



الدرية

مجلة فصلية تصدر عن وكالة الأنباء الكويتية (كونا)
العدد السابع عشر - سبتمبر 2018



«طريق الحرير» ممر تاريخي
ممتد عبر العالم..
هل يمر عبر الكويت؟

رحلات الكويتيين عبر البحار..
تجارة رائدة تطوف الهند وأفريقيا

ميناء (مبارك الكبير)..
خطوة مهمة في
إحياء طريق الحرير

حملة تعزيز القيم الأخلاقية في المجتمع الكويتي



” إن الكويت تحظى بموقع جغرافي استراتيجي يربط آسيا بمنطقة الشرق الأوسط وأفريقيا محاذية لتجمعات بشرية كبرى، وقد كانت فيما مضى جزءاً من ما يعرف بطريق الحرير. وعلى المستوى الثنائي بدأنا في الحديث مع أصدقائنا في الصين عن مشاريع مستقبلية، عملاقة تجسد الشراكة الحقيقية، كما وبأشرنا باتخاذ خطوات عملية في هذا الشأن كمشروع مدينة الحرير والجزر الكويتية.

النطق السامي لحضرة صاحب السمو أمير البلاد الشيخ صباح الأحمد الجابر الصباح في افتتاح أعمال الدورة الثامنة للاجتماع الوزاري لمنتدى التعاون العربي - الصيني في بكين في العاشر من يوليو 2018

“

اتصل على
120

واستمع إلى
الأخبار المحلية والدولية
على هاتفك النقال
من وكالة الأنباء الكويتية

كونا

www.kuna.net.kw

الدريشة

مجلة فصلية تصدر عن وكالة الأنباء الكويتية (كونا)

رئيسة التحرير

خالدة عيسى النوفل

أسرة التحرير

- شريفة الوزان
- عبدالله بدران
- موسى أحمد
- إسراء علي
- عائشة العبيدان
- آمنة الشمري

عنوان المراسلة

وكالة الأنباء الكويتية (كونا)

الشويخ - قرب مبنى جمعية الهلال الأحمر

Derisha.magazine@kuna.net.kw

www.kuna.net.kw

هاتف البدالة:

+965 2227 1800 - داخلي: 1214

مباشر:

+965 2482 3483

تصميم وإخراج



الطابعات (الأسريّة)
AL ASSRIYA PRINTING PRESS

+965 22423543

+965 22420364

alassriya.com

قيمة العدد

4

ثقافة التسوق



تراثيات كويتية

8



رحلات الكويتيين عبر البحار... تجارة رائدة تطوف الهند وأفريقيا

10



أسواق الكويت القديمة

18



ميناء (مبارك الكبير).. خطوة مهمة في إحياء طريق الحرير

26



مشروع درر: الجزر الكويتية.. منارات سياحية واقتصادية وثقافية في طريق الحرير

34



شخصية العدد

24

حمزة حسين.. أول محافظي بنك الكويت المركزي وحامي الدينار



«طريق الحرير» ممر تاريخي ممتد عبر العالم.. هل يمر عبر الكويت؟

30



الاقتصاد المتنوع المستدام... ركيزة تنمية لتنويع الإنتاج وتعزيز الاقتصاد المعرفي

40



ثقافة التسوق

إعداد : شريفة الوزان



ثقافة التسوق، كغيرها من الأمور، تجري مع الزمن لتأخذ شكلاً ومظهراً مختلفاً. ومع تطور العالم الحديث اختلفت الأدوات والأفكار والذوق العام، ووصلت إلى قمته وتوهجها، فمن محل صغير متخصص في بيع بضاعة معينة إلى مجمعات تجارية ضخمة تضم تحت سقفها كل ما يحتاج إليه المستهلكون من أساسيات وكماليات، ومن ثم إلى سوق عالمي مفتوح عن طريق المتاجر الإلكترونية عبر شبكة الإنترنت.

ويعد أن كان التواصل مع الزبائن حول العالم عملية شبه مستحيلة، أصبح ممكناً حالياً بضغط زر (شراء) فقط، فتنتقل البضائع من العالم الافتراضي إلى العالم الواقعي دون أي حاجز أو تذكرة، بل أصبحنا بحاجة - فقط - لحاسوب متصل بالإنترنت، أو هاتف ذكي يحوي برامج مخصصة للعرض والشراء، ومنها تتم العملية ببسر مع وجود تنوع كبير في خيارات الشراء.

عالمٌ مبهّر فيه يصنع الإنسان ما يريد ويعيد تشكيل الثقافات بما يلائم الفكر الحديث والمتجدد، لا يبقى شيء على حاله. وما أروع الازدهار العمراني والمادي، لكنه لا يخلو من الوقوع في تحدياته حيث يبقى الصراع النفسي ما بين مواكبته والانجراف السريع نحوه، وما بين الاعتدال والوقوف وسط سياقٍ معين يضمن لنا إشباع رغباتنا في إطارٍ ونهجٍ حكيم، يؤمن لنا مستقبلاً أفضل.

هاجس الموضة

وفي الربع الأخير من القرن الماضي أصبحت الموضة هاجساً لدى معظم الشباب العرب سعياً منهم للحصول على مظهر أنيق ومقبول اجتماعياً، لكن هذا الهاجس صاحبه سلبيات عدة أخذ يعاني منها عدد كبير من الأشخاص؛ فالسعي وراء صيحات الموضة والكماليات أمر متعب للقلب والجيب، وصل عند البعض إلى حد مرض التسوق وحمى الشراء بلا توقف، مع نزعة إلى شراء الماركات العالمية من دون مراعاة لتبعات الشراء على إمكانياته المالية، ولم يعد التسوق حاجة أساسية بل إشباع لرغبات دفينّة، ومنهم من يعتبره ترفيهاً وممتعة، وآخرون يتابعون كل ما تضحّه دور الموضة.

ولا ننسى ألعاب الفيديو التي استحوذت على جزء كبير، لا نقصد من العقل والوقت، بل المال أيضاً، الذي يدخل في عالم خفي ألا وهو التسوق لشخصيات افتراضية غير حقيقية من أجل امتلاك أسلحة وملابس حربية تجعل من التقدم في اللعبة والفوز فيها متوقفاً على الصرف أكثر فأكثر! واقع مخيف فعلاً، يتطلب منا الوقوف بجديّة أمام تداعياته على ميزانية الفرد والأسرة.

تنوع المطاعم

هناك أمر آخر أصبحنا نواجهه يومياً وهو تنوع المطاعم وكثرتها والتنافس في إعداد أشهى الأطباق وتقديمها بأشكال خيالية مع الاهتمام بأدق التفاصيل. ولم يقتصر الأمر على ذلك بل أصبحت تلك الأطباق على موائد إلكترونية جاهزة في أي لحظة لإرسال طلب بإحضارها حتى تصبح أمام مائدتنا. واقع جميل لكنه تحول عند البعض إلى طلب دائم مستمر ورغبات لا تشبع في تجربة كل ما هو جديد، ولا شك أنه إذا تجاوز الحد أصبح استنزافاً للأموال من دون أن نشعر.



في الربع الأخير من القرن الماضي أصبحت الموضة هاجساً لدى معظم الشباب العرب سعياً منهم للحصول على مظهر أنيق ومقبول اجتماعياً

السعي وراء صيحات الموضة والكماليات أمر متعب للقلب والجيب وصل عند البعض إلى حد مرض التسوق وحمى الشراء بلا توقف



يمكن أن نظهر بإطلاقة
مميزة ورائعة بميزانية
بسيطة وذلك عن طريق
مزج القطع الغالية
والرخيصة معا وهذا ما
تفعله الآن العديد من
أيقونات الأناقة



وفيما يخص السعي خلف الموضة العصرية
والصرف الدائم لمواكبة كل ما هو جديد،
فمن الممكن أن نظهر بإطلاقة مميزة ورائعة
بميزانية بسيطة وذلك عن طريق مزج القطع
الغالية والرخيصة معا وهذا ما تفعله الآن
العديد من أيقونات الأناقة، فالمسألة هنا مسألة
ذوق وليست بكمية الصرف. ولنتعمد على خطة
التسوق الذكية من خلال معرفة وقت التسوق
الأمثل، ونستغل موعد التنزيلات في نهاية كل
موسم وفي العطلات والعروض، ونكبح جماح
أنفسنا أمام كل المغريات الشرائية وليكن نهجنا
في الحياة: حياة صحية خالية من الأمراض
البدنية والنفسية.

ولنعلم جميعا أن كل ما هو مخالف للنفس
والهوى هو الصحيح، والخير والسعادة والبركة
يدخلان من هذا الباب فقط، وعلينا الادخار
من الغنى للفقير، وإن كان لدينا خير وفير،
لتجري هذه الأموال وتستثمر في إسعاد
الآخرين. صحيح أن المال يوفر لنا
السعادة والحياة الهانئة لكنه لن
يمنع عنا القدر ويبقى في نهاية الأمر
ما هو سلوكنا مع المال؟ هل هو غاية أم
وسيلة؟ وعلينا أن نتذكر أن قيمتنا هي في عقولنا
وانتاجنا وعطائنا، وليس بقدر ما نمتلك
من مال ونقتني من مظاهر الجمال.

برغبة ملحة لاقتناء شيء آخر أفضل وأجمل.
لنسأل أنفسنا: أين نحن الآن، وماذا نريد
أن نكون؟ هل لدينا خطط مستقبلية وهدف
عظيم يحتاج للتوفير والادخار؟ هل وصلنا إلى
مرحلة الخطر في الصرف، هل نحن ضحية
لحرب الإعلانات التنافسية؟ لندرس وضعنا
الحالي، ونضع خططا مستقبلية وهدفا واضحا
ومحددا لهذه السنة وننتقل منها، ونتعامل مع
دخلنا الشهري بضوابط مالية دقيقة، ونضع
خطة شرائية باحتياجاتنا الأساسية محددة
بميزانية واضحة، ولا نتعامل مع التسوق على
أنه متعة، إذ يجب أن ندرك أن هذه المتعة يجب
أن تخضع لأولويات لها الحاكمية عليها حتى
لا تتحول إلى فوضى مالية لا يمكن معالجتها
لاحقا.



أولا، قبل كل شيء نحن بحاجة لرؤية
مستقبلية نعمل من خلالها، إذ لا يمكن بمجرد
معرفة الأدوات أن نبلغ الهدف، فقبل ذلك علينا
أن نمتلك العزم والإرادة والحافز القوي المتمثل
بمعرفة الهدف (من وراء الادخار) (وحسن
إدارة المال)، وحين تصبح لدينا القناعة
والدافع، يصبح استعمال الأدوات أمراً سهلاً
جداً.

أسئلة منطقية

وعلينا أن نوجه العديد من الأسئلة
لأنفسنا: ما هي أولوياتنا في الحياة، هل فعلا
ما نوفره لأنفسنا من مقتنيات كمالية هو سبب
سعادتنا، وهل هي سعادة حقيقية أم أنها
تنتهي بمجرد مرور الوقت وعند ظهور ما هو
أفضل منه تنطفئ تلك السعادة ويبدأ الشعور



وإذا ما سلطنا الضوء على واقعنا، يبدو أن
هذا الصراع تمكّن بشكل واضح من فئة ليست
قليلة من المستهلكين الكويتيين، فقد ذكرت
إحدى الدراسات أن عدد المقترضين في الكويت
يبلغ نحو 739 ألف مقترض منهم 429 ألف
مواطن يمثلون ما نسبته 90% من القوى العاملة
ممن أعمارهم دون 50 عاماً.

وهذه الأرقام تمثل تأكيداً قاطعاً على
انتشار ثقافة استهلاكية مدمرة، لها آثار نفسية
 واجتماعية سلبية على الأسرة والمجتمع من
إرهاق للميزانية وعدم القدرة على تسديد
القروض، ومن ثم التعرض للعقوبات، وعدم
القدرة على تأمين مستقبل قد يحمل إعصاراً لا
نعلم متى يجتاحنا، إذ لا بد من استبدال ثقافة
الاستهلاك بثقافة الادخار والاستثمار.

ثقافة الادخار

ولا شك أن الجميع يعرف أهمية وقيمة هذه
الثقافة لكن القليل جداً من يملك القدرة على
تطبيقها، ونحن هنا بصدد التأكيد على أنه
عندما يكون العقل هو سيد الموقف تسير الأمور
في نصابها الصحيح، إذ لا يمكن التخلي عنه
في عصرنا الممتلئ بالمظاهر الخلابه الجاذبة،
كما أننا نعلم أنه لا يمكن تجاهل رغبة الإنسان
في الرقي والجمال والكمال والرغبة في امتلاك
الأفضل، وهي عملية ليست سهلة لكنها ممكنة من
خلال وضع بعض الضوابط الفردية والجماعية،
ومن ثم الالتزام والتقيد بها بشكل تدريجي.



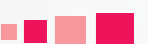
أصبحت الأطباق
المتنوعة متاحة على
موائد إلكترونية وجاهزة
في أي لحظة لإرسال
طلب بإحضارها حتى
تصبح أمام موائدنا



علينا أن نتذكر أن
قيمتنا هي في عقولنا
وانتاجنا وعطائنا
وليس بقدر ما نمتلك
من مال ونقتني من
مظاهر الجمال



عدم القدرة على
تأمين مستقبل قد
يحمل إعصاراً لا نعلم
متى يجتاحنا إذ لا بد
من استبدال ثقافة
الاستهلاك بثقافة
الادخار والاستثمار



تراثيات كويتية



قرص عقيلي

إعداد : عائشة العبيدان

نوع من أنواع الحلويات الشعبية، كالقرص وعقيلي نسبة لقبيلة عقيلات، عبارة عن كيك. ومكوناته بسيطة ومتوفرة بكل بيت. وكانت أكلتهم المعتمدة في سفرهم سمي قرصاً لأن شكله دائري الطويل للكويت والعراق والشام.



حزايته

طاق طاق طق طرباق..

«مثل شربة الماي» نقولها للشبي السهل.. بس زمان أول !! ما كانت شربة الماي بديرتنا سهلة.. صعب نحصل ملة فيها ماي نظيف.. لا نهر فيها يجري ولا مطر يكفي .

كانوا الكويتيين يعتمدون على (مشماش و ثمايل و كوت) واهي آبار يحفرونها **علشان لي طق المطر تنترس** و يشربون منها ، مرات تكون هالآبار ملك لفرد أو ملك لجماعة يبيعون منها الماي .

بس **حسافة** ما كان يمديهم يتهنون بماي الآبار لأنه يتشف بالصيف الحار ويصير مروق، يعني يختلط الماي بالطين و يصير خابط و يتغير طعمه.

