيور المتحركة التي تنقل المنتجات المصنعة من المصنع إلى السفينة مباشرة وهو ما يستخدم حاليا في ميناء الشعبة التجاري حيث تنقل الأسمدة الكيماوية من المصنع إلى السفينة مباشرة .

٣ - كما ظهرت سفن أوعية الشحن (الحاويات Containers) * وسفن

* أوعية الشحن « الحاويات » عبارة عن صندوق حديدي مغلق بإحكام وهي نوعان :

أ - الحاوية العادية وتكون أبعادها كالتالي $20 \times 8 \times 2.5$ قدم (١٣٦٠٠ قدما مكعبا)
ب - الحاوية الكبيرة وتكون أبعادها كالتالي $40 \times 8 \times 2.5$ قدم (٢٧٢٠٠ قدما مكعبا)
ونظرا لاختلاف حجم الحاويات وحتى يسهل حساب عدد الحاويات المفرغة فقد استخدم تعبير حاوية مكافئة (Twenty Equivalent Unit) T E U وهو نفس حجم الحاوية العادية ، وتصبح الحاوية الكبيرة مكافئة لحاويتين من الحجم العادي . وتعد الحاويات أحسن وسيلة لضمان وصول البضائع سليمة ، كما تعمل على سرعة تفريغها وحماية البضائع من التقلبات المناخية ، كما أن نسبة التأمين عليها أقل من نظائرها بدون حاويات .

الدرجة Ro - Ro * التي تتطلب مراس خاصة ومخازن معينة . إضافة إلى كل ذلك ظهور السفن التجارية العملاقة ذات الحمولة التي تتراوح بين ١٠٠ - ١٥٠ ألف طن ، وذات الغاطس العميق الذي يزيد عن عشرة أمتار ويزيد طولها عن ٢٠٠ متر .

وكان لابد للمواني الكويتية أن تواكب هذا التطور ، وأن تخصص الدولة جزءا من استثماراتها في تحديث المواني وتوسيعها لتظل تؤدي دورها بدرجة كفاءة عالية في خدمة التجارة الخارجية . وقد حققت المواني الكويتية التجارية فعلا درجة كبيرة من التطور في هذا المجال بفضل الاهتمام الحكومي .

* سفن الدرجة (الر - رو Ro-Ro) اختصار لهذه الكلمات (Roll on and Roll off) وهي عبارة عن سفن ضخمة تفتح أبوابها من الخلف للتفريغ المباشر عبر أجهزة متحركة تتدرج عليها البضائع أو تسحب ، وتحتاج مثل هذه السفن الى مراس خاصة ذات مواصفات معينة .
(هذه المعلومات حصل عليها في أثناء مناقشته للمسؤولين في ميناء الشويخ ورؤيته الميدانية لهذه السفن) .

رابعاً : دراسة تفصيلية للموانئ الكويت التجارية

وحتى نقف على طبيعة التطورات التي مست الموانئ الكويتية التجارية ، ومراحل نموها والمشكلات التي واجهتها وتواجهها وبرامج تنميتها ، فقد رأيت أن أدرس كل ميناء على حدة بدءاً بميناء الكويت القديم بحكم كونه أول الموانئ الذي أسهم في بناء دولة الكويت ، وانتهاء بميناء الدوحة الذي يعتبر من أحدث الموانئ الكويتية التجارية ، وأقلها أهمية .

(١) ميناء الكويت القديم

« القرنين » *

لمحة تاريخية :

يعتبر ميناء الكويت القديم أو كما كان يسمى أحياناً « ميناء القرنين » أول ميناء تشهده السواحل الكويتية ، والذي تحمل وحده عبء بناء دولة الكويت منذ قيامها عام ١٧٥٦ ، وحتى عام ١٩٥٩ ، وهوتاريخ بداية تشغيل ميناء الشويخ « الميناء البديل » في خدمة التجارة الكويتية

* كان يسمى القرنين نسبة إلى جزيرة قرين الصغيرة التي تقع في مواجهة ساحل الشويخ وتبلغ مساحتها ١٢ ألف متر مربع ، وقد أثبتت بعض الدراسات الأركولوجية أن الجزيرة كانت مأهولة بالسكان منذ القرن الخامس عشر قبل الميلاد حيث وجدت أوعية فخارية تعود إلى هذا التاريخ (التنقيب في جزيرة عكاز « القرنين » إعداد جواد كاظم النجار ، من منشورات مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية يوليو ١٩٨٠ . ص : ٥ ، ٦) وقد ضمت هذه الجزيرة مؤخراً (١٩٧٨) إلى ميناء الشويخ حيث أقيم عليها محطة الشويخ للحاويات . (S. G. T.)

الخارجية . ومن ثم فهو الميناء التي قامت من حوله مدينة الكويت بل ودولة الكويت ، والتي يمكن أن نعتبرها من هذا المنطلق « دولة ميناء » بالدرجة الأولى .

وهو ميناء قديم حيث يرجعه المؤرخون إلى أوائل القرن السادس عشر (١٥٠٧) ، أي قبل قيام دولة الكويت ككيان سياسي مستقل ومتميز في المنطقة بنحو قرنين ونصف قرن من الزمان . وفي هذا المجال يذكر الرحالة ستوكلر Stockqueler أنه من المحتمل وصول البرتغاليين في أوائل القرن السادس عشر إلى موقع ميناء الكويت القديم « القرين » وأنهم استخدموه كقاعدة بحرية لمناوأة سفن شركة الهند البريطانية مستغلين في ذلك الموقع الجغرافي لميناء الكويت القريب جدا من جنوب العراق حيث ميناء البصرة مركز التجارة الدولية في ذلك الوقت .

ويذكر أبو حاكمه أن « القرين » كان ميناء بحريا يقع على الساحل الشمالي الغربي من الخليج قريبا من رأسه ، واعتمدت درجة أهميته التجارية على مدى انتعاش البصرة أو تدهورها . وقد ورد ذكر ميناء الكويت في القرن الثامن عشر عندما دخلت السفينة « النسر Eagle » التابعة لشركة الهند البريطانية ميناء الكويت في ١١ نوفمبر سنة ١٧٧٧ . وقد جاء في تقريرها أن الميناء يصلح لرسو السفن دون معوقات (١٠) .

وفي تقرير آخر للوكالة البريطانية مؤرخ عام ١٧٩٠ « أن ميناء القرين كان من حين لحين يتمتع بأهمية تجارية ، وتعتمد درجة هذه الأهمية على انتعاش حال البصرة أو اضمحلالها . فحين كانت البصرة في يد الفرس كانت القرين الميناء البديل الذي يستقبل منتجات الهند والتي تنقل منه بدورها الى أسواق كل من بغداد ودمشق وحلب وأزمير والقسطنطينية » .

ويؤكد بلجريف Palgrave W. G. الذي زار المنطقة عام ١٨٦٢ على أهمية الكويت في مجال التجارة حيث يقول : « إنها ذات شهرة عظيمة لصلاحيه مينائها لرسو السفن ، وللرسوم الجمركية المنخفضة على البضائع * وعدم وجود تعقيدات إدارية ، فضلا عن حسن معاملة الوافدين إليها ^(١) .

ووصف لوشر ١٨٦٨ ميناء الكويت بأنه أهم ميناء بحري شمال إقليم الأحساء ويبلغ سكانه بنحو ١٥٠٠ نسمة ^(٢) .

موقع الميناء وخصائصه :

يقع ميناء الكويت القديم على الساحل الجنوبي لجون الكويت والذي تؤهله خصائصه الطبيعية ، دون الساحل الشمالي ، لأن تقوم عليه مراسي السفن ومراكز العمران . فياه البحر على الساحل الجنوبي أكثر عمقا ، والأرض أكثر صلابة ، إذ تتألف في أغلبها من صخور جيرية ورملية ، كما تكثر فيه الرؤوس والخلجان . ويمكن أن نتبين في الساحل الجنوبي للجون ثلاث فجوات بحرية هي في الواقع خلجان صغيرة هي :

أ - الخليج الشرقي بين رأس الأرض ورأس عجوزة ، ويشغله شط بحري شاسع تتراوح أعماقه بين ١ ½ و ٤ أمتار ، ويوجد في نهايته الشرقية واد بحري يمتد على شكل قناة تسير بجوار الساحل مباشرة

* كانت تؤخذ الرسوم الجمركية في الكويت عن طريق الرسم العيني ، وبعد أن اتسعت التجارة وضع رسم مقداره ١ ٪ على الواردات فقط ، ثم رفع إلى ٢ ٪ وفي عام ١٨٦٥ ارتفعت الرسوم إلى ٣ ٪ ثم إلى ٤ ٪ . وفي عهد الشيخ مبارك (١٨٩٦ - ١٩١٠) وصلت الرسوم الجمركية ٥ ٪ ، ولكنها خفضت في عهد الشيخ سالم المبارك (١٧ - ١٩٢١) إلى ٤ ٪ فقط . (القناعي ، نجاة عبد القادر وزميلها : مرجع سابق ص ١٨٦) ولا تزال هذه الرسوم الضئيلة معمولاً بها حتى الوقت الحاضر (١٩٨٣) .

لمسافة تزيد عن ثلاثة كيلو مترات بعمق يتراوح بين ٢ و ٥ أمتار ،
وهي صفات تؤهل الخليج الشرقي ليكون ميناء بحريا بالدرجة
الأولى . ولكن السكان القدامى لم يعمدوا إلى الانتفاع به كمرسى
لسفنهم لتعرضها للأمواج الشديدة التي تدفعها رياح الشمال ورياح
الجنوب (الكوس) معا ، فضلا عن تأثرها بالتيارات البحرية
الشديدة نسبيا (يتراوح سرعة التيار بين ١ ١/٢ و ٢ ١/٢ ، عقدة/ساعة) * .
لكل هذا كانوا يتجنبون الملاحة فيه درءا للخطر .

ب - الخليج الغربي ، وتمثله الفجوة البحرية عند رأس جون الكويت
والتي يطلق عليها دوحة كاظمة ، وهي عبارة عن منبسطة من
الطين والرمل وتغمرها المياه لأعماق لا تزيد عن متر واحد . وهذه
صفات لا تؤهلها لأن تكون مرسى جيدا للسفن .

ج - الخليج الأوسط ، وهو الفجوة البحرية التي تقع بين رأس عجوزة
في الشرق ورأس عشيرج في الغرب ، وهي أكثر الفجوات في
الساحل الجنوبي اتساعا وأعظمها أهمية . ويقسم شط أوضحضاحة
عكاز هذه الفجوة الى قسمين فرعيين : شرقي ، وهو الذي يمتد
شرق الضحضاحة حتى رأس عجوزة ، وغربي وهو القسم الذي
يمتد غرب الضحضاحة حتى رأس عشيرج .

ولا يختلف القسم الغربي في خصائصه الطبيعية في كثير أو قليل
عن دوحة كاظمة ، ولا عن النطاق الساحلي الشمالي لجون الكويت ،
فهو نظير لهما في كونه منطقة بحرية ضحلة رملية طينية ..

أما القسم الشرقي والذي قام فيه ميناء الكويت القديم وأيضا ميناء
الشويخ فهو أهم منطقة على الساحل الجنوبي للجون . وما يميز هذا القسم

* العقدة عبارة عن ميل بحري ، والميل البحري يساوي ١٦٩٠ مترا .

أنه أشبه ما يكون بالمصببات النهرية البحرية ، ويمثل ذراعا غارقا تحت مياه الجون . وفوق هذا تتوافر له الحماية الطبيعية حيث مياهه هادئة قليلة الأمواج ، وهي خصائص مهمة جدا في المراحل القديمة عندما كانت السفن شراعية .

وكان الميناء الذي كان يقع متاخما لقصر السيف العامر ، وعلى بعد حوالي ثلاثة كيلو مترات من ميناء الشويخ ، لا يتعدى كونه رصيفا خشبيا صغيرا بغاطس محدود يتراوح بين ٣ و ٥ أمتار لاستقبال السفن الصغيرة والجنائب « الدوب Dhows » . وكان يضم الى جانب هذا الرصيف مجموعة من النقع* والتي كانت تنقسم إلى ثلاث مجموعات هي :

أ - النقع الشرقية : وتقع على طول سيف حي الشرق ، وكانت مخصصة لاستقبال سفن الغوص وتجارة اللؤلؤ بالدرجة الأولى ، وأهمها نقعة بوقماز - بن رومي - هلال - النصف - مشاري الروضان - بورسلي - الغانم .

ب - النقع الغربية : وتقع الى الغرب من قصر السيف على طول سيف حي القبلة ، وكانت مخصصة لاستقبال السفن التجارية بالدرجة الأولى ، وأهمها نقعة احمد الخرافي - العثمان - المبارك - العبد الجليل - الصقر - البدر - المرزوق .

ج - النقع الوسطى : وهي نقع قديمة وكان رسو السفن فيها مباحا للجميع ، فقد كانت بمثابة الميناء الرئيسي لمدينة الكويت . ومن

* الجنائب (الدوب) عبارة عن عوامات أو سفن صغيرة محدودة الغاطس تتمكن من الرسو في المياه الضحلة ، وتتراوح حمولتها بين ١٠٠ و ٢٠٠ طن ، وقد ترتفع الى ٤٠٠ طن .
** النقع عبارة عن أحواض مائية صغيرة لرسو السفن الصغيرة والجنائب .

أهمها نقعة سعود والغنيم والشيوخ وشاهين والغانم^(١٣) .
وفي هذا الصدد يذكر السيد سيف الشمالان أن هذه النقعة قد بناها
التجار الكويتيون من أصحاب السفن لاستقبال سفنهم وسفن غيرهم ،
وكان كل صاحب نقعة مسئولاً عنها وعن صيانتها ، فهي بمثابة موان
فردية لاستقبال السفن الخاصة .

وكان يفد إلى ميناء الكويت السفن محملة بمختلف البضائع وبخاصة
الأخشاب (خشب الوقود - الساج - الصندل) والأرز والشاي والبهارات
من الهند وشرق أفريقيا (ممبسا - زنجبار - دار السلام) . وقد اختلف
الباحثون في تقدير عدد السفن التي كانت تملكها الكويت ويستقبلها
الميناء في الفترة السابقة لاكتشاف النفط . فبينما قدر عددها في عام ١٧٦٥
بنحو ٨٠٠ سفينة ، قفز هذا الرقم عند بعض المؤرخين إلى أكثر من
٢٠٠٠ سفينة في القرن التاسع عشر . ولكن عاد الرقم وتراجع في مطلع
القرن العشرين ليصل إلى نحو ١٢٠٠ سفينة فقط ، ثم يواصل الرقم
هبوطه ليصل عددها إلى ما يقرب من ٤٠٠ سفينة عام ١٩٤٠^(١٤) .

وتعكس قلة عدد السفن مع بداية القرن العشرين تأثير افتتاح قناة
السويس في وجه الملاحة العالمية ، وما ترتب على ذلك من استقطاب
معظم التجارة بين الشرق والغرب من طريق الخليج العربي إلى طريق
البحر الأحمر - قناة السويس .

وبغض النظر عن مدى صحة الأرقام السابقة ، واحتمالات الخطأ
والصواب فيها ، فإنها تؤخذ - ولا شك - كمؤشر على مدى نشاط ميناء
الكويت في هذه الفترة ، والذي كان يعتبر بمقياس العصر من المواني
العالمية المهمة .

ونظراً لقلة عمق المياه في حوض الميناء (٣-٥ أمتار) فقد كانت

السفن الكبيرة تتوقف في المرسى الخارجي ، وتتولى الجناثب « الدوب » (حمولة ١٠٠-٢٠٠ طن) نقل البضائع إلى الرصيف والنقع المختلفة .

كما كان يخدم حركة المناولة في الميناء ست سفن ذاتية الحركة حمولة كل منها ٦٠٠ طن ، وكانت تشارك بدورها في نقل البضائع من السفن الكبيرة الراسية في المرسى الخارجي إلى الأحواض الداخلية . وكانت المناولة إلى البر تتم يدويا في أغلب الأحيان معتمدة في ذلك على سواعد الحمالين ، إضافة الى وجود بعض الرافعات اللديزل القليلة ، وبعض المستودعات المسقوفة لتخزين البضائع .

وقد ظل ميناء الكويت القديم ميناء أهليا حتى تم تأميمه من جانب الحكومة في عام ١٩٥٣ ، كما ظل الميناء يؤدي دوره في استقبال السفن التجارية وسفن الصيد حتى أواخر الخمسينات من هذا القرن عندما عجز بغاطسه المحدود وإمكاناته البسيطة عن مواجهة متطلبات التنمية الاقتصادية والعمرانية التي شهدتها البلاد في أعقاب اكتشاف النفط وتصديره .

ولما كان من الصعب إجراء توسعة في الميناء القديم لتناخمه لقصر السيف العامر (مقر الحاكم) ومكاتب الحكومة والمراكز التجارية ، فقد بدأ التفكير في إنشاء ميناء جديد يكون أكثر قدرة على مواجهة ومواكبة التطورات التي شهدتها البلاد ، ومن هنا كان ميناء الشويخ الميناء البديل ليرث الميناء القديم الذي فقد وظيفته التجارية الى حد كبير مع بدء تشغيل ميناء الشويخ بصورة فعلية عام ١٩٥٩ ، ثم فقد وظيفته تماما عام ١٩٧٨ عندما بدأ تشغيل ميناء الدوحة « البديل الثاني » لميناء الكويت القديم ، وتحول اللنشآت والدوب لتتعامل مع ميناء الدوحة .

ومن خلال الدراسة الميدانية لموقع الميناء القديم تبين أن مهمة الميناء في الوقت الحاضر (١٩٨٣) أصبحت قاصرة على استقبال بعض سفن الصيد وإصلاح بعض السفن الخشبية الصغيرة ، ولم يعد له أية وظيفة تجارية .

(٢) ميناء الشويخ

موقع الميناء :

يعتبر ميناء الشويخ ميناء الكويت التجاري الأول ، حيث يحظى بالحجم الأكبر من حركة التجارة الكويتية الخارجية . ويرجع تاريخ نشأته إلى أواخر الخمسينات من هذا القرن ، فقد أدى عجز ميناء الكويت القديم بإمكاناته المحدودة وغطاسه القليل العمق - كما ذكرنا من قبل - عن مواكبة التطور التجاري السريع للكويت من ناحية ، وتطور وسائل النقل البحري العالمية من ناحية أخرى ، إلى التفكير في انشاء ميناء جديد بمواصفات جديدة ، وإمكانات متطورة تتفق وهذه التطورات .

ففي عام ١٩٥٢ كلفت الحكومة الكويتية إحدى الشركات البريطانية المتخصصة في اختيار موقع مناسب يصلح لإقامة ميناء جديد بديل يكون قادرا على مواكبة ومواجهة المتغيرات الجديدة في التجارة الخارجية . وتقدمت الشركة بثلاثة مواقع مقترحة للميناء الجديد هي :

أ - منطقة الشويخ على الساحل الجنوبي لجنون الكويت في القسم الشرقي من الخليج الأوسط .

ب - منطقة رأس السالمية (رأس الأرض) .

ج - منطقة رأس كاظمة على الساحل الشمالي لجنون الكويت .

وقد وقع الاختيار على منطقة الشويخ لإقامة أول ميناء تجاري حديث ^(١٥) . وقد جاءت هذه المفاضلة من خلال الاعتبارات التالية :

أ - أنه أقرب المواقع المقترحة لقلب المدينة التجاري حيث لا يبعد عن هذا القلب بأكثر من ثلاثة كيلو مترات . وليس ثمة شك أن عامل المسافة في ذلك الوقت كان من العوامل الأساسية والحيوية التي تحكم أفضل المواقع لقيام ميناء جديد في نظر المسئولين .

ب - كانت المنطقة المحيطة بهذا الموقع تكاد تكون خالية من العمران في ذلك الوقت .

ج - يمتاز هذا الموقع بتوافر الحماية الطبيعية ، فجانبه الأيمن وهو الأرض التي تقع عليها مدينة الكويت القديمة تحميه من خطر الأمواج التي تدفعها رياح الكوس الجنوبية ، وجانبه الأيسر ، وهو النطاق الذي يتألف من ضحضاحة أو شط عكاز وجزيرة قرين تحميه من الأمواج التي تدفعها رياح الشمال مما أضفى على منطقة الميناء حماية طبيعية ، وهي صفة مفضلة عند اختيار موضع لميناء جديد .

د - كما يمثل هذا الموقع نهاية لواد بحري عميق غارق تحت مياه الجون ، مما جعله في موضع يتسم أيضا بعمقه النسي .
لكل هذا كانت أفضلية منطقة الشويخ لإقامة الميناء الجديد (١١) .

ومع هذا فإن هذا الاختيار من منطلق كونه أقرب المواقع المقترحة لقلب المدينة التجاري كان يفتقر إلى بعد النظر والرؤية المستقبلية ، لأنه لم يضع في اعتباره احتمالات التطورات المستقبلية والنمو العمراني الذي شهدته وتشهده مدينة الكويت ، إضافة الى سوء التخطيط الذي لازم اختيار مواقع بعض المشروعات في أماكن لصيقة بالميناء مما جعله اليوم

يعاني من موقعه المختنق* وأصبحت قلة مساحات الأرض الفضاء اللازمة لتوسيع خدمات الميناء من المشكلات الملحة التي تواجه تطور وتوسعة الميناء في الوقت الحاضر . وهي مشكلة يحاول المسئولون التغلب عليها بوسائل كثيرة سنعرض لها فيما بعد .

