



الأزمات السياسية في المنطقة وأثرها على تجارة الموانئ في الكويت (حرب الخليج الثانية نموذجاً)

أحمد محمد حسين عبد الله محمد

المستخلص

إشكالية البحث:

تدور إشكالية البحث حول أثر الأزمات السياسية في المنطقة على تجارة موانئ الكويت سلباً وإيجاباً، وكان من أهم تلك الأزمات: الغزو العراقي للكويت أو ما سمي بحرب الخليج الثانية، وهي دراسة لم تحظ باهتمام كبير من الباحثين والدارسين، ومن هنا جاءت إشكالية الدراسة.

خطة الدراسة:

تنقسم الدراسة إلى:

- ١- معالجة الخلافات بين العراق والكويت على الحدود والتي فجرت أزمات سياسية أثرت على تجارة الموانئ الكويتية.
- ٢- أثر حرب الخليج الثانية على تجارة الكويت البحرية.
- ٣- خاتمة تعرض لأهم استنتاجات البحث.

المنهج المتبع:

سوف تقوم الدراسة على المنهج التاريخي بأدواته المختلفة من وصف وتحليل ونقد حسب فقرات البحث وتوفر المادة العلمية.

الكلمات المفتاحية:

تجارة الموانئ الكويتية، العلاقات الكويتية- العراقية، حرب الخليج الثانية.

١- الخلافات بين العراق والكويت على الحدود والتي فجرت أزمات سياسية أثرت على تجارة الموانئ الكويتية:

تعود الخلافات بين العراق والكويت على الحدود إلى مطلع ثلاثينيات القرن الماضي، عندما طلبت بريطانيا من العراق ترسيم الحدود مع الكويت ليتسنى له الحصول على استقلاله والانضمام إلى عصبة الأمم في عام ١٩٣٢، فبعث رئيس الوزراء العراقي آنذاك نوري السعيد برسالة إلى السلطات البريطانية في ٢١ يوليو ١٩٣٢ تتضمن وصفاً تفصيلياً للحدود البرية بين البلدين^(١).

وخلال المباحثات التي جرت بين العراق والأردن عام ١٩٥٨ لتشكل "الاتحاد الهاشمي"، اقترح نوري السعيد على بريطانيا منح الاستقلال للكويت ليتسنى لها الدخول في الاتحاد كدولة مستقلة، لكن بريطانيا رفضت هذا الاقتراح وبقيت الكويت محمية بريطانية، وفي عام ١٩٦١ قررت بريطانيا منح الاستقلال للكويت، لكن خلال المؤتمر الصحفي الذي عقده عبد الكريم قاسم في وزارة الدفاع يوم ٢٥ يونيو ١٩٦١ طالب بضم الكويت إلى العراق على أساس أنها كانت قضاءً عثمانياً تابعاً لولاية البصرة في العهد العثماني^(٢)، فباءت هذه المحاولة بالفشل عندما قامت بريطانيا بإزالة قواتها في الخليج للدفاع عن الكويت، وبقي العراق معارضاً لانضمام الكويت للأمم المتحدة، حتى انقلاب ٨ فبراير ١٩٦٣ حيث دعت الحكومة العراقية الجديدة إلى حل النزاع بالطرق السلمية، وإثر ذلك وصل وفد كويتي برئاسة صباح السالم الصباح، ولي العهد، في العاصمة بغداد واجتمع بوفد عراقي برئاسة أحمد حسن البكر، رئيس الوزراء في ذلك الوقت، وتمخض الاجتماع عن توقيع محضر مشترك صدر في ٤ نوفمبر ١٩٦٣ تم بموجبه الاعتراف باستقلال دولة الكويت وسيادتها على أراضيها وحدودها^(٣).

وبالرغم من كل ما جرى من مداولات ومشاورات بشأن الحدود العراقية - الكويتية، بقيت مسألة الحدود بالنسبة للجانب العراقي مرسومة على الورق فقط، في الوقت الذي تطورت فيه العلاقات السياسية والاقتصادية والاجتماعية بين البلدين ولم تظهر أي مشكلة بهذا الشأن حتى عام ١٩٨٩ بعد أن تعززت العلاقات بين البلدين أكثر خلال الحرب العراقية- الإيرانية، إذ قدمت الكويت للعراق دعماً مالياً واقتصادياً وإعلامياً لا يمكن التقليل من شأنه بدأ منذ بداية الحرب وحتى توقفها في ٨/٨/١٩٨٨^(٤)، وطوال هذه المدة بقيت قضية ترسيم الحدود بين البلدين بعيدة عن المداولة والنقاش على أرض الواقع، وبعد انتهاء الحرب العراقية- الإيرانية، بدأت بوادر أزمة ترسيم الحدود بين البلدين تلوح في الأفق نتيجة لأسباب عدة أبرزها^(٥):

- ١- قيام العراق بعقد معاهدات وتسوية مشاكله مع الأردن والسعودية، كل على حدة، في الوقت الذي أجّل اتخاذ إجراءات مماثلة مع الكويت إلى وقت آخر، وهو ما يفسر كأسلوب من أساليب الضغط على الكويت، أو ورقة سياسية يمكن اللجوء إليها بعد الحاجة.
- ٢- مطالبة صدام لدولة الكويت بالتنازل عن ديونها للعراق، واعتبارها منحاً ومساعدات قدمتها الكويت للعراق ليدافع عن استقلالها ووجودها أمام المد الإيراني، وكانت هذه محاولة من النظام العراقي لمواجهة الدمار الاقتصادي الذي لحق بالعراق بعد انتهاء حربه مع إيران.

بعد أن خرجت الحكومة العراقية من الحرب مع إيران مفلسة ومدينة للعالم الخارجي بحوالي ٧١ مليار دولار، وتعاني من عجز سنوي في العملات الحرة بلغ ٧ مليار دولار، تخيل قادة العراق أن السبيل الأسهل والأقصر لعلاج أزمته هو ابتلاع الكويت، وكان العالم سيسلم لهم بهضمها دون مناقشة^(٦).

بدأت تحاك الخطط لاستدراج جديد لصدام، لتوتير العلاقة من جديد بعد أن هدأت فقط لمدة سنة إثر حرب الثماني سنوات، وعاد اللعب من جديد بمقدرات وأرواح الشعوب،

وأخذ صدام تارة يهدد بريطانيا، وتارة أخرى يهدد الصين، وتارة يهدد مصر، وأخرى يهدد سوريا وتركيا وبحرق إسرائيل، لكن كانت الكويت هي الطرف المكشوف والمعروف لدى أجهزة الأمن العراقية.

ادعى النظام العراقي في يوليو ١٩٩٠م استيلاء الكويت على أراضي وحقول نفطية عراقية تزرع بها النظام العراقي لغزو الكويت في ٢ أغسطس ١٩٩٠، هذه الخطوة أدت إلى فرض المجتمع الدولي عقوبات صارمة على العراق، وتحالفات دولية مساندة للكويت والوقوف بوجه الجيش العراقي، مما أدى في ٢٨ فبراير ١٩٩١ إلى وقف إطلاق النار بعد انسحاب الجيش العراقي من الكويت وترسيم الحدود بالقرار ٨٣٣ التي يبلغ طولها ٢١٦ كم، عبر تشكيل لجنة دولية لترسيم الحدود، إلا أن النظام العراقي رفض القرار حينها، إلى أن وافق عليه رسمياً أواخر عام ١٩٩٤م، وهذا القرار أدى إلى استقطاع أرض عراقية من ناحيتي صفوان وأم قصر الحدوديتين، فضلاً عن تقليص مساحة المياه الإقليمية العراقية^(٧).