و صور الشاعر فهد بورسلي شح الماي وقال هالبيت :

ليت هالنفط الغزير .. ينقلب ماي غدِير

ومثل ما كانوا يعانون من قحط الماي ترى حتى نقلته **موهينه** ، **كون** الماي ايبونه على ظهر (الحمير والإبل و **العريابين**) من شط العرب هذا غير **شيلة** الكندري اللي كان **يشيل** اتكة الماي على **كتوفه** من السفن لي البرك اللي **سوتها** الحكومة ووزعتها **بذبح** الأيام وتوصيل الماي من البرك للبيوت قصتها قصه وسالفتها سالفه ، و اذا وصل الماي ينادي **بايعه** بأعلى صوته ويقول: ” عد..عد “ اذا كان الماي من

طاق طاق بطرباق على الماي ...
وين نولي يامولاي

شايينا يمشي ويطيح ...
نوبه يصوت نوبه يصيح

شزيد من هذا التصريح ...
صوت ولا له حماي

وعجيزنا مثل البطه ...
تشيل القوطي و تحطه

بذمه من دبرها الخطة ...
خلي العالم رايح جاي

شيل القوطي يبغي حيل ...
وين الحرمة ووين الشيل

جم مره يدعمها التيل ...
وتشنقل مثل السباي

يستجد الشاعر بالشرط الاول بالوالي (أمير الكويت بذاك الوقت) من حال الناس وهم يسعون ورا الماي ، فقال في بداية الايات (طاق طاق طق طرباق) والطريقة هي صوت الركض بسرعة ولها صوت عالي ومزعج . واهو وضع الناس واهي تركض للماء . واعطى أمثلة لصعوبة الوضع لما وصف حال الرجل المسن اللي



شرح الكلمات

حسب ورودها في النص

مَلَّة : طاسه ، وعاء مقعر يوضع فيه

الماء ، جمعها ملال

عَلْشان : لأجل ، لكي

لي : إذا

تنترس : تمتلأ

حَسَافة : للأسف

مَوْهينَه : ليست سهلة

كُون : بسبب

ايبون : يجلبون (جلب)

تَرَه : للعلم

العَرَبَين : جمع لكلمة عربه

شيلة و يشيل : حمل و يرفع

اَتَنَكَة : وعاء من الصفيح

كَتوفه : أكتافه

بذبح الأيام : بتلك الايام

بايعه : بائع

الخَبَاري : مكان منخفض من الأرض

تتجمع فيه مياه الأمطار لشهور

عديدة. مفردا خبره

شايلين : حاملين

اَتبُونَتُهُم مفرد التَب : الدلو او السطل

وأصلها انجليزي من tube.

اَطشوتُهُم مفرد الطشت : وعاء

يستخدم لغسل الملابس

الملال : جمع ملة . أي طاسة

القَواطِي : مفرد قوطي ، علبه معدنية

عشان : من أجل

يعبونُهُم : يتم تعبئتهم

ما يقدر يجاري الناس بالركض ، فيمشي مرة ويسقط مرة وهو ينادي بايع الماي بأعلى صوته كونه موقادر يوصل له . وأيضا شبه مشية المرأة العجوز بمشية البطلة البطيئة، وهي ترفع وتنزل العلبه أكثر من مرة للحصول على الماي. وينقد ترتيبات الحصول على الماي ويرأف بحال المرأة لان عملية نقل الماء فيها مشقة عليها . ويسخر بنفس الوقت من الحوادث التي تحدث خلالها لما تصطدم المرأة بالتيل (وهو عامود التليفون)، وتتشنقل كما السباي .(والسباي قربة لخض اللبن من ثلاث ارجل تربط رؤوسها مع بعض بخيط لتتنفج الأطراف بشكل هرمي).



رحلات الكويتيين عبر البحار تجارة رائدة تطوف الهند وأفريقيا

إعداد : عبدالله بدران

بين الكويتيين والبحر عشق أزلي وحب خالد وتاريخ عريق؛ إذ كان البحر يمثل الرثة التي يتنفسون بها، والكنز الكبير الذي يمددهم بالخيرات والهبات، والأفق الرحب الذي يصلهم بالقاطنين على الجوانب الأخرى من السواحل في أرض الله الواسعة.

وفي بداية أشهر الصيف كل عام كانت شواطئ الكويت تعج بحركة نشاط كبيرة ودائبة، تمهيدا لحدث كبير ينتظر الجميع عاما بعد آخر، ويتمثل في رحلة الغوص السنوية، تلك الرحلة التجارية الاقتصادية التي كانت تستهدف جمع أكبر عدد ممكن من حبات اللؤلؤ الثمينة، والتي كانت تمتد نحو أربعة أشهر وينتظرها الجميع بفارغ الصبر، باعتبارها فرصة سنوية لتوفير حياة كريمة للبحارة وأهلهم، ولتحقيق ربح وافر للنواخذة وأصحاب السفن والتجار.

وخلال تلك الفترة كانت المئات من سفن الغوص تستعد لتلك الرحلة الطويلة وتجهز لها ما يلزمها من رجال وأدوات وتجهيزات، ثم تنطلق من النقع الخاصة بها على سواحل الكويت باتجاه عباب البحر نحو مناطق الهيرات، وهي مغاصات اللؤلؤ المتناثرة في مناطق عدة جنوبي الكويت وقرب سواحل السعودية والبحرين وقطر، وصولا في بعض الأحيان إلى البحار الإقليمية والدولية كسواحل عمان وسيلان.

رحلات الشتاء

أما في فصل الشتاء فكان الكويتيون يتوجهون بسفنهم الشراعية الكبيرة إلى التجارة الخارجية، فتمخر عباب البحار والمحيطات متوجهة إلى موانئ الخليج العربي والهند وباكستان وصولا إلى بعض الموانئ في افريقيا كزنجبار ودار السلام ومقديشو.

وكان الكويتيون بارعين في مهنة النقل التجاري، وعلى دراية واسعة بالموانئ القريبة والبعيدة وبأسر الطرق للوصول إليها، وأيضا بأماكن رسو السفن، كما نبغوا في صناعة السفن وتبوأوا مكانة عالية بين أبناء منطقة الخليج العربي بفضل الخبرة والمهارة التي اكتسبوها في هذا المجال.

نعمة الاستقرار السياسي

وتقول المراجع التاريخية إن حكم «آل صباح» كان 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

البحر يمثل الكنز
الكبير للكويتيين
الذي يمددهم بالخيرات
والأفق الرحب الذي
يصلهم بالقاطنين
على الجوانب الأخرى
من السواحل

رحلات الغوص كانت
فرصة سنوية لتوفير
حياة كريمة للبحارة
وأهلهم ولتحقيق
ربح وافر للنواخذة
وأصحاب السفن
والتجار



الشيخ صباح الأول
(1776) ساهم في
تنشيط الحركة التجارية
البحرية وتشجيعها
وتأمينها ودعمها ببناء
سفن كبيرة تصل إلى
مناطق بعيدة



بها إلى القطيف. ومن واقع هذه الحادثة يتبين لنا أن السفن الشراعية الكويتية ربما كانت تقوم بمهامها قبل هذا التاريخ بفترة طويلة، إذ لا يمكن أن تصل إلى المستوى الذي ذكر في المعلومات السابقة دون أن يكون الأسطول الكويتي قد تدرج إلى مستواه هذا منذ بداية أقدم من سنة 1839م. وقد بدأ الحديث عن ميناء الكويت وأهميته في وقت مبكر، وقد وصفه عدد من الرحالة وممثلي الدول ولاسيما البريطانيون. وقد اتفقت كل الآراء على أهمية هذا المرفق بالنسبة للكويت ثم للمنطقة بصفة عامة.

النشاط التجاري البحري

ويقول الدكتور يعقوب الغنيم إن النشاط البحري كان قويا في الكويت منذ حل بها الرجال الأوائل، واكتشفوا أن مصدر رزقهم سيكون عن طريق هذا البحر الممتد أمامهم. وكانت الكويت في سنة 1839م تمتلك أسطولا بحريا كبيرا ومجهزا تجهيزا جيدا، وكان يتولى نقل البضائع إلى عدد من الموانئ منها ميناء الحديدية اليمني الذي استقبل في شهر نوفمبر من السنة المذكورة سفينة كويتية حملت منه بضاعة اتجهت

الطواش

أثناء القفال، ويصطحب الطواشون معهم أولادهم حتى يتدربوا على العمل منذ الصغر، ويخرج بعد ذلك أبناؤهم مثلهم ملمين بالعمل.

وكانت بومباي والبحرين من أهم أسواق اللؤلؤ التي يذهب إليها كبار الطواشين الكويتيين لبيع اللؤلؤ التي لديهم بأسعار عالية؛ بسبب ازدهار تجارة اللؤلؤ في تلك الأسواق، كما كان بعض تجار اللؤلؤ الكويتيين يتوجهون إلى أسواق اللؤلؤ في أوروبا حينما تكسد الأسواق في الشرق.

هناك تجارة خاصة مرتبطة بالغوص ارتباطا وثيقا، وتعتمد على ما تجود به رحلة الغوص من لؤلؤ. والقائم على هذه التجارة يدعى (الطواش). وكل طواش يكون مرتبطا عادة بعدد من الغواصين، وهو الذي يدفع لهم النقود ليذهبوا إلى الغوص، ثم يذهب الطواش إلى مغاصات اللؤلؤ بعد سفر الغواصين بنحو شهر، لشراء اللؤلؤ الذي جمعه.

وعند انتهاء موسم الغوص فإن الطواشين كانوا يعودون مع الغواصين



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 وموانئ الخليج الأخرى بقصد التجارة. إضافة إلى ذلك أسس وكالة في الهند (بومباي) 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.

يسودها الاضطراب من حين إلى آخر. ومن هنا كانت تبرز أهمية الكويت كبديل أفضل لموانئ جنوب العراق لتتحمل عبء حركة التجارة العالمية، فضلا عن هذا ما أبداه حكام آل الصباح ومنذ عهد صباح الأول (1776م) 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 المليبار بالهند وسواحل شرق أفريقيا. كما سعى آل الصباح إلى عقد الاتفاقيات الدولية لتنشيط الحركة التجارية في ميناء الكويت، ومنها الاتفاقية التي عقدها الشيخ مبارك مع شركة الهند البريطانية والتي أعطت للشركة الحق في أن ترسو



في الشتاء كان
الكويتيون يتوجهون
بسفنهم الشراعية
الكبيرة إلى التجارة
الخارجية وصولا إلى
موانئ الخليج العربي
والهند وباكستان
وأفريقيا



هناك تجارة خاصة مرتبطة بالغوص ارتباطاً وثيقاً وتعتمد على ما تجود به رحلة الغوص من الأثر والقائم على هذه التجارة يدعى (الطواش)



والتمور من البصرة. وفي مقابل هذا فإن الكويت كانت تصدر السمن والخيل التي تحصل عليها من رجال البادية، ضمن عملية المقايضة التي تتم عن طريق إمداد هؤلاء بما يريدون من أنواع البضائع على أن يقوموا بتسليم ما يقابل ثمنها من الخيل.

ووسط الجزيرة العربية، حيث تمد هؤلاء بالقمح والبن ومنتجات الهند. وذكر بروكس أن تجار الكويت لديهم سفن كبيرة يستوردون بها كثيراً من البضائع مثل الأقمشة والأرز والسكر والتوابل والقمح والقطن، كما تستورد البن من اليمن، والتبغ والفواكه من بلاد فارس، والقمح



يعرفون كيف ينهضون بالعمل التجاري الذي وضع لهم ولوطنهم مكانة مرموقة بين تجار المنطقة، كما يقول الغنيم.

وأشاد المؤرخ البريطاني ج. ب. بروكس بعد زيارته للكويت في سنة 1859 بمكانة الكويت التجارية، وذكر تميزها بموقع جغرافي جعلها تتاجر مع أبناء البادية

بلد تجاري ناجح

وقد ساعدت الظروف على أن تجعل من الكويت بلداً تجارياً ناجحاً، فمن موقع جغرافي ملائم يقع بين عدد من الدول الى ساحل صالح للملاحة ومرافئ صالح لرسو السفن وانطلاقها، إلى أسطول تجاري بحري يديره رجال قادرين على إدارته وتجاراً

النقع وازدهار التجارة

العمل الجديد، حيث يتم تنظيفها وتجهيزها استعداداً للعمل.

ولا تخلو النقع في معظم الأحيان من السفن المتوقفة نظراً لاختلاف مواسم العمل للسفن الرئيسية التي تستخدمها، وهي سفن السفر التجاري وسفن الغوص. وتأوي سفن السفر التجاري إلى النقع بعد عودتها من رحلة السفر في شهر يونيو لتبقى هناك إلى منتصف شهر أغسطس، في حين تبقى سفن الغوص في النقع بعد انتهاء موسم عملها في شهر سبتمبر إلى منتصف شهر مايو تقريباً. كما تستقبل النقع على مدار العام سفن الصيد التي تجلب

أدت النقع دوراً مهماً في التجارة في الكويت قديماً، وأسهمت في تعزيز انتشار السفن الشراعية وسفن الغوص وحمايتها. والنقعة عبارة عن حوض على ساحل البحر محاط بسور من صخور البحر يستخدم لرسو السفن الشراعية، لحمايتها من الرياح والأمواج وكذلك لصيانتها مما قد يصيبها من تلف في أثناء فترة العمل. وتقف السفن في النقعة في صفوف على امتداد الساحل بعد انقضاء فترة العمل، وتغطى بالعرشان والبواري لحفظها من حرارة الشمس والعوامل الجوية الأخرى انتظاراً لبدء موسم

يصل إلى نحو مترين عند سطحه. ويساعد ذلك على تقوية السور وبقائه أطول فترة ممكنة لمقاومة الأمواج العاتية التي تتكسر على جدرانها، وبذلك يحمي السفن الراسية داخل النقعة.

وتتسع بعض النقع لعدد كبير من السفن ويتقاسم عادة مستخدمو

النقعة الرئيسيون تكاليف صيانتها وإعادة بناء أسوارها في حالة تدهورها أو إصابتها بالتلف نتيجة للأمواج والرياح الموسمية القوية.

صيدها الى هناك ليتم نقله إلى سوق السمك، في حين تتوجه سفن نقل المياه من شط العرب إلى عدد من النقع ليستقبلها العمال لنقل الماء الى عملائهم، كذلك تأتي إلى النقع سفن نقل الصخور من منطقة عشيح التي تنزل حمولتها في عدد من النقع الكبيرة ليتم نقلها من هناك على ظهور الحمير الى مواقع البناء.

وكان ساحل مدينة الكويت يضم ما يزيد على 40 نقعة ما بين صغيرة وكبيرة. ويتراوح ارتفاع سور النقعة ما بين متر ونصف المتر بالقرب من الساحل الى اربعة امتار او اكثر داخل البحر، حسب عمق النقعة وبعد سورها الداخلي عن الساحل، ويبلغ عرض السور عند قاعدته نحو اربعة امتار يضيق تدريجياً إلى أن

كانت الكويت
تستورد الأقمشة
والأرز والسكر
والتوابل والقمح
والقطن والبن
والتبغ والفواكه
والقمح والتمور



لكن التعاطف الذي بين الكويتيين كان يلغي هذه المخاطر حيث يجد الممول التسهيلات التي يقدمها الممول له، فلا يضغط عليه مطالبا بالتسديد ويبعد عنه كل ما فيه إحراج له، كما أن كثيرا من الممولين يقولون للمتمولين (تراك داخل في الربح وطالع من الخسارة) أي إن الربح يكون بين الطرفين، أما الخسارة فيتحملها الممول وحده. ومع هذا فإن الممول يجد في العمل حتى يحقق الربح وتكون له سمعة جيدة بين التجار وخصوصا الذين يبحثون عن التاجر الممول الذي يستثمر أموالهم.