ويقع الميناء فلكيا على دائرة العرض ٢٩°٢٣'٥٧ شمالا ، وخط الطول ٤٧°٥٦' شرقا ، وتشمل منطقة الميناء المنطقة المائية الواقعة بين رأس عجوزة شرقا وضحضاحة عكاز عند الحدبة غربا (١٧) .

تركيب الميناء وتطوره :

بعد اختيار منطقة الشويخ لإقامة الميناء الجديد ، أقيم بصورة مؤقتة رصيف خشبي عام ١٩٥٣ ، وفي عام ١٩٥٦ بدأ إقامة أول رصيف ميني من الحجارة بطول ٧٣٠ مترا ، وعمق عشرة أمتار ، وبدأ الاستخدام الفعلي للميناء عام ١٩٥٩ حيث تم إدخال أول سفينة على المراسي الجديدة* . وافتتح الميناء رسميا في أغسطس ١٩٦٠ ، وكان في ذلك الوقت يعتبر من أحدث الموانئ الخليجية ، وكان يتسع لباخرتين فقط حمولة كل منهما في حدود ١٠.٠٠٠ طن . وهذا يعني أن طاقته في هذه المرحلة كانت لا تتعدى ٣ مليون طن سنويا .

* يحيط بالميناء من الغرب معهد الكويت للأبحاث العلمية وجامعة الكويت ، ومن الجنوب مخازن وزارة التربة والأشغال والكهرباء والماء ووزارة المواصلات ومخازن تجارة البر ، ومن الشرق محطة الشويخ لتقطير المياه ومطاحن الدقيق ومصانع المعكرونة .

* الرصيف (Pier) عبارة عن منطقة مرصوفة ومحدودة بحائط ومجهزة بكل الخدمات اللازمة للشحن والتفريغ . وقد يتضمن الرصيف عدة مراس .
أما المرسى (Berth) فهو أي منطقة ترسو أمامها السفن . إذ مجرد إقامة عمودين في عرض البحر يسمى مرسى ، وقد يطلق على الجزء من الرصيف الذي ترسو أمامه السفينة .

ولكن ظل الميناء الجديد عاجزا عن استيعاب جملة السفن القادمة من خلال قلة غاطس مدخل الميناء*. فقد كانت تفرغ فيه مباشرة ٥٠ ٪ من جملة البضائع الواردة والتي تصل على سفن ذات غاطس محدود (أقل من ٨ أمتار) ، أما الباقي والذي كان يصل على سفن ذات غاطس أكثر من هذا ، فقد كانت تفرغ في المراسي الخارجية وتنقل بدورها إلى المراسي الداخلية بواسطة الجناثب .

وأمام هذا الوضع الذي يحد من قدرات الميناء كان لابد من تنفيذ بعض أعمال التوسعة والتعميق في مدخل الميناء لرفع كفاءته التشغيلية .

وقد شهد الميناء عبر مسيرته عدة توسعات هي :

١ - بناء الرصيف الرئيسي : وهو البديل للرصيف الخشبي المؤقت والذي شيد عام ١٩٥٣ . ويتكون هذا الرصيف من المراسي ٢ ، ٣ ، ٤ ، ٥ الحالية وبطول يبلغ ١٨٠٠ متر ، وبعمق عشرة أمتار . كما أقيمت مرابط إرساء « دولفينات » يمكن أن ترسو عليها سفينتان بغاطس ٧ أمتار . وقد تمت هذه التوسعة عام ١٩٦٤ ، وأصبحت طاقة الميناء التشغيلية في حدود ١٢ مليون طن سنويا ، وأصبح المرسى الداخلي يستقبل ٩٥ ٪ من جملة البضائع الواردة .

٢ - التوسعة الشرقية للرصيف الرئيسي : وقد شملت إنشاء المرسى رقم (١) الحالي على امتداد الرصيف الرئيسي في اتجاه الشرق ، كما تم تطوير خدمات المناولة والتخزين . وبإتمام هذه التوسعة وهذا

.. كان غاطس مدخل الميناء يتراوح بين ٥ و ٨ أمتار في حالي الجزر والمد على التوالي ويتبع هذا المدخل الوادي البحري الغارق الذي يقع تحت مياه الجون .

التطوير عام ١٩٦٨ ، ارتفعت طاقة الميناء إلى نحو ٣ مليون طن سنويا .
ولزيادة كفاءة قناة الدخول إلى الميناء ، فقد تم في عام ١٩٧٤
تعميق القناة الى غاطس ٨ ١/٢ متر في حالة الجزر ، كما زاد طولها ليلبلغ
خمسة كيلو مترات ، وعرضها ١٥٠ مترا . ومن ثم أصبحت تسمح
بمرور السفن ذات الغاطس ٨ أمتار في حالة الجزر ، وبغاطس لا يزيد
عن ١١ مترا في حالة المد العالي . ويعني هذا أن حركة المد والجزر تتحكم
في توقيت حركة دخول السفن من خلال عمق غاطسها نحو حوض
الميناء .

٣ - التوسعة الغربية : ويطلق عليها التوسعة الكبرى ، وكانت
رد فعل مباشرا لأزمة الميناء عام ١٩٧٦ . وقد تضمنت هذه التوسعة
إنشاء ٩ مراس جديدة وهي المراسي من رقم ٦ إلى ١٤ بعمق يبلغ عشرة
أمتار وبطول كلي يبلغ ١٧٥١ مترا . إضافة الى ذلك فقد شيدت أربعة
مراس أخرى وهي التي تحمل الأرقام من ١٥ إلى ١٨ بعمق يبلغ ٨ ١/٢ متر ،
وبطول كلي ٧٨٠ مترا . وتستخدم هذه المراسي الأخيرة (١٥-١٨)
لاستقبال السفن الصغيرة الحجم . وبإتمام هذه التوسعة عام ١٩٧٨ ،

أصبح الميناء يضم ٢١ مرسى موزعة كالاتي :

أ - ١٤ مرسى (من رقم ١ الى ١٤) وهي المراسي العميقة والتي يصل
عمقها عشرة أمتار .

ب - ٤ مراس (من ١٥-١٨) وهي المراسي متوسطة العمق والتي يصل
عمقها ٨ ١/٢ متر .

وتستخدم هذه المراسي الثمانية عشر لاستقبال السفن التجارية .

ج - ٣ مراس (من ١٩-٢١) وهي أقل المراسي عمقا حيث يبلغ

عمقها ٦٧ متر وقد كانت مخصصة لاستقبال سفن الصيد ، ولكنها أصبحت تستخدم في الوقت الحاضر لاستقبال السفن الصغيرة .

وتبلغ مساحة الحوض المائي ما يقرب من ١٢ مليون متر مربع ، ومساحة المستودعات المغطاة حوالي ٢١٥ ألف متر ، والمساحات التخزينية المكشوفة للبضائع الصب حوالي ٢٥٥ ألف متر مربع .

كما شملت هذه التوسعة إنشاء محطة الحاويات Containers Terminal التي أقيمت فوق جزيرة قرين ، والتي بدأ بناؤها في أول أبريل ١٩٧٤ وانتهت في عام ١٩٧٨ . وتبلغ مساحة هذه المحطة التي أقيمت فوق جزيرة قرين وبعض مناطق ضحضاحة عكاز حوالي ٢٧٠ ألف متر مربع ، وقد تم ربطها بالميناء عن طريق جسر يبلغ طوله ١٤٠٠ متر ، وعرضه ٣٠ مترا .

وفي مجال تطوير الميناء ورفع كفاءته التشغيلية ، وفي مواجهة استيراد البضائع السائبة (الحبوب والأسمنت) ، تم تزويد الميناء بشافطات خاصة وصوامع لاستقبال الوارد من هذه السلع حيث توجد صوامع الحبوب على الجانب الشرقي وصوامع الأسمنت على الجانب الغربي . وقد صاحب هذه الوسيلة من النقل إنشاء مطاحن للدقيق ومصنع لتعبئة الأسمنت في منطقة الميناء . وأصبحت هذه الصوامع وهذه المصانع جزءا من الهيكل التركيبي للميناء .

وقد ارتفعت طاقة الميناء بعد هذه التوسعة الغربية الى نحو ٨ ملايين طن سنويا ، وهو بهذه الطاقة يعتبر ثاني مواني الخليج العربية ولا يسبقه في هذا المجال سوى ميناء الملك عبد العزيز (الدمام) بالملكة العربية السعودية (١٢ مليون طن سنويا) .

تطور حجم الحركة التشغيلية في ميناء الشويخ :

شهد الميناء تطورا كبيرا في حجم الحمولة المفرغة سنويا ، فقد طفر الميناء طفرات سريعة ومتلاحقة تعكس بدرجة كبيرة التطور الاقتصادي والعمراني المتلاحق الذي شهدته الكويت وبخاصة في السبعينات من هذا القرن . فقد زادت الحمولة المفرغة من ١٩٠١٩٢٨٨ رطنا عام ١٩٦٠ إلى ٧١٥٦١٦٦ رطنا عام ١٩٨٢ . ويعني هذا أن الحمولة المفرغة قد تزايدت بنسبة تبلغ حوالي ٧٣٢٪ خلال ثلاثة وعشرين سنة ، أي بمعدل زيادة سنوية بلغت نحو ٣٣ر٥٪ . وهو معدل نمو مرتفع جدا وغير طبيعي في حياة الموانئ التجارية العادية * .

ويمكن أن نتبين من الجدول رقم (١) تطور حجم الحمولة المفرغة في ميناء الشويخ من عام ١٩٦٠ وحتى عام ١٩٨٢ * . وأهم ما يمكن ملاحظته أن حجم حركة التفريغ في الميناء وقد مرت بفترات نمو متباينة ، تراوحت بين النمو العادي في فترة ، والانحسار والتراجع المؤقت في فترة ثانية ، والنمو السريع في فترة ثالثة . وليس ثمة شك أن هذا الوضع يعكس بصدق درجة مدى تأثير ميناء الشويخ بالمتغيرات المحلية والخليجية والعربية التي أثرت في مسيرة الموانئ الكويتية التجارية بصفة عامة ، وميناء الشويخ بصفة خاصة .

وتمثل فترة النمو الطبيعي العادي الفترة من ١٩٦٠-١٩٦٨ حيث زادت الحمولة المفرغة من ١٩٠١٩٢٨٨ رطنا عام ١٩٦٠ الى ١٦٤٩١٦٦٨ رطنا عام ١٩٦٨ في تدرج نمو طبيعي عادي ، حيث بلغ

* معدل النمو الطبيعي للموانئ التجارية يتراوح عادة بين ٥ - ١٠٪ سنويا .
** راجع الجدول بملحق الجداول .

نسبة معدله السنوي في هذه الفترة حوالي ٧٣٪. وهو معدل نمو عادي حيث لم تشهد هذه الفترة أي متغيرات حادة تؤثر تأثيراً واضحاً سواء بالسلب أو بالإيجاب على حركة المناولة في الميناء .

أما الفترة الثانية ، وهي التي تمثل فترة الانحسار والتراجع المؤقت ، فهي تمتد من بعد عام ١٩٦٨ وحتى عام ١٩٧٣ . فقد هبطت جملة الحمولة المفرغة من ١٦٨١٦٤١ طناً عام ١٩٦٨ الى ٨٤٧٣٠٤ طناً عام ١٩٧٣ ، مع تراجع واضح جداً في عام ١٩٧٠ حيث بلغت الحمولة المفرغة أدناها لتبلغ فقط ١٠٧٥٩٥١ طناً . ويرجع هذا الانحسار المؤقت الى آثار حرب يونيو ١٩٦٧ وما ترتب عليها من إغلاق قناة السويس ، وما تمخض عن ذلك ، كما سبق أن ذكرنا ، من تحول جزء من تجارة الكويت الخارجية البحرية نحو طريق بيروت الكويت البري .

أما الفترة الثالثة والتي تميزت بالنمو السريع جداً ، فقد بدأت من بعد عام ١٩٧٣ وحتى عام ١٩٨٢ حيث زادت الحمولة المفرغة من ٨٤٧٣٠٤ طناً عام ١٩٧٣ الى ١٦٦٧١٥٦ طناً عام ١٩٨٢ ، أي بنسبة زيادة كلية بلغت خلال تسع سنوات نحو ٥٠٣٪ أي بمعدل زيادة سنوي بلغت نسبته حوالي ٥٧٪ ، وهو معدل نمو سريع جداً . وفوق هذا تميزت هذه الفترة بوجود طفرات هائلة جداً وبخاصة بين عامي ٧٥-١٩٧٧ حيث زاد حجم الحمولة المفرغة من ١٦٤٠٨٤٦ طناً عام ١٩٧٥ إلى ٢٥٥٢٢١٤ طناً عام ١٩٧٧ أي بنسبة زيادة حوالي ٢١٦٪ خلال ثلاث سنوات فقط أي بمتوسط سنوي بلغ ٧٢٪ . وترجع هذه الطفرة الى جملة المتغيرات التي صاحبت وتزامنت مع هذه

الفترة ، كما سبق أن ذكرنا ، ومنها تعديل سعر النفط ، وإعادة فتح قناة السويس ، وتزامنها مع الشلل الذي أصاب ميناء بيروت نتيجة للحرب الأهلية اللبنانية . وقد تمخض عن هذه الطفرة ارتباط واضح في حركة النقل والمناولة داخل الميناء وحدثت الأزمة المشهورة في تاريخه عامي ٧٦ ، ١٩٧٧ . وهي الأزمة التي دفعت بالمسؤولين الى الإسراع في تنفيذ التوسعة الغربية والتي تمت عام ١٩٧٨ والتي نتج عنها مضاعفة قدرة الميناء التشغيلية ، ورفع كفاءته التجهيزية .

أما الطفرة الثانية الواضحة فقد شهدتها الميناء عامي ٨٠ ، ١٩٨١ والتي زاد فيها حجم الحمولة المفرغة من ٤٠٥٧٩٤٦ طن عام ١٩٧٩ الى ٦٠٥٩٦٣٧٧ طن عام ١٩٨١ ، أي بنسبة زيادة بلغت حوالي ١٤٥ ٪ خلال سنتين .

وإذا كانت الطفرة الأولى نتيجة مباشرة للتزايد السريع في حجم البضائع الواردة للسوق الكويتية ، فإن هذه الطفرة الأخيرة كانت انعكاسا واضحا للحرب الإيرانية-العراقية ، وما ترتب عليها من تزايد حجم حركة تجارة العبور بشكل واضح بين عامي ٨٠-١٩٨٢ . فقد ارتفع حجم تجارة العبور في ميناء الشويخ من ١٩٠ ألف طن عام ١٩٧٩ ، أي بنسبة ٤ ٪ فقط من حجم الحمولة المفرغة ، الى ٨١٧٢٢٩ طن عام ١٩٨٠ أي بنسبة ١٥ ٪ . ثم صعدت إلى الضعف تقريبا في عام ١٩٨١ لتصل الى ١٦٢٩٧٦٦ طن أي بنسبة ٢٥ ٪ . وارتفعت عام ١٩٨٢ لتصل الى ١٧٣٦٧٨٩ طن أي بنسبة ٢٤ ٪ .

وكان للعراق نصيب الأسد في هذه التجارة حيث ارتفع نصيبه من ٩٠ ألف طن عام ١٩٧٩ الى ٧٠٦٤١٩ طن عام ١٩٨٠ ، وإلى

١٩٨٢-١٩٨١ : ١٠٤٧٠٩٩ طنا عام ١٩٨١ ، ثم الى ١٤٣١٤٦٩٤ رطنا عام ١٩٨٢ .
وبعني هذا أن نصيب العراق من تجارة العبور حسب إحصائيات ١٩٨٢
تبلغ نسبتها ٩٧ر٠٪ . أما باقي حجم تجارة العبور فقد كانت من نصيب
المملكة العربية السعودية (٣٥٧٥٦ رطنا أي بنسبة ٢ر٠٪) ودولة الإمارات
٤١٧٤ رطنا ، والبحرين ٤٦٢ رطنا ، والأردن ٧٢ رطنا ، وسوريا ١٣
رطنا ، وبلدان أخرى ٢٩٨٨ رطنا ^(١٨) .

وكانت هذه الطفرة مدعاة ليسارع المسؤولون عن الميناء في اتخاذ
الإجراءات اللازمة لتنفيذ التوسعة الشمالية الطموحة والتي من المنتظر
أن يبدأ تنفيذها عام ١٩٨٣ .

كما نتبين من الجدول أن طاقة التفريغ اليومية قد زادت بشكل
واضح من ٣٠٤٨ رطنا عام ١٩٦٥ الى ١٩٦٠٦ رطنا عام ١٩٨٢ . وهي
زيادة سريعة تعكس مقدار التطور والتوسعة الذي شهده الميناء عبر مسيرته
وبخاصة في السنوات العشر الأخيرة التي شهدت التوسعة الغربية ومحطة
الحاويات وتحديث معظم معدات المناولة .

كما أن متوسط الحمولة المفرغة من السفينة الواحدة قد تزايد
أيضا بشكل واضح من ١٤٠٠ طن عام ١٩٦٥ إلى نحو ٣٦٦٨ رطنا
عام ١٩٨٢ . وإن دل هذا على شيء فإنما يدل على أن الميناء أصبح أكثر
قدرة على استقبال السفن الضخمة من ناحية ، وأن الكثير من السفن
أصبحت تأتي إلى الميناء بكامل حمولتها بعد أن كانت في معظمها من قبل
أنصاف أو أشباه سفن . ويمكن القول أن زيادة حجم تجارة العبور
كانت من وراء هذه الزيادة بشكل واضح وبخاصة في السنتين الأخيرتين
حيث زاد متوسط الحمولة المفرغة من السفينة الواحدة من ٢١٤٨ رطنا

عام ١٩٧٩ الى ٣٦٦٨ طنا عام ١٩٨٢ ، أي بنسبة زيادة بلغت ٥٨ ٪ .
خلال ثلاث سنوات فقط .

وإذا نظرنا إلى نصيب سفن الحاويات كوسيلة نقل متطورة
ومتميزة ، نجد أن ميناء الشويخ أصبح يستقبل أعدادا كبيرة من هذه
السفن وبخاصة بعد اتمام محطة الحاويات في جزيرة قرين . فقد ارتفع
عدد الحاويات المكافئة (TEU) المفرغة من ٣٨ ألف حاوية مكافئة
عام ١٩٧٨ إلى ٨٦١٧٨ حاوية مكافئة عام ١٩٨٠ وإلى ١١٠٣٥٨
حاوية مكافئة عام ١٩٨١ حملتها ٩٥٣ سفينة حاويات أي بمعدل ١١٣
حاوية مكافئة لكل سفينة . وكان من بين الحاويات المكافئة المفرغة
٢٥٣٨٠ حاوية تحمل بضائع عبور ، بينما لم تزد حاويات العبور
عام ١٩٨٠ عن ٥٤٤٥ حاوية مكافئة . وقد زاد عدد الحاويات المكافئة
عام ١٩٨٢ ليرتفع الى ١١٧٤٤٩ حاوية جاء بها ١٠٠٧ سفينة حاوية .
وكان من بين الحاويات ٢١٣٤ حاوية مكافئة مبردة ، ٢٦٨٤٩ حاوية
مكافئة تجارة عبور .

وقد بلغت جملة حمولة الحاويات عام ١٩٨٢ حوالي ٩١٦ر٢١٠
طنا أي بنسبة ١٧ ٪ من جملة الحمولة المفرغة هذا العام موزعة بين
حمولة السوق الكويتية البالغة ٩١٠٥٥٩ طنا والحمولة العابرة البالغة
٢٩٩ر٠٩٦ طنا (١٩) .

وإذا نظرنا إلى اتجاه الحركة في الميناء نجد أنه ميناء واردات
(استقبال) بالدرجة الأولى ، حيث لا تشكل الصادرات إلا كسرا
ضئيلا جدا لا تتعدى بضعة آلاف من الأطنان ، لدرجة أنها تهمل في
التقرير السنوي ولا يفرد لها أي بند . وليس ثمة شك أن هذا الوضع
يعكس طبيعة الاقتصاد الكويتي الذي يعتمد في سد معظم احتياجاته من
سلع غذائية واستهلاكية وإنتاجية على الأسواق الخارجية .

التصنيف السلمي للحمولة المفرغة :

إذا نظرنا الى الحمولة المسلمة رأسا ، وهي التي تخص دولة الكويت بالدرجة الأولى ، فإنها تعطي مؤشرا لطبيعة السلع الرئيسية التي ترد إلى الميناء ، وفي نفس الوقت تعكس بشكل واضح طبيعة الاقتصاد الكويتي .

ويمكن أن نصنف السلع المفرغة الى ثلاث مجموعات سلعية مميزة هي :

أ - مجموعة مواد البناء : وتشمل الأسمنت والحديد والأخشاب ، وتمثل أضخم الكميات المفرغة حيث خص كل منها على التوالي عام ١٩٨٢ ما يلي : ٢٠٠٧ر٢٠٤ طنا ، ٦١٨ر٢٠٠ طنا ، ١٣٨ر٢٧٧ طنا أي بمجموع قدره ٥٨٧ر٢٧٦٣ طنا من مجموع الحمولة المسلمة رأسا في نفس العام والبالغة ٤٧٣٣ر٧٧١ طنا أي بنسبة تبلغ ٥٨٣ ٪ . وتعكس هذه النسبة العالية حجم الحركة العمرانية التي تشهدها الكويت في الوقت الحاضر .