وبعد سقوط النظام العراقي عام ٢٠٠٣م، دعا مسئولون عراقيون إلى إعادة النظر بترسيم الحدود مع الكويت، وقد ثبتت الدعامات الحدودية أواخر عام ٢٠١٠م مع الكويت، في إشارة عدت اعترافاً من نظامه الجديد بالحدود التي اجتزأت قسماً من أراضيه^(٨).

٢- أثر حرب الخليج الثانية على تجارة الكويت البحرية.

أثر حرب الخليج الثانية على تجارة الكويت البحرية:

كانت العلاقات التجارية والاقتصادية بين العراق والكويت قبل حكم النظام العراقي قوية ومتينة، والعراق كان يعد سلة الغذاء للكويت، كما ازدهرت تجارة النقل البري والبحري وتجارة الترانزيت حتى عام ١٩٥٩م^(٩)، وبعد اجتياح القوات العراقية للكويت في عام ١٩٩٠م نتج عنها خسائر وأضرار لا حصر لها في كل ما يتعلق بقطاع الموانئ البحرية نعرضه فيما يلي:

١- خسائر الموانئ البحرية:

نتج عن الغزو العراقي أضرار جسيمة لموانئ الكويت التجارية (انظر ملحق رقم ١٥، ١٦، ١٧) فقد أصيب ميناء الشويخ في معدات التحميل والمكاتب ومناطق التخزين المغلقة، نظراً لوقوعه في النطاق الشمالي من المعمور، كما طال الضرر الزوارق والسفن الغارقة، لا سيما سفن مصنع الإسمنت، إضافة إلى عديد من الرافعات المقلوبة في الميناء، وكذلك مكاتب الإدارة التي أصابتها أضرار بالغة خاصة القريبة منها من المرسى رقم (٥)^(١٠)، إلى جانب المستودعات ومكاتب البحرية والجمارك ومكاتب الصحة ومكافحة التلوث^(١١).

وقد لحق بالمجمع الجديد للهيئة العامة للموانئ في مدخل ميناء الشويخ، أضرار هيكلية في واجهة الجدار، وكذلك معظم المباني في شركة الكويت لأحواض بناء وإصلاح السفن قد نهبت وحرقت، وتم قطع اثنتي عشرة رافعة فنطرية ومنفرجة معطلة أو محروقة، كما لحق بمخزون تفريغ مطحنة الدقيق بعض الأضرار، إضافة إلى أن القوات العراقية قد تركت ساحة حاويات التخزين والشاحنات مملأ بأكثر من ألف شاحنة وصهريج وسيارة ومركبة أخرى مجردة ومعطوبة، وقد نزع ما بداخلها^(١٢).

أما ميناء الشعبية فقد لحق به أضرار شديدة بمعدات التحميل ونهبت جميع المعدات التي يمكن نقلها. وأغرقت أربع سفن وصنادل في مرفأ الصنادل وحوض القوارب الصغيرة، من هذه السفن الأربع، واحدة تخص العراق، وهناك من السفن ما تم

حرقها في المرسى رقم (١٢)، وأخرى تم تدميرها في المرسى رقم (١١)، كما تعرض مرافق الزوارق الصغيرة للتلوث بالنفط، بعمق يبلغ بوصة واحدة على السطح، كما تم نهب المستودعات بالكامل، ودمرت وحدات تحميل الإسمنت في المرسى رقم (٨)، وتعرضت وحدة نقل وتحميل الكبريت للضرر والحرق، وقدرت الهيئة العامة للموانئ خسائر هذا الميناء بنحو ٧٠ مليون دولار (١٣).

ولم يسلم ميناء الدوحة الصغير من الضرر، فقد تم إغراق ست سفن وهدم مستودع واحد، وتم نهب وسلب جميع المباني، وقد قدرت المؤسسة العامة للموانئ الأضرار مبدئيًا بحوالي ٨٠ مليون دينار كويتي موزعة على النحو التالي (١٤):

جدول رقم ١: بيان الأضرار التي لحقت بموانئ الكويت

النسبة %	القيمة بالمليون (د.ك.)	بيان الأضرار
٣٩,٣	٣١,٥	فقد الإيرادات السنوية للمؤسسة
١,٦	١,٣	تطهير أحواض موانئ الشويخ والدوحة والشعبية والقناة الملاحية
٧,٩	٦,٣	لميناء الشويخ
٢,٤	١,٩	أضرار المبنى والمرافق والمنشآت
٤٨,٨	٣٩,٢	إصلاح معدات
١٠٠,٠	٨٠,٢	قيمة معدات مسروقة ومدمرة الإجمالي

المصدر: وزارة الإعلام، الكتاب السنوي ١٩٩١، ص ٢٩٣

ومنه يتضح أن تقدم المعدات المسروقة والمدمرة، إضافة إلى فقد الإيرادات السنوية للمؤسسة الذي بلغ ٨٨,١٪ من إجمالي تقدير الأضرار والخسائر التي لحقت بموانئ الكويت (١٥).

كما طالت الخسائر أيضًا الأصول الثابتة والمتداولة في المناطق الصناعية في الموانئ الكويتية.

جدول رقم ٢: خسائر الأصول الثابتة والمتداولة بموانئ الكويت بعد الغزو

الترتيب	نسبة الأضرار في الأصول المتداولة %	الترتيب	نسبة الأضرار في الأصول الثابتة %	المنطقة الصناعية
٣	٥٣	٥	١٨	الشعبية/ ميناء عبد الله
٦	٢٩	٦	١٧	صبحان
٣	٥٣	٣	٢٨	الري/ الشويخ
١	٩١	١	٦٢	أمغرة
٤	٥٢	٤	٢٧	الصليبية
٢	٧٣	٦	١٧	الشقايا/ الروضتين
٥	٣٥	٢	٥٦	شرقي الأحمد
	٤٧		٢٣	المتوسط العام

المصدر: بنك الكويت الصناعي، «التقرير السنوي ١٩٩٠ - ١٩٩١»، ص ٣٤ -

٣٦

ومنه نستخلص الحقائق الأساسية الآتية:

أ- بلغت نسبة الضرر أعلاها (٦٢٪) من قيمة الأصول الثابتة في منطقة أمغرة الصناعية، ولعل السبب في ذلك هو وجود هذه المنطقة شرقي مدينة الجهراء بين طريقي الجهراء والدائري السادس، مما عرضها للاجتياح المتكرر من بداية الغزو حتى نهايته، كما أن هذه المنطقة شهدت فعاليات الدفاع الشديدة في بدايات الغزو، فأصابها الدمار الأشد من أي منطقة تالية، وفي الأصول المتداولة تأتي أمغرة في المركز الأول أيضًا ونسبة ٩١٪.

ب- جاءت منطقة شرقي الأحمدية الصناعية في المركز التالي (بعد أمغرة)، من حيث نسبة الضرر التي ألتمت بها (٥٦٪)، ولكونها تقع ضمن زمام مدينة الأحمدية التي تضم الكثير من المنشآت النفطية، فقد لحق بها الدمار مثلما لحق بالعديد من تلك المنشآت.