ولهذا نجد أن روح الألفة والترابط والتآزر لم تقطع أواصرها بين الكويتيين وكانت سائدة في المجتمع الكويتي، حيث يسارع الجميع عندما يتعرض أي شخص إلى خسارة كبيرة قد تفقده توازنه في العمل التجاري إلى تقديم الدعم المالي كمساعدة له، لئلا يتأثر وضعه المالي. وفي بعض الأحيان يكون الدعم المالي أكثر من قيمة البضاعة التي خسرها.

التجارة الدولية

كانت التجارة الدولية تشكل العمود الفقري للاقتصاد الكويتي بسبب قلة عدد السكان في الكويت، مما جعل حجم السوق المحلي صغيرا جدا وضعيفا في إمكاناته التجارية، لهذا فإن التاجر الكويتي استعاض عن السوق المحلي بالسوق الخارجي حيث يتم بيع البضاعة أحيانا قبل أن تنزل إلى البر، وفي بعض الأحيان لا تنزل البضاعة بل تغادر على الفور إلى الجهة التي يطلب منها المشتري أن تتوجه إليها.

ولا نجد غرابة في أن يكون التاجر هو نفسه صاحب السفينة، وفي بعض الأحيان يكون هو التاجر وهو نفسه (النوخذة) أي قائد السفينة. وكان الكويتيون حريصين كل الحرص على أن تكون سمعتهم التجارية جيدة، لذا يندر أن تجد بينهم حالات الغش التجاري، فهم يدركون جيدا أن رأسمال التاجر هو سمعته الجيدة ومن دونها يفقد ويعدم كل شيء. لذا نشأ نوع من الأساليب الاقتصادية التي تداولها التجار الكويتيون وهو ما يعرف (بالبضعة أو التبضيع)، وهو أسلوب تعاوني مشترك ومحدد بفترة زمنية معينة يكون بين تاجرين الأول يكون الممول والثاني يكون الممول، أما الأول - وهو التاجر - فيقدم رأس المال كاستثمار يرغب في أن يدر عليه عائدا كبيرا من المال، وإما أن يكون رأس المال هذا نقديا أو يكون بضاعة يبيعهها. أما الثاني - وهو الممول - فهو عادة ما يكون فردا لا يملك رأس المال الذي يمكن أن يفتح من خلاله تجارة يعمل بها، لذا فإنه يقبل بهذا الأسلوب الذي عادة ما يكون محاطا بكثير من الصعاب والمشقة للطرفين.



إمكانات الكويت التجارية

ويضيف الدكتور الغنيم أن النشاط التجاري في الكويت استمر برا وبحرا، وامتد تدفق التجارة عبر الكويت عن طريق البحر إلى شرق أفريقيا عبر عدن إضافة إلى القارة الهندية، وامتد برا إلى شمال سوريا، ففي مدينة حلب كانت قوافل الجمال الكويتية تتوقف لتتنقل البضائع والبريد ثم تعود من هناك ببضائع أخرى لها سوق في الكويت وما جاورها. وكانت الإمكانيات الكويتية دافعا قويا إلى قيام نشاط تجاري واسع المجال، وكانت هذه الإمكانيات تتمثل في موقع ممتاز، ومرسى ملائم، وأسطول بحري قوي وكبير ومقدرة على القيادة، وفهم للأساليب التجارية التي دفعت إلى استغلال الوضع الجغرافي استغلالا مفيدا. وكانت الكويت فيما سبق سوقا واسعا للمنطقة يأتي إليه تجارها لكي يشتروا ما يحتاجون إليه دون متاعب، فالكميات



من جميع أنواع البضائع متوافرة، وحتى البضائع الخاصة التي يحتاج إليها أحدهم موجودة وإن كان أبناء الكويت لا حاجة بهم إليها. وقد لفت هذا الوضع التجاري المتميز الأنظار، حتى صارت الكويت ملتقى للتجار من كل مكان، وصارت العروض التجارية المتنوعة تقدم إلى تجارها، لأنهم اكتسبوا سمعة طيبة في إتقان العمل، وفي الأمانة والصدق اللذين هما رأس المال الحقيقي لكل تاجر، كما يضيف الغنيم.

الكويت كانت تصدر
السمن والخيول التي
تحصل عليها من
رجال البادية ضمن
عملية تجارية كانت
تسمى المقايضة

في سنة 1839 كانت
الكويت تمتلك
أسطولا بحريا كبيرا
ومجهزا تجهيزا جيدا
وكان يتولى نقل
البضائع إلى عدد من
الموانئ



أسواق الكويت القديمة

إعداد : إسراء علي

على الرغم من صغر حجم الكويت، وقلة عدد سكانها خلال العقود الماضية، فإنها كانت تزخر بالأسواق والمحال التجارية والحرفية المتموضعة في مناطق عدة أهمها وسط مدينة الكويت العاصمة وأطرافها، حيث كان الاهتمام المتزايد بعمليات التجارة من قبل التجار سائدا في ذلك الوقت، باعتبار أسواقها واجهة اقتصادية لجميع مناطق الكويت وقراها حينذاك.

ووصفت أسواق الكويت قديما بأنها الأفضل في المنطقة بلا منازع؛ لما تتميز به من بساطة وتقارب وتجاور وتنوع في بضائعها وتمركزها في منطقة واحدة، حيث يوفر ذلك الوقت على المستهلك الذي يشتري حاجته من هذه الأسواق دون عناء للتنقل من مكان إلى آخر.

ويتباهى أهل الكويت وكذلك الزوار بوجود تلك الأسواق القديمة التي كانت تعكس النشاط الاقتصادي القائم منذ القرن التاسع عشر كونها مركزا تجاريا حيويا.

وكان أهل الكويت يعملون في هذه الأسواق من أجل توفير لقمة العيش. وكان من أهمها حينذاك سوق السلاح والصراريف والحلوى ودعيج والغربلي. وهكذا كان كل شخص مهنته، ولكل سوق اختصاصه وأهدافه وعماله وبضاعته، وحتى النسوة شاركن الرجل في الأسواق، فكان لهن سوق خاص يدعى (سوق الحرير) الذي أصبح فيما بعد (سوق واجف).

نشاط مبكر

كان العمل في تلك الأسواق يبدأ في وقت مبكر كل نهار، فما إن تشير عقارب الساعة إلى السادسة صباحا أو قبل ذلك حتى تكون جميع المحال في الأسواق قد فتحت أبوابها لتعج بالباعه والمشتريين الذين يتوافدون إليها من كل جانب، ثم تمر ساعات الصباح الأولى ويهدأ الضجيج بعد أن يتوجه المشترون إلى أعمالهم. ومع أذان الظهر تغلق المحال أبوابها بقطع من القماش أو الشباك دون أي خوف من تعرضها للنهب أو السرقة، لتدب الحركة فيها مرة أخرى بعد صلاة العصر، في حين كانت تضاء ليلا بمصابيح الكيروسين التي يطلق عليها أسماء عدة كالسراي أو الفنز.

وكان الباعة يعرضون بضاعتهم وهم جلوس بأسلوب تسويقي مشوق يتمكن من خلاله المستهلك من الشراء بسهولة في تلك المحال التي ترتفع مداخلها بنحو 50 إلى 60 سم عن سطح الأرض.

وكانت معظم الأسواق القديمة مغطاة «مسقفة» بالخشب والصفائح لكي تقي المستهلك من أشعة الشمس الحارقة، كما كانت سقوفها العالية تساعد على وجود تيار هوائي يخفف حرارة الصيف مما يشعر المستهلك بالراحة خلال تسوقه.

وكانت مداخل الأسواق القديمة ومخارجها واسعة، لتسهل على المستهلكين الحركة، سواء كانوا من أهل المدينة أو أهل البادية، وعرض بضائعهم من الأغنام والألبان والجراد والأعشاب الطبية الطبيعية والزبد (الإقط) وأخشاب الوقود والخيام (بيوت الشعر) وغيرها في الأسواق وفي ساحة الصفاة.

ساحة الصفاة

تعتبر ساحة الصفاة الساحة التجارية القديمة في الكويت، حيث كانت سوقا للتبادل التجاري والمقايضة في أوائل القرن العشرين، وكانت تستقبل القوافل التجارية القادمة من الصحراء لبيع منتجاتهم وسلعهم المتنوعة.

وكانت هذه القوافل تشتري التممر والحبوب والأقمشة من الأسواق بدلا من بضائعهم وفق نظام المقايضة. كما كانت منطقة الأسواق تشهد أجواء الاحتفالات في الأعياد، حيث كانت محاطة بالمقاهي والساحات التي تستقبل الأطفال.

وشهدت ساحة الصفاة احتفالات رسمية كثيرة مثل العرض العسكري بمناسبة تولي الشيخ عبدالله السالم الصباح عام 1950 حكم الكويت، والذي شاركت فيه القوات البريطانية .



وصفت أسواق الكويت قديما بأنها الأفضل في المنطقة لما تتميز به من بساطة وتقارب وتجاور وتنوع في بضائعها وتمركزها في منطقة واحدة

ساحة الصفاة كانت الساحة التجارية القديمة في الكويت حيث كانت سوقا للتبادل التجاري والمقايضة في أوائل القرن العشرين

معظم الأسواق كانت مغطاة بالخشب والصفائح لكي تقي المستهلك من أشعة الشمس كما كانت سقوفها العالية تساعد على وجود تيار هوائي يخفف حرارة الصيف



وغيرها، (سوق الدهن) الذي يباع فيه السمن البلدي (الدهن العداني)، و(سوق المقاصيص). وهناك (سوق الصناديق) الذي يقع في جنوب سوق الغريلي ويبيع فيه الحصى (الحصران) وسعف النخل والصناديق الخشبية، و (سوق التناكة) الذي كان يصنع ويبيع فيه صفيح الحديد التت، و(سوق الماي) المخصص لبيع الماء، و (سوق الجت) الذي يباع فيه البرسيم على شكل حزم تجلب من مزارع الجهراء والطنطاس والفنيطيس وأبو حليفة.

سوق المناخ

يقع في منطقة القبلة وسط العاصمة الكويت. عرف هذا السوق بسوق الأوراق المالية، لأنه شهد تداول الأسهم في العديد من المكاتب العقارية، وكان سوق المضاربة المالية غير الرسمي. ويضم السوق حالياً العديد من المكاتب الاستثمارية والعقارية. وسمي باسم (المناخ) لأن الإبل التي تحمل البضائع البدوية مثل الحطب والدهن والجلود والعرفج كانت تأتي من الصحراء وتوخ فيه، أي تحط رحالها وتستريح قربه.

سوق الغريلي

أشهر أسواق العاصمة وأقدمها. وسمي نسبة إلى عائلة (الغريلي) التي كانت تمتلك عددا كبيرا من الدكاكين والمحال فيه. وقد بني وسقف بجذوع شجر معروفة باسم (البواري) لكن استعيض عنها بسقف من الصفيح منذ الستينات نظرا لتعرض البواري للعديد من الحرائق.

ويوجد سوق الغريلي بين (سوق الصرايف «الصرافين») وشارع عبد الله السالم (الشارع الجديد) أو (شارع البلدية) في منطقة المباركية. وكان يستخدم لبيع بيض الدجاج الذي تأتي به النسوة. ويحوي السوق أسواقا فرعية منها سوق (السلح) الذي تباع فيه الأسلحة من بنادق وسيوف وخناجر



وسبب التسمية لأن الناس يبيعون ويشتررون وهم وقوف، ومعظم الباعة في السوق من النساء.

ويضم سوق واجف مجموعة من الأزقة الضيقة التي تفتش أراضيها النساء اللاتي يعرضن مختلف السلع والملابس وأدوات الزينة الطبيعية مثل الحناء والسدر والكحل والديرم وغيره مما كانت المرأة الكويتية تستعمله قديما، إضافة إلى الأدوات المنزلية المستعملة وأدوات الخياطة وأدوات النجارة، وتكون موضوعة على أقمشة أو حصر مفروشة على الأرض.

وتم إعادة تنظيم ساحة الصفاة عام 1988، وتتكون من مساحة قدرها 12 ألف متر مربع. وتم رصف الساحة وإقامة نافورة في الوسط مع نصب تذكاري، وممرات للمشاة في أنفاق تخترق الساحة والمحال التجارية.

سوق الحرير

يقع بالقرب من ساحة الصفاة، وهو من الأسواق القديمة الشهيرة التي يجد فيها المشتري جميع أنواع السلع، وسمي باسم (واجف) وهو مسمى مشتق من كلمة (واقف).

كان أهل الكويت يعملون في هذه الأسواق من أجل توفير لقمة العيش وكان لكل شخص مهنته ولكل سوق اختصاصه وبضاعته

سوق واجف (الحرير) يضم مجموعة من الأزقة الضيقة التي تفتش أراضيها النساء اللاتي يعرضن مختلف السلع والملابس وأدوات الزينة الطبيعية





سوق المباركية

أحد أسواق الكويت التراثية، ويوجد في منطقة القبلة. سمي بذلك نسبة إلى الشيخ مبارك الصباح، ويتفرع منه عدد من الأسواق منها (سوق المعجل) الذي تباع فيه الأقمشة النسائية، و(سوق البنات) الذي تباع به البراقع وبعض مستلزمات النساء قديما.

وهناك أيضا (سوق الطيور) الذي تباع فيه كل أنواع الطيور كالحمام والدجاج، فيما تباع الساعات وتصلح في (سوق الساعات). أما الحلبي والمجوهرات فكانت تباع في (سوق الصبة أو الصاغة).

وتعرض في سوق المباركية الكثير من السلع الغذائية مثل اللحوم والأسماك والسلع الاستهلاكية والحلويات الشعبية الكويتية و التمور والعسل

السوق بأسعاره المناسبة مما أكسبه شهرة كبيرة، كما تنتشر المقاهي الشعبية والمطاعم على جانبيه.

والتوابل والملابس النسائية والرجالية، إضافة إلى العديد من محال الاكسسوارات والتحف التاريخية والخزف. ويتميز هذا

بالإضاءة المناسبة، والمعالم التراثية المناسبة، فعادت مقصدا للعائلات الكويتية، ولجميع المقيمين فيها والسياح القادمين لزيارتها، للتبضع من منتجاتها ومحتوياتها، والتمتع بمقاهيها ومطاعمها، وأجوائها التراثية الجميلة. ■

وبمرور الزمن تطورت هذه الأسواق وتطور معها معروضاتها ومحالها. وسعت الدولة للمحافظة على عدد من تلك الأسواق فأعدت الحيوية إليها واهتمت بترميمها وتسقيفها وإعادة إعمار بعض ما تهدم منها، وتزيينها



سوق الزل

ومن الأسواق القديمة سوق (الزل) الذي يباع فيه جميع أنواع السجاد. ويقع في وسط سوق الزل ما يطلق عليه (سوق البشوت) حيث تباع جميع أنواع البشوت التي تستورد أقمشتها من سوريا والعراق، وفيه يشاهد المارة الخياطين وهم جلوس على الأرض يفصلون ويخيطون البشوت و يزينونها بالشرائط المقصبة.