ب - مجموعة المواد الغذائية : وهي المجموعة الثانية المميزة ممثلة في الحبوب الغذائية والحيوانات والمواد الغذائية الأخرى . وقد خص كل منها على التوالي ٦٠٥ر٤٩٠ طنا ، ١٤٩ر٩٢١ طنا ، ١١١ر٦١٩ طنا أي بمجموع بلغ ٨٦٧ر٠٣٠ طنا بنسبة بلغت ١٨٣ ٪ . وهي كميات كبيرة تعكس أيضا مدى اعتماد الكويت على استيراد معظم ما تحتاجه من مواد غذائية من الخارج . (وهذا يوضح أهمية وحتمية التنمية الزراعية في الكويت لتحقيق أكبر قدر ممكن من الأمن الغذائي) .

ج - مجموعة البضائع الاستهلاكية الأخرى : وتشمل السيارات والآليات الثقيلة والأجهزة الكهربائية والإلكترونية والمنسوجات

والملايس وغيرها ، وقد بلغ جملة حمولتها ١٧٥٩ر٦٩٥ر١ طنا عام ١٩٨٢ خص السيارات ١١٥ر١٥٢ طنا والآليات ٣٤٦ر٨٢٤ طنا (٣) .

المشكلات التي واجهت وتواجه ميناء الشويخ :

والمتتبع لمسيرة ميناء الشويخ يجد أن الميناء قد واجهته وبخاصة في السنوات العشر الماضية (٧٣-١٩٨٢) مجموعة من المشكلات والتي حاول المسؤولون عن الميناء وضع الحلول المناسبة لها للدعم ومساندة تطور حركة النقل فيه .

وفي مقدمة هذه المشكلات والتي لا تزال تظل برأسها من حين لآخر مشكلة تكديس البضائع في الميناء ، وطول فترة انتظار السفن في المراسي الخارجية لحين حلول دورها في التفريغ ، وما ينجم عن هذا من دفع غرامات تأخير كبيرة يدفعها الميناء لأصحاب السفن .

وكان من أكثر الأزمات إثارة وخطورة تلك الأزمة التي حدثت في عامي ٧٦-١٩٧٧ ، وهي الفترة التي شهد فيها الميناء ، كما سبق أن ذكرنا طفرة هائلة غير متوقعة من البضائع الواردة في وقت لم يكن فيه الميناء مهياً بعد لاستقبال هذا السيل من البضائع . فقد كانت طاقة الميناء الكلية القصوى في تلك الفترة لا تتعدى ٣ مليون طن سنوياً ، بينما ارتفع حجم الواردات فجأة من حوالي ١ر٩ مليون طن فقط عام ١٩٧٥ ، الى ٣ر٤ مليون طن عام ١٩٧٦ ، ويصعد الرقم في عام ١٩٧٧ الى ٤ر٢ مليون طن . وهي كميات فضلاً عن كونها تفوق كثيراً طاقة الميناء على التفريغ ، والمخازن على الاستيعاب ، فإنها تفوق كثيراً طاقة الترحيل إلى خارج الميناء . ومن ثم تكديست البضائع فوق الأرصفة ، واضطربت حركة العمل داخل الميناء ، واضطرت السفن إلى الانتظار في المرسى

الخارجي لمدد طويلة تراوحت بين ٥٠ و ٦٠ يوما لحين حلول موعد دخولها منطقة التفريغ .

وقد انفرجت حدة الأزمة بعد سرعة تنفيذ التوسعة الغربية والتي رفعت طاقة الميناء إلى نحو ٨ مليون طن ، فضلا عن توجيه بعض السفن للتفريغ في ميناء الشعبية التجاري والذي بدأ يشارك بصورة فعالة في استقبال سفن تجارية تحمل بضائع لغير المنطقة الصناعية . ولكن عادت الأزمة تطل برأسها مرة ثانية عامي ٨٠ ، ١٩٨١ ولكن بصورة أقل حدة عما كان عليه الحال إبان أزمة ٧٦ ، ١٩٧٧ . وذلك لأن التوسعة الغربية كانت قد تمت ، وتطورت معدات التشغيل (المناولة) وزادت المناطق التخزينية .

وترجع هذه الأزمة الأخيرة إلى التزايد السريع غير المتوقع لتجارة العبور والتي ارتفع حجمها من ١٩٠ الف طن عام ١٩٧٩ ، كما سبق أن ذكرنا ، إلى ١٦٦ مليون طن عام ١٩٨١ . إضافة إلى ذلك صدور بعض القرارات الإدارية التنظيمية الخاصة بتجارة العبور ، فقد أصدرت السلطات المسؤولة في يوليو ١٩٨١ قرارا يقضي بمنع تخزين تجارة العبور في داخل الأراضي الكويتية (٢١) ، وكان مسموحا به قبل هذا القرار . ويعني هذا القرار ضرورة ترحيل بضائع العبور المفرغة إلى الدول المعنية مباشرة . وقد أحدث هذا القرار ارتباكا وضغطا على وسائل النقل « الشاحنات » والتي عجزت عن الوفاء بتحقيق ترحيل البضائع إلى الدول المعنية في مدة زمنية معقولة تنفادى بها تكديس البضائع . فقد كانت رحلة ترحيل البضائع من الميناء إلى مناطق التخزين المؤقتة داخل الكويت - قبل هذا القرار - تستغرق ما بين ٣-٥ ساعات فقط ، بينما ارتفعت هذه المدة - بعد صدور القرار - إلى ما بين ٣-٥

أيام (مدة الرحلة من البصرة الى بغداد بالعراق ، والقصيم بالسعودية) .
نتيجة لذلك أخذت البضائع تتكدس مرة ثانية في الميناء ، وطالت فترة
انتظار السفن لتراوح بين ٦ و ٨ أيام في المرسى الخارجي .

ومن المشكلات الملحة التي تواجه ميناء الشويخ أيضا مشكلة امكانية
توفير المساحات الأرضية الفضاء اللازمة لإنشاء الأرصفة والمخازن
والمرافق الأخرى . وتنبع المشكلة أساسا من اختيار الموقع منذ البداية على
مقربة من المدينة ، وسوء التخطيط الذي أدى الى إحاطة الميناء بعدد من
المؤسسات والمشروعات مما جعل الميناء محاصرا ، وأصبحت التوسعة في
الوقت الحاضر صعبة ومكلفة ، إذ يفرض ترحيل مثل هذه المؤسسات
والمشروعات من مواقعها الحالية إلى مواقع جديدة أعباء مالية كبيرة إذا
ما ضاقت السبل بالميناء ، وأصبح ترحيل مثل هذه المؤسسات ضرورة
ملحة . من هذه المؤسسات والمشروعات التي تحيط بالميناء نجد محطة
الشويخ لتقطير المياه ، ومصنع الملح والكلورين ومصانع المعكرونة
والبسكويت من الشرق ، ومخازن تجارة البر ووزارة المواصلات
والجمارك ومخازن وزارة التربة والأشغال والكهرباء من الجنوب ،
وجامعة الكويت ومعهد الكويت للأبحاث العلمية من الغرب .

ومن المشكلات التي تحد من طاقة الميناء قلة غاطسه الحالي حيث
لا يسمح بدخول سفن ذات غاطس أكثر من ٩ ١/٢ متر (٣١ قدما)
في حالة المد كنوع من الأمان ، ولا يسمح أيضا بدخول سفن ذات طول
أكثر من ٢٠٠ متر ، كما أن إمكاناته الحالية لا تسمح له باستقبال سفن
الرو-رو بدرجة كفاءة عالية .

ولهذا تضطر السفن ذات الغاطس الأكثر من ٩ ١/٢ متر وذات الطول

الأكثر من ٢٠٠ متر إلى التوجه في الوقت الحاضر للرسو في ميناء الشعبة الذي يتمتع بغاطس أعظم (١٤ متراً) ومراس أكثر طولاً .

كما أن وجود مدخل وحيد للميناء يمثل مشكلة لأنه يهدد حركة الملاحة إلى الميناء إذا ما تعرضت إحدى السفن للغرق لأي سبب في هذا المدخل الوحيد .

الجهود التي بذلت وتبذل لحل هذه المشكلات :

إذا كان الميناء قد واجهته وتواجهه بعض المشكلات ، فإن السلطات المسؤولة لا تقف موقفاً سلبياً في مواجهتها ، وإنما بذلت وتبذل كل جهد ممكن لحلها وتحقيق أكبر قدر ممكن من الكفاءة . وقد تبنت إدارة الميناء والمؤسسة العامة للمواني وهي الهيئة المشرفة على ميناء الشويخ حالياً عدة مشروعات ساعدت وتساعد الميناء على التخلص من مشكلاته ، وتنطلق به نحو إمكانات أعظم لمواجهة الاحتمالات التطورية المستقبلية في حجم الحمولة الواردة سواء للسوق المحلية ، أو للدول المجاورة « تجارة عبور » والتي ارتبط بها ميناء الشويخ بحكم موقعه الجغرافي وإمكاناته الكبيرة . من هذه المشروعات :

١ (مشروع يهدف إلى زيادة المساحات التخزينية المكشوفة والمغطاة داخل الميناء وخارجه ، وذلك لاستيعاب أعداد الحاويات المتزايدة ، وبضائع الصب والسيارات والآليات وبضائع العبور ، بالإضافة إلى إيجاد مواقف للشاحنات التي تتولى مهمة نقل البضائع خارج الميناء* . ولتحقيق ذلك فقد تقرر ردم (دفان) المناطق الضحلة الواقعة شرق وغرب محطة الشويخ للحاويات في ضحضاحة عكاز . وقد خطط

* تقف معظم هذه الشاحنات في الوقت الحاضر على جانبي شارع الغزالي خارج منطقة الميناء .

لردم مساحة مليون متر مربع حتى يوليو ١٩٨٢ . وقد تم ردم (دفان) ٥٠ ٪ من تلك المساحة عام ١٩٨٠ ، وتم ردم الجزء الباقي في يوليو ١٩٨٢ حسب الخطة المقررة ، بل وحقت عملية الردم زيادة في المساحة حيث بلغ ما تم ردمه حتى مارس ١٩٨٣ نحو ١٤ مليون متر مربع (٣) . وستواصل عمليات الردم أعمالها لتحقيق الأرض الفضاء اللازمة للتوسعة الشمالية المقترحة . وهذا يوضح أن الميناء يتجه بمنشآته في اتجاه البحر نحو الشمال . ويرجع الفضل في ذلك الى وجود المناطق الضحلة التي تقع شمال غرب الميناء (ضحضاحة عكاز) والتي حمته في مرحلة النشأة الأولى من خطر الأمواج التي تسببها الرياح الشمالية والشمالية الغربية .

(٢) كما تخطط المؤسسة في مواجهة نقص المساحات التخزينية ، ولتخفيف الضغط على مخرج الميناء الوحيد على شارع الغزالي ، في إعداد أرض فضاء في منطقة الدوحة على بعد ١٦ كيلو مترا من الميناء لتكون جاهزة لأغراض التخزين بمساحة تبلغ حوالي مليون متر مربع .

(٣) وتقضي الخطة ربط ميناء الشويخ من عند التوسعة الشمالية المقترحة بمنطقة التخزين في منطقة الدوحة عبر جسر بحري بطول عشرة كيلو مترات يمر بجزيرة أم النمل . ويتضمن هذا الجسر خطا حديديا وطريقين للسيارات والشاحنات حتى منطقة التخزين . ومن المقرر أن يتصل هذا الخط الحديدي مع الخط الحديدي المقترح الذي سيربط الكويت بالعراق وباقي دول الخليج العربية . ويمكن أن يخصص هذا المخرج لتسلكه تجارة العبور ، وبخاصة أن أغلبها موجه نحو العراق . ويعني هذا أن مناطق خدمات الميناء ستخطى المنطقة التقليدية للميناء لتشمل مناطق جديدة تبعد عن الميناء بحوالي ١٦ كيلو مترا .

٤) وعلى طريق حل مشكلة الأرض الفضاء ، فقد نجحت المؤسسة العامة للمواني في الحصول على موافقة مجلس الوزراء بضم المناطق التخزينية الكائنة جنوب شارع جمال عبد الناصر والتابعة لوزارات التربة (٣٠٠ الف متر مربع) والكهرباء (٤٥ الف متر مربع) والأشغال (٩٠ الف متر مربع) * . وسيتم تهيتها كمناطق تخزين للميناء خلال الخطة الخمسية للمؤسسة العامة للمواني (٦٢/٨١ - ٨٦/٨٥) . وعلى ضوء الخطة الخمسية سيعاد تجهيز منطقة مستودعات وزارة الكهرباء وتحويلها إلى مناطق تخزينية في ديسمبر ١٩٨٣ وإعادة تجهيز جراج وزارة التربة كممنطقة تخزينية في يناير ١٩٨٦ ، وتجهيز مستودعات وزارة التربة في يونيو ١٩٨٦ (٢٣) .

كما يرى الباحث امكانية اضافة مخازن محطة تجارة البر التي تقع جنوب شارع جمال عبد الناصر الى خدمات الميناء عندما تنتقل محطة تجارة البر إلى موقعها الجديد في منطقة الصليبية .

وإذا ما تحقق كل ذلك يكون الميناء قد استطاع أن يحطم قيود الاختناق من حوله ، ويصبح شارع جمال عبد الناصر ، حلقة الوصل بين منطقة الدوحة - الصليبيخات ومدينة الكويت ، في قلب المنطقة التخزينية . وحتى تتحقق انسيابية حركة البضائع من المراسي إلى مناطق التخزين ، وحتى لا يحدث ارتباك مروري في هذه المنطقة ، فإن الباحث يرى ضرورة إنشاء نفق أرضي أسفل شارع جمال عبد الناصر يربط بين أرصفة الميناء ومراسيه وبين مناطق التخزين الجديدة مع استحداث مخرج جديد للميناء يطل به على طريق الجهراء ليخفف الضغط على مخرجه الوحيد حالياً على شارع الغزالي .

* تم التنازل عن مخازن الأشغال لصالح مخازن المواد التموينية لدعم الأمن الغذائي .

(٣) ميناء الشعبة

مقدمة :

إذا كان ميناء الشويخ أنشيء كبديل لميناء الكويت القديم ، فإن ميناء الشعبة كان بمثابة الوليد الشرعي لإنشاء منطقة الشعبة الصناعية ، ليتولى مهمة استقبال واردات المنطقة من المعدات والآلات وبعض المواد الخام ومواد البناء اللازمة لبناء هذه المصانع ، وفي نفس الوقت كنافذة لتصدير منتجات المنطقة الصناعية ، خاصة وأن معظم الصناعات مخطط لها أن تكون صناعات تصديرية بالدرجة الأولى ، ومن ثم فقد ولد ميناء صناعيا ، أي لخدمة منطقة الشعبة الصناعية .

موقع الميناء ومراحل تطوره :

إذا كان ميناء الشعبة - كما ذكرنا - الوليد الشرعي لقيام منطقة الشعبة الصناعية ، فإن اختيار موقع المنطقة الصناعية جاء من خلال أن هذه المنطقة تملك مؤهلات إنشاء ميناء جيد ، حيث تمثل منطقة حوضية عميقة نسبيا . ويتبع خطوط كتور الأعماق نجد أن هذه الخطوط متقاربة جدا في هذه المنطقة أكثر من غيرها ، حيث لا يبعد خط كتور الأعماق ١٥ مترا عن خط الساحل بأكثر من ١٨ كيلو متر وهو عمق مناسب جدا ، وعلى مسافة محدودة ، مما يؤهلها لإقامة ميناء جديد يصلح لاستقبال السفن الضخمة حتى غاطس ١٤ مترا ، إذا ما عمقت منطقة الميناء (المرسى الداخلي) إلى عمق هذا الغاطس .

ويقع ميناء الشعبية فلكيا عند دائرة العرض ٤٥° ٢' ٢٩ شمالا ،
وخط الطول ٧° ٩' ٤٨ شمالا ، إلى الجنوب من مدينة الكويت بنحو
٤٧ كيلو مترا . ويرجع تاريخ إقامة الميناء الى عام ١٩٦٤ عندما صدر
القرار بإنشاء منطقة الشعبية الصناعية ومينائها .
وينقسم الميناء حسب الأهداف المقررة له إلى قسمين أو قطاعين
هما :

- أ - الميناء التجاري ، أو ما يسمى : قطاع البضائع الجامدة ، ومهمته
استقبال الواردات وشحن الصادرات الصناعية الجامدة .
ب - ميناء المنتجات السائلة ، ومهمته تصدير منتجات المنطقة من
صناعات سائلة ممثلة في مشتقات النفط والأمويا السائلة .
أ - الميناء التجاري :

مرت عملية إنشائه وتطوره منذ عام ١٩٦٤ وحتى الوقت الحاضر
(١٩٨٢) في عدة مراحل ، تمثل كل مرحلة درجة من درجات التطور
لمواجهة المتغيرات المحلية والخليجية التي أثرت في المواني الكويتية
بصفة عامة ، وميناء الشعبية بصفة خاصة . هذه المراحل هي :

- ١ - المرحلة الأولى : وقد بدأت عام ١٩٦٤ وانتهت عام ١٩٦٧ ،
وهي مرحلة النشأة والولادة للميناء . وقد تضمنت هذه المرحلة بناء
خمس مراس (من رقم ١-٥) بطول إجمالي يبلغ ٨٥٠٠ متر ، أي
بمتوسط طول للمرسى الواحد حوالي ١٦٠٠ متر ، وبغاطس يتراوح
بين ٧-١٠٣ متر بين الجزر والمد على التوالي .
كما تضمنت هذه المرحلة إقامة حوض للجنايب « الدوب » يتكون
من ثلاثة مراس بطول يبلغ ٤٧٥ مترا وبغاطس يبلغ ٣١ متر في حالة
الجزر .

وكانت تقدر طاقته في هذه المرحلة بحوالي ١٢ مليون طن سنويا .
٢ - المرحلة الثانية : قد شملت التوسعة الشمالية والشرقية . وكانت
أزمة ميناء الشويخ عامي ٧٦ ، ١٩٧٧ من أكبر العوامل التي عجلت
بتنفيذ هذه المرحلة من أجل تخفيف الضغط على ميناء الشويخ وهو الميناء
التجاري الرئيسي في الكويت . وإن دل هذا على شيء فإنما يدل على
درجة التكامل والتنسيق بين المواني الكويتية التجارية لخدمة الاقتصاد
الكويتي . وقد تضمنت هذه المرحلة والتي تمت في عام ١٩٧٩ تعميق
منطقة الميناء إلى ١٤ مترا ، وهو عمق مميز لميناء شعبية يتفرد به دون باقي
المواني الكويتية التجارية بل ومعظم المواني الخليجية . كما تم إنشاء
عشرة مراس جديدة (٦-١٥) ، بطول إجمالي يبلغ ٢١٠٠ متر ،
وبغاطس يبلغ ١٤ مترا . وقد روعي في تخطيط مراسي هذه التوسعة
أن تكون عمودية على اتجاه الرياح الشمالية ، ومستديرة لاتجاه التيارات
المائية والتي تسير من الشمال إلى الجنوب بما يكسب الحوض المائي للميناء
الهدوء المطلوب للارساء الآمن .

وبإتمام هذه التوسعة ارتفعت طاقة الميناء من ١٢ مليون طن إلى
٣٤ مليون طن سنويا . وفوق هذا أتاحت هذه التوسعة للميناء القدرة
على استقبال السفن التي تعمل بنظام الدحرجة (الرو - رو) واستيراد
المواد ذات الطبيعة الجامدة كالأحجار ومواد البناء والكلنكر (مادة
خام لصناعة الأسمنت) بكميات كبيرة ، إضافة إلى استقبال السفن
الكبيرة التي تصل حمولتها حوالي ٨٠ ألف طن متري (٢٥) .

٣ - المرحلة الثالثة : وتشمل ما يسمى بالتوسعة الغربية وقد
تضمنت إقامة خمسة مراس جديدة (١٦-٢٠) ، وحوض آخر
للجنايب .

وبإنجاز هذه المرحلة في فبراير ١٩٨١ ، أصبح الميناء يضم ٢٠ مرسى وحوضين للجناث ، وارتفعت طاقة الميناء من ٣١ مليون طن متري سنويا إلى ٧١ مليون طن متري سنويا .

ولكن مع انطلاق ميناء الشعبية نحو خدمة التجارة الوطنية وتجارة العبور ، ومع تطور النقل بالحاويات على المستوى العالمي ، وحتى يواكب هذا التطور - برزت الحاجة إلى ضرورة إنشاء محطة للحاويات في ميناء الشعبية لاستقبال هذا النمط من السفن ووسيلة الشحن .

ولتحقيق هذا الغرض فقد خصص أربع مراس (١٥-١٨) لتكون نواة محطة الحاويات . وقد تم تجهيز المرسى ١٥-١٦ برافعتين قنطريتين طاقة كل رافعة ٤١ طنا وتم تشغيلهما في ٤ مايو سنة ١٩٨٢ . وسيتم تجهيز وإعداد المرسين الآخرين ١٧ ، ١٨ لاستقبال الحاويات أيضا حسب الخطة المقررة في ٣٠ سبتمبر ١٩٨٣ .

وبإتمام تشغيل المراسي الأربعة ستبلغ طاقة محطة الحاويات حوالي ٢٥٠ ألف حاوية مكافئة سنويا . كما ستستخدم هذه المراسي لاستقبال سفن الدحرجة ^(٣) .