ج- تقاربت نسبة الضرر التي تحملتها منطقتنا: الري/ الشيوخ والصليبية الصناعيتان، من أصولهما الثابتة، ومن ثم جاءتا في المركزين الثالث والرابع على التوالي.

د- بلغت نسبة الضرر أدناها في الأصول الثابتة في ميناء: الشعبية/ ميناء عبد الله، وصبجان والشقايا/ الروضتين، ١٨٪، ١٧٪، ١٧٪ على التوالي، أما في الأصول المتداولة فقد اختلفت نسبة الأضرار، ففي حين بلغت نسبة خسائر الشقايا/ الروضتين ٧٣٪ كانت في الشعبية/ ميناء عبدالله ٥٣٪. أما منطقة صبجان فانفردت بأدنى نسبة خسارة (٢٩٪) في أصولها المتداولة.

٢- أضرار وخسائر قطاع النفط:

يمكن إجمال تلك الخسائر التي أصابت قطاع النفط فيما يلي:

- ١- ترتب على الأزمة وفرض الحظر على تصدير البترول الكويتي والعراقي، أن حرم السوق الدولي من ٤.٥ مليون برميل من البترول الخام يومياً^(١٦).
- ٢- نجد أن السوق الدولي أصبح يعاني من نقص في عرض البترول بعد فرض الحظر على الإنتاج الكويتي والعراقي منه، ومن ثم ارتفعت أسعاره في صورة قفزات سريعة، إلى أن وصل ٤٠ دولاراً لكل برميل.
- ٣- توقف إنتاج المنطقة المحايدة السعودية العراقية، حرم السوق من ٢٠٠ ألف برميل يومياً هي حصة المملكة.
- ٤- تم تخفيض إنتاج بترول بحر الشمال بسبب أعمال الصيانة والإصلاحات اللازمة، وتقول المصادر البترولية في لندن إنه لا يمكن إلغاء أو تأجيل هذه العمليات، حيث إن زيادة الإنتاج من بحر الشمال في نهاية هذا العام، متوقفة على القيام بعمليات الصيانة الجارية الآن^(١٧).

٣- أضرار وخسائر قطاع تكرير النفط:

توجد في الكويت ثلاث مصافي تتولاها بالتشغيل شركة البترول الوطنية الكويتية وهي: مصفاة ميناء الأحمدية (أقدمها عام ١٩٤٦)، ومصفاة ميناء عبد الله (١٩٥٨) ومصفاة ميناء الشعبية (١٩٦٨)، وهناك مصفاة رابعة في ميناء الزور، تتولى شركة تكساكو تشغيلها وتمتلكها المملكة العربية السعودية، لكي تعالج صناعياً نصيبها من الخام الذي تحصل عليه من منطقة الوفرة، والجدول التالي يوضح تطور معدل كمية النفط الخام في المصافي الكويتية الثلاثة^(١٨):

جدول رقم ٣: تطور معدل تكرير النفط الخام في مصافي الموانئ الكويتية (٨٦/٨٧-١٩٩٣/٩٢) (بالآلاف برميل/يوم)

السنة	مصفاة الأحمدية (المعدل)	%	مصفاة ميناء عبدالله (المعدل)	%	مصفاة ميناء الشعبية (المعدل)	%	الإجمالي
١٩٨٧/٨٦	٣٢٦,٥	٥٦,١	٧١,٣	١٢,٢	١٨٤,٦	٣١,٧	٥٨٢,٤
١٩٨٨/٨٧	٣٧٦,٩	٥٨,٠	٨٣,٨	١٢,٩	١٨٩,١	٢٩,١	١٦٤٩,٨
١٩٨٩/٨٨	٣٨٥,٨	٥٠,٤	٢٠٣,٨	٢٦,٧	١٧٥,٥	٢٢,٩	٧٦٥,١

المصدر: شركة البترول الوطنية الكويتية، «التقرير السنوي، يوليو ١٩٩٢ - يونيو ١٩٩٣» ص ١٥.

تابع جدول رقم ٣: تطور معدل تكرير النفط الخام في مصافي الموانئ الكويتية (٨٦/٨٧ - ١٩٩٣/٩٢) (بالآلاف برميل/يوم)

السنة	مصفاة ميناء الأحمدى (المعدل)	%	مصفاة ميناء عبدالله (المعدل)	%	مصفاة ميناء الشعبية (المعدل)	%	الإجمالي
١٩٩٠/٨٩	٣٨٩,٢	٤٧,٧	٢٣١,١	٢٨,٣	١٩٦,٣	٢٤,٠	٨١٦,٦
١٩٩١/٩٠	٣٢,٤	٥٤,٠	١٠,٣	١٧,٢	١٧,٣	٢٨,٨	٦٠,٠
١٩٩٢/٩١	١٢٥,١	٦٦,٣	٦٣,٥	٣٣,٧	---	---	١٨٨,٦
١٩٩٣/٩٢	١٦٦,٣	٤٢,٣	٢٢٧,١	٧٥,٧	---	---	٣٩٣,٤

المصدر: شركة البترول الوطنية الكويتية، «التقرير السنوي، يوليو ١٩٩٢ - يونيو ١٩٩٣» ص ١٥.

وشهدت مصفاة ميناء الشعبية تدمير وحدة تقطير النفط الخام الوحيد فيها، والتي يتوقف عليها إنتاج المنتجات المكررة، كما لحق الدمار الشديد بوحدة الإيساوماكس التي تنتج البنزين ووقود الديزل. كما دمرت صهاريج تخزين المنتجات، فمن بين ٨٤ صهريجاً (طاقتها الإجمالية ١٢ مليون برميل) دمرت القوات العراقية صهاريج البترول تدميراً كاملاً، وقدرت الطاقة المفقودة فقداً تاماً بنحو ١,٢٦ مليون برميل، ولحقت درجات متفاوتة من الدمار بنحو ١٩ صهريجاً آخر، بفعل الطلقات والقذائف التي ذكرت التقارير أن الجنود العراقيين قد أطلقوها لأغراض التدريب على الرماية، وأن هناك صهريجاً واحداً أصبح على شكل الغربال من كثرة الثقوب التي خلفتها الطلقات، وأصبح غير صالح للاستعمال^(١٤).

وقامت القوات العراقية بنهب وتدمير المرافق العامة والمخازن الخاصة بقطع الغيار التي كانت تلزم هذه الصناعة، ففي ميناء الشعبية استولوا على رافعات الميناء البالغ عددها عشرين رافعة وأكثر من ٢٠٢ سيارة، وفقد مصنع زيوت التشحيم (طاقته ٣٠٠ ألف طن) جميع مخزونه وصفائحه وبراميله التي تساوي قيمتها حوالي ٦٦ مليون دولار، وفقد شبكة التسويق المحلي ما قيمته حوالي ٦٠ مليون دولار من البنزين وزيت الديزل والنافتا وزيوت التشحيم، كما فقدت حوالي ٥٠ سيارة وشاحنة صغيرة، كما تم تجريد المختبرات مما فيها من المواد الكيماوية وأدوات الاختبار، خلال الفترة الممتدة من بداية الغزو وحتى منتصف شهر يناير ١٩٩١.