وهناك أيضا سوق (الحراج) الذي يمتاز بطوله وازدحامه وتنتشر به المحال الصغيرة لبيع مواد وأدوات البناء وأدوات النجارة والحدادة.

وهناك أيضا (سوق الاطواشة) والطواشة هم تجار بيع وشراء اللؤلؤ قديما. وكان يقع بالقرب من قيصرية البدر وبالتحديد بالقرب من مسجد السوق الكبير.

ومن أسواق الكويت القديمة (سوق الصفاير) القريب من (سوق واجف). وهو سوق النحاسين الذين يصنعون الأواني من النحاس. فيما كان (سوق التجار) عبارة عن قيصرية تقع خلف سوق المناخ ويلتقي فيه التجار للتشاور وعقد الصفقات التجارية.



العمل في الأسواق يبدأ في وقت مبكر كل نهار وتغلق عند الظهر ثم تعاود نشاطها بعد العصر وتستمر حتى وقت العشاء

تعرض في سوق المباركية الكثير من السلع الغذائية مثل اللحوم والأسماك والسلع الاستهلاكية والحلويات الشعبية والتمور والتوابل

سعت الدولة للمحافظة على الأسواق القديمة فأعدت الحيوية إليها واهتمت بترميمها وتسقيفها وتزيينها بالإضاءة المناسبة

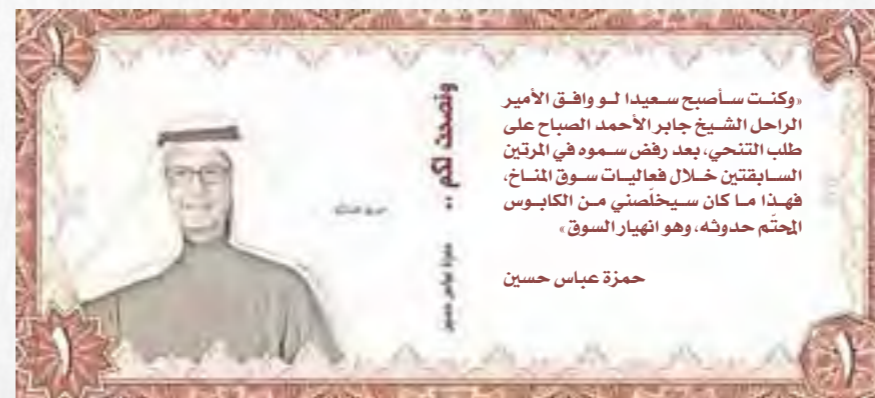
حمزة حسين..

أول محافظي بنك الكويت المركزي وحامي الدينار

إعداد : موسى أحمد



يعتبر حمزة عباس حسين أحد أبرز مؤسسي بنك الكويت المركزي، وكان أول محافظ له في الفترة ما بين 1973 و1983، واستطاع من خلال استراتيجيته أن يحافظ على الدينار الكويتي وقوته عبر ربطه بسلة عملات متنوعة، وهو أيضا الأمر الذي حمى اقتصاد البلاد عقب الغزو العراقي للكويت، الذي حاول في عام 1990 أن يزيل أي أثر للدينار.



ولد حمزة عباس في عام 1934، وتلقى تعليمه الأولي في المدرسة المباركية، ثم التحق بالجامعة الأمريكية في بيروت، فحصل على شهادة الليسانس في الاقتصاد عام 1958.

عمل في وزارة المالية أواخر عام 1958 في قسم الاستثمار، وانتقل بعدها إلى وظيفة معاون إداري في دائرة الموظفين 1959 - 1960 التي تحولت فيما بعد إلى ديوان الموظفين.

أكمل دراساته العليا في جامعة أكسفورد بكلية سانت أنطوني (1960-1962) ضمن بعثة كويتية أرسلتها وزارة المالية، وانتسب إلى (بنك أوف انغلاند) الذي يشبه عمله عمل البنوك المركزية ليشارك في دورة تدريب ميدانية.

وعين حمزة سكرتيرا في مجلس النقد الكويتي 1963 - 1968، ثم نائب محافظ الكويت في صندوق النقد الدولي، واستمر في ذلك المنصب حتى عام 1983، وعين محافظا للبنك المركزي ما بين 1973 و 1983.

وهو واحد من أربعة محافظين تعاقبوا على حاكمية البنك المركزي، وكان ترتيبه الأول، تلاه عبدالوهاب التمار 1983 - 1986، ثم الشيخ سالم عبدالعزيز سعود الصباح من 1986 وحتى 2012، فالدكتور محمد الهاشل الذي تسلم منصبه عام 2012 ولا يزال مستمرا فيه حتى الآن.

بين السياسة والاقتصاد

خالف حمزة الاتجاهات السائدة التي تجمع ما بين السياسة والاقتصاد، وكان يرى أن التفسير الاقتصادي للحدث السياسي هو الأصح، متجاهلا أن السياسة دخلت في كل المجالات ويات من الصعب الفصل بين الأمرين. وهو ينظر إلى الغزو العراقي في عام 1990 من منظور اقتصادي لا سياسي، وهذا ما جعله أكثر تفاؤلا من غيره بعودة الكويت حرة.

وبمقتضى المرسوم رقم 32 لسنة 1968- الذي بموجبه تمت تصفية مجلس النقد الكويتي- أنشئ البنك المركزي وياشر أعماله في 1969/4/1 وافتتح مقره الأول سنة 1977، وكان يديره مجلس إدارة يشكل من المحافظ، رئيسا، وعدد من الأعضاء، ويتولى عددا من المهام منها إصدار العملة لحساب الدولة والعمل على تأمين ثبات النقد ومراقبة الجهاز المصرفي.

ومع أن البنك المركزي لا يتدخل في تنظيم الصفقات والمعاملات التجارية فإن حمزة حذر مرارا من عواقب الممارسات الخاطئة في سوق المناخ، ومع ذلك لم تحصد الكويت إلا الخسائر من وراء تلك الأزمة الصاعقة، وهو ما سبب له عدة مشكلات صحية.

يعرفه المقربون منه بأنه رجل عائلي جدا، مهتم بأسرته، وإذا صادف وشارك في مناسبة عامة، تبرز جراته بالطرح والحديث وبأسلوب يقنع الحاضرين، لاتباعه عن الشعارات والكلام السياسي، وإن بدا بالشكل أقرب إلى الوجه الجدي منه إلى الوجه المبتسم والبشوش.

جلبت أزمة المناخ له المرض على الرغم من أنه حذر منها قبل وقوعها، لذا كانت أزمته الصحية مضاعفة. وعندما سافر للعلاج في أمريكا وألمانيا لم يجدوا لديه أي عوارض جسمانية، بل حالة نفسية جعلته يشعر بالضيق نتيجة الضغوط التي عايشها.

في مارس 2017 أصدر حمزة عباس كتابه (ونصحت لكم)، الذي تناول فيه سيرته الذاتية وصفحات من رحلته الحافلة في المجال الاقتصادي، على مدار 50 عاماً كانت تتمتع بالمصداقية، وأعرب عن تألمه لما آلت إليه الأوضاع في الكويت. ■

السيرة الذاتية

- موليد 1934.
- تلقى تعليمه الأولي في المدرسة المباركية ثم التحق بالجامعة الأمريكية في بيروت وحصل على شهادة الليسانس في الاقتصاد عام 1958.
- عمل في وزارة المالية أواخر عام 1958 بقسم الاستثمار، وانتقل بعدها إلى وظيفة معاون إداري في دائرة الموظفين 1959 - 1960 التي تحولت فيما بعد إلى ديوان الموظفين.
- أكمل دراساته العليا في جامعة أكسفورد بكلية سانت أنطوني (60-62) ضمن بعثة كويتية أرسلتها وزارة المالية.
- عين سكرتيرا في مجلس النقد الكويتي

- 1963 - 1968 ثم نائب محافظ الكويت في صندوق النقد الدولي، واستمر في هذا المنصب حتى 1983.
- عين محافظا للبنك المركزي (73-1983).
- بعد سنة 1983 شغل عدداً من المناصب، هي:
 - عضو في العديد من مجالس إدارات شركات استثمارية وبنوك داخل الكويت وخارجها.
 - عضو المجلس الأعلى للتعليم.
 - عضو المجلس الأعلى للتخطيط.
 - عضو اللجنة العليا للتنمية «إصلاح المسار الاقتصادي».
 - مستشار اللجنة المالية الاقتصادية في مجلس الأمة.

كتاب (ونصحت لكم) تناول فيه محطات متميزة من رحلته الاقتصادية على مدار 50 عاما

ميناء (مبارك الكبير)
من أهم مشاريع
خطة التنمية
وسيؤدي لزيادة
حجم الاستثمارات
بالكويت



ميناء (مبارك الكبير).. خطوة مهمة في إحياء طريق الحرير

إعداد: أمانة الشمري

سيشكل ميناء بوبيان (مبارك الكبير) البحري بعد إنشائه في جزيرة بوبيان الحيوية في الخليج العربي نقلة نوعية في قطاع تجارة الترانزيت بين الكويت ودول العالم، كما سيمثل خطوة مهمة في العودة مرة أخرى إلى إحياء طريق الحرير القديم من خلال بوابة الكويت شمال الخليج إلى المنطقة ودول الجوار.

وتقوم الكويت حالياً بتشييد ميناء مبارك الكبير تماشياً مع توجهها الهادف إلى تعزيز موقعها الإقليمي في مجال النقل البحري، علاوة على تطوير الموانئ القائمة عبر خطة تتضمن مشروعات طموحة لزيادة كفاءتها وقدرتها؛ اتساقاً مع التوجه العالمي لإعادة تفعيل طريق الحرير الذي يربط شرق آسيا بأوروبا مروراً بدول المنطقة، ومنها الكويت.

ويعد مشروع ميناء بوبيان (مبارك الكبير) من أهم وأكبر مشاريع خطة التنمية في البلاد، حيث سيؤدي إلى زيادة حجم الاستثمارات في الكويت واستقطابها من شتى أنحاء العالم، وتطوير الخدمات التي تقدمها الموانئ البحرية، ورفع قدرتها الاستيعابية، وزيادة الموارد الاقتصادية، وتعزيز معدلات النمو الاقتصادي، وإنعاش حجم التجارة الإقليمية، ورفع مؤشرات الأداء.

دراسة عالمية

وأكدت دراسة أعدها مكتب استشاري عالمي بناء على تكليف من البنك الدولي حول جزيرة بوبيان في أغسطس 2003 ضرورة إنشاء ميناء تجاري في الجزيرة لحاجة الاقتصاد الكويتي.

وجاء اختيار موقع الميناء بعد دراسات عديدة مع مكاتب استشارية عالمية شملت ثلاثة مواقع في الجزيرة، وأثبتت أن الموقع الحالي هو الأفضل من الناحية البيئية والفنية.

ويساهم مشروع ميناء مبارك الكبير في تنشيط النقل والتجارة البحرية في المناطق الشمالية للعراق وسوريا وتركيا، وبذلك يعتبر من أهم المشاريع الحيوية التي تساهم في تحويل الكويت إلى مركز تجاري استراتيجي.

جسر ومارينا بحري

سيتم إنشاء الميناء - وهو ضمن الخطة التنموية الثالثة للكويت - في جزيرة بوبيان المطلّة على الخليج، وهي أكبر جزيرة لديها،

خطة تطوير بوبيان

يعتبر ميناء مبارك الكبير جزءاً من خطة تطوير جزيرة بوبيان التي بدأت فكرة إقامتها في عام 1983 وأقرت في عام 1996، حيث بدأت عملية تصميم الميناء في عام 2004.

ويشكل عمل ميناء مبارك الكبير جزءاً من منظومة متكاملة لإنشاء المدن في شمال الكويت وتطوير الموانئ الكويتية؛ بهدف تحويل دولة الكويت إلى مركز مالي واقتصادي، وسيكون في حدود احتياجات الكويت أولاً وإقليمياً ثانياً.

ويأتي إنشاء الميناء لتزايد حجم تجارة الواردات إلى دولة الكويت من ثلاثة ملايين طن في عام 1993 إلى 30 مليون طن في السنوات الأخيرة، مع زيادة سنوية من 5 في المئة إلى 7 في المئة في ظل الوضع الاقتصادي العادي، كما أن تزايد عدد الحاويات من 250 ألفاً إلى 900 ألف حاوية سبب استراتيجي آخر، علماً بأن لدى الكويت ميناءين تجاريين وميناء واحداً للسفن الخشبية.

يعتبر من أهم
المشاريع الحيوية
التي تساهم في
تحويل الكويت
إلى مركز تجاري
استراتيجي



إن كنت تهوى التصوير شارك بلقطاتك المبدعة عبر (كليك) وتمتع برؤيتها على صفحة وكالة الأنباء الكويتية (كونا)



مشاركتنا بصورك المميزة تمنحك الفرصة للفوز بالجائزة الشهرية كأفضل صورة في الشهر، وبالجائزة السنوية كأفضل صورة في العام



يشكل عمل ميناء مبارك الكبير جزءاً من منظومة متكاملة لإنشاء المدن في شمال الكويت وتطوير الموانئ الكويتية

ويتضمن القسم الثاني تصميم وإنشاء المباني والخدمات الرئيسية الضرورية لبدء أعمال التشغيل في الميناء. وبعد انتهاء المرحلة الأولى بأجزائها الثلاثة سيبدأ تشغيل الميناء بأربعة أرصفة.

المراحل اللاحقة

تتضمن المرحلة الثانية من المشروع إنشاء 12 مرسى إضافية لتبلغ سعة الميناء الاجمالية 16 مرسى، في حين تتضمن المرحلة الثالثة إنشاء ثمانية مراس لتبلغ سعة الميناء الاجمالية 24 مرسى.

وتشمل المرحلة الرابعة والأخيرة من المشروع إنشاء 36 مرسى لتستكمل المخطط الهيكلية بميناء بحري رئيسي سعته 60 مرسى، يكون محوريا رئيسيا للنقل الإقليمي يربط الأرض بالبحر بوسائل نقل متعددة، كالطرق السريعة والسكك الحديدية، ويعزز مكانة الكويت كمركز مهم للنشاط الاقتصادي الإقليمي.

ووقعت الكويت والصين اتفاقاً تقوم بموجبه الصين بتطوير وإدارة ميناء مبارك الكبير وإنجاز كل المرافق الخاصة به، من خلال إقامة منطقة حرة وأخرى صناعية ومدينة لوجستية ومطار وسكك حديدية وغيرها من الخدمات التي تتعلق بالنقل بمختلف أنواعها، ضمن رؤية تحويل الكويت مركزاً لاستقبال البضائع وتوزيعها على دول الجوار.

وسيتم بناء جسر يربط الجزيرة بالكويت بطول يبلغ نحو 30 كلم، إضافة إلى خط سكة حديد داخل الميناء وسور أرصفة بطول 1300 كلم ومارينا بحري ومنشآت أخرى.