كما شهد الميناء تحديثا في وسائل الشحن بالنسبة للصادرات الصناعية . فقد تم في عام ١٩٨٢ ميكنة نقل ومناولة الأسمدة الكيماوية المصدرة باستخدام السيور المتحركة من المصنع إلى السفينة مباشرة على المرسين ١ ، ٢ . وقد أدى هذا إلى تسهيل أعمال الميناء وتسجيل أرقام قياسية في سرعة المناولة ، وزمن قياسي لدخول وخروج السفينة إلى الميناء ، إضافة إلى تقليل حجم العمالة المطلوبة إلى أدنى حد ممكن .

كما أدخلت طرق جديدة لمناولة الأسمت السائب باستخدام مضخات شافطة إلى صوامع خاصة أعدت لذلك .

١٩٧٩ ، ثم عاودت الصادرات هبوطها أو تراجعها مرة ثانية في
الأعوام الثلاثة المتبقية ٨٠ ، ٨١ ، ١٩٨٢ .

وفي الحقيقة ليس هناك من تفسير لهذا التذبذب في حركة حجم
الصادرات إلا تذبذب الإنتاج الصناعي والذي تحكمه بالدرجة الأولى
السوق الخارجية بحكم كونها صناعات تصديرية تدخل منافسة في
السوق العالمية ، إضافة الى الانخفاض الموجه لإنتاج النفط وما يصاحبه
من انخفاض مماثل في الصناعات المعتمدة عليه .

وإذا قيمنا حجم الصادرات (عام ١٩٨٢) بالنسبة للحمولة
الكلية لميناء الشعبة نجد أنها تمثل نسبة محدودة تبلغ حوالي ٦ ٪ فقط ،
بينما تختص الواردات بالنسبة الباقية العظمى (٩٤ ٪) .

ولكن إذا ما قارنا مجموع صادرات ميناء الشعبة بمجموع
الصادرات الكويتية البحرية ، نجد أن ميناء الشعبة يكاد ينفرد بهذه
الصادرات حيث يخصه حوالي ٩٥ ٪ . ويعني هذا أن ميناء الشعبة
يعتبر ميناء الصادرات الرئيسي في الكويت .

وإذا تتبعنا أرقام الواردات نجد أنها بدأت بكميات كبيرة نسبياً حيث
بلغت ٢٦٤ ألف طن متري عام ١٩٦٧ وواصلت صعودها عام ١٩٦٨ ،
ولكنها أخذت في التراجع والتدني بعد ذلك لتصل أدناها عام ١٩٧٣
عندما بلغ حجم الواردات ٤٤ ألف طن متري فقط . وإذا حللنا هذا
التراجع والتدني نجد أنه يعتبر أمراً طبيعياً إذا ما رجعنا الى الأسباب
التي أنشئ من أجلها الميناء . فقد أقيم الميناء - كما ذكرنا - لخدمة
المنطقة الصناعية في الشعبة ، وبطبيعة الحال كانت السنوات الأولى
من إقامته - وهي سنوات النشأة للمصانع - نشطة في تجارة الواردات
للوفاء بمتطلبات المصانع الجديدة من معدات وآلات ، ومواد بناء
وغيرها . وكان - يقينا - مع إتمام تشييد معظم المصانع أن تأخذ

الواردات في التراجع والانحسار حيث بلغت مستوى القاع تقريبا في عام ١٩٧٣ .

ولكن بعد عام ١٩٧٣ عادت الواردات للارتفاع مرة ثانية لتحتل مكانة كبيرة في حجم المناولة . وهي زيادة لم تكن نتيجة لتطور أو لتغير أصاب المنطقة الصناعية استدعى زيادة الواردات ، وإنما كان نتيجة لتحويل جزء من تجارة الكويت الخارجية نحو ميناء الشعبة كرد فعل للمتغيرات التي شهدتها الكويت والمنطقة الخليجية في أعقاب عام ١٩٧٣ والتي أثرت - كما سبق أن ذكرنا - في حركة المناولة في الموانئ الكويتية التجارية بصفة عامة .

وقد تجلت زيادة الواردات بشكل واضح في عامي ٧٦ ، ١٩٧٧ ، وهما عاما أزمة ميناء الشويخ الشهيرة ، حيث تم توجيه بعض السفن القادمة لميناء الشويخ لتفريغ حمولتها في ميناء الشعبة ضمن الخطة الطارئة لتخفيف الضغط وحل مشكلة تكديس البضائع وطول انتظار السفن في المرسى الخارجي لميناء الشويخ . فقد زادت الواردات من ٢٧٤٣٦٤٣ طنا عام ١٩٧٥ الى ٩٣٨٢٨٥ طنا عام ١٩٧٧ . أي بنسبة زيادة بلغت ٣٤٢ % . وقد ساعد ميناء الشعبة على استيعاب وتحمل هذه الطفرة في حجم الواردات أن قدراته على المناولة في هذه الفترة كانت تفوق هذه الكمية .

وبتوجيه جزء من التجارة الخارجية الكويتية إلى ميناء الشعبة ، أصبح لأول مرة ميناء تجاريا لغير المنطقة الصناعية ، تعدى بذلك أهدافه الأساسية التي أنشئ من أجلها ، وامتد بذلك ظهير الميناء ليتخطى « ظهير النشأة » أو « الظهير الأساسي » ليحقق لنفسه ظهيرا أوسع مدى ليشمل دولة الكويت كلها يمكن أن نطلق عليه « الظهير الوطني »

ويعني هذا أن صادرات منطقة الشعبية الصناعية تمثل ٩٧.٧٪ من جملة صادرات الميناء .

أما فيما يختص بالسلع الواردة فقد تغيرت في طبيعتها بشكل واضح نتيجة للتطورات التي شهدتها الميناء ، وبخاصة في السنوات الخمس الماضية (٧٧-١٩٨٢). وعلى ضوء التقرير السنوي لميناء الشعبية (١٩٨٢)، فإننا نتبين أن ميناء الشعبية لم تعد وارداته قاصرة على البضائع الخاصة بمنطقة الشعبية الصناعية ، وإنما امتدت لتشمل بضائع متنوعة تنبع من احتياجات السوق الكويتية ، بل والسوق الخليجية متمثلة في تجارة العبور . ونستطيع أن نتبين من الجدول رقم (٥) طبيعة هذه البضائع الواردة للسوق الكويتية ، والجدول رقم (٦) طبيعة البضائع العابرة .

فن الجدول رقم (٥) نتبين أن الكلنكر ، وهو المادة الخام اللازمة لصناعة الأسمنت يمثل الحجم الأكبر حيث بلغ مجموعه عام ١٩٨٢ حوالي ١.٦٧ مليون طن من مجموع الواردات الخاصة بالسوق الكويتية والتي بلغت ٢.٣٩ مليون طن أي بنسبة ٦٨.٩٪. وبلي الكلنكر في الأهمية الأسمنت السائب والمعبأ حيث بلغا معا ٢.٩٥٧ ألف طن أي بنسبة ١٣.٤٪ والحديد الخام نحو ٩٨ ألف طن أي بنسبة ٤.١٪. والبضائع الثقيلة وشبه الثقيلة حيث بلغت حوالي ٦٠ ألف طن أي بنسبة ٢.٥٪. أما بضائع العبور فعلى ضوء الجدول رقم (٦) يمكن القول أنها تشمل سلعا عديدة ومتنوعة ، ويأتي في مقدمتها الأسمنت المعبأ والسائب حيث بلغا معا ٢.٥ مليون طن من جملة تجارة العبور والبالغة (١٩٨٢) ٣.٨ مليون طن ، أي بنسبة ٦٥٪. والقمح ٤.١٩ ألف طن أي بنسبة ١.١٣٪. والصلب والأنابيب ٢.٥٧ ألف طن أي بنسبة ٦.٧٪. والبضائع الثقيلة وشبه الثقيلة ١.٠٦٣ ألف طن أي بنسبة ٢.٨٪.

مشكلات ميناء الشعبية :

ليس ثمة شك أن ميناء الشعبية قد واجهته وتواجهه عبر مسيرته التطورية بعض المشكلات ، ولكنها كانت أقل حدة من المشكلات التي واجهت ميناء الشويخ ، ومن هذه المشكلات ما يلي :

١ - الموقع الجغرافي البعيد نسبيا عن مدينة الكويت (مليون نسمة عام ١٩٨٢) والتي تمثل القلب السكاني والتجاري لدولة الكويت ، جعل ميناء الشويخ من هذه الناحية في موقع أفضل في مجال استقطاب التجارة الخارجية الكويتية . وإذا كان ميناء الشعبية قد أنشئ أصلا لخدمة المنطقة الصناعية إلا أنه كان يمكن أن يسهم في مجال التجارة الخارجية الكويتية لو كان في موقع أفضل (قريب) من السوق التجارية الرئيسية في الكويت .

والواقع أن هذه المشكلة ظلت قائمة من خلال حتمية الموقع الجغرافي حتى حدثت أزمة ميناء الشويخ الشهيرة (٧٦-١٩٧٧) ، وتوجيه بعض السفن القادمة لميناء الشويخ بالحتم نحو ميناء الشعبية .

ويمكن القول أن حدة هذه المشكلة قد قلت إلى حد كبير ، بل أصبح ميناء الشعبية في موقع أفضل نسبيا نتيجة جملة متغيرات بدأت تؤثر في موقع الميناء الجغرافي . من هذه المتغيرات تحسين وتطوير شبكة طرق النقل البرية الجيدة الرصف مما أتاح مرونة وسهولة في الحركة بين الميناء وباقي مناطق الكويت .

كما أن اتجاه النمو العمراني والذي يسير نحو الجنوب ، سيحرك الكثير من الثقل السكاني والتجاري في مواقع قريبة لميناء الشعبية بما يعطيه

المائي للمنطقة المائية المواجهة لمحطتي تقطير المياه في الوقت الحاضر ويحقق هذا النقل المقترح من وجهة نظر الباحث أمرين مهمين هما :

- أ - سيحقق هذا النقل إخلاء منطقة المحطتين المتاخمة للميناء بما يعطي الفرصة لإجراء أي توسعة مستقبلية . خاصة وأن الميناء مع تزايد الحركة فيه بدأ يعاني فعلا من أزمة في المناطق الفضاء .
 - ب - انقاذ محطتي المياه من أخطار التلوث المائي في المنطقة مع تزايد نشاط حركة الميناء ، وتزايد نشاط الصناعات النفطية والبتروكيميائية ولجوئهما الى التخلص من بعض النفايات - للأسف - بإلقائها في مياه الخليج . إضافة إلى ذلك فإن حركة التيارات المائية التي تسير بحذاء سواحل الخليج وتتجه من الشمال إلى الجنوب تحمل إلى المنطقة الكثير من الملوثات النفطية من منطقة ميناء الأحمد ، ميناء تصدير النفط الرئيسي .
- وتعاني هاتان المحطتان في الوقت الحاضر من أخطار التلوث المائي . فقد ذكر لي أحد المسؤولين في مركز مراقبة التلوث في منطقة الشعبة الصناعية أنهم قد يضطرون إلى إلقاء المياه المقطرة إلى الخليج مرة ثانية إذا ما ثبت من التحاليل العملية التي تجرى على المياه المقطرة أنها تفتقد المواصفات الصحية المطلوبة لما بها من بقايا تلوث نفطي . والذي يدعو إلى بقاء بعض الملوثات النفطية من بعد التقطير ، أن بعض مكونات أو عناصر النفط تتبخر في نفس درجة غليان الماء أو أقل من هذه الدرجة ، ومن ثم تبخر وتتكثف في نفس الوقت مع الماء المقطر . ويصبح الحرص على نظافة مياه الخليج في منطقة مأخذ المحطات ضرورة حتمية .
- وفوق هذا فإن موقع المحطتين متاخمتين للمصانع يعرضهما لخطر الملوثات الهوائية التي تؤثر ولا شك على درجة كفاءة عمل المعدات

والآلات الخاصة بالمحطتين ، وما ترتب على ذلك من سرعة استهلاكها ، إضافة الى ما يحدث من أعطال مؤقتة في عمل المحطتين .
ومما يجدر ذكره أن هذه الأعطال تكررت في السنوات الأخيرة ورغم اجراءات السلامة المطبقة فيهما .

أما مصنع الأسمنت فإنني أقترح نقله بدوره - بعد انتهاء العمر الافتراضي - الى موقع آخر في القطاع الجنوبي لمنطقة الشعبية الصناعية الموسعة* . وسيحقق هذا النقل المقترح عدة أمور هي :

١ - سيحقق هذا النقل أيضا أرضا جديدة متاخمة للميناء يمكن أن تضاف إلى الميناء لمواجهة أي توسعة مطلوبة مستقبلا .

٢ - حماية وإيقاد مصانع المنطقة من آثار هذا المصنع السيئة بما يقذفه من ملوثات هوائية والتي تحملها الرياح الشمالية وتلقي بها على مصانع المنطقة وما يترتب على ذلك من أضرار بالغة بالمصانع المجاورة ، إضافة إلى خلق بيئة هوائية غير صحية بالنسبة للعاملين في المنطقة .

٣ - سيمكن هذا النقل تحويل واردات مصنع الأسمنت من الكلنكر ، وهو يمثل الحجم الأكبر على مستوى السلع الواردة (١٦ مليون طن عام ١٩٨٢) ، من ميناء الشعبية إلى ميناء عبد الله بعد تطويره ليستقبل سفن الكلنكر وغيرها من سفن المواد الجامدة . ويعني هذا أن مقترحي الخاص بنقل مصنع الأسمنت من موقعه الحالي يكمله مقترح آخر وهو تطوير وتحويل ميناء عبد الله النفطي ليصبح ميناء تجاريا .
ويؤيد هذا الاقتراح عدة أمور هي :

* من الدراسة المناخية التفصيلية Mirco Climate لمنطقة الشعبية الصناعية تبين أن الرياح السائدة هي الرياح الشمالية والشمالية الغربية بنسبة ٦٥ ٪. بينما الرياح الجنوبية والجنوبية الشرقية بنسبة ٣٥ ٪. ومن ثم يصبح موقع مصنع الأسمنت في جنوب منطقة الشعبية الصناعية الموسعة البديل الأفضل للموقع الحالي .

صحية يجب أن نهىء لها بقدر الإمكان بيئة هوائية صحية خالية من أي ملوثات هوائية .

إضافة إلى ذلك يتأخم التوسعة المقترحة محطات تقطير المياه والكهرباء بمنطقة الدوحة (محطات الدوحة الغربية والشرقية) بما يؤثر على درجة كفاءة معداتها ، كما يقع بالقرب منها منطقتا الدوحة والصليبخات السكنيتان .

لكل هذا فإنني أقترح إلغاء هذه التوسعة المقترحة لميناء الدوحة من أجل الصلْبوخ ، ولكن يمكن أن تكون توسعة لزيادة كفاءة أداء ميناء الدوحة الحالي .

وفي نفس الوقت أقترح أن يكون ميناء عبد الله بعد تطويره كميناء بديل لاستقبال سفن الصلْبوخ . ومما يؤيد مقترحا كهذا تزايد حركة العمران في اتجاه الجنوب ، مما يجعل أسواق الصلْبوخ تبتعد إلى حد ما عن توسعة ميناء الدوحة المقترحة ، وتقترب أكثر من ميناء عبد الله التجاري المقترح كبديل من جانب الباحث .

وفي هذا المجال يجب ألا تقف أية عقبات إدارية أو تنازع اختصاصات دون تحقيق هذا المقترح لما فيه من رؤية مستقبلية بعيدة النظر ، وبما يحقق أكبر قدر ممكن من المحافظة على البيئة وحمايتها من أخطار التلوث الهوائي ، وهي مصلحة قومية جديرة بالرعاية والاهتمام من جانب المسؤولين .

ميناء الشعبية والنمو العمراني :

ومما يجدر ملاحظته أن ميناء الشعبية رغم تطوره وتزايد حجم الحركة فيه حتى أصبح على قدم المساواة مع ميناء الشويخ ، إلا أنه

لم يستطع أن يستقطب من حوله نمواً عمرانياً مميزاً وواضحاً ، فهو ميناء بلا عمران إن صح هذا التعبير . ويرجع السبب في ذلك للأمور التالية :

أ - كانت نشأة الميناء نشأة خاصة لخدمة الصناعة في منطقة الشعبة الصناعية .

ب - أن احتمالات التلوث الهوائي الناجم عن صناعات المنطقة ، جعل المسؤولين لا يفكرون في التخطيط لأي نمو عمراني متناخم للمنطقة الصناعية . ويقف من وراء هذا التفكير حادثة قرية الشعبة عام ١٩٦٧ حيث أصيب سكانها بحالة مرضية * نتيجة ترايد معدلات ثاني أكسيد الكبريت وغيره من الملوثات الصناعية عن المعدلات الآمنة . وكان من نتيجة هذه الحادثة صدور الأمر بتهجير أهالي قرية الشعبة إلى منطقة أخرى وضم مساحة القرية للمنطقة الصناعية .

ج - أقيم الميناء وكان يقع إلى الشمال قريباً منه مراكز عمرانية قائمة ممثلة في الفحاحيل والمنقف وأبو حليفة ، وتتمتع بخدمات سكانية وإسكانية متكاملة . وقد دعم ربط الميناء بهذه المراكز العمرانية وجود شبكة جيدة من الطرق البرية الجيدة الرصف تربط بينها وبين الميناء ، مما أعطاها القدرة على استقطاب العاملين في الميناء والمنطقة الصناعية على حد سواء . ومما يعطي لهذه المراكز أفضليتها وأهميتها أنها في موقع جغرافي جيد ، حيث تقع إلى الشمال من المنطقة الصناعية مما يقلل من احتمال انتقال الملوثات الهوائية إليها .

د - أن الطفرة الذي شهدها الميناء لم تكن استجابة لحاجات الظهير

* أصيب أهالي قرية الشعبة بالآلام في الزور وسعال وضيق في التنفس .

المتاخم ، وإنما كانت طفرة لظهير بعيد شمل مدينة الكويت والمدن الأخرى الكويتية في مرحلة ، وأسواق العراق وبعض مناطق المملكة العربية السعودية في مرحلة أخرى . ومن ثم كان معامل الارتباط بين نمو الميناء والنمو العمراني ضعيفا جدا ، وظل الميناء رغم تطوره وتزايد الحركة فيه دون ظهير عمراني مباشر واضح .

ولكن يمكن القول أن النمو العمراني والتجاري المتنامي وبخاصة شمال ميناء الشعبية ، سيربط الميناء بالنشاط التجاري الوطني بصورة أكثر ، خاصة وأن الكثير من المؤسسات بدأت تقيم فعلا مخازن لها في مناطق قريبة من ميناء الشعبية .

والواقع أن الوضع العمراني الحالي المتمركز شمال الميناء على مسافة لا تبعد أكثر من خمسة كيلو مترات (الفحاحيل أقرب موقع عمراني) يمثل الوضع الأمثل في رأيي ، حيث يجب ألا يتاخم العمران الميناء حتى لا يختنق كما اختنق ميناء الشويخ من قبل ، وفي نفس الوقت نتفادى احتمالات التعرض لمخاطر التلوث الهوائي من مصانع المنطقة . ومن ثم فإن الباحث يرى أن يصدر الأمر باعتبار المنطقة المحيطة بالميناء والمنطقة الصناعية في حدود الخمسة كيلو مترات على الأقل منطقة محجوزة ، ويمنع شغلها بأية توسعات عمرانية مستقبلا لتظل حرية الحركة والنمو مكفولة للميناء .

ميناء الدوحة

مقدمة :

يعتبر ميناء الدوحة من أحدث الموانئ الكويتية ، وفي نفس الوقت أصغرها حجما ومناولة وأقلها أهمية . ويرجع تاريخه إلى عام ١٩٧٨ عندما صدر الأمر بتحويل الجناثب واللنشآت التجارية وسفن الصيد من ميناء الكويت القديم الى ميناء آخر بديل تفاديا لاختناق حركة المرور ، وتقليل مشكلة الضوضاء في المنطقة المحيطة بقصر السيف العامر . وقد وقع الاختيار على منطقة الدوحة التي تقع بالقرب من رأس عشرين على الساحل الجنوبي أيضا لجون الكويت لتكون الموقع الجديد للميناء البديل للاعتبارات التالية :

١ - تتمتع هذه المنطقة بعمق مناسب يصلح لاستقبال الجناثب « الدوب » واللنشآت التجارية وهي وسائل النقل البحري التي يتعامل معها الميناء . ففي هذه المنطقة تقترب خطوط كتور الأعماق من خط الساحل حيث لا يبعد خط كتور خمسة أمتار أكثر من ١٣ كيلو متر . وحتى يستفاد من العمق الطبيعي (٢-٥ أمتار) وحتى تقل نفقات الإنشاء ، فقد شيد الميناء نحو الداخل لمسافة تبلغ حوالي كيلو متر حيث أقيم طريق يخترق المناطق الشاطئية الضحلة جدا والتي تمتد طوال مسافة هذا الطريق .

٢ - تقع المنطقة على مسافة ١٦ كيلو مترا تقريبا من الميناء القديم ، وهي مسافة معقولة للميناء ، ومجاورة في نفس الوقت لمحطتي كهرباء

ومياه الدوحة بما يوفر خدمات الميناء من مياه وكهرباء بأقل تكلفة إنشائية .

ومن ثم كان ميناء الدوحة البديل رقم (٢) بعد ميناء الشويخ البديل رقم (١) لميناء الكويت القديم .