ونتيجة للغزو العراقي على الكويت، فقد تأثرت إيرادات النفط الذي يُعدُّ أهم ركائز الاقتصاد الكويتي، بالتدني الشديد الذي يتناوله الجدول التالي:

جدول رقم ٤: تطور نسبة الإيرادات النفطية من إجمالي الإيرادات العامة (٨٨/٨٩ - ١٩٩٤/٩٣) (بالمليون دينار كويتي)

السنة	إجمالي الإيرادات	الإيرادات النفطية	النسبة %	الرقم القياسي للإيرادات النفطية
١٩٨٩/٨٨	٢٣٦٧,٨	٢٠٣٥,١	٨٥,٩	١٠٠
١٩٩٠/٨٩	٣٢٩٤,٦	٢٩٣٥,٧	٨٩,١	١٤٤
١٩٩١/٩٠	٢٧٣,٠	٢٤٦,١	٩٠,١	١٢
١٩٩٢/٩١	٦٤٧,٣	٤٩٥,٩	٧٦,٦	٢٤
١٩٩٣/٩٢	٢٣٦٣,٧	٢٠٨٥,٣	٨٨,٢	١٠٢
١٩٩٤/٩٣	٢٧١٣,٧	٢٤١٩,٨	٨٩,١	١١٩

المصدر: بنك الكويت المركزي، «النشرة الإحصائية الفصلية، إبريل - يونيو

١٩٩٥»، المجلد ٢١، العدد رقم (٢)، جدول رقم (٢٠)، ص ٤٧

ومنه نستخلص الحقائق الآتية^(٢٠):

أ- حققت إيرادات النفط أعلى عائداتها عام ١٩٩٠/٨٩، وكان من المؤمل أن يكون عام ١٩٩٠ عام ازدهار وتطور، ليس في قطاع النفط والغاز الطبيعي وحسب، بل وفي جميع القطاعات الاقتصادية الأخرى لما أحدثته الإيرادات العامة للدولة من طفرة غير مسبوقه عندما تجاوزت الإيرادات حد الإنفاق وتولدت القيمة المضاف لأول مرة منذ عام ١٩٨٥/٨٤^(٢١)، وجاء الغزو العراقي مخيباً لكل الآمال هادماً كل تطور وسالباً ثمرة غرس عمرها ٤٥ سنة بين عشية وضحاها، حيث تراجعت إيرادات النفط والغاز من ٢٩٣٥,٧ مليون دينار كويتي عام ١٩٩٠/٨٩ إلى ٢٤٦,١ مليون دينار كويتي فقط عام ١٩٩١/٩٠ بنسبة تراجع بلغت ٩٢٪. ولو فرض ثبات إيرادات النفط والغاز الطبيعي على ما كانت عليه في العام السابق للغزو، لأصبح مقدار الخسارة بسبب توقف الإنتاج على إثر حرق آبار النفط حوالي ٣ بلايين دينار كويتي، (الشكل ١٩).

ب- امتد أثر الخسارة إلى العام اللاحق ١٩٩٢/٩١ وإن كان بنسبة أقل مقارنة بما كان عليه الوضع عام ١٩٩٠/٨٩، حيث بلغت نسبة التراجع ٨٣,١٪ وإن كانت قيمة الخسائر بلغت ٢٤٣٩,٨ مليون دينار كويتي.

ج- عاود إنتاج النفط الخام والغاز الطبيعي المصاحب مكانته كمورد أساسي للإيراد العام للدولة يتجاوز ٨٨,٢٪ من إجمالي الإيرادات الكويتية، وذلك رغم فإن الآبار قد أشعلها العراقيون في ٢٢ فبراير ١٩٩١، وتم إطفاء آخر بئر في ٦ نوفمبر ١٩٩١، ومعنى ذلك أن هناك ما يزيد على ٧٢٧ بئراً ظلت مشتعلة لمدة ٢٥٨ يوماً وبفضل فرق الإطفاء من دول التحالف، وفريق الإطفاء الكويتي الذي أذهل العالم بنشاطه وحسن أدائه، حققت الإيرادات النفطية عام ١٩٩٣/٩٢، حوالي ٢٠٨٥,٣ مليون دينار كويتي، بزيادة بلغت نسبتها ٣٢٠,٥٪ عما كانت عليه في العام السابق، وعلى الرغم من ذلك لم تصل الإيرادات النفطية إلى ما كانت عليه قبل الغزو، وإن كان المستقبل يبشر بالخير.

د- أثر الغزو العراقي في الإيرادات الكويتية، بما أحدثه من أضرار جسيمة في قطاع النفط والغاز الطبيعي، وأصاب الضرر هذا القطاع ونسبة مساهمته في الإيرادات الوطنية والتي لم تقل في أي سنة من هذه السلسلة عن ٨٥٪ من إجمالي الإيرادات، باستثناء عام ١٩٩٢/٩١ عندما بلغت نسبة الإيرادات النفطية ٧٦,٦٪، كانعكاس مباشر للغزو.

لذا نجد أنه في إطار تقدير الخسائر غير العادية الناتجة عن الغزو العراقي، ذكرت وزارة التخطيط بأن خسائر النفط الخام والغاز الطبيعي، قد بلغت ٤٩٦,٧ مليون دينار كويتي، أو ما يعادل ٦,٢٪ من إجمالي تقديراتها لخسائر العدوان^(٢٢).

وجردت ما يزيد على ألف مركبة من محتواها في ميناء الشويخ، وألقيت في حظيرة الشاحنات، وقد قدرت السلطات الكويتية أن ما يزيد على ٥٠٪ من مجموع السيارات الخاصة البالغ عددها ٤٢٠ ألفاً، إما أخذ من البلد أو دمر أو جرد، وقد أمكن تقدير الخسارة المحتملة في المركبات الخاصة والعامة بنحو خمسة بلايين دولار، وأوضح تقدير آخر أن حوالي ٤٠٪ من إجمالي المركبات، ما بين خاصة وعامة، إما أنه سُرق أو جرد أو حُرق أو ضرب خلال فترة الاحتلال^(٢٣).

وحسب ما ورد في تقرير لجنة الأمم المتحدة، فإن الأضرار التي ألحقتها القوات العراقية بهذا القطاع تمثلت في إصابة محطة الضخ الرئيسة بميناء عبد الله، التي تكلف بناؤها حوالي ٤٠ مليون دولار، كما دمرت القوات العراقية مبنى المراقبة الرئيس، مبنى المولد، ومرفق إعادة المياه إلى الأنابيب، تدميرًا كاملاً، كذلك دمروا محطة ضخ المياه في الصليبية، كما لحقت أضرار سطحية ببعض الخزانات وأبراج التخزين، بالإضافة إلى

الضرر الذي أصاب خط الأنابيب الواصل ما بين الزور وميناء عبد الله في موضوعين^(٢٤).

٤- خسائر قطاع الثروة السمكية وصيد الموائى:

تم إنشاء الهيئة العامة لشؤون الزراعة والثروة السمكية في عام ١٩٨٣، لكي تشرف مباشرة على هذا القطاع الحيوي، بغية تحقيق مستويات أعلى من الاكتفاء الذاتي في الإنتاج الزراعي وصيد الأسماك وتجارته عبر موائى الكويت البحرية^(٢٥)، وقد أثر الغزو العراقي فيها بشكل كبير من حيث كمية الإنتاج والتصدير وسعره وقيمه.