وتنقسم المرحلة الأولى للمشروع إلى ثلاثة أجزاء الأول بدأت أعماله في سبتمبر 2007 ويشمل تصميم وإنشاء طريق سريع بثلاث حارات لكل اتجاه ويبلغ طول الطريق 30 كلم مع إنشاء سكة حديدية بنفس الطول تمر عبر الجزيرة والأرض الرئيسية وجسري الطريق. وستمر السكة الحديد عبر خور الصبية لربط ميناء بويان البحري بالصبية. وتم الانتهاء من تنفيذ الجسر الحديدي بطول كيلومتر واحد وجار العمل على تنفيذ أساسات جسر السيارات والسكة الحديد.

ويتضمن الجزء الثاني من المشروع أعمال الدراسات وتجميع البيانات كمسح قاع البحر للقناة الملاحية وفحص تربة البحر وأرض الميناء ودراسة التقييم البيئي، وأعمال تصميم 16 مرسى، إضافة إلى تصميم أعمال تعميق القناة الملاحية بعمق 14,5 متر وأحواض الميناء بعمق 16 متراً، وأعمال تنفيذ وإنشاء أربعة مراس بطول 1600 متر وعمق 16 متراً. ويشتمل الجزء الثالث على قسمين: الأول يتضمن أعمال تعميق المسار الملاحي في البحر وحوض الميناء، لتتمكن السفن ذات الأحجام الكبيرة من الوصول والرسو بأمان على أرصفة الميناء الجديد والتي لم تكن بإمكانها في السابق الوصول إلى شمال الخليج العربي.

اختيار موقع الميناء جاء بعد دراسات عديدة مع مكاتب استشارية عالمية شملت ثلاثة مواقع في الجزيرة

«طريق الحرير»

ممر تاريخي ممتد عبر العالم..

هل يمر عبر الكويت؟

إعداد: موسى أحمد

يتردد في الآونة الأخيرة مصطلح (طريق الحرير)، الذي كثيراً ما أصبح مادة إعلامية تحمل أبعاداً اقتصادية وجيوسياسية كبيرة، مع سعي الدول العظمى إلى تأمين طرق تجارتها العالمية، والحصول على موانئ استراتيجية.. فما هو (طريق الحرير)؟

(طريق الحرير) هو عبارة عن مجموعة من الطرق والخطوط البرية والبحرية المترابطة التي تمتد لنحو 15 ألف كيلومتر، كانت تسلكها القوافل والسفن قديماً؛ بهدف نقل البضائع التجارية بين الصين وآسيا الصغرى والوسطى وبلاد العرب والفرس وأفريقيا وأوروبا، وقد تصل مدة الرحلات إلى أشهر عدة.

والطريق القديم من الممرات التاريخية التي ساهمت في نمو وازدهار الشعوب والحضارات قديماً، والتي ذاع صيتها إلى عالمنا الحديث، حيث جمع هذا الطريق بين التجارة والثقافة والسياسة.

Istanbul (Constantinople)

Kashgar

Damascus

Samarkand

Hetian

Baghdad

Xi'an (Chang'an)



وترجع قصة اكتشاف (طريق الحرير) إلى القرن الثاني قبل الميلاد عندما أرسل أحد الملوك الصينيين ضابطاً إلى المناطق الشمالية الغربية من الصين لإقناع القبائل هناك بالتضامن معه، للقضاء على فتنة داخلية، حيث استغرقت الرحلة نحو 13 عاماً.

وعاد الضابط بعدها إلى العاصمة بعد رحلة أسطورية تكبد خلالها الأسر مرتين من دون تحقيق الغاية العسكرية، لكنه حقق الانفتاح الاقتصادي بمعرفته تفاصيل الطرق، حيث أعاد الكرة ثانية بقافلة كبيرة ضمت بضائع مختلفة، وبدأت القبائل على جانبي الطريق تتبادل وتشتري وتبيع حتى نهاية حدود الصين.

سبب التسمية

يعتبر مصطلح (طريق الحرير) حديث العهد نسبياً، ففي أواسط القرن التاسع عشر أطلق العالم الجيولوجي الألماني البارون فرديناند فون ريشتهوفن اسم «دي سيدينستراس» (أي طريق الحرير بالألمانية) على شبكة التجارة والمواصلات، ولم تحمل هذه الطرق القديمة طوال تاريخها اسماً بعينه، حيث حمل عدة أسماء منها (طريق اليشم) و(طريق الأحجار الكريمة) و(طريق البوذية) و(طريق الفخار والخزف) و(طريق التوابل). وكل اسم من تلك الأسماء كان يخص جزءاً من طريق الحرير.

مسلكان بري وبحري

عمل المسلكان البري والبحري لطريق الحرير على تسهيل نقل سلع وأفكار جنوب وشرق آسيا إلى أوروبا، من الشاي الصيني إلى اختراعات مثل الورق والبارود والبوصلة، فضلاً عن المنتجات الثقافية مثل النصوص البوذية والموسيقى الهندية.

وأدت هذه الطرق دوراً في تلاقح الثقافات والشعوب وتيسير المبادلات بينها، فقد اضطر التجار إلى تعلم لغات وتقاليد البلدان التي سافروا عبرها، وسلك العديد من المسافرين هذه الطرق للدخول في عملية التبادل الفكري والثقافي التي كانت عامرة في المدن الممتدة على طول هذه الطرق.

وتطور السفر عبر طرق الحرير بتطور الطرق نفسها حيث كانت المدن الواقعة على امتداد طريق الحرير توفر الطعام والماء وأماكن الراحة للمسافرين، بالإضافة إلى السلع المعدة للتبادل التجاري عبر عدة (خانات)، وهي عبارة عن (مضافات) و(نزل) كبيرة مصممة لاستقبال التجار المسافرين.

وأطلق العالم الجيولوجي ريشتهوفن على هذا الطريق اسم (طريق الحرير) نسبة إلى أشهر سلعة (كانت الصين تحتكر إنتاجها آنذاك)، وأبقت على سرها نحو ثلاثة آلاف سنة، حتى إنها كانت تعدم كل من يتجرأ على إفشاء سر إنتاج الحرير لشخص غريب.

ولم يشكل الحرير سوى واحد من المنتجات العديدة التي كانت تصدرها الصين إلى العالم حيث كانت الأواني الخزفية هي ثاني أكبر سلعة تصدرها إلى العالم.

البضائع المنقولة

من أهم البضائع التي انتقلت عبر هذا الطريق، الزجاج والأحجار الكريمة والتوابل والزعفران والعمود والعقاقير الطبية والنباتات والحيوانات وجلودها والمشغولات الخشبية والفنية والأسلحة.

ومن أبرز الإنجازات التقنية التي خرجت من هذا الطريق إلى العالم تقنية صناعة الورق وتطور الصحافة المطبوعة التي أحدثت نقلة نوعية في مجال العلوم وسهولة تدوينها.

وتردد نوع جديد من المسافرين على الطريق وهم علماء الآثار والجغرافيا، وتوافد هؤلاء الباحثون من دول عدة، وأخذوا يجتازون صحراء شمال غرب الصين قاصدين استكشاف المواقع الأثرية القديمة المنتشرة على طول الطريق.

تلاقح الثقافات

تطور طريق الحرير بمرور الزمن مع تبدل السياقات الجغرافية السياسية عبر التاريخ، وشكلت التجارة البحرية فرعاً آخر اكتسب أهمية بالغة في هذه الشبكة التجارية العالمية، واشتهرت خاصة بنقل التوابل، حتى عرفت أيضاً باسم طرق التوابل، حيث زوّدت أسواق

(طريق الحرير) هو مجموعة من الطرق والخطوط البرية والبحرية المترابطة التي تمتد لنحو 15 ألف كيلومتر

في أواسط القرن 19 أطلق الألماني فرديناند فون ريشتهوفن اسم "دي سيدينستراس" (أي طريق الحرير بالألمانية) على شبكة التجارة والمواصلات الرابطة بين آسيا وأوروبا

في عام 2013 أطلقت الصين مبادرة (الحزام والطريق) لخلق طريق بري وبحري لتعزيز الربط الدولي ودعم حركة التجارة

العالم بالقرفة والبهار والزنجيل والقرنفل وجوز الطيب القادمة كلها من جزر الملوك في إندونيسيا (المعروفة أيضاً باسم جزر التوابل). وتوسّعت شبكة الطرق في مطلع القرون الوسطى، إذ شقَّ بحارة شبه الجزيرة العربية مسالك تجارية جديدة عبر بحر العرب وداخل المحيط الهندي، وتيسّر مع الوقت ركوب البحر لمسافات طويلة بفضل الإنجازات التقنية التي تحققت في علم الملاحة والعلوم الفلكية وتقنيات بناء البواخر مجتمعة.

ونمت مدن ساحلية مفعمة بالحياة حول الموانئ المحاذية لهذه الطرق التي كانت تستقطب أعداداً غفيرة من الزوار على غرار الإسكندرية ومسقط وغوا، وأضحت هذه المدن مراكز غنية لتبادل السلع والأفكار واللغات والمعتقدات مع الأسواق الكبرى وجموع التجار والبحارة الذين كانوا يتبدلون باستمرار.

وساهم التجار المسلمون الذين سلكوا المسالك المختلفة لطريق الحرير في التعريف بالإسلام ونشره، وقاموا ببناء مساجد في عدد من القرى والمدن الصينية، وبفضلهم اعتنق صينيون كثر الإسلام.

وتذكر المصادر التاريخية أن "شيان" التي تعد بداية طريق الحرير، كانت أول مدينة يدخلها الإسلام على يد التجار العرب.

وأدى العرب دوراً محورياً في تجارة طريق الحرير بالنظر إلى موقعهم الجغرافي الرابط بين آسيا وأوروبا.

وشهدت هذه الطرق تبادلاً للمعارف العلمية والفنية والأدبية، فضلاً عن الحرف اليدوية والأدوات التقنية، فما لبثت أن ازدهرت اللغات والأديان والثقافات وتمازجت.

العلاقة مع المسلمين

يرجع تاريخ العلاقات الصينية وبلاد الإسلام إلى القرن الثامن عندما امتدت الدولة الإسلامية شرقاً وغرباً ووصل نفوذها إلى الحدود الغربية للصين، وبذلك أصبحت الأجزاء الكبرى من طريقي الحرير البري والبحري واقعة في ديار الإسلام.

ومن اللافت أن الصينيين في بداية تواصلهم بتجار الجزيرة العربية كانوا يطلقون

على الأحجار الكريمة وشبه الكريمة اسم (حصى العرب)؛ ظناً منهم أن أرض العرب مفروشة بها وذلك لكثرتها.

الطرق البحرية

بالنسبة للطرق البحرية، كان التجار البحارة يواجهون تحديات متعددة أثناء رحلاتهم الطويلة، لاسيما المتعلقة ببناء البواخر وسلامة الرحلات البحرية خلال القرون الوسطى، فأنشئت الموانئ على السواحل التي تقطعها هذه الرحلات التجارية البحرية، مما وفر فرصاً حيوية للتجار لبيع حمولاتهم وتزويجها والتزود بالمياه العذبة، حيث كان النقص في مياه الشرب يعد أحد المخاطر الكبرى التي واجهها البحارة في القرون الوسطى.

وكانت جميع البواخر التجارية التي تعبر طرق الحرير البحرية معرضة لخطر آخر هو هجوم القراصنة؛ لأن حمولاتها الباهظة الثمن جعلتها هدفاً مرغوبة.

ومع تغير الخارطة السياسية والاقتصادية في أوروبا وآسيا بعد القرن التاسع الميلادي وخاصة تقدم تكنولوجيا الملاحة برز دور النقل البحري في التبادل التجاري؛ لذلك اضمحل دور طريق الحرير البري التقليدي.

التأثير على الحضارات

كان لطريق الحرير تأثير كبير على ازدهار الكثير من الحضارات القديمة مثل الصينية والمصرية والهندية والرومانية والحضارة الإسلامية، حتى إن ذلك أرسى القواعد للعصر الحديث.

وفي الفترة ما بين القرن الثاني قبل الميلاد

والقرن الثاني الميلادي كان على طول طريق الحرير أربع دول إمبراطورية كبرى تأثر بعضها ببعض، وهي روما وبارثيا وكوشان وأسرة هان الصينية في شرق آسيا.

ومع انتشار الحروب آنذاك، اتخذ التجار المسارات البحرية من هذا الطريق، لأنها أكثر أماناً من الطرق البرية إلى أن فقد الطريق أهميته وتأثر سلباً وبدأت تجارته تنكمش شيئاً فشيئاً، وتحولت حركة التجارة إلى مسارات أخرى عبر المحيط الهندي من آسيا الجنوبية إلى شمال أفريقيا مروراً بالبحر الأحمر حتى خليج السويس.

أسباب التوقف

من أهم الأسباب التي أدت إلى توقف هذا الطريق، هي الاكتشافات البحرية الكبرى، وانحدار الإمبراطوريات، واكتشاف تصنيع الحرير في أوروبا، إضافة إلى كثرة الصراعات والحروب العرقية والدينية والسياسية التي كانت أهدافها اقتصادية بحتة، علاوة على إغلاق بعض من أجزاء الطريق من قبل الأتراك وافتتاح قناة السويس في مصر عام 1869.

محاولات الإحياء

مع مطلع التسعينيات بدأت محاولات لإنشاء طريق الحرير الجديد، من بينها ما عرف بالجسر البري الأوروبي الآسيوي، الذي يصل بين الصين وكازاخستان ومنغوليا وروسيا ويصل إلى ألمانيا بسكك حديدية.

وعاد طريق الحرير التاريخي بين آسيا وأوروبا إلى الانتعاش مجدداً في إبريل من عام 2005 في مرحلة أولية تشمل سبع دول آسيوية

تبدأ بتركيا وتنتهي بكازاخستان، لكن هذه المرة بواسطة القطارات عوضاً عن الخيول والجمال، وتمتد رحلات القطار إلى مسافة عشرة آلاف و560 كيلومتراً تقطع في 38 يوماً.

وفي عام 2013 أطلقت الصين مبادرة (الحزام والطريق) لتحيا تجربة عرفها العالم قديماً ببعديها الاقتصادي والثقافي لخلق طريق بري وبحري لتعزيز الربط الدولي ودعم حركة التجارة.

وتأمل الصين أن يخلق هذا المشروع نشاطاً تجارياً تفوق قيمته 2,5 تريليون دولار أمريكي خلال 10 سنوات. وتبلغ التكلفة التقديرية للطريق نحو 47 مليار دولار أمريكي، حيث يشمل الطريق أكثر من 60 دولة في قارات آسيا وأوروبا وأفريقيا.

وفي 18 يناير 2018 وصل أول قطار لنقل البضائع من مدينة (بيوو) شرقي الصين إلى العاصمة البريطانية لندن بعد أن قطع قرابة 12 ألف كيلومتر خلال رحلة استمرت 18 يوماً.

مشاركة الكويت

أعلنت الكويت مشاركتها في مشروع (طريق الحرير)، التي تعكس الرؤية السامية لصاحب السمو أمير البلاد الشيخ صباح الأحمد الجابر الصباح بتحويل الكويت إلى مركز مالي وتجاري وثقافي إقليمي وعالمي.