خصائص الميناء وتطور حجم المناولة :

ميناء الدوحة عبارة عن حوض شبه مقفل بحواجز أمواج من الشرق والشمال والغرب ، تمتد داخله عدة مراسي صغيرة إصبعية الشكل Finger Berths يبلغ عددها تسعة مراس (أحواض) . ويتسع المرسى لاستقبال دوبة واحدة أو عدد من اللنشات (سفن خشبية صغيرة) يتراوح عددها ما بين ٥ و ٨ لنشات ، حسب حجمها . وتم المناولة في أغلب الأحيان يدويا حيث تفتقر المراسي لأية رافعات باستثناء مرسى اللوب ، وغاطسه محدود حيث يتراوح بين ٣١ متر في حالة الجزر ، وسبعة أمتار في حالة المد . ومن ثم فهو ميناء محدود الطاقة على المناولة من خلال صغر حوضه من ناحية ، وقلة عمق مياهه من ناحية أخرى .

وكان الميناء يضم عددا محدودا من المخازن ، ولكن أضيف إليها في أواخر عام ١٩٨٢ عدد آخر من المخازن حيث بلغ عددها حاليا (مارس ١٩٨٣) أحد عشر مخزنا مسقوفة ، إضافة الى أربعة مستودعات طيارة* .

أما بالنسبة لتطور حجم الحركة في الميناء ، فهو ميناء محدود الحركة ، فهو ذكرنا ميناء صغير وعمقه محدود . ومن خلال

* مستودع طيار هو مستودع مسقوف ولكنه مفتوح الجوانب .

دراستي الميدانية للميناء * تبين أن حجم الحركة فيه لم تسجل بشكل رسمي إلا منذ شهر أغسطس ١٩٨٢ . وعلى ضوء ما هو متاح من تقارير شهرية عن الحركة في الميناء منذ أغسطس ١٩٨٢ ، وحتى فبراير ١٩٨٣ نستطيع أن نضع تصورا لحجم واتجاه الحركة فيه كما يجمّلها الجدول رقم (٧) .

إذ نتبين من هذا الجدول أن حجم الحركة في الميناء محدود وقاصرة على اللنشات بالدرجة الأولى مع عدد قليل من الدوب . وقد سجلت الحركة فيه تزايدا واضحا ، حيث زاد عدد اللنشات من ٦١٥ لنشا في أغسطس سنة ١٩٨٢ ليبلغ ١١٤٠ لنشا في فبراير ١٩٨٣ ، كما أن عدد الدوب زاد من ٥ دوب إلى ١٥ دوبة . وتشير الإحصائية أن معظم اللنشات (٨٤ . %) إيرانية الملكية بما يؤكد التوجه الإيراني لاتجاه الحركة في الميناء . كما يؤكد هذا التوجه الإيراني مرة ثانية الجدول رقم (٨) الذي يوضح حجم البضائع المفرغة ومواني التصدير في يناير ١٩٨٣ . ويشير هذا الجدول أن المواني الإيرانية يخصصها حوالي ١١٩٥ر٤٩ طنا من مجموع جملة البضائع المفرغة في هذا الشهر (يناير ١٩٨٣) ١٣٢٧ر١٥ طنا ، أي بنسبة ٩٠ . % ، وقد خص ميناء دبي ٨١ . % واليابان ١١ . % .

ويعتبر ميناء بوشهر الإيراني الميناء الرئيسي الذي يتعامل مع ميناء الدوحة ، فقد خصه وحده ٨٨ . % من جملة الحمولة المفرغة . وتتضمن الواردات من إيران البحص * والرخام وبودرة القيشاني ، والبنك والبقك والكشمش والفسق والثلث والتمر والرمال وفسائل

* تمت الدراسة الميدانية لميناء الدوحة يوم ١٩٨٣/٣/٢ .
** البحص عبارة عن نوع من الصخور يستخدم في صناعة الموزايكو .

النخيل والليمون . ويأتي من الهند خشب الساج والمخللات ، ومن البحرين الألمونيوم رغم أنها لم تذكر في إحصائية شهر يناير ١٩٨٣ * .

أما السلع المصدرة فلا توجد إحصائيات رسمية بشأنها ، ولكن تم التعرف على طبيعتها من مدير الميناء ومن الدراسة الميدانية ، حيث تشمل السيارات (الوانيت) والحديد الخردة والأرز وبعض الأجهزة الكهربائية ، وتصدر معظمها إلى إيران ، حيث يعتبر ميناء الدوحة بوابة مهمة لنقل بضائع الإيرانيين العاملين في الكويت ، إضافة الى بعض السلع المعاد تصديرها .

مشكلات الميناء :

يواجه الميناء مشكلة صغر المراسي وقلة غاطسها ، حيث لا يستطيع أن يستقبل سفنا ذات غاطس أكثر من ستة أمتار ، كما يفتقر الميناء إلى الرافعات اللازمة لتسهيل شحن وتفريغ البضائع . ولمواجهة هذه المشكلة فقد وضعت خطة من قبل المؤسسة العامة للموانئ لإجراء توسعة في مراسي الميناء وخدماته . وتقضي الخطة بتحويل الضلع الشرقي والجنوبي لحاجز الأمواج الى ستة مراس كبرى ولكن بنفس الغاطس الحالي كمرحلة أولى (٣½ - ٧ أمتار) وتجهيزها بأدوات رافعة لميكنة المناولة والاستقبال السفن الكبيرة نسبيا ذات الحمولة ١٠٠٠ طن . كما تتضمن الخطة ردم (دفان) بعض المناطق الضحلة لتوفير مساحات أرض فضاء تسمح بحرية الحركة للشاحنات

* اعتمدت في هذه الدراسة على حصيلة المناقشة التي تمت بيني وبين الأستاذ أحمد عثمان العمير مدير ميناء الدوحة ، وملف التقارير الشهرية بالميناء ومعظمها مكتوبة بخط اليد .

القادمة لمناولة البضائع . إضافة إلى ذلك إدخال السيور المتحركة لتسهيل عملية المناولة (٣٢) .

كما تتضمن الخطة الخمسية للمؤسسة العامة للمواني التوسع في مناطق التخزين ، و ذلك بإنشاء ثلاث شبرات أو مستودعات طيارة ، وثلاث أخرى مسقوفة . ومن المقرر أن ينتهي العمل فيها حسب الخطة في يونيو ١٩٨٤ . كما تتضمن الخطة أيضا إنشاء مناطق تخزين مكشوفة مع رصف (تزييت) ٣٥ . / من مساحة أرض هذه المناطق (٣٣) .

وأعود لأسجل رأيي مرة ثانية في التوسعة المقترحة لميناء الدوحة ، حيث أرى أن تكون هذه التوسعة لزيادة كفاءة الميناء لاستقبال سفن البضائع العادية وليس لسفن الصلبوخ كما هو مقرر للاعتبارات البيئية السابقة .

نصيب المواني الكويتية التجارية من حجم التجارة الخارجية الوطنية :

بعد أن درسنا المواني الكويتية التجارية كلا على حدة ، وتعرفنا على خصائص وإمكانيات ومشكلات كل ميناء ، والجهود التي بذلت وتبذل لتطويرها وتوسيعها - كان من الضروري أن نتعرف على دور هذه المواني في خدمة التجارة الخارجية بالمقارنة مع وسائل النقل الأخرى (البري والجوي) والتي تسهم بدور ما في حركة التجارة الخارجية . ولا أجد في هذا المجال أفضل من لغة الأرقام والمقارنة في تغطية هذا الموضوع . وبالرجوع الى جدول رقم (٩) يتضح أن المواني الكويتية التجارية تلعب دورا مهما في حجم التجارة الخارجية سواء على مستوى الواردات أو الصادرات . إذ تسهم بنسبة كبيرة جدا في حجم الواردات حيث بلغت النسبة عام ١٩٨٠ حوالي ٨٧٦٪ . كما تسهم بنسبة كبيرة في حجم الصادرات وإن كانت بصورة أقل من نسبة الواردات حيث بلغت النسبة عام ١٩٨٠ حوالي ٤٤٨٪ . وإذا أخذنا مجموع الواردات والصادرات يبلغ نصيب المواني ٧٨٢٪ والبر ٢١٤٪ والجو ٠٤٪ . ويؤكد هذا التوجه البحري للكويت ، وأهمية المواني التجارية كبوابات مهمة تربط الكويت بالعالم الخارجي .

• تجارة العبور غير واردة في أرقام التجارة الخارجية .

تجارة العبور والمواني الكويتية التجارية :

وإذا ما أخذنا تجارة العبور كنشاط مميز في الحركة النقلية التجارية وخاصة في السنوات الأخيرة (٧٩-١٩٨٢) فإنه يمكننا القول أن تجارة العبور أصبح لها وزن وثقل مهم في حجم الحمولة المفرغة في المواني الكويتية التجارية . فقد ارتفع حجم حمولة تجارة العبور من ١٩٠ ألف طن عام ١٩٧٩ لتبلغ ٥٦٠١٣٠٥ ر٥ طنا عام ١٩٨٢ ، وهي كمية كبيرة يخصصها حسب إحصائية عام ١٩٨٢ حوالي ٤٠ ٪ من جملة الحمولة المفرغة في جميع المواني التجارية والبالغة في هذا العام ١٦٨ ر٦٠٨ ر١٣ طنا . وإذا قارنا بين ميناء الشويخ والشعبية في هذا المجال يمكن القول أن ميناء الشعبية يختص بالكمية الأكبر حيث كان نصيبه ٢٦٧ ر٣٧٨٦ ر٣ طنا عام ١٩٨٢ أي بنسبة ٦٣٧ ٪ من جملة تجارة العبور ، بينما اختص ميناء الشويخ بكمية أقل بلغت ٧٨٩ ر٧٣٦ ر١ طنا أي بنسبة ٣٦٣ ٪ . ويعطي هذا لميناء الشعبية وضعا متفردا حيث يمكن أن نعتبره ميناء تجارة العبور الرئيسي . ويعني هذا أيضا أن مستقبل الحركة في ميناء الشعبية مرتبط إلى حد كبير بمدى استمرارية هذه التجارة بعكس ميناء الشويخ الذي يرتبط أكثر بالتجارة الخارجية الكويتية الوطنية بما يجعله أكثر استقرارا في مواجهة المتغيرات الخليجية .

1

خامساً: رؤية مستقبلية للمواني الكويتية التجارية

بعد أن درسنا سيرة ومسيرة المواني الكويتية التجارية عبر ماضيها وحاضرها ، كان لابد من استكمال هدف البحث بعرض وجهة نظر الباحث في مستقبل هذه المواني من خلال رؤية تحليلية تقويمية . وهي وجهة نظر أضعها أمام صناع القرار لعلها تكون بداية التحرك الفعلي نحو دراسة هذه الرؤية دراسة مستفيضة للتعرف على الجدوى الاقتصادية والسياسية لها ، واتخاذ الإجراءات الكفيلة بتحقيقها إذا ما ثبت جدواها . وتنبع هذه الرؤية من الاحتمالات المستقبلية لخطط التنمية الاقتصادية والعمرانية في الكويت ، وعلى ضوء المتغيرات الخليجية المستقبلية .

فالباحث يرى أن منحى التنمية والذي شهد صعودا حادا في خطط التنمية الخمسية (٧٥-٨٠ ، ٨٠-٨٥) نتيجة للطفرة الاقتصادية - العمرانية التي شهدتها البلاد في أعقاب تعديل مسار أسعار النفط (١٩٧٣) ، سيشهد هذا المنحنى - ولا شك - هبوطا واضحا وليس حاداً بما سيقابل من حجم الواردات التي تمثل الرصيد الأكبر الذي تتعامل معه المواني الكويتية التجارية .

ويأتي هذا الاحتمال لهبوط معدلات التنمية من خلال جملة اعتبارات هي :

أ - الهبوط الذي مس سعر النفط في مارس ١٩٨٣ والذي أدى إلى هبوط سعر برميل النفط من ٣٤ دولارا الى ٢٩ دولارا . إضافة

إلى احتمال حدوث هبوط آخر في ظل الصراع والمنافسة النفطية الحالية . إضافة الى ذلك انخفاض حجم الإنتاج ، وهو وإن كان انخفاضاً موجهاً من قبل الحكومة قبل أزمة النفط إلا أنه أصبح انخفاضاً ملزماً بعد قرارات الأوبك الأخيرة (مارس ١٩٨٣) والتي حددت حصص إنتاج كل دولة . (مليون برميل في اليوم للكويت) .

ب - العجز الواضح في ميزانية الدولة لعامين متتاليين (ميزانية ٨٢/٨٣ ، ٨٣/٨٤) ، يعتبر مؤشراً لترشيد التنمية والإتفاق من أجل تفادي هذا العجز حتى لا تجور على رصيد الأجيال القادمة التي تحرص الدولة على تأمينه ودعمه من خلال رؤيتها المستقبلية الواعية ، وهو اتجاه تحمد عليه الدولة .

ج - أن خطط التنمية الطموحة والتي تحققت وستحقق مع خطتي (٧٥-٨٠ ، ٨٠-١٩٨٥) قد أنتجت معظم المشاريع الاقتصادية والعمرائية والبنية الأساسية Infrastructure التي يمكن أن تعتمد عليها البلاد لسنوات طويلة دون الإحساس بأي قصور أو خلل فيها .

د - كما أن الطفرة السكانية والتي شهدتها البلاد في الفترة من ٧٠-١٩٨٠ ، والتي ارتفع فيها عدد السكان من ٧٣٧٩٠٨ نسمة (عام ١٩٧٠) الى ١٣٥٧٩٥٢ نسمة (عام ١٩٨٠) أي بمعدل زيادة يبلغ تقريباً ٩٤ . / سنوياً ، ستهدأ هذه الطفرة وتنحسر هذه الزيادة إلى حجمها الطبيعي لتتراوح بين ٣ إلى ٤ . / فقط ، ويبنى هذا الرأي على أساس ترشيد خطط التنمية ، وتكوين الوظائف مع التطور التعليمي والفني ، إضافة الى ضبط

حركة الوفود والإقامة في الكويت بما يتفق وحاجة البلاد الفعلية من العمالة .

لكل هذا فإن الباحث يرى أن الحركة في المواني ، وهي التي تتحمل العبء الأكبر في الوفاء بالتجارة الخارجية ستقل لتتوازن مع ضبط التنمية وتناقص معدلات النمو السكاني والاستهلاك للسكان .

هـ - أضف إلى ذلك أن حرب الخليج والتي أحدثت طفرة هائلة في حجم حركة المناولة في المواني الكويتية التجارية لن تستمر ، ومن ثم ستعود المواني العراقية إلى ممارسة دورها في تحمل معظم عبء التجارة الخارجية العراقية والتي يتحملها في الوقت الحاضر المواني الكويتية . ربما لا تستطيع المواني العراقية تحمل عبء التنمية الاقتصادية وإعادة التعمير في أعقاب انتهاء الحرب ، وسيبقى جزء كبير من حجم التجارة العراقية ينقل عبر المواني الكويتية ، إلا أنه في النهاية ستقل تجارة العبور العراقية عن الوضع الحالي كثيرا .

و - كما تنطلق هذه الرؤية المستقبلية من قيام مجلس التعاون الخليجي (١٩٨١) والذي يعتبر - ولا شك - نقطة تحول كبيرة في حياة دول المجلس حيث يهدف هذا المجلس فيما يهدف إلى دعم الصلات الاقتصادية والتجارية ، ويعتبر التنسيق والتعاون بين المواني الخليجية نقطة مهمة في هذا المجال .

س - كما أن المواني الكويتية التجارية يجب أن ينظر إليها كاستثمار دائم ومستمر حتى من بعد نفاذ النفط . إذ يمكن أن يعتمد عليها الاقتصاد الكويتي مستقبلا كمراكز تجارية للدول المجاورة .

وإذا ما خططنا من الآن لكي تنبؤ هذه المكانة المنفردة في المستقبل المنظور نكون قد حققنا الكثير للأجيال القادمة .
ومن هذا المنطلق كانت معالجة الرؤية المستقبلية من خلال نقطتين أساسيتين هما : تجارة العبور وإعادة الصادرات ومستقبل الموانئ الكويتية التجارية ، ومجلس التعاون الخليجي ومستقبل الموانئ الكويتية التجارية .

١ - تجارة العبور وإعادة الصادرات ، ومستقبل الموانئ الكويتية التجارية :
من الدراسة السابقة تبين لنا أن تجارة العبور وإعادة الصادرات ليست أمراً عارضاً في حياة الموانئ الكويتية ، وإنما هي قديمة قدم الموانئ ذاتها ، فقد مارسها الأجداد والآباء ، واكتسب الكويتيون فيها خبرة حتى أصبح لها في الوقت الحاضر (١٩٨٢) وزن مهم في حركة الموانئ الكويتية التجارية . ويمكن القول أنه يقف من وراء جذب هذه التجارة ودعماً جملة عوامل مختلفة اذكر منها :

أ - الرسوم الجمركية المنخفضة جداً على البضائع الواردة والتي تبلغ ٤ ٪ فقط بما يسمح للتاجر الخليجي باستيراد ما يحتاجه من بضائع عن طريق الكويت ، ويسمح للتاجر الكويتي بإعادة تصدير بعض ما يستورده ببيع مناسب . فالموانئ الكويتية من هذه الناحية أقرب ما تكون شبيهاً بالموانئ الحرة Free Ports .
ب - لا تفرض رسوم على تجارة العبور ، وإنما يحصل رسم بمقدار ٤ ٪ (ما يعادل الضرائب على البضائع الواردة) يعاد هذا الرسم عند مغادرة البضائع للأراضي الكويتية . إضافة إلى ذلك سهولة وبساطة اجراءات التخليص الجمركي ، وهذا جانب مهم يشجع على الاستيراد عن طريق الموانئ الكويتية التجارية .

ج - التسهيلات الائتمانية المصرفية التي تمنحها البنوك الكويتية للتجار الخليجيين ، مما شجع أيضا على استيراد الكثير من البضائع لمنطقة الخليج من خلال المواني الكويتية . هذه التسهيلات الائتمانية ليست وليدة الوقت الحاضر ، بل هي قديمة قدم التعامل التجاري مع تجار الكويت . فقد كان من أسباب اتجاه تجار نجد الى الشراء من السوق الكويتية نظام « المسابلة » * لدرجة أن السلطان عبد العزيز (الملك عبد العزيز فيما بعد) حاول أن يثني أهل نجد عن الشراء من السوق الكويتية ويتجهون الى أسواق العقير والجبيل والقطيف في منطقة الاحساء ولكنه لم ينجح في ذلك للتسهيلات التي كان يمنحها التجار الكويتيون لأهل نجد والتي لا تتاح لهم في أسواق الاحساء . فقد كانت الثقة متبادلة بين تجار الكويت وأهل نجد لدرجة ان « القسم بالله » كان يمثل الضمانة الوحيدة لعودة النجدي لسداد ثمن مشترياته ، وكان النجدي وفيا في قسمه بالله .

د - الحرب الإيرانية - العراقية وأثرها في توجيه معظم تجارة العراق الخارجية نحو المواني الكويتية التجارية . فقد ترتب على هذه الحرب زيادة حجم تجارة العبور من ١٩٠ ألف طن فقط (١٩٤٠ /) في عام ١٩٧٩ إلى ٥٦٠٥١٣ ر٥ طنا عام ١٩٨٢ أي بنسبة ٤٠ ٪ من جملة الحمولة الواردة إلى المواني الكويتية التجارية .

ويعني هذا أن مستقبل المواني الكويتية التجارية وتشغيل كامل

* المسابلة هي البيع بالأجل ، وكان هذا النظام يتناسب مع ظروف أهل نجد في ذلك الوقت .

طاقتها (٢٣ مليون طن *) أصبح مرتبطا باستمرارية تجارة العبور إلى حد كبير . ويفرض هذا الأمر على صناع القرار معالجة هذه القضية بشيء من التخطيط الواعي والرؤية المستقبلية الهادفة . ويقضي هذا في رأيي باتخاذ الإجراءات والتسهيلات الممكنة لضمان استمرار انسياب تجارة العبور * من بعد انتهاء الظروف الخليجية الطارئة . ومن ثم فإن تجارة العبور يجب أن تحظى بأهمية خاصة وأن تسن القوانين التي تشجع هذه التجارة . وفي هذا المجال اقترح - كما سبق أن ذكرت - تعديل القرار الوزاري الصادر في يوليو ١٩٨١ وأن يسمح بتخزين تجارة العبور فترة معينة وفق ضوابط معينة لحين نقلها ، على أن تنشأ مخازن خاصة لهذه التجارة نظير رسم معين مقابل هذه الخدمة .

كما أقترح دعم العلاقات الثنائية بين الكويت ودول شرق البحر المتوسط وخاصة مع كل من تركيا وسوريا والأردن ولبنان . ويدعوني للأخذ بمقترح كهذا أنه يوجد بين الكويت وبين هذه الدول علاقات تجارية تكاد تكون يومية ، ومن طرف واحد تقريبا . إذ تمثل هذه الدول المصدر الرئيسي للخضروات والفاكهة للسوق الكويتية والتي تنقل عبر الشاحنات الضخمة ، إضافة إلى تجارة البر ، وفي ظل الوضع الحالي تعود هذه الشاحنات فارغة إلى دولها .

إضافة إلى ذلك ترتبط الكويت بهذه الدول عبر شبكة متكاملة من

* هذه الطاقة مبنية على أساس إتمام التوسعة الشمالية لميناء الشويخ والتي سترفع طاقته من ٨ إلى ١٥ مليون طن سنوي .