- إنتاج وتجارة الأسماك عبر الموائى الكويتية:

طمس العدوان العراقي الصورة المشرقة لإنتاج الأسماك، فقد تأثرت دولة الكويت بشكل رئيس في قطاع الصيد، حيث كان الخليج العربي مسرحاً للعمليات العسكرية، ومرتباً للملوثات على إثر حرائق آبار النفط والنفط المتدفق نحو الخليج، مما سبب شللاً كلياً لهذا القطاع، كما قامت القوات العراقية بسرقة وتدمير معمل المعالجة والتعبئة لشركة الكويت للأسماك في منطقة الشعبية، وألحقوا الضرر بحوالي ثلث هياكل المصنع، هذا بالإضافة إلى سرقة ١٥ سفينة، هي أسطول الصيد المملوكة للشركة نفسها، علاوة على تدمير أغلب قوارب الصيد الأهلية^(٢٦) وتخریبها.

ومن الدراسة لتطور كمية إنتاج الأسماك وقيمه في دولة الكويت، نقلني الضوء على مدى ما آل إليه حال هذا القطاع بسبب العدوان العراقي^(٢٧):

جدول (٥) تطور كمية إنتاج الأسماك وقيمه (١٩٨٨/٨٧ - ١٩٩٣/٩٢)

السنة	كمية إنتاج الأسماك (بالطن)	الرقم القياسي	قيمة إنتاج الأسماك (بالآلاف دينار)	الرقم القياسي
١٩٨٨/٨٧	٩٠٢٩	١٠٠	٨٥٥٣	١٠٠
١٩٨٩/٨٨	١٠٨٩٩	١٢١	١٠٨٣٢	١٢٧
١٩٩٠/٨٩	١١٦١	١٢٤	١١١٦٤	١٣١
١٩٩٢/٩١	٣٠٣٥	٣٤	٣٦٧٧	٤٣
١٩٩٣/٩٢	١٢٢٨٤	١٣٦	١٤٢٨٦	١٦٧

المصدر: الهيئة العامة لشؤون الزراعة والثروة السمكية «النشرة الإحصائية

السنية ١٩٩٢ - ١٩٩٣»، ص ١٠٠

ومنه نستخلص الحقائق الآتية^(٢٨):

أ- زاد إنتاج الأسماك، وارتفعت قيمته باطراد منذ عام ١٩٨٨/٨٧ حتى عام ١٩٩٠/٨٩ (شكل ٦)، ويهنا هنا بلوغ الإنتاج والقيمة قمة هذه السلسلة، ومن ثم تحقيق أكبر نصيب للفرد من الإنتاج السمكي، ففي حين بلغ نصيب الفرد ٤,٦ كيلو جرامات في السنة عام ١٩٨٨/٨٧، نجده خلال عامين فقط، أصبح ٥,٤ كيلو جرامات عام ١٩٩٠/٨٩، ويختلف الوضع تماماً في عام ١٩٩٢/٩١ حيث وصل نصيب الفرد ١,٤ كيلو جرام سنوياً بسبب الغزو.

ب- بلغت قيمة إنتاج الأسماك ذروتها عام ١٩٩٠/٨٩ مصاحبة في ذلك قمة الإنتاج، وبعد الغزو هبطت هذه القيمة بشدة من ١١١٦٤ ألف دينار عام ١٩٩٠/٨٩ إلى ٣٦٧٧ ألف دينار فقط عام ١٩٩٢/٩١، ومعناها خسارة تقدر بنحو ٧,٥ ملايين دينار كويتي.

ج- عاود إنتاج الأسماك ازدهاره بشكل ملحوظ بداية من عام ١٩٩٣/٩٢، محققاً بذلك رقماً قياسياً غير مسبوق: ١٣٦٪، وكذلك الحال من ناحية القيمة التي حققت ١٦٧٪ في السنة نفسها.

د- اعتبار قطاع إنتاج الأسماك أول القطاعات الاقتصادية التي استعادت كامل عافيتها وأكثر، لا سيما لدى حساب نصيب الفرد من إنتاج الأسماك ٨,٦ كيلو جرامات سنوياً عام ١٩٩٣/٩٢، ونصيبه من قيمة الإنتاج ١٠ دنانير كويتية في العام ذاته. وتجدر الإشارة هنا إلى أن نسبة الاكتفاء من الأسماك بلغت ٤٨,١٣٪ عام ١٩٩٢ بالنسبة للأسماك الطازجة أو المجمدة أو المعلبة والمحفوظة، وبلغت ١٠٦,٠٢٪ بالنسبة للروبيان الطازج أو المجمد، نظراً لشدة الإقبال الجماهيري عليه، وبلغت ٦٥٪ في جملة الأسماك.

- الناتج المحلي الإجمالي والأسعار الجارية:

ظهرت انعكاسات العدوان العراقي على دولة الكويت على الناتج المحلي الإجمالي لقطاع الزراعة والثروة الحيوانية وصيد البحر، ويوضح ذلك الجدول التالي:
جدول (٦) تطور الناتج المحلي الإجمالي بالأسعار الجارية للإنتاج الزراعي والحيواني وصيد البحر (١٩٩٣/١٩٨٨)

السنة	الناتج المحلي الإجمالي (بالمليون دينار)	الرقم القياسي %
١٩٨٨	٢٧,٩	١٠٠
١٩٨٩	٤٦,٧	١٦٧
١٩٩٠	٣٢,١	١١٥
١٩٩١	٨,٠	٢٩
١٩٩٢	٢٤,٠	٨٦
١٩٩٣	٣٣,١	١١٩

المصدر: وزارة التخطيط، الإدارة المركزية للإحصاء، «المجموعة الإحصائية

١٩٩٤»، العدد رقم (٣١)، الكويت، ١٩٩٥، جدول رقم ٢١٠، ص ٢٤١

ومنه نستخلص الحقائق الأساسية الآتية^(٢٩):

أ- ارتفع الناتج المحلي الإجمالي اعتباراً من عام ١٩٨٨ بدرجة ملحوظة، حيث سجّل رقماً قياسياً بلغ قمة هذه السلسلة (١٦٧٪)، ففي حين بلغ نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي من هذا القطاع ١٤,٢ ديناراً كويتياً عام ١٩٨٨، ارتفع إلى ٢٢,٧ ديناراً كويتياً عام ١٩٨٩، وهي زيادة تُعدُّ مؤشراً على مدى نمو هذا القطاع وازدهاره خلال عام واحد فقط شكل (٧).

ب- هبط الناتج المحلي الإجمالي عام ١٩٩٠ من ٤٦,٧ مليون دينار كويتي إلى ٣٢,١ مليون دينار كويتي بنسبة تراجع ٦٨,٧٪ عما كان عليه الوضع عام ١٩٨٩، وظهر هذا بوضوح في نصيب الفرد من هذا الناتج، والذي بلغ ١٥ ديناراً كويتياً عام ١٩٩٠، وإن كان الرقم الأخير لا يمثل إلا سبعة الشهور الأولى من عام ١٩٩٠.

ج- تراجع الناتج المحلي الإجمالي من القطاع الزراعي والحيواني وصيد الأسماك، بسبب العدوان العراقي على الكويت، من ٣٢,١ مليون دينار كويتي عام ١٩٩٠ إلى ٨ ملايين دينار كويتي فقط عام ١٩٩١ الذي يحمل صمات الغزو وآثاره.

د- ابتدأ هذا القطاع في الانتعاش عندما بدأ يحقق فائضاً ممثلاً في القيمة المضافة عام ١٩٩٢، والتي بلغت ٢٤ مليون دينار كويتي، وواصل ازدهاره بعد عام آخر، حيث حقق ٣٣,١ مليون دينار كويتي وبرقم قياسي بلغ ١١٩٪ مقارنة بسنة الأساس (١٩٨٨).