وتأتي مشاركة الكويت في هذا المشروع، التي ستكون من خلال إنشاء ميناء دولي في شمال الخليج العربي بهدف التوافق مع تطلعات المشروع الهادفة إلى المساهمة في الربط القاري بين الدول، وجعل الكويت محطة رئيسية لتوصيل البضائع والسلع من الصين وجمهورية آسيا الوسطى إلى أوروبا ودول القرن الأفريقي وبالعكس.

وتولي دولة الكويت مبادرة (الحزام والطريق) اهتماماً فائقاً عبر المداخل الاستثمارية لمشروعات ضخمة تحتاج إلى بنية أساسية مفيدة لتمدد العملاق الآسيوي الصيني اقتصادياً، فضلاً عن الفوائد العظيمة للربط التجاري التي ستتحقق لمنطقتنا الحيوية. ■

عمل المسلكان البري والبحري لطريق الحرير على تسهيل نقل سلع وأفكار جنوب وشرق آسيا إلى أوروبا

شكّلت التجارة البحرية

فرعاً آخر اكتسب أهمية بالغة في شبكة طريق الحرير التجارية العالمية واشتهرت خاصة بنقل التوابل

مشروع حرر

الجزر الكويتية.. منارات سياحية واقتصادية وثقافية في طريق الحرير

إعداد : عبدالله بدران

لطالما كانت الكويت سباقة في المنطقة في تعزيز مواردها الاقتصادية، وحريصة على إيجاد الحلول المناسبة للتحديات التي تواجهها، ووضع الخطط المستقبلية الواقعية التي تستهدف الدفع بعجلة التنمية، وتوفير الرخاء والأمن والاستقرار لمجتمعها.

وهكذا عاشت الأجيال السابقة من الكويتيين حياة مملوءة بالصعوبات، مفعمة بالتحديات، لكنها تجاوزتها بفضل لحمتهم وتكافلهم، وتعاونهم على الخير، وحرصهم على تجاوز المحن والتغلب على العقبات، والانطلاق ببلدهم نحو حياة فضلى يعمها العيش الكريم، ويسودها الهناء والأمان.

وبعد الاستقلال، كانت الحكومة الكويتية هي الداعم الأساسي للنشاط الاقتصادي والدافع الأول للنمو الاقتصادي وخلق الوظائف، باعتبارها المهيمنة على المشروعات التنموية الكبرى في اقتصاد يعتبر النفط هو الدافع الأول ومصدر الدخل الوحيد له. لكن ذلك الوضع الذي استمر لعدة عقود أدى إلى خلل اقتصادي ملحوظ؛ إذ إن إيرادات الدولة مرتبطة بأسعار النفط وتذبذباته، مما ترتب عليه عجوزات مالية سجلتها ميزانية الدولة في السنوات الأخيرة. وهذه الحال شهدتها أيضاً دول الخليج العربي، لكن بعضها بادرت إلى العمل على إصلاحات اقتصادية لمواجهة التحديات وتراجع أسعار النفط، فأقرت برامج إصلاحية عبر تشجيع الاستثمارات الأجنبية وترشيد الإنفاق العام.

اقتصاد متميز

يعد الاقتصاد الكويتي أحد أهم الاقتصادات في الشرق الأوسط، حيث يعتبر نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي من أعلى المستويات عالمياً. كما تمتاز الكويت بتصنيف ائتماني عال، ويعتبر الدينار الكويتي الأعلى قيمة في قائمة العملات العالمية. كل هذه الأمور تعزز من الثقة في الاقتصاد المحلي.

ولما كانت الكويت تواجه تحديات اقتصادية عدة تخص حاضر البلاد ومستقبلها، ومن أهمها ضرورة تنويع قاعدة الاقتصاد الكويتي بعيداً عن النفط، ونمو الناتج المحلي الإجمالي للبلاد بعيداً عن عوائد النفط، وخلق فرص عمل للكويتيين، فإن الجهات المعنية سعت إلى وضع رؤية تنموية متماسكة وشاملة لتحويل البلاد إلى مركز تجاري ومالي ينافس المراكز المالية الإقليمية، بما يتناسب مع رؤية حضرة صاحب السمو أمير البلاد الشيخ صباح الأحمد الجابر الصباح وحجم التحديات والتطلعات المستقبلية. والهدف من الرؤية هي الوصول إلى اقتصاد متنوع ومستدام جاذب للاستثمار الأجنبي والمحلي، وذلك عبر إعادة هيكلة اقتصاد البلاد وإيراداتها، لاسيما في ضوء الظروف السياسية المضطربة التي تشهدها المنطقة.

ومن مزايا الكويت تمتعها بموقع جغرافي استراتيجي، وهو ما دعا تلك الجهات إلى اختيار كل من مدينة الحرير والجزر الكويتية لخلق منطقة تجارية لربط العالم، وتحقيق تلك الأهداف الاقتصادية المنشودة.

مشروع تطوير الجزر

يركز مشروع تطوير الجزر الكويتية على أربع نقاط أساسية، هي: التنمية البشرية، وكفاءة الإنتاج، والقوانين والقرارات، وبيئة الأعمال. ومن المتوقع أن ينقل المشروع اقتصاد الكويت من اقتصاد تدعمه الدولة فقط إلى اقتصاد حر ومتنوع يؤدي القطاع الخاص فيه الدور الأهم في خلق الوظائف، خلافاً لهيكل الاقتصاد الحالي في الكويت. وتعتمد استراتيجية تنفيذ المشروع على

مصادر تمويل القطاع الخاص من رؤوس أموال واستثمارات في حين تبقى مشاركة الحكومة في التمويل محدودة. وسيكون الدور الحكومي مهماً ومقتصرًا على تطوير وتسهيل اللوائح والنظم لتعزيز بيئة الأعمال والتنافسية.

وبناء على ذلك ينسجم دعم هذا المشروع مع الإطار العام للدولة، بتنويع مصادر الدخل وإعادة هيكلة الاقتصاد الوطني وفتح المجال أمام المستثمرين وخلق فرص عمل للشباب وتحسين بيئة الأعمال.

ويهدف مشروع تطوير الجزر الكويتية ومدينة الحرير إلى خلق قيمة استراتيجية أمنية واستثمارات تنافسية، فكل جزيرة أو موقع من مواقع المشروع يمتاز بميزة تنافسية يجب الاستفادة منها للوصول إلى أعلى المنافع. إن تنافسية أي اقتصاد يكون مدفوعاً بعاملين مهمين، هما: الخصائص الطبيعية والقدرة على الإبداع والابتكار في القطاعات المختلفة. لذلك كان مهماً تحديد الميزة التنافسية بوضوح، ومن ثم البناء عليها لضمان الاستمرارية والديمومة. والتركيز على قطاعات معينة والنجاح بها سيخلق منافع كثيرة أهمها توفير بيئة خصبة ومناسبة لاستقطاب الاستثمارات الكبرى، بدلاً من وضع أهداف عامة وأحلام لا يمكن تحقيقها على أرض الواقع.

الاقتصاد الكويتي أحد أهم الاقتصادات في الشرق الأوسط حيث يعتبر نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي من أعلى المستويات عالمياً



البوابة السياحية

أمكنة تاريخية عبر خيران بوبيان الطبيعية، والتمتع بمجموعة من المطاعم التاريخية المميزة والمستوحاة من حضارات سابقة بتاريخها العريق وحرفها اليدوية إضافة إلى الكثير من الخدمات المميزة. وبالإمكان العودة إلى مدينة الحرير باستخدام التلفريك الذي ستتاح من خلاله فرصة التمتع بالمشاهد الطبيعية والسير بمنطقة متزيّنة بالأشجار الخضراء الجميلة.

يستطيع السياح أيضاً زيارة جزيرة فيلكا عبر القوارب السريعة والطائرات من دون طيار أو الطائرات الخاصة.

تتمتع جزيرة فيلكا كونها الوجهة العائلية المفضلة أبوابها بمرافق ترفيهية مخصصة لجميع أفراد العائلة. حيث تستطيع العائلة تمضية أربعة أيام لحضور الحفلات الموسيقية والمسرحيات وزيارة المتحف الوطني والمشاركة بالأنشطة الخارجية، إضافة إلى الراحة في المنتجعات والاستمتاع بالأنشطة البحرية المختلفة.

ستوفر مشروعات فيلكا وبوبيان ومدينة الحرير فرصاً للاستثمار والنمو الاقتصادي. وأحد أهم القطاعات التي سيتم التركيز عليها عند تسويق المشروعات هو القطاع السياحي يجعل الكويت وجهة سياحية في المنطقة.

سيستخدم المسافرون الإقليميون في رحلاتهم مطار مدينة الحرير الدولي، أما الزائر العادي فإنه من المتوقع أن يمضي هو وأسرته أربعة أيام في مدينة الحرير لزيارة المدينة الترفيهية العالمية وقضاء يوم واحد لاكتشاف مناطق التسوق والمطاعم والمتاجر في مدينة الحرير المطلّة على جزيرة بوبيان. كما يمكن لجميع أفراد الأسرة قضاء يوم واحد في اكتشاف كل من الحيوانات البرية والبحرية في جزيرة بوبيان، مع تجربة فريدة من نوعها باستخدام القوارب الحديثة في مشروع سفاري بوبيان. ويمكن قضاء يوم كامل في زيارات منطقة البازارات الدولية والتمتع بركوب القوارب المميزة لزيارة

- تكلفة استصلاح الأرض عالية لذلك يجب أن تكون المشروعات بعوائد عالية.
- السياحة العلمية والبيئية.
- يساعد موقع ومناخ الجزيرة على إنشاء مركز للبيانات الرقمية وتفعيل رؤية هيئة الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات، حيث بالإمكان استخدام الخصائص الطبيعية ومياه البحر لأنظمة التبريد المختلفة.
- توفر مساحات واسعة لتوليد الطاقة الشمسية وتعزيز المراكز والمشروعات الصديقة للبيئة التي تولدها الطاقة الشمسية.
- موقع استراتيجي يسمح بإقامة مشروعات الممرات المعلوماتية وتزويد كل من العراق وإيران بالخدمات المعلوماتية.
- إنشاء مراكز رياضية ذات مرافق مشجعة تستقبل مسابقات التجديف على مستوى عالمي وغيرها من المسابقات العالمية.

مدينة الحرير

تقع مدينة الحرير في المنطقة الشمالية للكويت على مساحة قدرها 250 كيلومتراً مربعاً، وتبعد عن مدينة الكويت نحو 25 دقيقة بالسيارة باستخدام جسر الشيخ جابر الأحمد الصباح البحري. وتتوفر مساحات كبيرة من الأراضي الشاغرة فيها، وبإمكان المنطقة استيعاب 700 ألف ساكن، وهي مطلة على جزيرة بوبيان.

- تفعيل دورها كمركز تاريخي سياحي حاضن للتراث الإسلامي، فضلاً عن احتوائها على المآثر التاريخية والفنون الإسلامية.
- منطقة تراثية يتم تصميمها بما يتطابق مع العمارة القديمة لما تشكل من إرث وأصالة وعمق تاريخي بالنسبة للكويت.

جزيرة بوبيان

تبلغ مساحة بوبيان نحو 863 كم مربع من الأراضي الفضاء، ويتم حالياً إنشاء ميناء مبارك الكبير شرق الجزيرة التي تقع بين قوتين اقتصاديتين إقليميتين: إيران والعراق. وتعتبر الجزيرة موطناً لطيور مقيمة أو مهاجرة، وأرضاً فضاء غير مأهولة بخصائص بيئية وطبيعية. ويتميز الجزء الشمالي منها بوجود بحيرات طبيعية ذات مناظر خلابة.

وتتضمن الرؤية التنموية للجزيرة الأمور الآتية:

- إنشاء المشروعات الاستثمارية العملاقة الممتدة على مساحات واسعة.
- تعظيم منافع ميناء مبارك الكبير عن طريق إنشاء المناطق الصناعية واللوجستية ومطار الشحن الجوي.
- الموقع الجغرافي للجزيرة يسهل ويفعل الحركة التجارية بين الكويت والدول المجاورة.
- المكان الأمثل للاستزراع المائي لا سيما أسماك الزبيدي.

مزايا الجزر

تتمتع كل جزيرة كويتية بميزة تنافسية خاصة تناسب مع رؤيتها التنموية.

جزيرة فيلكا

يجمع تاريخ جزيرة فيلكا بين التاريخ القديم والحديث لدولة الكويت، فتاريخها يعود إلى العصر البرونزي والعصر الهيلينستي الذهبي. على مر السنين، استقبلت الجزيرة عدداً من البعثات والحضارات كاليونانية والدمونية وحضارة بلاد ما بين النهرين.

وموقع جزيرة فيلكا في الممر المائي الاستراتيجي جعل منها مركزاً لعبور السفن التجارية، واستخدمها التجار السومريون ممرأً بحرياً لإتمام تعاقداتهم التجارية مع الدول المجاورة، كما أنها غنية بالآثار التي تعود إلى العصور الإسلامية المتعاقبة.

وتتضمن الرؤية التنموية للجزيرة الأمور الآتية:

- إقامة متاحف ومراكز تاريخية لتكون أحد أهم عوامل الجذب السياحي للاستثمارات الأجنبية.
- سهولة الوصول إليها من الكويت ومن الدول العربية المجاورة.
- منطقة تبادل ثقافي وصرح حضاري وتعليمي جديد حاضن لعلوم الفلسفة والآثار.

الجهات المعنية سعت إلى وضع رؤية تنموية متماسكة وشاملة لتحويل البلاد إلى مركز تجاري ومالي ينافس المراكز المالية الإقليمية وفق رؤية سمو أمير البلاد



- نظام الرعاية الاجتماعية للمواطنين وغير المواطنين
- الحصول على التمويل وطرق التمويل المتقدمة
- **وهناك عوامل أخرى من شأنها تعزيز دور المنطقة اقتصادياً لتصبح قادرة على المنافسة إقليمياً ودولياً، هي:**
- القرب من مطار الكويت
- ميناء ضخم ومطار شحن
- تكنولوجيا المعلومات وخطوط الإنترنت
- إجمالي عدد الوظائف للقوى العاملة
- عملة نقدية قوية ومستقرة
- بنية سياسية مستقرة وريادية
- مطار في مدينة الحرير (مقترح)
- ميناء ومطار شحن مبارك الكبير (مقترح)
- جميع الجزر مزودة بأحدث شبكات التواصل وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات
- فرص عمل متوفرة في جميع المناطق
- الدينار الكويتي هو العملة الأعلى قيمة في العالم
- تعتبر القيادة الكويتية من أهم القيادات في المنطقة والعالم. ويحظى النظام الديمقراطي للبلد باحترام كبير على الصعيد الدولي



- القانون الدولي والتحكيم الدولي
- الملكية الأجنبية
- حقوق الإنسان وقوانين العمل
- قوانين الإقامة (الإقامة الدائمة)
- حرية التعبير ومحتوى المعلومات (داخل قسم الجمارك الكويتية)
- اتفاقيات التجارة الحرة
- حماية قوانين الملكية الفكرية
- قانون الرهن العقاري
- نظام تنظيمي عالمي
- خفض الأعباء المالية على الشركات (الرسوم والضرائب)
- سوق العمل (للموهوبين والمهنيين)

المشروعات المقترحة في كل جزيرة

مدينة الحرير:

- مدينة ثقافية سياحية (متاحف ومعالم تاريخية، منتجعات استجمام وترفيه)
- خدمات ترفيهية ومغامرات للشباب
- الصناعة الإبداعية (الفنون الحديثة، المسرح، موسيقى)

جزيرة فيلكا:

- مدينة تعليمية ثقافية (جامعات، مدارس خاصة، مراكز تعليم وإبداع)

جزيرة بوبيان:

- منطقة الميناء ومنطقة لوجستية

المنطقة الصناعية الحديثة

- مشروعات الممرات المعلوماتية الجوية
- مناطق الطاقة البديلة والمتجددة
- مشروعات زراعية ومشروعات الاستزراع المائي
- مراكز تجارية ومالية
- مراكز المؤتمرات التجارية
- السياحة العلمية والبيئية

بسبب قربها من مدينة الكويت وعدد السكان الذي يمكنها احتواؤه وسهولة الوصول إليها تكون مدينة الحرير هي المكان الأنسب لإنشاء مدينة ترفيهية عالمية تخدم الكويت والمنطقة

- تتضمن الرؤية التنموية لمدينة الحرير الأمور الآتية:**
- وفقاً للرؤية التنموية لمشروع تطوير المنطقة الشمالية سيكون هناك طلب عال على المؤسسات المالية.
 - موقع جغرافي مميز قريب من مطار الكويت الدولي ومن جزيرة بوبيان.
 - بسبب قربها من مدينة الكويت وعدد السكان الذي يمكنها احتواؤه وسهولة الوصول إليها، تكون مدينة الحرير هي المكان الأنسب لإنشاء مدينة ترفيهية عالمية تخدم الكويت والمنطقة.
 - في الوقت الحالي لاتزال الأنشطة الترفيهية الخاصة بالأطفال والشباب محدودة. ويهدف المشروع إلى تطوير الأنشطة الترفيهية لجذب أكبر شريحة من الزائرين المحليين والأجانب.