** تحقق تجارة العبور مردودات مالية من خلال تحصيل رسوم إترال ورسوم إرشاد ورسوم إنارة ورسوم أرضية وتخزين ، فضلا عن تشغيل الميناء بكامل طاقته . هذا إلى جانب بعض المنافع التي قد تتحقق للتجار الكويتيين .

الطرق البرية جيدة الرصف مما يجعل الحركة والانتقال سهلا ميسورا ،
كما أن الخط الحديدي المقترح والذي سيربط الكويت بالعراق سيحقق
اتصالا جديدا عبر شبكة الخطوط الحديدية في كل من سوريا وتركيا .

فاذا أمكن توجيه جزء من تجارة هذه الدول الخارجية ، وخاصة
تجارتها القادمة من منطقة شرق وجنوب شرق آسيا الى الموانئ الكويتية
التجارية من خلال اتفاقيات ثنائية نقلية لتحملها الشاحنات التي تعود
فارغة أو تنقلها شركة نقل برية كويتية أو خليجية تؤسس لهذا الغرض ،
نستطيع أن نستقطب المزيد من تجارة العبور ، ونكون بذلك قد حققنا
استمرارية أداء الموانئ الكويتية التجارية بكامل طاقتها الحالية والمستقبلية .
وليس ثمة شك أن هذه الدول المعنية سترحب بهذا التعاون النقلي
لأنه سيحقق لها الكثير من المزايا وهي :

أ - اختصار المسافة بنسبة تتراوح بين ٣٠-٥٠ ٪ بما يوفر في رسوم
النولون إضافة الى اختصار الوقت ، وتوفير رسوم عبور قناة
السويس ، والاستفادة من شاحناتها التي تعود فارغة .

ب - تخفيف الضغط على موانئها بما يمكنها من توجيه الاستثمارات
المينائية المستقبلية نحو مجالات استثمارات أخرى .

وإذا ما تحقق مقترح كهذا تكون الموانئ الكويتية التجارية قد
استطاعت جذب جزء من التجارة العالمية بين الشرق والغرب مرة ثانية
إلى طريق الخليج العربي ، وتكون قد أحيت تراثنا العتيق في هذا المجال
لتنشيط السفن الكويتية والخليجية مرة ثانية في نقل البضائع بين الشرق
والغرب ، ويعود للبحار الكويتي وللتاجر الكويتي مكانته العالمية في هذا
المجال . ويمكن أن تلعب شركة الملاحة العربية الخليجية دورا مهما في
دعم هذا المقترح بالقيام بمهمة النقل البحري .

٢ - مجلس التعاون الخليجي * ومستقبل المواني الكويتية التجارية :
ليس ثمة شك أن قيام مجلس التعاون الخليجي يعتبر نقطة مهمة على
الطريق لتحقيق التنسيق والتعاون والتكامل بين دول المجلس . فمن أهدافه
تدعيم وترسيخ شمولية العلاقات بين دول المجلس ككيان اقتصادي
واحد ، وهو هدف سيدعم العلاقات التعاونية التكاملية بين المواني
الخليجية وهي رثاء دول المجلس .
ومن أهداف المجلس أيضا دعم شبكة النقل البري « طرق السيارات
والخطوط الحديدية » بين دول المجلس ، إضافة إلى دعم حركة النقل
البحري الخليجي من خلال دعم شركة الملاحة العربية الخليجية
(مقرها مدينة الكويت) وتحقيق التنسيق بين المواني الخليجية بدلا
من التنافس الضار فيما بينها .

إضافة الى ذلك ما تضمنه ميثاق مجلس التعاون الخليجي من
قرارات من شأنها العمل على تنشيط حركة التبادل التجاري وحرية
انتقال الأفراد ورؤوس الأموال وبعض الامتيازات الأخرى الخاصة
بأبناء دول مجلس التعاون الخليجي .
ومن هذا المنطلق ، وكهدف خليجي قومي ، والانطلاق بأهداف

• برزت فكرة إنشاء مجلس التعاون الخليجي في أثناء انعقاد مؤتمر القمة العربي الحادي عشر
في عمان عاصمة المملكة الأردنية الهاشمية في الفترة من ٢٥-٢٧ نوفمبر ١٩٨٠ . واتفق
وزراء خارجية دول الخليج العربية الست الذين اجتمعوا في الرياض في ٤ فبراير ١٩٨١
على إنشاء مجلس للتعاون بين دول الخليج العربية ، على أن يكون مقره الرئيسي مدينة
الرياض ، وأمينه العام من الكويت . والدول الخليجية الست هي : المملكة العربية السعودية -
الكويت - دولة الامارات العربية - قطر - البحرين - سلطنة عمان . « المصدر : التعاون
الخليجي المشترك ، كتاب من منشورات الأمانة العامة للتعاون مع دول الخليج العربية
وزارة الخارجية الكويتية مايو ١٩٨١ ص ٢٣-٢٤ » .

مجلس التعاون من المرحلة النظرية الى مرحلة المجال العملي التطبيقي ،
أرى أن تتبنى دول المجلس فكرة « الميناء الأم » وهي الفكرة التي يدعو
لها دكتور ابراهيم مكّي . وتتضمن فكرة الميناء الأم أو ما يمكن أن نسميه
« الميناء المستودع » اختيار ميناء أو أكثر من موانئ الخليج ذات
تجهيزات وإمكانات كبيرة تتفق والتطورات النقلية العالمية ليكون بمثابة
ميناء أم . وتتولى هذه الموانئ الأمّات مهمة استقبال السفن التجارية
الضخمة القادمة الى دول الخليج العربية ، ثم توزع بعد ذلك حصة كل
دولة من هذه الحمولة إما عبر الخليج من خلال سفن التغذية المحلية الى
موانئ الدول المعنية ، ويمكن أن تتولى شركة الملاحة العربية الخليجية
هذه المهمة ، وإما تنقل البضائع عبر شبكة النقل البري التي تربط بين
دول المجلس ، من خلال تكوين شركة نقل برية خليجية مشتركة
لتتولى هذه المهمة .

وتهدف فكرة الميناء الأم إلى تحقيق عدة منافع للدول الخليجية

العربية هي :

١ - تخفيف الضغط على الموانئ الخليجية ، وتقليل فترة انتظار
السفن في المراسي الخارجية لتقليل الغرامات التي تدفعها الموانئ نتيجة
طول الانتظار والذي يصل بعضها نحو ٢٠ ألف دولار في اليوم الواحد
للسفينة الواحدة . ويقول د. ابراهيم مكّي في هذا المجال « إن الوضع
الحالي والذي يفنقر إلى التنسيق بين الموانئ الخليجية يجعل السفينة الواحدة
ذاتها تدخل أكثر من ميناء من موانئ المنطقة لتفريغ الحمولة الخاصة بها .
ويعني هذا ببساطة أنه اذا ما طبقت فكرة الميناء الأم ، فإن السفينة
الضخمة التي تحمل بضائع لعدة دول خليجية ستقوم بتفريغ حمولتها
بالكامل في أحد الموانئ الأم المتفق عليها . ويؤدي هذا بالتالي إلى تقليل

عدد السفن الكبيرة التي تزور المواني الخليجية إلى النصف ، بل ربما أقل من هذا ، على اعتبار أن السفينة الواحدة تزور في المتوسط أكثر من ميناءين . ومن ثم يخف الضغط كثيرا على المواني الخليجية ونتفادى مشكلات طول انتظار وازدحام المراسي الخارجية والداخلية بالسفن .»

ويرى الباحث أن هذا الأمر سيقبل أيضا من حدة التلوث المائي في الخليج العربي من خلال تقليل فترة بقاء السفن في الخليج إلى أدنى حد ممكن ، وبالتالي تقليل حجم مخلفاتها التي تتخلص منها بطرحها في مياه الخليج .

٢ - ستعمل فكرة الميناء الأم على تقليل حجم الاستثمارات الخليجية في موانئها الكثيرة ، خاصة وأن التطورات العالمية في وسائل النقل البحري والمناولة تتطور بسرعة هائلة وبصفة مستمرة مما يستدعي رصد الكثير من الاستثمارات لمواجهة هذه التطورات وتحقيق أعلى كفاءة ممكنة لهذه المواني ، ومن ثم يصبح تركيز هذه التطورات في المواني الأمّات عاملا يساعد الدول الخليجية الأخرى على توجيه الاستثمارات التي كان من المفروض أن تنفق على موانئها إلى مجالات استثمار أخرى ، خاصة وأن المنطقة مقبلة على فترة ستتناقص فيها عائدات النفط ، ويصبح ترشيد الاستثمارات ضرورة حتمية .

٣ - أن الدول الخليجية متقاربة ، والمسافات بين المواني قصيرة (أنظر الجدول رقم ١٠) ومن ثم يصبح من غير المعقول أن تطور هذا العدد الهائل من المواني الخليجية (١٨ ميناء) لتواكب التطورات العالمية ، وتصبح فكرة الميناء الأم أو المواني الأمّات ضرورة اقتصادية فضلا عن قيمتها السياسية بما يزيد من درجة الارتباط بين الدول الخليجية ، وهذا في حد ذاته هدف أساسي من أهداف قيام مجلس التعاون الخليجي .

٤ - ولإنجاح فكرة الميناء الأم ، فإننا يمكن أن نحكم التنسيق بين المواني الخليجية في ظل الميناء الأم بإدخال نظام الحاسب الآلي الموحد (الكمبيوتر) في تنظيم العمل بالمواني سواء فيما يتعلق بحركة السفن ذاتها أو البضائع الواردة لدول المجلس على السفن التجارية* .

ويرى الباحث لكي تنجح فكرة الميناء الأم ضرورة إنشاء صندوق خليجي خاص يتولى تمويل نفقات مناولة البضائع في المواني الأمّات ونفقات نقلها عبر شبكة النقل البري أو عبر خطوط الملاحة البحرية المحلية بين مواني دول المجلس . وليس ثمة شك في أن مقترحا كهذا يجعل فكرة الميناء الأم مقبولة من الجميع ، طالما أن المصلحة مشتركة ، وستحمل كل دول المجلس أعباء هذه المهمة من خلال الصندوق الخليجي المشترك . ويؤكد هذا أن الميناء الأم لن يكون لحساب دولة ما على حساب باقي الدول ، ويصبح اختيار الميناء الأم فقط من منطلق إمكانيات وقدرات هذا الميناء في خدمة الدول الخليجية .

ويقتضي تطبيق هذه الفكرة من وجهة نظري ضرورة إنشاء مخازن خاصة لدول مجلس التعاون في المواني الأمّات تخزن فيها البضائع لحين ترحيلها الى دولها .

* معظم الآراء الخاصة بفكرة الميناء الأم مستوحاة من مقال الدكتور ابراهيم مكي بعنوان « مستقبل التعاون بين مواني الخليج العربي » مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية العدد ٢٥ كانون الثاني ١٩٨١ ص ٤٤-٥١ . إضافة الى مناقشة الفكرة مع د. ابراهيم في أثناء اللقاء الذي تم بيني وبينه في مكتبه في يناير ١٩٨٣ ، وكذلك محضر اجتماع خبراء النقل البحري لدراسة إمكانية تسير خطوط بحرية ساحلية منتظمة بين المواني الرئيسية لدول المجلس المنعقد بمقر الأمانة العامة بالرياض في الفترة من ٢٦ ، ٢٧ ذي الحجة ١٤٠٢ الموافق ١٣ ، ١٤ أكتوبر ١٩٨٢ وكذلك إضافات الباحث .

فاذا ما طبقت فكرة الميناء الأم أو الميناء المستودع نكون قد خطونا خطوة تطبيقية مهمة نحو تحقيق أهداف المجلس ، ويصبح التعاون بين المواني الخليجية البداية التطبيقية الفعلية بين دول المجلس .

وعلى مستوى المواني الكويتية ، فإنني أرشح ميناء الشعبية من خلال موقعه الأقرب الى باقي دول المجلس ، وإمكاناته الكبيرة ومياهه العميقة (١٤ متر) ومراسيه الطويلة بما يمكنها من استقبال السفن التجارية الضخمة ، وهي السفن التي تختص بها المواني الأمات بالدرجة الأولى ، إضافة الى ذلك شبكة النقل البرية التي تربطه بدول المجلس ، وبعده عن ازدحام مناطق العمران التي تتركز في مدينة الكويت الكبرى من حول ميناء الشويخ . وإذا كنت قد استبعدت ميناء الشويخ ليكون ميناءاً فإن هذا لا يقلل من قيمته كميناء تجاري رئيسي ، وإنما لأن ميناء الشويخ مؤهل على ضوء مقترحات الباحث ليكون ميناء العبور الرئيسي مستقبلاً عندما تتسع دائرة تجارة العبور لتخدم دول شرق البحر المتوسط .

خاتمة

من كل هذا نخلص إلى أن المواني الكويتية التجارية مرت عبر تاريخها التجاري الطويل بمراحل كثيرة ، شهدت فيها الكثير من المتغيرات المحلية والخليجية والعربية بل والعالمية ، التي لعبت دورا كبيرا في نموها وتطورها لتحتل في الوقت الحاضر مكانة كبيرة تتفوق بها على معظم مواني الخليج العربية الأخرى ، باستثناء ميناء الملك عبد العزيز (الدمام) الذي يعتبر أكبر المواني الخليجية .

كما أظهرت الدراسة أن التوجه البحري للكويت لم يكن وليد الصدفة ، وإنما كان محصلة جملة عوامل بعضها عوامل طبيعية ، والبعض الآخر عوامل بشرية حيث كان للإنسان الكويتي بتضحياته ومعاناته وبطولاته أثر كبير في خلق هذا التراث التجاري البحري العتيق .

كما كشفت الدراسة أن المواني الكويتية التجارية كانت من أكثر مواني الخليج العربية تأثرا بالأحداث الخليجية سواء في الماضي أو الحاضر . وكان للموقع الجغرافي عند رأس الخليج العربي العامل الرئيسي الذي ساعد على زيادة درجة أو معامل الارتباط بين هذه المتغيرات والتطورات التي شهدتها المواني الكويتية التجارية .

كما أوضحت الدراسة أن المواني الكويتية التجارية كانت منذ نشأتها الأولى مواني إقليمية أكثر من كونها مواني محلية . فقد مارست دور ميناء العبور وإعادة الصادرات منذ القدم وحتى الوقت الحاضر ، ويؤكد هذا أهمية الموقع الجغرافي من ناحية ، والكفاءة البشرية من ناحية أخرى .

وتبين من الدراسة أيضا أن المواني الكويتية التجارية هي مواني استقبال (واردات) بالدرجة الأولى ، حيث لا تمثل الصادرات إلا

كسراً ضئيلاً جداً لا يتعدى ٣٢٪ (١٩٨٢) ، بينما يخص الواردات ٩٦٫٨٪. ويعكس هذا طبيعة المجتمعات التي تخدمها ، فهي مجتمعات استهلاكية بالدرجة الأولى .

كما أبدى الباحث من خلال رؤيته الجغرافية الشاملة الكثير من الملاحظات التي استهدفت تحقيق الاستخدام الأمثل للمواني التجارية ، وتفادي بعض المشكلات البيئية المتوقعة . فقد كان في رؤيته يتعدى حدود العلاقة المباشرة بالمواني ليدعم مقترحاته من خلال مردودات المشروعات المختلفة على البيئة والاستخدامات الأخرى .

ومن هذا المنطلق كانت المقترحات فيها شمولية من ناحية ، وتعالج أكثر من ظاهرة من ناحية أخرى . فقد جاء رفض الباحث لفكرة إقامة ميناء عند رأس عشرين لاستيراد الصلبوخ أو إحداث توسعه في ميناء الدوحة لنفس الغرض من منطلق حماية البيئة من خطر التلوث الهوائي المتوقع وتأثيره الضار على المشروعات المجاورة ، وكلها مشروعات ذات حساسية خاصة للتلوث الهوائي .

كما أن الباحث في رؤيته لمستقبل المواني الكويتية التجارية ينطلق من حقيقة يجب أن يستحضرها صناع القرار دائماً ، وهي نظرية الاحتمالات المستقبلية ، والتخطيط الواعي لمواجهة هذه الاحتمالات حتى لا نفاجأ بمواقف تضعنا في حيرة من أمرنا ، ونسارع بوضع الحلول السريعة المرتجلة والتي لا تتعدى في أكثر الأحيان مجرد مسكنات مؤقتة . إننا يجب أن ندرك أن الطفرة الحالية ظاهرة مؤقتة وعارضة ، ومن ثم يجب علينا أن نخطط للوضع المتوقع بعد انحسار هذه الطفرة ، حتى لا نترك استثماراتنا الضخمة في موانينا دون تحريك ، فهي كما يرى الباحث استثمارات بعيدة المدى ، ويجب أن تتحرك لتؤدي دورها في خدمة الاقتصاد الكويتي .

ملحق الجداول

جلول رقم (١)
تطور حجم الحمولة المفرغة في ميناء الشويخ .
(٦٠ - ١٩٨٢)
طن متري

السنة	عدد البواخر المفرغة	مجموع الحمولة المفرغة	متوسط الحمولة المفرغة يوميا	ملاحظات
١٩٦٠	٧٢٨	١٠١٩٢٨٨	٢٧٩٣	فترة النمو العادي
١٩٦٥	٨٢٥	١٠١٢٤٨٤	٣٠٤٨	
١٩٦٦	٩٤٣	١٠٤٣٤٩٠٢	٣٩٣١	
١٩٦٧	٨٩٥	١٠٥٧٦٤٤٦	٤٣١٩	
١٩٦٨	١٠٢٨	١٠٦٨١٦٤٩	٤٦٠٧	
١٩٦٩	١٠٥٣	١٠٣٣٣٥٩٩	٣٦٥٤	فترة التراجع والإنحسار المؤقت
١٩٧٠	٩٤٥	١٠٧٥٩٥١	٢٩٤٨	
١٩٧١	٩٦٥	١٠٤١٤٥١٠	٣٨٥٩	
١٩٧٢	١١٦٢	١٠٣٠٤٩٩٣	٣٥٧٤	
١٩٧٣	١١٦١	١٠٣٠٤٠٤٧	٣٥٧٣	
١٩٧٤	١١٦٧	١٠٧٨١٨٥٧	٤٨٨٢	فترة النمو السريع
١٩٧٥	١٦١٥	١٠٩٤٦٦٤٠	٥٣٣٣	
١٩٧٦	١٨٠٥	٣٠٤٣٢٠٩٥	٩٤٠٣	
١٩٧٧	١٧٤١	٤٠٢٢١٢٥٥	١١٥٦٥	
١٩٧٨	٢٠٩٦	٤٠٠٢٠٥٣	١٠٩٦٤	
١٩٧٩	٢١٢٢	٤٠٥٥٧٩٤٦	١٢٤٨٨	
١٩٨٠	٢٠١٣	٥٠٣١٧٨٣٥	١٤٥٢١	
١٩٨١	١٩٢٢	٦٠٥٩٦٣٧٧	١٨٠٧٢	
١٩٨٢	٢١٢٩	٧٠١٥٦١٦٦	١٩٦٠٦	

- ٥ المصدر : ١ - التقرير السنوي لميناء الشويخ (٦٢/٦١) ادارة الجمارك والمواني ، ص ٩٨ .
٢ - التقرير السنوي العام لميناء الشويخ ١٩٧٩ ، ص ٤ .
٣ - التقرير الإحصائي السنوي لحركة السفن والبضائع بميناء الشويخ ١٩٨١ ،
(المؤسسة العامة للمواني) ، ص ١٧ .
٤ - المجموعة الإحصائية السنوية لحركة السفن والبضائع الواردة الى ميناء الشويخ
١٩٨٢ ، (المؤسسة العامة للمواني) ، ص ٤ .
أما متوسط الحمولة المفرغة يوميا فهو من استخراج الباحث وكذلك التصنيف
المكون في عمود الملاحظات .

جدول رقم (٢)
تطور حركة المناولة في ميناء الشعبة (القطاع التجاري)
(٦٧ - ١٩٨٢)

السنة	الصادرات	الواردات	المجموع الكلي طن متري	متوسط المناولة اليومية	ملاحظات
١٩٦٧	٨٦ر٢٩٤	٢٦٣ر٩٠٧	٣٥٠ر٢٠١	٩٥٩	مرحلة النمو المتغير (الظهور المحلي)
٦٨	١٥١ر٣٥٠	٣٠٠ر٤٣٤	٤٥١ر٧٨٤	١٢٣٨	
٦٩	١٥٥ر٦٣٠	٢٣٦ر٤١٩	٣٩٢ر٠٤٩	١٠٧٤	
٧٠	١٨٢ر٦٦٢	١٠٠ر٢٧١	٢٨٢ر٩٣٣	٧٧٥	
٧١	٢٢٨ر٢٩٧	١٨٧ر٢١٢	٤١٥ر٥٠٩	١١٣٨	
٧٢	٥٨١ر٤٢٣	٧٧ر٧٠٢	٦٥٩ر١٢٩	١٨٠٦	
٧٣	٧١٣ر٩٦٢	٤٤ر٢٢٥	٧٥٨ر١٨٧	٢٠٧٧	
٧٤	٧٢٦ر٦٥٦	٣٣٢ر٠٨٣	١٠٥٨ر٧٣٩	٢٩٠١	مرحلة النمو السريع (الظهور الوطني)
٧٥	٨٣٢ر٤٨٤	٢٧٤ر٦٢٣	١٠٧ر١٠٧	٣٠٣٣	
٧٦	٦٥٥ر٢٠٩	٩٦١ر٧٦٨	١ر٦١٦ر٩٧٧	٤٤٣٠	
٧٧	٦٢٢ر٨٧٥	٩٣٨ر٢٨٥	١ر٥٦١ر١٦٠	٤٢٧٧	
٧٨	٧٩٠ر٧٩٧	١ر٤٠٤ر٨٨٥	٢ر١٩٥ر٦٨٢	٦٠١٥	
٧٩	٧٦٨ر٤٥٤	٢ر٤٢٢ر٤٨٢	٣ر١٩٠ر٩٣٦	٨٧٤٢	
٨٠	٥٩٩ر١١٨	٢ر٩٩٦ر٦٥١	٣ر٥٩٥ر٧٦٩	٩٥٨٠	مرحلة الظفرة (الظهور الاقليمي)
٨١	٣٦٧ر٢٤٦	٦ر١٦٠ر٨٨٦	٦ر٥٢٨ر١٣٢	١٧٨٠٠	
٨٢	٣٩٥ر١٤١	٦ر١٥٥ر٠٠٣	٦ر٥٥٠ر١٤٤	١٧٩٥٠	

- * المصدر :
- ١- الإدارة العامة لمنطقة الشعبة ، المجموعة الإحصائية السنوية لمنطقة الشعبة الصناعية الموسعة ، (١٩٨١) ، ص ٢٥ .
 - ٢- الإدارة العامة لمنطقة الشعبة الصناعية ، إدارة شؤون ميناء الشعبة ، التقرير السنوي لميناء الشعبة (١٩٨٢) ، جدول (٤) ، ص ٩ .
 - ٣- متوسط المناولة اليومية والملاحظات إضافات من جانب الباحث .