ورغم ذلك لم يصل رقم عام ١٩٩٣ قمة هذه السلسلة التي بلغت عام ١٩٨٩، قبل الغزو.

٥ - أوضاع الموانئ البحرية الكويتية بعد الغزو:

ليس ثمة شك في أن العدوان العراقي الذي تعرضت له الكويت في الثاني من أغسطس من عام ١٩٩٠م، أصاب موانئها بقدر كبير من الدمار، وعلى الرغم من الجهود الكبيرة التي بذلتها الدولة لإصلاح ما أفسده العدوان وإعادة تشغيل موانئها، إلا أن الحاجة لا تزال قائمة في موالاة الاهتمام بمشروعات الموانئ من حيث العمل على توسعتها وتطويرها وتشبيد موانئ جديدة، لتجنيب البلاد مزالق أي اختناقات أثناء تنفيذ مشروعاتها الإنمائية من جهة، أو نتيجة لتعطل أحد موانئها لأسباب طارئة من جهة أخرى، ولكي تسترد الكويت مكانتها في عصر التجارة الدولية الحرة.

لقد تسبب الغزو العراقي للكويت وما تبعه من تدمير وتخريب وسلب ونهب، في تراجع الناتج المحلي الإجمالي خلال عامي ١٩٩٠-١٩٩١، مما أدى إلى تقليص مقومات الإنتاج وتقويض القدرة الإنتاجية للاقتصاد الوطني، فقد تراجع الناتج المحلي الإجمالي عام ١٩٩٠ بنسبة بلغت ٢٦,٤% عما كان عليه عام ١٩٨٩، ثم تدهور عام ١٩٩١ حين بلغ ٣١٨٣ مليون دينار كويتي نتيجة لانعكاس الآثار السلبية لهذا الغزو خلال العام على كافة القطاعات الاقتصادية^(٣٠).

ومن أجل التعرف على الحالة التي أصبحت عليها الموانئ الكويتية، قام فريق العمل الكويتي بزيارة مقر الوكالة المركزية للاستخبارات الأمريكية CIA للاطلاع على مجموعة من الصور الجوية التي أخذت عن طريق الأقمار الصناعية للموانئ الكويتية، ولشدة ما أفرز الفريق الكويتي أن جميع الحاويات التي كانت موجودة في الموانئ الكويتية حتى الثاني من أغسطس قد اختفت من ساحات التخزين، وأن معظم المعدات البحرية لم يعد لها وجود، وبالإضافة إلى ما كشفت عنه صور الأقمار الصناعية، أكد شهود عيان من الذين غادروا الكويت في أوقات لاحقة على الغزو، مشاهدتهم للقوات العراقية وهي تحمل معدات الموانئ على ظهر شاحنات في طريقها إلى العراق، وأصبح واضحاً أن المعدات البحرية للموانئ الكويتية قد تعرضت للسرقة، وحتى التي بقي منها أصابه التدمير إلى الدرجة التي لم تعد معها صالحة للاستعمال أو يمكن الاعتماد عليها^(٣١).

وعقب تحرير البلاد من الغزو العراقي، رأت مؤسسة الموانئ الكويتية أنه من الضروري إعادة تقييم إمكانات الموانئ التابعة لها، وذلك نتيجة لما أحدثه الغزو من تدمير لمنشآتها، إضافة إلى المستجدات التي طرأت على صناعة النقل البحري، ومن ثم قامت بوضع خطة شاملة لتطوير موانئها لتكون قادرة على جذب الحركة التجارية النامية واستيعابها، وتضمنت تلك الخطة بناء أرصفة جديدة لاستقبال سفن الحاويات في ميناء الشويخ، وحفر قناة ملاحية جديدة بعمق كاف للسفن الكبيرة التي تنقل الحاويات وسفن الدحرجة، إلى جانب تعميق القناة الملاحية الحالية، ولكن تلك المشروعات لا تزال في مجال التنفيذ^(٣٢).

وكان من الطبيعي أن يكون قطاع الموانئ من أهم القطاعات التي حظيت بالأولوية في مجال إعادة الإعمار، ويرجع السبب في ذلك إلى اعتماد القطاعات الأخرى في الدولة على الموانئ في وصول البضائع والمواد والمعدات اللازمة لها، ومن ثم كان الاهتمام بإعداد خطة متكاملة لإعادة تأهيل أحد الموانئ الكويتية وتشغيلها في أقرب وقت ممكن لتنفيذ خطة الطوارئ وإعادة البناء، على أن يلي ذلك إعادة تأهيل وتشغيل بقية الموانئ^(٣٣).

ونتيجة للجهود الجبارة التي قامت بها الدولة لإعادة بناء المرافق العامة وتعميرها بعد التحرير، في محاولة لتنشيط الحركة الاقتصادية بهدف الإسراع في تحقيق زيادة في الإيرادات النفطية لتقليص العجز في الموازنة العامة للدولة، وتمويل برامج إعادة البناء

والخطط التنموية والالتزامات الدولية، فقد سجل الناتج المحلي الإجمالي عام ١٩٩٢ زيادةً مقدارها ٣١٨٤,٤ مليون دينار كويتي، محققاً بذلك ضعف ما كان عليه عام ١٩٩١. وقد يكون من المناسب الإشارة في هذا المقام إلى أنه لم يكن إعداد خطة لفتح منفذ بحري للكويت لإيصال مواد الطوارئ ومعداتنا للبلاد أمراً هيناً، إذ كان من الصعوبة بمكان التعرف على الحالة التي سوف تكون عليها الموانئ الكويتية بعد تعرضها للعدوان، وعمّا إذا كانت ستتوافر بها المعدات البحرية والمعدات اللازمة لتنزيل البضائع أو لقطر السفن من المراسي الخارجية إلى المراسي الداخلية في حوض الميناء لتفريغ حمولتها بأمان وسلام، وإلى أي حد سيبلغ التلوث في مياه البحر نتيجة تهديد النظام العراقي بسكب النفط، والذي لم يلبث أن نفذ ذلك التهديد بالفعل حين تعمدت القوات الغازية قبيل انسحابها من الكويت سكب كميات ضخمة من النفط الخام في المياه الإقليمية الكويتية، كما لم يكن معروفاً أي ميناء يكون أكثر من غيره من الموانئ الأخرى قابلية لسرعة إعادة التشغيل، ومن ثم تطلب الأمر دراسة أوضاع الموانئ الكويتية بصورة عامة، والصعوبات التي تواجه كل ميناء على حدة عند إعادة تشغيله.

وكان يلزم لترتيب أمور شحن المواد والمعدات التي تم التعاقد عليها، والخاصة باحتياجات جميع القطاعات المشاركة في خطة الطوارئ، ضرورة التنسيق فيما يتعلق بأولوية وصولها إلى الكويت عقب التحرير مباشرة، ولما كانت تلك التعاقدات شملت عديد من دول العالم، فقد وجد من الأفضل أن يعهد بأمر شحن المواد والمعدات والأغذية المتعاقد عليها إلى إحدى الشركات المتخصصة للقيام بتلك المهمة^(٣٤).