تتضمن الرؤية التنموية لجزيرة فيلكا إقامة متاحف ومراكز تاريخية ومنطقة تبادل ثقافي وتفعيل دورها كمركز تاريخي سياحي حاضن للتراث الإسلامي



الاقتصاد المتنوع المستدام...

ركيزة تنمية لتنويع الإنتاج وتعزيز الاقتصاد المعرفي

إعداد : خالدة النوفل

تواصل الكويت من خلال رؤيتها التنموية المستقبلية (كويت جديدة 2035) التطلع إلى جعل البلاد رائدة في مختلف القطاعات المالية والتجارية والثقافية والمؤسسية، تحقيقاً لتطلعات المواطنين وطموحاتهم بمستقبل مزدهر، ويتطور شامل للبلاد. وتنبثق خطة التنمية الوطنية (كويت جديدة 2035) من تصور حضرة صاحب السمو أمير البلاد الشيخ صباح الأحمد الجابر الصباح لرؤية دولة الكويت بحلول عام 2035، لتصبح مركزاً مالياً وتجارياً جاذباً للاستثمار، يقوم فيه القطاع الخاص بقيادة النشاط الاقتصادي وتشجع فيه روح المنافسة وترفع كفاءة الإنتاج، في ظل جهاز دولة مؤسسي داعم، وترسخ القيم وتحافظ على الهوية الاجتماعية وتحقق التنمية البشرية والتنمية المتوازنة، وتوفر بنية أساسية ملائمة وتشريعات متطورة وبيئة أعمال مشجعة.

وتستند رؤية (كويت 2035) إلى خمس نتائج مرجوة أو توجهات استراتيجية، وهي: مشاركة المواطن واحترام القانون، و حكومة فاعلة، واقتصاد مستدام، ودولة مزدهرة، ومكانة عالمية متميزة، في حين تتضمن سبع ركائز، هي: إدارة حكومية فاعلة، واقتصاد متنوع مستدام، وبنية تحتية متطورة، وبيئة معيشية مستدامة، ورعاية صحية عالية الجودة، ورأسمال بشري إبداعي، ومكانة دولية متميزة. وتشكل هذه الركائز مجالات تركيز الخطة التنموية من أجل الاستثمار فيها وتطويرها، كما تشتمل كل ركيزة على برامج عدة تضم مجموعة من المشروعات.

اقتصاد متنوع مستدام

يواجه الاقتصاد العالمي تراجعاً في معدلات النمو في حين تتجه العديد من الدول نحو زيادة استخدام مصادر الطاقة المتجددة، وهو ما سيؤدي إلى تراجع في أسعار النفط وانخفاض كبير في إيرادات الدول المنتجة له ومنها الكويت. وهو ما أكده سمو أمير البلاد خلال نطقه السامي في افتتاح دور الانعقاد الأول للفصل التشريعي الخامس العشر لمجلس الأمة من أن البلاد تواجه تحدياً يهدد مسيرتها يتمثل في الانخفاض الهائل في إيرادات الدولة من جراء انهيار أسعار النفط في العالم، وهو ما أحدث عجزاً كبيراً في الموازنة العامة للدولة، داعياً إلى المبادرة باتخاذ إجراءات فعالة لمعالجته والتخفيف من آثاره.

وفي ضوء تلك التحديات ورغبة في تنويع القاعدة الإنتاجية للحد من اعتماد الدولة الرئيسي على عوائد النفط التي لها النصيب الأكبر من إيرادات الميزانية (تزيد نسبتها عن 92%)، تبرز أهمية ركيزة (اقتصاد متنوع مستدام) لتأكيد استمرارية وزيادة النمو الاقتصادي،

بهدف تحقيق الاستدامة التي توازن بين الحاجات الآنية والمستقبلية.

وتعد ركيزة (اقتصاد متنوع مستدام) من الركائز التي تلامس احتياجات المواطنين بصورة مباشرة، لأنها تعنى بتنوع مصادر دخل الدولة، بحيث تركز دعائم ذلك الاقتصاد وتحدياته على قطاع حكومي دوره الأساسي هو التنظيم والمراقبة لتحسين بيئة الأعمال، وجعلها جاذبة للاستثمارات الأجنبية، وعلى تمكين القطاع الخاص من ريادة التنمية (سواء عبر التخصيص أو الشراكة مع القطاع العام أو عبر إدارة مرافق الدولة) ووفرة المشروعات الصغيرة والمتوسطة، ودعم مشاركة الشباب الكويتيين للعمل في القطاع الخاص وخلق فرص وظيفية لائقة ودائمة، واستقطاب التقنيات الحديثة إنتاجياً وإدارياً، إضافة إلى توافر قطاع مالي متطور ومستقر.

وهذا الأمر تطلب تأسيس العديد من الجهات والهيئات المختصة والمعنية بهذا الشأن، منها هيئة الشراكة بين القطاعين العام والخاص، وهيئة تشجيع الاستثمار الأجنبي المباشر، وهيئة أسواق المال، والهيئة العامة للتخصيص، والصندوق الوطني لرعاية وتنمية المشروعات الصغيرة والمتوسطة.

ركيزة (اقتصاد متنوع مستدام) تأتي تأكيداً لاستمرارية وزيادة النمو الاقتصادي بهدف تحقيق الاستدامة التي توازن بين الحاجات الآنية والمستقبلية

7 برامج و 27 مشروعا

وتشتمل الرقيزة على 27 مشروعا تنمويًا باعتمادات مالية تقدر بنحو 2,58 مليار دينار، منها مشروعات بنظام الشراكة بين القطاعين العام والخاص و 14 مشروعا تطويريا و 11 مشروعا إنشائيا. و استحوذ برنامج القطاع النفطي على النصيب الأكبر من الاستثمارات المخصصة لتلك الرقيزة بنسبة 96,8%. وهناك 11 مشروعا للرقيزة لم تبدأ بعد، وستة مشروعات في المرحلة التحضيرية، و 10 مشروعات في المرحلة التنفيذية.

تتضمن رقيزة (اقتصاد متنوع مستدام) سبعة برامج هي:

- برنامج تهيئة بيئة الأعمال للقطاع الخاص
- برنامج تنويع القاعدة الإنتاجية
- برنامج تطوير السياحة الوطنية
- برنامج الاقتصاد المعرفي
- برنامج التخصيص
- برنامج تطوير القطاع النفطي
- برنامج استدامة المالية العامة

رقبة في تحسين مستوى السكن للعمالة الوافدة وتوفير الحياة الكريمة، مع تقليص وجود العمال في مناطق سكن العائلات، مما يحد من الخطر على الأمن الاجتماعي في المناطق السكنية. ولذلك فإن الإسراع في إنشاء تلك المدن يشكل أهمية بالغة للمجتمع الكويتي، كونها تتعلق بالتعامل مع مجموعة لم يتم توفير السكن المناسب لها لفترة طويلة مما أوجد انعكاسات سلبية على المجتمع.

ومن أهداف المشروع إنشاء مدن عمالية موزعة على ستة مواقع تلبية الحاجة الحالية لإسكان العمالة الوافدة، وتوفير مجمعات سكنية بقدرة استيعابية تصل إلى 20 ألف عامل في منطقة جنوب الجهراء، وإيجاد سكن ملائم للعمالة الوافدة وفق معايير بيئية وصحية وعمرانية ذات جودة عالية و تلبية جميع الاحتياجات العامة والاجتماعية والترفيهية وخدمات

مشروعا الشدادية والمدن العمالية

ومن تلك المشروعات (إنشاء وإنجاز وتشغيل وصيانة البنية الأساسية لمنطقة الشدادية الصناعية) الذي تنفذه الهيئة العامة للصناعة، والذي يحقق تقدما على الرغم من بعض العوائق بالتنفيذ مع وزارة الأشغال تتعلق بإزالة الطريق المؤقت. وتشارك هيئة تشجيع الاستثمار المباشر في مشروع (التوسع في إنشاء وتطوير المناطق الحرة في دولة الكويت)، وكذلك هيئة الغذاء والتغذية في مشروع (مختبرات متقلة لفحص الأغذية).

وهناك مشروع (المدن العمالية- مدينة جنوب الجهراء) الذي تسعى الدولة من خلال مثل هذه المشروعات إلى إنشاء مدن متكاملة وبمستوى عال من التنظيم، تشتمل على جميع الخدمات الضرورية،



خلال فك التداخل في الاختصاصات بين الجهات الحكومية وتقليل الدورة المستندية وتفعيل إنجاز الأعمال إلكترونيا.

وتبرز أهمية دعم جهود تهيئة بيئة الأعمال لجذب الاستثمارات المباشرة الوطنية أو الأجنبية بسبب تأخر ترتيب دولة الكويت في مؤشر بدء الأعمال إلى المرتبة 173 من ضمن 190 دولة عام 2017، مسجلة ترتيباً نسبياً بلغ 91% في المؤشر. كما تدنى الترتيب النسبي لمؤشر جودة المورد المحلي بنسبة 59%، في حين شهد مؤشر تطوير حالة التجمعات تحسنا من 44% إلى 35%.

وتراجع الترتيب النسبي لمؤشر التجارة عبر الحدود بنسبة 83% من جملة الدول المشاركة، بسبب طول المدة والإجراءات المتعلقة بالتصدير والاستيراد.

ويهدف البرنامج إلى تبني مشروعات محورية في عملية التنمية، سواء المسند منها إلى القطاع الخاص أو ما سينفذ بالمشاركة بين القطاعين العام والخاص، ومن خلال تأسيس الشركات المساهمة العامة، وتبسيط إجراءات إصدار التراخيص اللازمة للمستثمر المحلي والأجنبي، وتوفير بوابة إلكترونية موحدة لخدمات قطاع الأعمال والاستثمار.

ويعد تحقيق هدف (الاقتصاد المتنوع المستدام) مسؤولية مشتركة بين كل الأطراف المعنية بعملية التنمية من حكومة وبرلمان وقطاع خاص، وانتهاء بالمواطن نفسه.

وعبر تنفيذ أهداف وبرامج ومشروعات الرقيزة سيشعر المواطن بالأثر التنموي لها بعد الانتهاء منها، من خلال توفيرها فرص العمل وزيادتها للنتائج المحلي الإجمالي وتحسينها لمستوى الخدمات المقدمة ودعمها لاستقرار الموازنة العامة للدولة، إضافة إلى تحسينها ترتيب الكويت في مستوى المؤشرات الدولية بما يساهم في تعزيز مكانتها الدولية.

بيئة مناسبة للقطاع الخاص

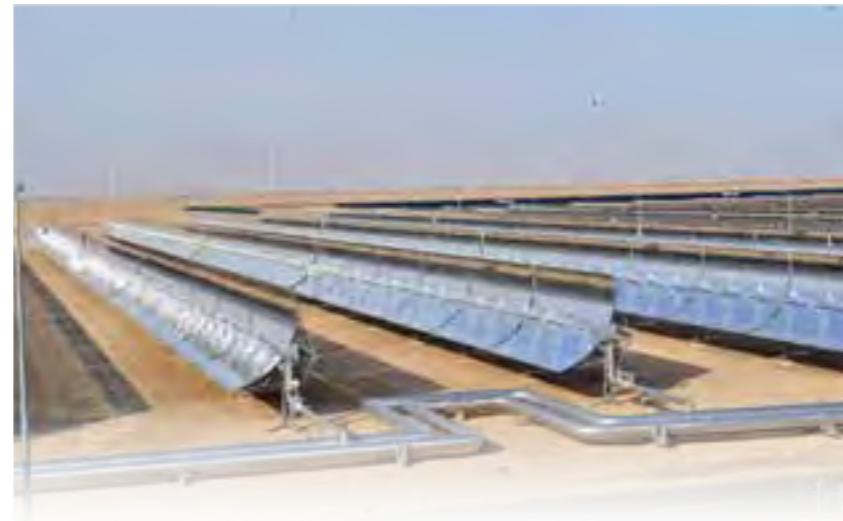
يهدف برنامج تهيئة بيئة الأعمال للقطاع الخاص، في نهاية الخطة الإنمائية، إلى تحقيق ترتيب نسبي يبلغ 49% من دليل سهولة ممارسة الأعمال، وذلك من خلال تحقيق نمو حقيقي للقطاع الخاص وزيادة نسبة مساهمته في الناتج المحلي الإجمالي لتصبح 2,2% وزيادة فرص العمل للمواطنين فيه بنسبة 7%.

كما يهدف البرنامج إلى التغلب على المعوقات التي تواجه القطاع الخاص، من

رقيزة (اقتصاد متنوع مستدام) تلامس احتياجات المواطنين بصورة مباشرة لأنها تعنى بتنوع مصادر دخل الدولة

يعد تحقيق هدف الرقيزة مسؤولية مشتركة بين كل الأطراف المعنية بعملية التنمية من حكومة وبرلمان وقطاع خاص

برنامج (تطوير السياحة الوطنية) يستهدف تشجيع الاستثمارات في الأنشطة السياحية بمختلف مناطق الكويت لخلق صناعة سياحية تنافسية



البرنامج جهتان هما: برنامج إعادة هيكلة القوى العاملة والجهاز التنفيذي للدولة، ومؤسسة البترول الكويتية.