جدول (٣)
 تطور حجم الحمولة المناولة في ميناء الشعبة
 (قطاع المنتجات السائلة) .
 (٧٠-١٩٨٢)

السنة	الصاحرات			الواردات	المجموع (طن متري)
	منتجات نفطية سائلة	امونيا سائلة	المجموع		
١٩٧٠	٤٠٣٨٣٦٤	—	٤٠٣٨٣٦٤	—	٤٠٣٨٣٦٤
٧١	٤٣٢٣٢١٦	٧٥٣٣	٤٣٣٠٧٥٩	—	٤٣٣٠٧٥٩
٧٢	٤٧٤٥٢٦٤	٤٤٥٢٨	٤٧٨٩٧٩٢	—	٤٧٨٩٧٩٢
٧٣	٥٢٣٤٨١٣	٧٩٩٩٠	٥٣١٤٨٠٣	—	٥٣١٤٨٠٣
٧٤	٥٠٧٣٣٢٤	١٣٨٦٥٠	٥٢١١٩٧٤	—	٥٢١١٩٧٤
٧٥	٥٣٠٤٦٣٣	١٦٢٦٦٠	٥٤٦٧٢٩٣	—	٥٤٦٧٢٩٣
٧٦	٨٦٤٢٦٨١	١٦٤٠٧٥	٨٨٠٦٧٥٦	—	٨٨٠٦٧٥٦
٧٧	٨١٣٦٨٣١	١٣١١١٩	٨٢٦٧٩٥٠	٣٨٠٨٨	٨٣٠٦٠٣٨
٧٨	٩٤٢٩٨٥٥	١١٠٥٣٩	٩٥٤٠٣٩٤	٢٢٩١١٧	٩٧٦٩٥١١
٧٩	١٠٥٠٥٢٢٩	٨٤٢١٤	١٠٥٨٩٤٤٣	٣٨٣٠٤٣	١٠٩٧٢٤٨٦
٨٠	٨٥٤٥٥٧٦	٥٦٠٤٦	٨٦٠١٦٢٢	٤٠٨٨٨٣	٩٠١٠٥٠٥
٨١	٦٦٠٩٧٥٧	١٥٦٥٢٩	٦٧٦٦٢٨٦	٥٨٠٣٨٢	٧٣٤٦٦٦٨
٨٢	٨٢٩٤٨٢٢	٨٣١٣٣	٨٣٧٨٠١٥	٢٦٦٣١٢	٨٦٤٤٨٣٢٧

- المصدر : ١ - المجموعة الإحصائية السنوية لمنطقة الشعبة الصناعية الموسعة (١٩٨٢/٨١) ، ص ٣٢ .
 ٢ - التقرير السنوي لعمليات ميناء الشعبة عام ١٩٨٢ (مرجع سابق) ، (جلول رقم ١١) .

البيانات الواردة في الجدول (٤)

البيانات الواردة في الجدول (٤)

طبيعة السلع المصدرة من ميناء الشعبة

(٧٧-١٩٨١)

طن متري

السلعة	١٩٧٧	١٩٧٨	١٩٧٩	١٩٨٠	١٩٨١
أسمدة	٥٤٦,٥٨٤	٦٨٢,٠٥٥	٦٢٣,٧٣٧	٤٦٧,٠٢٥	٢٧٨,٢٨٤
كسبريت	٥٥,٩٦٦	٨٥,٣٧٤	١١٧,١٠٧	١٠٨,٢١٤	٨٠,٨٤٥
طين وحفريات	٨,٥٢٠	٢٠,٢٣٧	٤,٦٠٠	—	—
روبيان	١,٠٧٧	١,٥٠٦	١,٠١٨	٧,٥٣٠	٥٦٣
منتجات أخرى	٣٨٣	٢٧٠	١٩,٦٩٠	٦٢	—
مجموع صادرات المنطقة الصناعية	٦١٢,٥٣٠	٧٨٩,٤٤٢	٧٦٦,١٤٢	٥٨٢,٨٣١	٣٥٩,٦٩٢
صادرات من غير المنطقة	١٠,٣٤٥	١,٣٥٥	٢,٣١٢	١٦,٢٨٧	٧,٥٥٤
المجموع	٦٢٢,٨٧٥	٧٩٠,٧٩٧	٧٦٨,٤٥٤	٥٩٩,١١٨	٣٦٧,٢٤٦

هـ المصدر : المجموعة الإحصائية السنوية لمنطقة الشعبة الموسعة (١٩٨٢/٨٦) ص ٢٧.

جدول (٥)
طبيعة البضائع الواردة الى ميناء الشعبة
للسوق الكويتية *
(١٩٨١ ، ١٩٨٢)
طن متري

السلعة	١٩٨١	١٩٨٢
الكلنكر	١٥٦١٧٠٠ ر	١٦٦٨٧٢٨ ر
الأسمنت المعبأ	٩٦٤٤٨ ر	١٧٤٧٦٦ ر
الأسمنت السائب	٣٧١١ ر	١٢١٦٦٨ ر
بضائع عامة	٣٥٢٥٩ ر	٧٠٣١١ ر
جس خام	٣٢٦٤١ ر	٣٣٤٦١ ر
حديد خام	—	٩٨٠٤٨ ر
بضائع شبه ثقيلة	—	٣٦١٢٥ ر
بضائع ثقيلة	—	٢٣٩٧٢ ر
ملح	١٦٤١٠ ر	—
معدات وآلات	٩٤٠٨ ر	٩٨٥٣ ر
أخشاب	١٥١٦ ر	٢٢٠٥ ر
بضائع أخرى	١٥٠٦٩ ر	١٤٩٨٩٧ ر
الجملة	١٨٨٩٣٧٣ ر	٢٣٨٨٧٨٥ ر

* المصدر : الإدارة العامة لمنطقة الشعبة - إدارة شؤون ميناء الشعبة .
التقرير السنوي لعمليات ميناء الشعبة عام ١٩٨٢ ، الجدول رقم (٢)
(مستخلص منه الواردات فقط) .

جدول (٦)
طبيعة بضائع العبور في ميناء الشعبة
(١٩٨١ ، ١٩٨٢)
طن متري

السلعة	١٩٨١	١٩٨٢
الأسمنت السائب	١٠٥٧٠٦٦	١٩٥٠٩٠٨
الأسمنت المعبأ	١٠٧٧٦٩٨	٥٢٠٤٧٨
القمح السائب	٧٦٦٩٩٤	٤٢٩٤١٤
الصلب والأنابيب	٧٠٣٣٧٠	٢٥٧٠٣٥
بضائع عامة	٢١٨٧٢٠	١٥٨٥٨٠
الذرة الصفراء	١٦٨٩٣٨	٦٢١٥٨
الأخشاب	٥٨٦٥٠	٢٠٢٧٩
مواد خطرة	—	٤٦٨١١
بضائع شبه ثقيلة	—	٧٦٣٥٢
بضائع ثقيلة	—	٣٩٩٤٩
سكر	٤١٦٥٦	١٤١٤٠
شعير	٤١٠٣٩	—
مركبات	٢٧٦٢٧	١٨٦٦٧
تمر	٢٣٦٧٦	٥٦٩٥٤
اسفلت سائب	—	١١٢٧٧١
الأرز	٥٣١٨٠	—
معدات وآلات	٢٢٨٩٩	١٢٢١٦
الجملة	٤٢٦١٥١٣	٣٧٦٦٢١٨

* المصدر : التقرير السنوي لميناء الشعبة (المصدر السابق) ، جدول (٣) .

جدول (٧)
حجم حركة اللنشات في ميناء الدوحة.
(أغسطس ٨٢ - فبراير ١٩٨٣)

الشهر	عدد اللنشات			عدد الدوب		
	القادمة	المغادرة	المجموع	ما يخص ايران منها	القادمة	المغادرة
أغسطس ٨٢	٠٠	٠٠	٦١٥	٠٠	٠٠	٥
سبتمبر ٨٢	٠٠	٠٠	٤٩٤	٤٤٣	٠٠	٢
أكتوبر ٨٢	٠٠	٠٠	٧٣٤	٦٥٦	٠٠	٥
نوفمبر ٨٢	٣٢٠	٣٣١	٦٥١	٥٤٦	١١	١٨
ديسمبر ٨٢	٤٤٣	٤٥١	٨٩٤	٧٤٤	٥	١٣
يناير ٨٣	٤٦٩	٤٢٩	٨٩٨	٧٤٧	١١	٢٠
فبراير ٨٣	٥٧٨	٥٦٢	١١٤٠	٩٥٨	٨	١٥

• المصدر : مجمع من التقارير الشهرية لحركة الميناء من أغسطس ٨٢ وحتى فبراير ١٩٨٣ .

جدول (٨)
حجم البضائع المفرغة في ميناء الدوحة ومواني التصدير .
يناير ١٩٨٣

ميناء التصدير	بضائع مسلمة رأساً	بضائع مخزنة	المجموع (طن) . .
بوشهر (إيران)	١٠٦٠ر٥	١١٢	١١٧٢ر٥
كناوة (إيران)	١٨ر٩	٢٠ر٨	٢٠ر٩٨
مندريك (إيران)	—	٢٠ر١	٢٠ر١
دبي	١١٥ر٣	—	—
اليابان (دون تحديد)	١٦ر١	—	—
الهند (دون تحديد)	—	٠ر٢٦	٠ر٢٦
المجموع	١٢١٠ر٨	١١٦ر٣٥	١٣٢٧ر١٥

• المصدر : التقرير الإحصائي لحركة السفن والبضائع الواردة إلى ميناء الشويخ والدوحة يناير ١٩٨٣
(المؤسسة العامة للمواني) ، ص ١٥ .
• الأرقام بالجدول الأصلي بالكيلو جرامات وقد تم تحويلها إلى أطنان لتوحيد الأوزان
في البحث .

جدول (٩)
كمية البضائع الواردة والصادرة حسب وسيلة النقل بالكويت.
(١٩٨٠ - ٧٦)
الكمية (طن متري)

السنة	أولاً : الواردات					
	المجموع	بحراً (مواني)	النسبة	بحراً	النسبة	جوا
١٩٧٦	٤٣٣١٧٨٦٢	٣٩٠٥٨٢٧	٩٠٪	٣٩٢٩٠٤	٩١٪	١٨٨٦٢
١٩٧٨	٦٢٣١٦٦٦	٥٣٧٤٢٧٥	٨٦٪	٨٢٧٤٤٨	١٣٣٪	٢٩١٥٠
١٩٨٠	٦٧٩٥٠١٤	٥٩٥٥٦٠٨	٨٧٪	٨٠٩٢٤٦	١١٩٪	٢٩٧٠٨

ثانياً : الصادرات

١٩٧٦	١٦٤٣٩٣١	٩٠٣٨٤١	٥٥٪	٧٣٨٥٩٣	٤٤٩٪	١٤٩٥
١٩٧٨	١٤٩٦٣٩٩	١٠٤٢٥٣١	٦٩٪	٤٥٠٥٦٦	٣٠١٪	٢٣٠٢
١٩٨٠	١٩٢١٢٨٩	٨٦١١٨٨	٤٤٪	١٠٥٨٥٤٧	٥٥٪	١٥٥٤

ثالثاً : مجموع الصادرات والواردات

١٩٧٦	٥٩٦١٧٩٢	٤٨٠٩٦٦٨	٨٠٪	١١٣١٤٩٧	١٨٨٪	٢٠٣٥٧
١٩٧٨	٧٧٢٧٥٦٥	٦٤١٦٨٠٦	٨٣٪	١٢٧٨٠١٤	١٦٥٪	٣١٤٥٢
١٩٨٠	٨٧١٦٣٠٣	٦٨١٦٧٩٦	٧٨٪	١٨٦٧٧٩٣	٢١٤٪	٣١٢٦٢

٥٠ المصدر : المجموعة الإحصائية السنوية ١٩٨٢ (وزارة التخطيط - دولة الكويت) ، ص ١٩٧ .
٥٥ النسب المئوية من استخراج الباحث .

المصادر والحواشي

- (١) القناعي ، نجمة عبد القادر ، الخصوصي ، بدر الدين (١٩٨٢) : تاريخ صناعة السفن في الكويت وأنشطتها المختلفة . مؤسسة الكويت للتقدم العلمي . ص ١٨٣ .
- (٢) اعتمدت احصاءات طاقة المواني الخليجية والحمولة المفرغة فيها على التقارير الإحصائية السنوية للمواني عام ١٩٨١ ، وعام ١٩٨٠ .

جدول رقم (١٠)
المسافة بين موانئ الخليج العربي بالميل البحري.

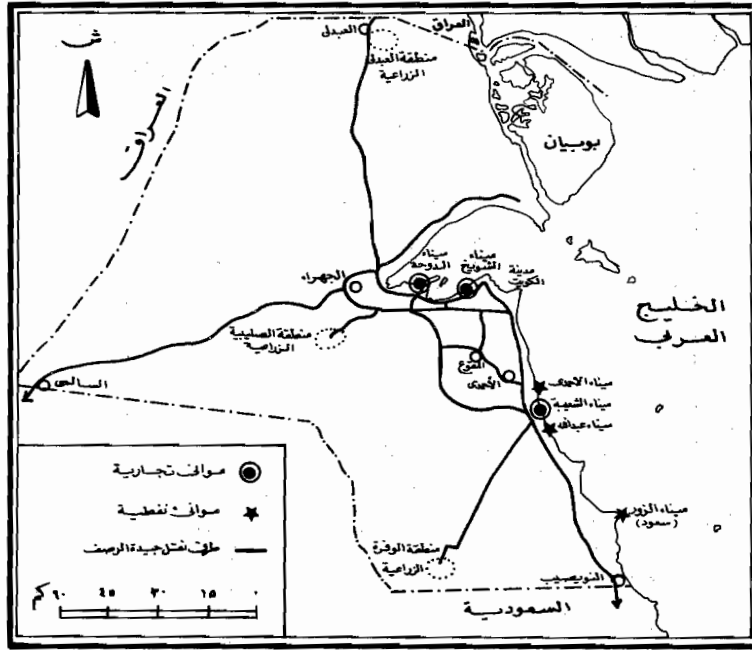
المسافة بالميل البحري ..	الموانئ
١٥٧	ميناء قابوس (عمان) - ميناء خورفكان (الشارقة)
١١٨	ميناء خورفكان (الشارقة) - ميناء صقر (رأس الخيمة)
٤٤	ميناء صقر (رأس الخيمة) - ميناء خالد (الشارقة)
٨	ميناء خالد (الشارقة) - ميناء راشد (دبي)
١٨	ميناء راشد (دبي) - ميناء جبل علي (دبي)
٥٤	ميناء جبل علي (دبي) - ميناء زايد (أبو ظبي)
١٩١	ميناء زايد (أبو ظبي) - ميناء الدوحة (قطر)
١٢٩	ميناء الدوحة (قطر) - ميناء سلمان (البحرين)
٩٢	ميناء سلمان (البحرين) - ميناء الدمام (السعودية)
١١٨	ميناء الدمام (السعودية) - ميناء جيل (السعودية)
٢٢٥	ميناء جيل (السعودية) - ميناء الشعبة (الكويت)
٢٥٠	ميناء جيل (السعودية) - ميناء الشويخ (الكويت)
١٨٠	ميناء الشويخ (الكويت) - ميناء البصرة (العراق)

• المصدر : د. مكي ، ابراهيم : مستقبل التعاون بين موانئ الخليج العربي (مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية ، العدد ٢٥ ، كانون الثاني ١٩٨١ ، ص ٥٧ .
• الميل البحري = عقدة = ١٦٩٠ مترا .

— ١٢٢ —

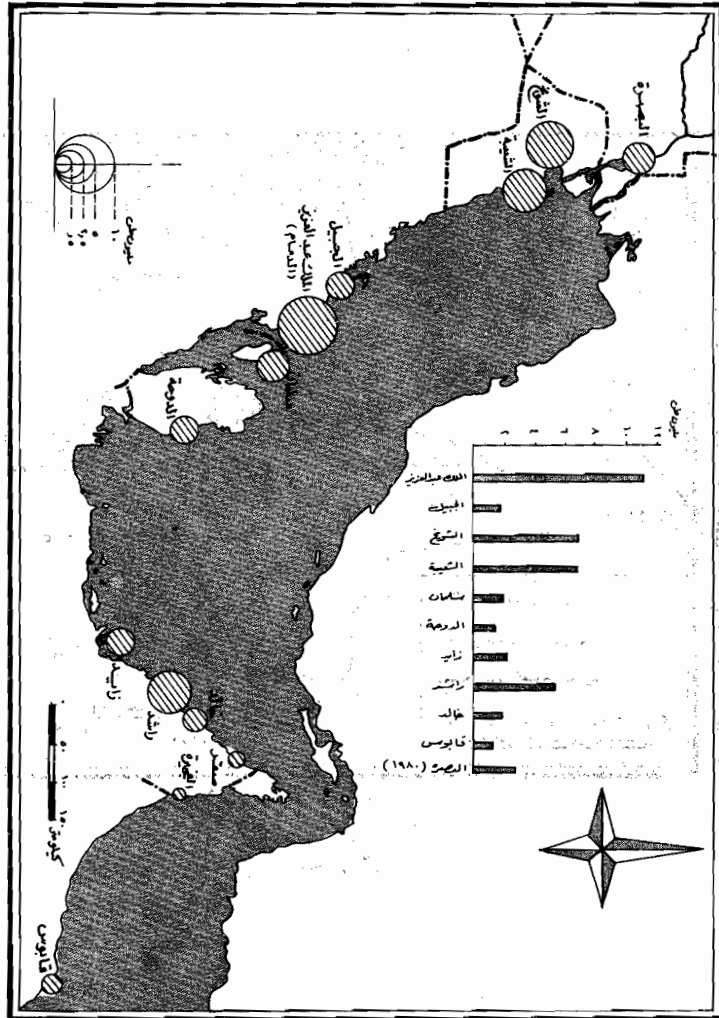
- (١٩) المرجع السابق (١٩٨١) ، ص ٨ ، ١٨ ، ٢٠ ، (١٩٨٢) ، ص ٤ ، ١٢ .
(٢٠) المرجع السابق (١٩٨٢) ، ص ١١ ، ١٣ ، ١٨ ، ٢٢ .
(٢١) جريدة السياسة الكويتية ، العدد الصادر في ١٩٨١/٨/٢٠ .
(٢٢) هذه المعلومات مستقاة من الأستاذ جمعة راشد حمدان نائب مدير المؤسسة العامة للمواني ود. سعيد شحاتة مراقب البحوث والتخطيط بميناء الشويخ في أثناء الدراسة الميدانية التي تمت على مراحل طوال شهري يناير وفبراير ومارس وإبريل ١٩٨٣ ، ومن المستندات غير المنشورة بإدارة الميناء .
(٢٣) المؤسسة العامة للمواني - الخطة الخمسية للمشروعات الإنشائية : (٨٦/٨٥ - ٨٢/٨١)