ولا بد من الإشارة إلى وجود بعض الملفات الشائكة التي لم تثل الاهتمام المطلوب، خاصة فيما يتعلق بترسيم الحدود البحرية والاتفاق على علامات الحدود البحرية والبرية لا تزال أساساً للتوتر بين البلدين^(٣٥).

أصبح يتعين على فريق العمل الكويتي في قطاع الموانئ أن يتخذ جميع الاحتياطات اللازمة لإعادة طاقات الموانئ وتشغيلها في أسرع وقت ممكن، لتتمكن من استقبال المعدات والمواد اللازمة لخطة الطوارئ وإعادة البناء، وقد تم بصفة مبدئية تقدير الحد الأدنى من المعدات والعمالة الفنية اللازمة لتنزيل مائة ألف حاوية، ومن ثم كان يتعين التعاقد على شراء معدات بحرية جديدة، بما في ذلك الرافعات الشوكية والرافعات المنحركة والشاحنات والورش المتنقلة والمعدات الخاصة بمكافحة التلوث وإطفاء الحرائق وغير ذلك من معدات أخرى، إلى جانب توفير العمالة والإدارة اللازمة لاستقبال ما يصل من معدات و مواد أخرى لازمة لإعادة البناء، أما بالنسبة للقطع البحرية فبسبب ارتفاع تكلفتها المالية فقد استقر الرأي على تأجيل شرائها إلى أن تستقر الأمور في الموانئ، وإعطاء المسؤولين عن العمليات البحرية حرية اختيارها فيما بعد، والاكتفاء في هذه المرحلة باستئجار الحد الأدنى منها من الموانئ الخليجية المجاورة.

كانت الخطوة التالية هي اختيار أحد الموانئ الكويتية لاستقبال المواد والمعدات اللازمة لإعادة بناء الكويت، غير أنه لم يلبث أن تبين عدم قابلية أي ميناء لذلك، بسبب ما لحق به من تدمير، ومن ثم كان الأمر يتطلب اتخاذ الإجراءات اللازمة لإصلاح أحد الموانئ الكويتية وإعادة تشغيله في أسرع وقت ممكن، وكان من الطبيعي أن يستبعد من عملية الاختيار ميناء الدوحة بحكم كونه ميناءً صغيراً كان قد شيد أساساً لاستقبال السفن الخشبية والدوب التي تتاجر مع دول الخليج المجاورة، ولا تتوافر في ذلك الميناء الشروط المطلوبة لنقل المعدات البحرية الكبيرة، إذ إن مراسيه صغيرة ومستودعاته التخزينية محدودة، فضلاً عن ذلك فإنه لم يسلم بدوره من عمليات التدمير، ولما كان الاختيار قد

انحصر في الميناءين الكبيرين - الشويخ والشعبية - فقد كان يتعين التعرف على مدى التدمير الذي أصاب كلا منهما^(٣٦).

كان ميناء الشويخ بحكم قربه من المدينة، قد تعرّض لأقصى درجة من التخريب، كما كان هناك ما يؤكد وجود ألغام بحرية كثيرة يصعب التعامل معها، إلى جانب وجود قنابل ومتفجرات في منطقة الميناء، هذا فضلاً عن عدم توافر المعدات اللازمة لمناولة البضائع والقطع البحرية اللازمة لإرشاد وقطر وإرساء السفن نتيجة سرقتها أو تدميرها، ولم تلبث أن أكدت جميع الدلائل أن هذا الميناء قد لحقت به أضرار جوهريّة استهدفت إخراجها من الخدمة، كما تعرضت قنواته البحرية لأضرار استهدفت إيقاف مرور السفن التي تصل عن طريقها إلى الحوض الداخلي للميناء، ونظراً لكونها قناة ضيقة، فقد كان من السهولة تعطيلها بإغراق أي قطعة بحرية صغيرة فيها، كما كان من السهل أيضاً إعاقة الحوض الداخلي للميناء، مما أصبح يشكل خطراً على السفن والملاحة فيه، ونتيجة للحالة السيئة التي وصل إليها الميناء، فقد صرف النظر مؤقتاً عن إعادة تشغيله^(٣٧).

أما عن ميناء الشعبية فعلى الرغم من كونه يقع على البحر المفتوح مباشرة وتتوافر فيه مراسي كبيرة، فإنه كان أيضاً يعاني من الأضرار التي تعرّض لها ميناء الشويخ نفسها، وربما كان الفرق أن ميناء الشعبية لا يعتد على قناة بحرية يتم عن طريقها وصول السفن إلى حوض الميناء، غير أنه كان يتعين معالجة الأضرار التي تعرض لها وسرعة تخليصه من الألغام والعوائق، حتى يمكن إدخال السفن إلى مراسيه الداخلية لتنزيل حمولاتها من مواد ومعدات الإغاثة، ولما كانت السفن القادمة إلى الكويت تصل أولاً إلى ميناء الشعبية قبل ميناء الشويخ، حيث إن ميناء الشعبية يقع على بعد خمسة وعشرين ميلاً بحرياً جنوب ميناء الشويخ، فقد كان من الممكن تفادي مساحات كبيرة من سواحل الكويت المغطاة جميعها بالألغام البحرية^(٣٨).

وعلى الرغم من أن دول مجلس التعاون الخليجي تتوافر بها الموانئ الجيدة، فإنه قد روعي ألا يكون اختيار الموانئ البديلة للموانئ الكويتية على مسافة بعيدة من الكويت، وأن تكون في الوقت نفسه بعيدة عن مناطق القتال، وأن تتوافر بها المعدات والعمالة والطاقة التخزينية الكافية، مع سهولة وسرعة نقل المعدات والمواد منها إلى الكويت برّاً وبحراً وجوّاً^(٣٩).

ختاماً، لا شك أن الغزو العراقي للكويت في الثاني من أغسطس عام ١٩٩٠ هو أكثر القرارات الخطيرة عمقاً في التاريخ العربي الحديث، ومثلت النتائج الإنسانية والتداعيات السياسية والاقتصادية لهذا الغزو تجربة كابوسية كاملة لا تقارن آلامها في الوجدان العربي سوى بالدم وأوجاع خسارة فلسطين عام ١٩٤٨، ولا شك أيضاً أن المسؤولية المباشرة في هذا الغزو تقع كاملة على قيادة النظام العراقي، ومسئولية هذا النظام عن تلك الجريمة البشعة هي حلقة خاصة من مسؤوليته عن سلسلة كاملة من الجرائم التي قام بها منذ أن استولى على الحكم في العراق في يوليو ١٩٦٨، ويربط هذه الجرائم كلها حط ناظم، بحيث كانت كل جريمة بداية لجريمة تالية، ونستطيع أن نربط بشكل خاص بين إقدام النظام العراقي على اشتعال نيران الحرب الممتدة والقاسية ضد إيران في ٢٢ سبتمبر عام ١٩٨٠ وإقدامه على غزو الكويت بعد زهاء عشر سنوات من هذا التاريخ^(٤٠).