وتلك المشروعات هي مشروع (إنشاء حاضنات للمشاريع الصغيرة والمتوسطة) الذي يسعى برنامج إعادة هيكلة القوى العاملة والجهاز التنفيذي للدولة من خلاله إلى زيادة مساهمة قوة العمل الوطنية في القطاع الخاص، ومشروع (مجمع الشقيايا للطاقة المتجددة) الذي يهدف إلى إنتاج 15% من الطاقة الكهربائية عبر أنواع الطاقة المتجددة بحلول عام 2030، ومشروع (المناطق الاقتصادية)، ومشروع (إعادة تنظيم أملاك الدولة)، ومشروع (دعم المبادرات في المجال الصناعي)، ومشروع (مركز التلقيح الصناعي ونقل الأجنة)، ومشروع (تطوير الإدارة الضريبية)، ومشروع (التحول إلى وزارة إلكترونية)، إضافة إلى مشروع (مدينة الحرير والجزر) المتوقع الانتهاء منه في 2035، والذي يحقق رؤية الكويت الاقتصادية في استغلال أهمية موقعها الاستراتيجي في تجارة الترانزيت والربط بين الشرق والغرب، الأمر الذي سيحدث نقلة نوعية في حجم التجارة.

تنويع القاعدة الإنتاجية

يتضمن برنامج تنويع القاعدة الإنتاجية زيادة عمق الاقتصاد الوطني عبر تنمية قطاعات الصناعة والزراعة والثروة السمكية والتعدين والخدمات، وذلك من خلال زيادة معدلات الاستثمار لزيادة نسبة مساهمة القطاعات غير النفطية في الناتج المحلي الإجمالي وتنويع مصادر الدخل، الأمر الذي سيؤدي إلى تحسين الترتيب النسبي لدولة الكويت في دليل تطور بيئة الأعمال.

وأظهرت نتائج تحليل تقرير التنافسية العالمية لعام 2016/2017 تحسناً نسبياً في وضع دولة الكويت فيما يتعلق بتطوير بيئة الأعمال، حيث حصلت الكويت على المركز 61 في دليل تطوير بيئة الأعمال عام 2016/2017، محققة بذلك ترتيباً نسبياً بلغ 44% مقارنة بـ 63%، و45% عامي 2015 و2016.

ويتضمن البرنامج عشرة مشروعات تشارك فيها خمس جهات، تستحوذ على النصيب الأكبر من الاعتمادات المالية لهذه الركيزة، التي تقدر اعتماداتها المالية بنحو 1,76 مليار دينار. ويشارك في إعداد هذا

العمراني وتهيئة البنية التحتية للنهوض بصناعة السياحة وزيادة وتشجيع التعاون الوثيق بين كل من القطاعين العام والخاص في القطاع السياحي. ويستهدف برنامج (تطوير السياحة الوطنية) تشجيع الاستثمارات في الأنشطة السياحية بمختلف مناطق الكويت، والاستغلال الأمثل للمرافق والخدمات السياحية لخلق صناعة سياحية تنافسية. ويستهدف البرنامج زيادة عدد رواد المشروعات السياحية بنهاية الخطة الإنمائية 2016/2015-2020/2019، وزيادة نسبة مساهمة الإيرادات غير النفطية من إجمالي الإيرادات العامة للدولة.

وتتنوع المشروعات المدرجة في القطاع بين (مشروع المركز الخدمي الترفيهي في العقيلة) بهدف إنشاء مركز جذب في محافظة الأحمدية وفق معايير بيئية وتجارية وترفيهية وعمرانية عالية المستوى، إضافة إلى مشروعات أخرى لم يبدأ العمل بها، وهي (حديقة الحيوان الكبرى) ومشروع (تطوير الواجهة البحرية بالجهراء - كورنيش الجهراء) المتوقع الانتهاء منه في 2020، ومشروع (تطوير خليج الصليبيخات) المتوقع الانتهاء منه في 2019.

تجارية كالبانوك ومحلات الصرافة، إضافة إلى إنشاء مناطق خاصة للعمالة لذوي الدخل المحدود تحتوي على مجمعات سكنية ذات معايير بيئية وخدمية ممتازة وجميع الخدمات الضرورية. وكل ذلك سعياً إلى القضاء على المشكلات السلبية الناتجة من تكديس العمالة في مناطق السكن الخاص، وتشجيع القطاع الخاص على المشاركة في المشروعات.

تطوير السياحة الوطنية

نظراً إلى أهمية دور القطاع السياحي في تنويع مصادر الدخل وتعزيز استدامة التنمية، فقد تضمن برنامج تطوير السياحة الوطنية أربعة مشروعات تعنى بتطوير الإمكانيات والموارد المادية والخدمية السياحية، من خلال التخطيط والتطوير



برنامج الاقتصاد المعرفي يرمي إلى زيادة الميزة التنافسية للمنتجات الوطنية لعرضها في الأسواق العالمية وزيادة الصادرات غير النفطية

تنفذ مؤسسة البترول الكويتية المشروعات النفطية بتكلفة تبلغ 2.5 مليار دينار موفرة 1800 فرصة عمل للعاملة الوطنية

الاقتصاد المعرفي
يعد الاقتصاد المعرفي (وهو اقتصاد قائم على الاستخدامات العلمية والتقنيات الحديثة في البحث والتطوير والابتكار والإبداع، بما يؤدي إلى زيادة الإنتاج والإنتاجية) من أولويات برنامج عمل الحكومة، وأحد برامج ركيزة (اقتصاد متنوع مستدام)، ما يشكل توجهًا مستقبليًا لتعزيز الموارد الاقتصادية والصناعات والخدمات من منظور الاقتصاد المعرفي.

ويهدف البرنامج إلى زيادة الميزة التنافسية للمنتجات الوطنية لعرضها في الأسواق العالمية، وزيادة الصادرات غير النفطية، وزيادة الإيرادات العامة غير النفطية، وتشجيع الصناعات المعرفية ذات التقنية المتطورة وتسويقها للقطاع الصناعي، وبناء القدرات والخبرات اللازمة لتنفيذ برامج البحث العلمي بما في ذلك إنشاء مركز أبحاث عالمي للبترول، ودعم

جهود إشراك القطاع الخاص في تطوير المناهج والتخصصات العلمية والبرامج البحثية في مؤسسات التعليم العالي، وتطوير استراتيجية وطنية للبحث العلمي والابتكار. وتشارك في تنفيذ تلك الأهداف جامعة الكويت عبر مشروع توظيف مخرجات البحث العلمي والاستفادة منها وتسويقها، وذلك بغية تلبية هذه المخرجات لاحتياجات التنمية وتسويق الأبحاث العلمية محلياً ودولياً.

كما يشارك في تنفيذ أهداف برنامج الاقتصاد المعرفي معهد الكويت للأبحاث العلمية عبر تنفيذ مشروع مختبرات شركة (أي.بي.إم) العالمية في الكويت، وذلك لرفع مستوى جودة البحوث ونتائجها على المستويات العالمية، بغية تحسين الخدمات المعلوماتية في البلاد وتلبية مخرجات البحث العلمي لاحتياجات التنمية.

واستحدثت الأمانة العامة للمجلس الأعلى للتخطيط والتنمية ضمن هيكلها التنظيمي وحدة تنظيمية جديدة تحت مسمى (المركز الوطني للاقتصاد المعرفي) لتتولى مهمة الإشراف على متابعة كل الأنشطة المعرفية في المؤسسات العامة. ويهدف المركز إلى تعزيز البنى المعرفية في القطاع العام ورفع المستوى المؤسسي والمجتمعي على نحو يعزز الإنتاجية والفاعلية.

برنامج التخصيص

يسعى برنامج التخصيص إلى إعادة رسم دور الدولة في النشاط الاقتصادي، لتتحول من المشغل والمنتج إلى المنظم والمراقب، بهدف تحقيق نمو اقتصادي مستدام بعيداً عن الاعتماد الكلي على النفط، وتحقيق التعاون العادل بين القطاعين العام والخاص.

وبناء على ذلك فإن الدولة تستهدف التحرر من الدور الإنتاجي، وإفراذ مساحة أكبر للقطاع الخاص من خلال برنامج التخصيص، الأمر الذي يعني زيادة الدور الذي يؤديه القطاع الخاص في ملكية وتشغيل وإدارة الوحدات الإنتاجية في المجتمع، بغرض تحسين الكفاءة الإنتاجية لتلك الوحدات، بما يخدم أهداف التنمية الاقتصادية والاجتماعية.

ويتضمن برنامج التخصيص عدداً من العناصر، أهمها مساحة تغيير أسلوب تشغيل وإدارة المشروعات العامة، لتتفق مع آليات عمل القطاع الخاص، والتي تتمثل في اتخاذ الربح أو الإنتاجية أساساً لتقييم الأداء، إضافة إلى الاعتماد على الأسعار الاقتصادية في حساب المنافع والتكاليف، وتبني نظام الحوافز في تشغيل وإدارة الموارد.

ويقوم البرنامج على ثلاثة مشروعات تطويرية جديدة، بتكلفة تبلغ 1,8 مليون

دينار، ويتوقع الانتهاء منها عام 2020. وتنفذ الإدارة العامة للإطفاء مشروع تخصيص بعض خدماتها، كما ينفذ الجهاز الفني لبرنامج التخصيص مشروع الخطوط الأرضية الثابتة ومحطة الشعيبة الشمالية.

استدامة المالية العامة

يهتم برنامج استدامة المالية العامة بالإصلاح المالي والاقتصادي للدولة ومعالجة الخلل الهيكلي في المالية العامة والنتائج عن هيمنة الإيرادات النفطية من جانب، وتضخم بند النفقات الجارية من جانب آخر. لذا وضعت الحكومة ضمن أولوياتها في المرحلة المقبلة العمل على استدامة المالية العامة، عبر ترشيد الإنفاق الجاري وزيادة فاعلية الإنفاق الاستثماري من خلال اختيار المشروعات ذات الأثر التنموي المرتفع، إضافة إلى زيادة الإيرادات العامة عبر تطوير النظام الضريبي حتى تتمكن الدولة من تنفيذ خططها التنموية باستقرار ومن دون معوقات.

تطوير القطاع النفطي

تجنباً للتأثر الحاد من التقلبات في أسعار النفط الخام، يعمد البرنامج إلى دعم الصناعات المرتبطة بالقطاع النفطي وتطوير عمليات الإنتاج وزيادة العوائد من المنتجات المصنعة، بما يدعم الوضع التنافسي للمنتجات الكويتية اعتماداً على المواد الخام الوطنية.

برنامج تنويع القاعدة الإنتاجية يتضمن 10 مشروعات تقدر اعتماداتها المالية بنحو 1.76 مليار دينار



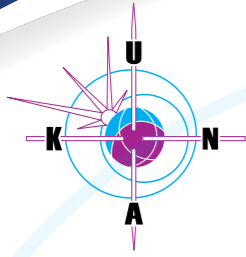
الانتهاء منه في 2020، وتبلغ نسبة الإنجاز 41%.

- مشروع إنشاء مرافق متخصصة لتطوير واختبار تقنيات الإنتاج المكثف للبذور والنباتات الصحراوية: يتوقع
- مشروع الاستزراع السمكي الاقتصادي: يتوقع الانتهاء منه في 2020.
- مراكز بحث وتطوير القطاع الخاص.

مشروعات الاقتصاد المعرفي

المشروعات التي تدخل ضمن إطار برنامج الاقتصاد المعرفي هي :

- مشروع إنشاء مرافق متخصصة لتطوير نظم زراعية متكاملة ومتطورة لتعزيز الإنتاج الزراعي المستدام: يتوقع الانتهاء منه في 2020، وتبلغ نسبة الإنجاز 77%.
- مشروع تصميم وإنشاء مرافق متخصصة لأبحاث إدارة البحار ومواردها: يتوقع الانتهاء منه في 2020، وتبلغ نسبة الإنجاز 17%.
- مشروع تصميم وإنشاء مرافق متخصصة لأبحاث تنمية الصحراء وأنشطة التنمية الحضرية: يتوقع



مركز كونا لتطوير القدرات الإعلامية
KUNA CENTER FOR DEVELOPMENT OF MEDIA SKILLS



وكالة الأنباء الكويتية (كونا)
Kuwait News Agency (KUNA)

خبرة أكثر من ٢٠ عاماً في مجال التدريب الإعلامي ونتعاون مع جميع الجهات في تنظيم البرامج التدريبية الإعلامية

@kuna_training

@kuna_training

www.kuna.net.kw

22271800
Ext.: 1823 - 1878 - 1540

ktraining@kuna.net.kw
Kunatraining@gmail.com



أهم 3 مشروعات لتطوير
القطاع النفطي: مصفاة
الزور، والوقود البيئي،
والأوليغينات الثالث
والعطريات الثاني

على تعزيز مكانة صناعة البتروكيماويات الكويتية وتويع المنتجات البتروكيماوية، إضافة الى خلق فرص عمل وطنية. ويستهدف المشروع إنتاج 945 ألف طن سنوياً من مادة البولي بروبيلين، وإنتاج 1,4 مليون طن سنوياً من العطريات والبرازلين، إضافة إلى إنتاج مليوني طن سنوياً من الجازولين، وهو وقود السيارات، وإنتاج 421 ألف طن من البنزين. وقد بلغت نسبة الإنجاز في المشروع 8,6 % في حين يتوقع أن يتم الانتهاء منه في 2023.

وجميع هذه المشروعات مستمرة، منها مشروعان في المرحلة التنفيذية، ومشروع بالمرحلة التحضيرية. وتتفاوت نسب الإنجاز فيها حيث تبلغ نسبة الإنجاز في مشروع مصفاة الزور 55 %، ومشروع الوقود البيئي 85,8 %، ومشروع الأوليغينات الثالث والعطريات الثاني المتكامل مع مصفاة الزور 9,2 % . ويستهدف البرنامج تحسين الترتيب النسبي لدولة الكويت في دليل تطوير بيئة الاعمال. وتقوم مؤسسة البترول الكويتية بتنفيذ تلك المشروعات بتكلفة تبلغ 2,5 مليار دينار موفرة فرص عمل للعمالة الوطنية تصل إلى 1800 وظيفة.

ومن المشروعات الخاصة بهذا البرنامج:
مشروع مصفاة الزور: يعد أحد أهم المشروعات الاستراتيجية في خطة التنمية، ويهدف إلى إنتاج وقود نظيف لتزويد وزارة الكهرباء بالطاقة اللازمة، فضلاً عن إنتاج مواد أخرى من كيروسين وديزل لتصديرها إلى السوق العالمي.

مشروع الوقود البيئي: يهدف إلى زيادة معدلات الإنتاج النفطي والقدرة التكريرية لمصفاة ميناء الأحمد وميناء عبد الله إلى 800 ألف برميل في اليوم، وتحسين أداء مصافي الشركة وتحسين المعايير البيئية لها، وتنمية الاحتياطات وتوفير احتياجات السوق المحلية والأسواق العالمية من المشتقات البترولية عالية الجودة. وسيوفر المشروع نحو 570 فرصة وظيفية للعمالة الوطنية.

مشروع الأوليغينات الثالث والعطريات الثاني المتكامل مع مصفاة الزور: يدخل ضمن مشروع مجمع التكرير المتكامل، وسيعمل





تصوير: الزميل غازي قفاف (كونا)