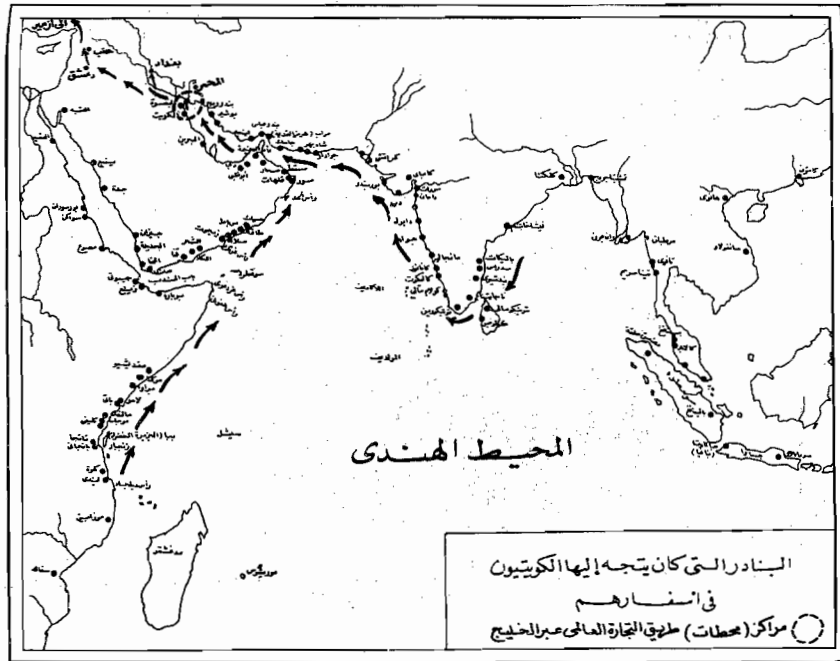
الأشكال



الموانئ الكويتية

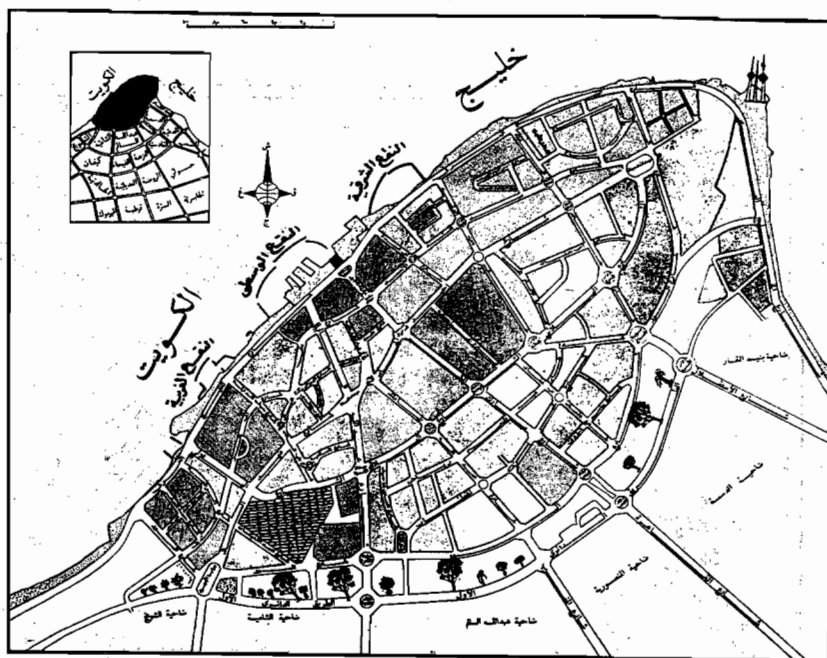
شكل (1)





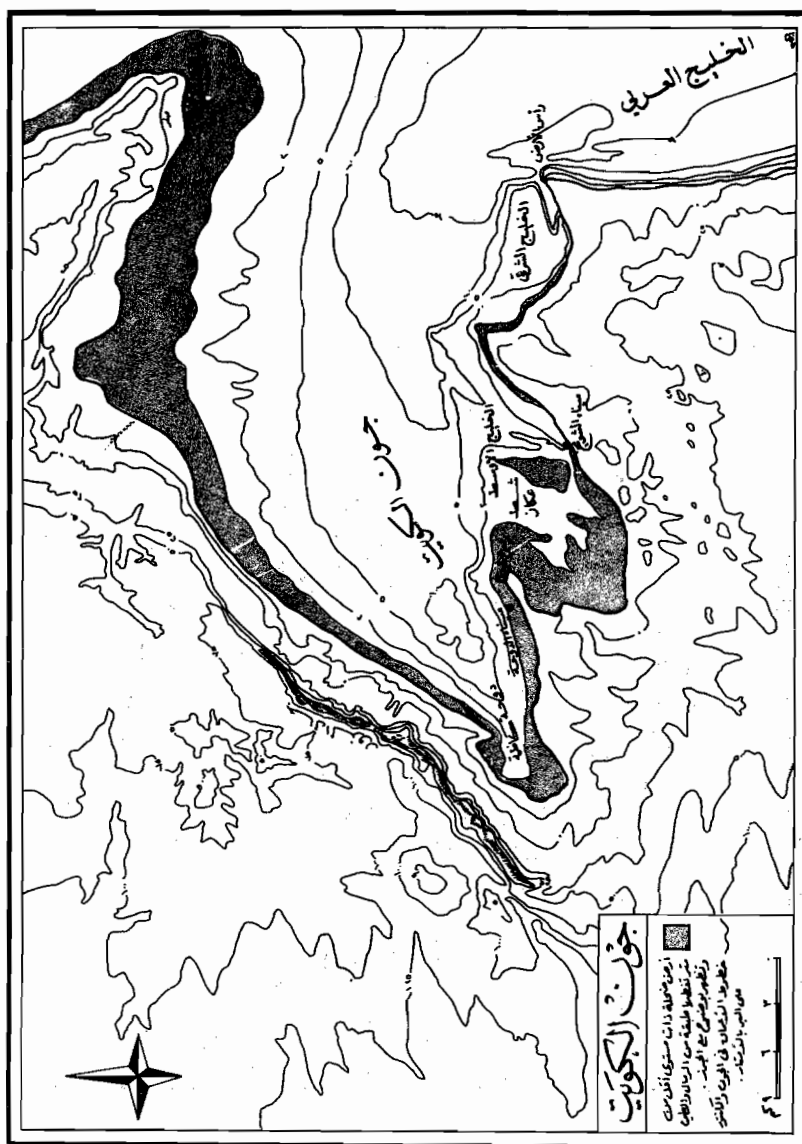
من كتاب تاريخ صناعة السفن في الكويت ص ١٨٥ . معدلة من قبل الباحث

شكل (٣)



ميناء الكويت القديم

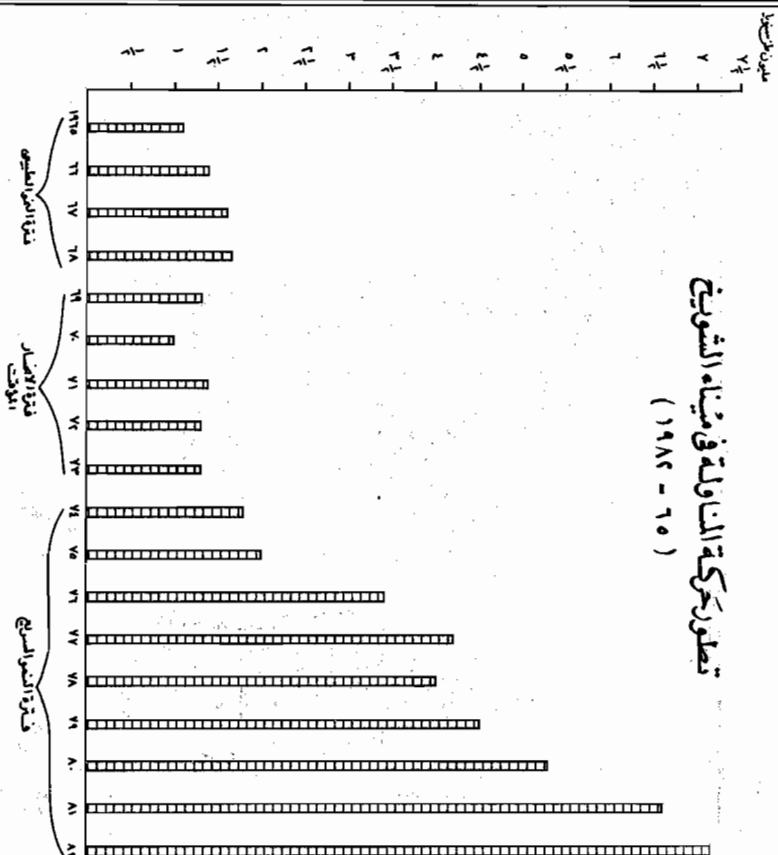
شكل (٤)



من : حسن ، المصطفى : مدينة الكويت : دراسة في الجغرافية المدن
ص ٢٢ - مدونة من قبل الباحث

شكل (٥)

تطور الحركة المناهضة في ميناء الشويخ (١٩٨٢ - ٦٥)

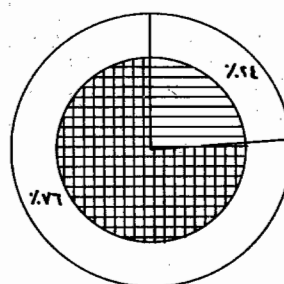


شكل (٨)

التجارة الوطنية



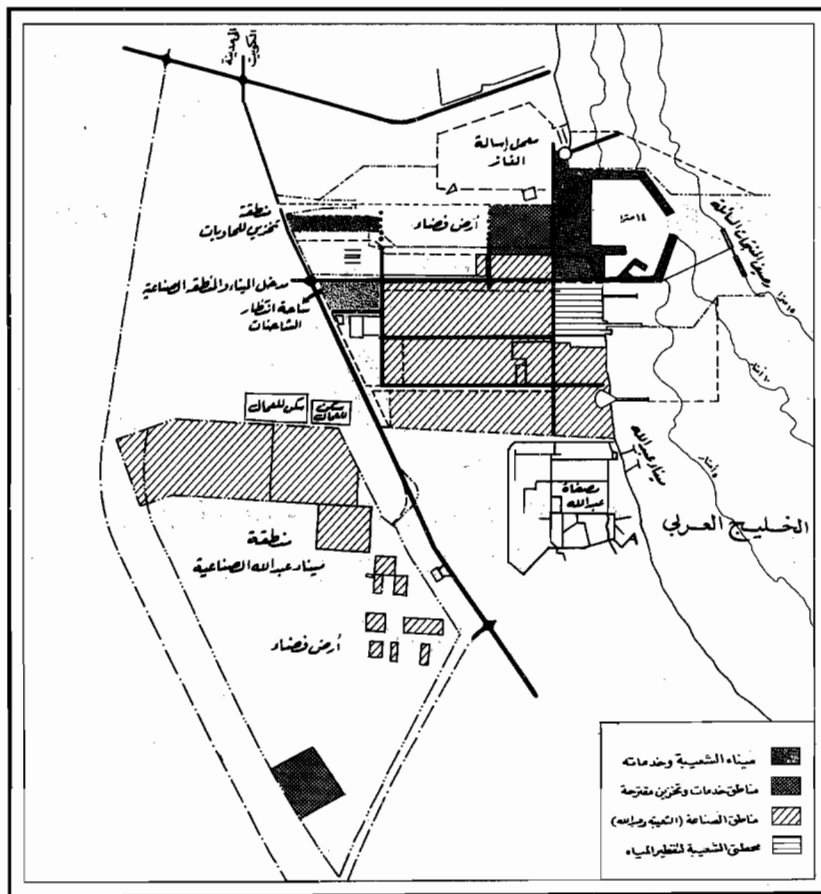
تجارة المٌبُور



نسبة نصيب تجارة العبور الى جملة حركة المناولة

في ميناء الشويخ (١٩٨٢)

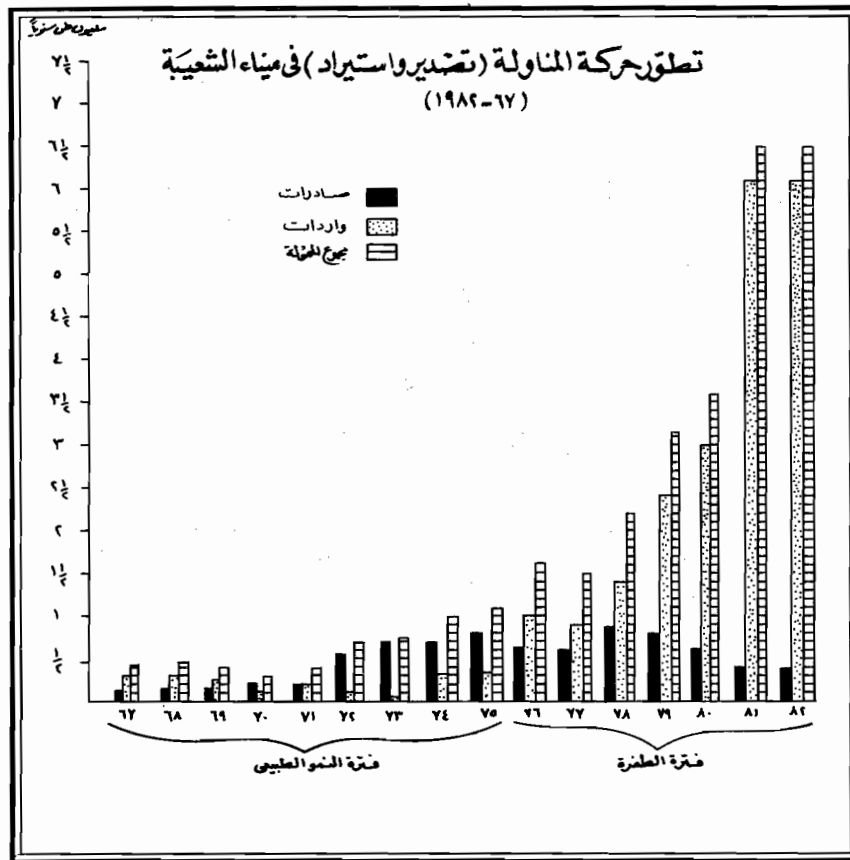
شكل (٩)



المصدر: المخطط المبدئي لميناء الشعبة، ومنطقة الشعبة الصناعية الموسعة. من الوثائق الخاصة بالشعبة.

ميناء الشعبة ومنطقة الشعبة الصناعية الموسعة

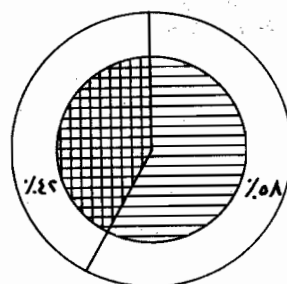
شكل (١٠)



شكل (١١)

التجارة الوطنية

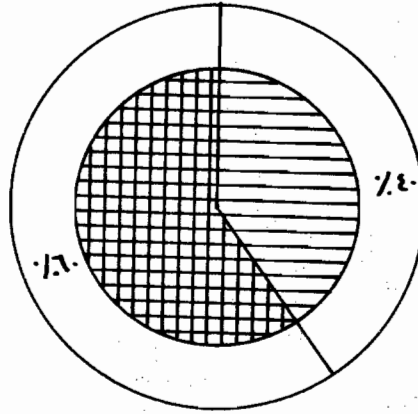
تجارة العبور



نسبة نصيب تجارة العبور إلى حصة حمولة المناولة في ميناء

الشعبية (١٩٨٢)

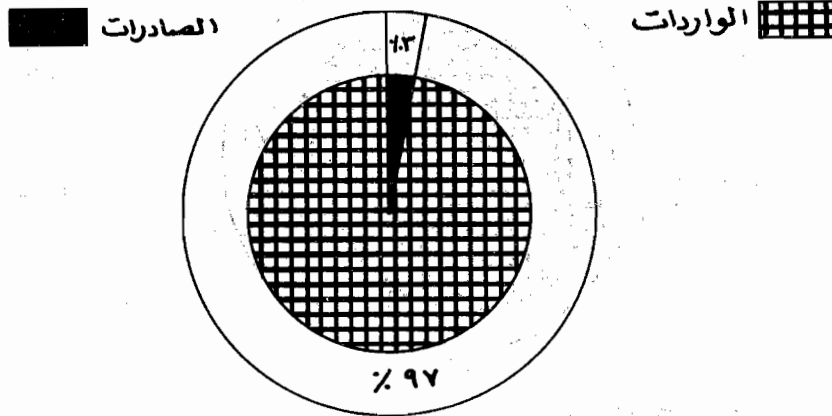
شكل (١٢)



نسبة نصيب تجارة العبور الى جملة مناولة الموائى الكويتية التجارية

(١٩٨٢)

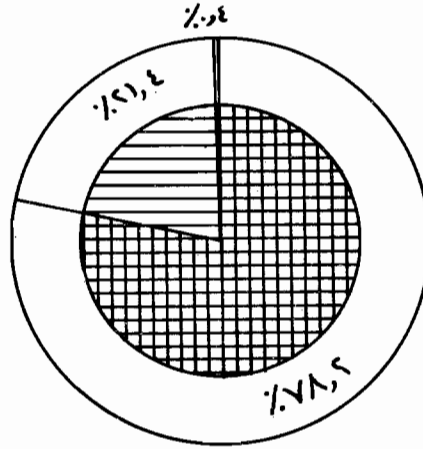
شكل (١٣)



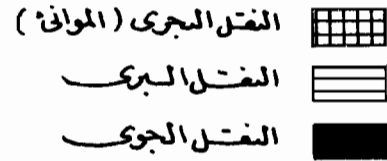
نسبة الواردات الى الصادرات في الموارد الكويتية

(١٩٨٢)

شكل (١٤)



نسبة نصيب المواني في حجم التجارة الكويتية الخارجية (١٩٨٠)



شكل (١٥)

فهرس الأشكال

- ١ - خريطة للمواني الكويتية (تجارية ونفطية) ... ١٢٧
- ٢ - خريطة للمواني الخليجية التجارية ... ١٢٨
- ٣ - خريطة لمواقع البنادر التي كان يرتادها التجار الكويتيون قديما ١٢٩
- ٤ - ميناء الكويت القديم (القرين) ... ١٣٠
- ٥ - جون الكويت ... ١٣١
- ٦ - الساحل الجنوبي لجون الكويت (ميناء الشويخ والدوحة) ... ١٣٢
- ٧ - مخطط لميناء الشويخ والتوسعة الشمالية المقترحة ... ١٣٣
- ٨ - رسم بياني لتطور حركة المناولة في ميناء الشويخ (٦٥-١٩٨٢) ١٣٤
- ٩ - رسم بياني لنصيب تجارة العبور من إجمالي مناولة الشويخ
(١٩٨٢) ... ١٣٥
- ١٠ - مخطط لميناء الشعبية والمنطقة الصناعية ... ١٣٦
- ١١ - رسم بياني لتطور حركة المناولة في ميناء الشعبية (٦٧-١٩٨٢) ١٣٧
- ١٢ - رسم بياني لنصيب تجارة العبور من إجمالي مناولة الشعبية
(١٩٨٢) ... ١٣٨
- ١٣ - رسم بياني لنصيب تجارة العبور من جملة المناولة في المواني
الكويتية (١٩٨٢) ... ١٣٩
- ١٤ - رسم بياني يوضح نسبة (الواردات والصادرات) من إجمالي
المناولة في المواني الكويتية ... ١٤٠
- ١٥ - رسم بياني لنصيب المواني الكويتية في التجارة الكويتية
الخارجية ... ١٤١

فهرس الموضوعات

الصفحة

٧	...	...	...	...	...	...	...	...	...	تقديم
٩	...	...	...	...	...	...	...	...	...	خطة الدراسة ومحتويات البحث
١٣	...	...	...	...	...	...	...	...	...	البيئة الجغرافية والتوجه البحرى للكويت
١٧	...	...	...	...	...	...	...	...	...	التصنيف الوظيفي للمواني الكويتية (تجارية ونفطية)
٢١	...	...	...	...	...	...	...	...	...	مجموعة المواني الكويتية التجارية
٢٥	...	...	...	...	...	...	...	...	...	المتغيرات التي أسهمت في قيام وتطور المواني الكويتية التجارية
٣٧	...	...	...	...	...	...	...	...	...	ميناء الكويت القديم « القرين »
٣٧	...	...	...	...	...	...	...	...	...	لمحة تاريخية
٣٩	...	...	...	...	...	...	...	...	...	موقع الميناء وخصائصه
٤٤	...	...	...	...	...	...	...	...	...	ميناء الشويخ
٤٤	...	...	...	...	...	...	...	...	...	موقع الميناء ومراحل تطوره التركيبي
٥١	...	...	...	...	...	...	...	...	...	تطور حجم الحركة في الميناء
٥٥	...	...	...	...	...	...	...	...	...	التصنيف السلعي للحمولة المفرغة
٥٦	...	...	...	...	...	...	...	...	...	المشكلات التي واجهت وتواجه ميناء الشويخ
٥٩	...	...	...	...	...	...	...	...	...	الجهود التي تبذل لحل هذه المشكلات
٦٤	...	...	...	...	...	...	...	...	...	ميناء الشعبية
٦٤	...	...	...	...	...	...	...	...	...	موقع الميناء ومراحل تطوره التركيبي
٦٩	...	...	...	...	...	...	...	...	...	تطور حجم حركة المناولة في الميناء
٧٧	...	...	...	...	...	...	...	...	...	التصنيف السلعي للبضائع المناولة
٧٩	...	...	...	...	...	...	...	...	...	مشكلات ميناء الشعبية ووسائل حلها

٨٦	...	...	...	...	...	...	...	...	ميناء الشعبية والنمو العمراني
٨٩	...	...	...	...	...	...	...	...	ميناء الدوحة
٩٠	...	...	...	...	...	...	...	...	موقع الميناء وخصائصه التركيبية
٩٠	...	...	...	...	...	...	...	...	تطور حركة المناولة
٩٢	...	...	...	...	...	...	...	...	مشكلات الميناء ووسائل حلها
٩٤	...	...	...	...	...	...	...	...	نصيب المواني الكويتية التجارية من حجم التجارة الخارجية الوطنية
٩٧	...	...	...	...	...	...	...	...	رؤية مستقبلية للمواني الكويتية
١٠٩	...	...	...	...	...	...	...	...	خاتمة