٣ - الخاتمة:

اتضح مما سبق أن الغزو العراقي للكويت جاء بكل الحسابات والموازن كارثة اقتصادية حقيقية، إضافة إلى كونه كارثة سياسية واجتماعية وبيئية، فقد استباح هذا العدوان مكونات الاقتصاد الكويتي بقصد ألا تقوم لاقتصاد الكويت قائمة بعد ذلك، وقد بلغت نسب الخسائر أقصاها في قطاع النفط والتجارة، حين بلغ التراجع أكثر من ٩٢% بين عامي ١٩٩٠،

١٩٩١ في قطاع النفط و٩٣% في قطاع التجارة تلي ذلك قطاعات الصناعات التحويلية ٤٦%، وجاءت القطاعات الأخرى بنسبٍ أقل، إلا أننا رأينا دولة الكويت استطاعت وبنجاح كبير استعادة عافيتها بصورة تسجل في كتب التاريخ والسياسة بمداد من نور.

Abstract

Political crises in the Region and its Impact on the Port Trade in Kuwait

(The Second Gulf War as a Model)

By Ahmed Mohamed

Research problem:

The problem of research revolves around the impact of political crises in the region on the trade of Kuwait ports, both positively and negatively. One of the most important of these crises was the Iraqi invasion of Kuwait or the so-called Second Gulf War, a study that did not receive much attention from researchers and scholars, hence the problem of the study.

Study plan:

The study is divided into:

- ١- Addressing the differences between Iraq and Kuwait over the borders that triggered political crises that affected the Kuwaiti port trade.
- ٢- The impact of the second Gulf War on Kuwait's maritime trade.
- ٣- A conclusion that presents the most important research findings.

Approach:

The study will be based on the historical approach with its various tools of description, analysis and criticism according to the research clauses and the availability of scientific material.

key words:

Kuwaiti port trade, Kuwaiti-Iraqi relations, the second Gulf war.

الهوامش

- (١) جعفر، محمد راضي: الآثار الاقتصادية لإنشاء ميناء مبارك الكويتي على الموانئ العراقية، مجلة الاقتصاد الخليجي، جامعة البصرة - مركز دراسات الخليج العربي، ع ٢٤، ٢٠١٣م، ص ٢١٣.
- (٢) الغنيم، عبد الله يوسف: الكويت وجوداً وحدوداً، مركز البحوث والدراسات الكويتية، الكويت، ٢٠٠٩، ص ٦٣.
- (٣) جعفر، محمد راضي: الآثار الاقتصادية لإنشاء ميناء مبارك الكويتي على الموانئ العراقية، مجلة الاقتصاد الخليجي، جامعة البصرة - مركز دراسات الخليج العربي، ع ٢٤، ٢٠١٣م، ص ٢١٤.
- (٤) المرجع نفسه، ص ٢١٢.
- (٥) المرجع نفسه، ص ٢١٤.
- (٦) النقل، عاطف حسن: العدوان العراقي على الكويت واقتصاديات النفط، مجلة دراسات سعودية، وزارة الخارجية، معهد الدراسات الدبلوماسية، ع ٥، ص ١٩٩١م، ص ١٨٥.
- (٧) المرجع نفسه، ص ٢١٤.
- (٨) جلود، ميثاق خير الله: مستقبل العلاقات السياسية العراقية-الخليجية، مركز الدراسات الإقليمية، قسم الدراسات السياسية والاستراتيجية، جامعة الموصل، ٢٠١١، ص ٥٧.
- (٩) جعفر، محمد راضي: الآثار الاقتصادية لإنشاء ميناء مبارك الكويتي على الموانئ العراقية، ص ٢١١.
- (١٠) الجدير بالذكر أن ميناء الشويخ يحتوي على ٢١ مرسى، يليه ميناء الشعبية التجاري ويحتوي على ٢٠ مرسى وميناء الدوحة يضم ٢٠ مرسى.

- (١١) أمان، غنام سلطان: الآثار الاقتصادية للغزو العراقي للكويت، حوليات كلية الآداب، جامعة الكويت، مج ١٩، ١٩٩٨م، ص ٩٠.
- (١٢) تقرير هيئة الأمم المتحدة، «تقرير إلى الأمين العام عن مدى وطبيعة الأضرار التي لحقت بالهياكل الأساسية للكويت أثناء الاحتلال العراقي»، نيويورك، ٢٦/٤/١٩٩١م، ص ٥١.
- (١٣) أمان، غنام سلطان: الآثار الاقتصادية للغزو العراقي للكويت، ص ٩٠.
- (١٤) المرجع نفسه، ص ٩٢.
- (١٥) المرجع نفسه، ص ٩٢.
- (١٦) النقلي، عاطف حسن: العدوان العراقي على الكويت واقتصاديات النفط، مجلة دراسات سعودية، وزارة الخارجية، معهد الدراسات الدبلوماسية، ع ٥، ص ١٩٩١م، ص ١٨٦.
- (١٧) المرجع نفسه، ص ١٨٦.
- (١٨) أمان، غنام سلطان: الآثار الاقتصادية للغزو العراقي للكويت، ص ٧٢.
- (١٩) المرجع نفسه، ص ٧٣.
- (٢٠) المرجع نفسه، ص ٧٩.
- (٢١) بنك الكويت المركزي، النشرة الإحصائية الفصلية أبريل - يونيو ١٩٩٥، ص ٤٦.
- (٢٢) وزارة التخطيط، الإدارة المركزية للإحصاء، «تقديرات أولية للحسابات القومية خلال السنوات من ١٩٨٩ إلى ١٩٩٢».
- (٢٣) حاجي، جعفر عباس: آثار الغزو العراقي على القطاعات الاقتصادية لدولة الكويت، مؤسسة عيسى حسين اليوسفي، الكويت، ١٩٩٣م، ص ١٧١.
- (٢٤) الإبراهيم، يوسف: الاقتصادات العربية وغزو النظام العراقي لدولة الكويت الآثار والسياسات والتعاون الاقتصادي العربي، المعهد العربي للتخطيط، الكويت، ديسمبر ١٩٩٢م، ص ٥٦.
- (٢٥) الهيئة العامة لشؤون الزراعة والثروة السمكية، مراقبة الاقتصاد والإحصاء الزراعي، «النشرة الإحصائية السنوية ١٩٨٦-١٩٧٨» ص ١٥.
- (٢٦) الإبراهيم، يوسف: الاقتصادات العربية، ص ٤٩.
- (٢٧) أمان، غنام سلطان: الآثار الاقتصادية للغزو العراقي للكويت، ص ٣٩.
- (٢٨) المرجع نفسه، ص ٣٩.
- (٢٩) المرجع نفسه، ص ٤١.
- (٣٠) عاصي، حسن: الكويت بين الأمس واليوم، دار المواسم للطباعة والنشر، الكويت، ٢٠١١م، ص ٧٩.
- (٣١) النيباري، عبد الرحمن: تطوير الموانئ البحرية الكويتية، ص ١٢٣.
- (٣٢) المرجع نفسه، ص ٦٨.
- (٣٣) المرجع نفسه، ص ١٢٢.
- (٣٤) المرجع نفسه، ص ١٢٢.
- (٣٥) الياقوت، خالد عبد الله: النزاع العراقي الكويتي بشأن ميناء مبارك الكبير، ص ٢٣٠.
- (٣٦) النيباري، عبد الرحمن: تطوير الموانئ البحرية الكويتية، ص ١٢٤.
- (٣٧) المرجع نفسه، ص ١٢٥.
- (٣٨) المرجع نفسه، ص ١٢٥.
- (٣٩) المرجع نفسه، ص ١٢٥.
- (٤٠) سعيد، محمد السيد: مستقبل النظام العربي بعد أزمة الخليج، سلسلة عالم المعرفة، الكويت، يونيو، ١٩٩٢م، ص ١٢.