

سبل تطوير البنية التحتية للقطاع التجاري لدعم تحول دولة الكويت الى مركز تجارى إقليمي بالتركيز على مجال النقل البحري

محمد عبد العزيز مشهور¹

١ - المقدمة

حرصت الحكومة إلى ترجمة رغبة صاحب " السمو الأمير" بتحويل الكويت إلى مركز مالي وتجاري جاذبا للاستثمار من خلال آليات ومنهجيات تقوم على رؤية مستقبلية للدولة وفق أهداف استراتيجية للتنمية طويلة الأجل حتى عام ٢٠٣٥ من خلال تبني مشروعات تنموية تتسق مع أهداف وسياسات الدولة التي تتطلع إلى تحقيقها، وتسهم في خلق الوظائف وتزيد من مستوى معيشة المواطنين. إضافة إلى المساهمة في تطوير ودفع خطط التنمية وتوجيه القطاع العام والخاص نحو مجالات جديدة لتتويع مصادر الدخل، خاصة مع الانخفاض أسعار النفط.

وفي سبيل تحقيق ذلك تسعى الدراسة إلى تحديد سبل تطوير البنية التحتية للقطاع التجاري لدعم دور دولة الكويت كمركز تجارى إقليمي، وعلاج بعض معوقات التنمية والاستفادة منها في إعداد الخطط الإنمائية والسنوية.

كما تكمن أهمية الدراسة في الدور الذي يلعبه القطاع التجاري لتحقيق رؤية الدولة في التحول إلى مركز مالي وتجاري، لما يملكه من مقومات تتمثل في بنية تحتية متطورة، وبيئة ملائمة قادرة على جذب الاستثمارات، إضافة إلى تجنب مخاطر الاعتماد على قطاع النفط كمورد وحيد للدخل.

٢ - أهمية الدراسة:

تواضع مستوى البنية التحتية للقطاع التجاري بدولة الكويت، والمتمثلة في انخفاض الكفاءة التشغيلية والطاقة الاستيعابية للموانئ والمطارات، والحاجة إلى توسيع شبكة الطرق وتطويرها. الأمر الذي دعا إلى البحث في إيجاد سبل لتطوير البنية التحتية للقطاع التجاري بدولة الكويت لرفع معدلات نمو هذا القطاع الهام، ليكون مصدرا من مصادر تنويع القاعدة الإنتاجية وزيادة الدخل الوطني، وتجنباً لمخاطر الاعتماد على قطاع النفط كمورد أساسي للدخل، وبما يدعم تحويل الكويت الي مركز مالي وتجاري.

٣ - أهداف الدراسة:

تهدف الدراسة إلى: التعرف علي أهم التحديات (المعوقات) التي تواجه القطاع التجاري. التعرف على تأثير نمو القطاع التجاري علي القطاعات الاقتصادية الأخرى وتعزيز دورها كمركز تجاري إقليمي جاذب للاستثمارات. تحديد واقع البنية التحتية للقطاع التجاري المرتبطة

¹ مدرس الاقتصاد بمعهد العبور العالي للإدارة والحاسبات والمعلومات.

بالأنشطة التجارية من طرق ومواصلات وموانئ برية وبحرية. التنبؤ بحجم التبادل التجاري لدولة الكويت في مجال النقل البحري.

٤ - منهجية الدراسة

يعتمد منهج البحث على الأسلوب الوصفي التحليلي، فيما يتعلق بالإطار الفكري والتأصيل النظري المناسب للدراسة، بالإضافة الى مقارنة القطاع التجاري لدولة الكويت مع دول مجلس التعاون الخليجي، " الامارات العربية المتحدة ، قطر، السعودية، البحرين، سلطنة عمان"، فضلا عن استخدام الأسلوب القياسي باستخدام نماذج التنبؤ بالاعتماد على مجموعة من السلاسل الزمنية للبيانات وعلي نمط النمو في تلك البيانات.

المبحث الأول: الدراسات السابقة

١-دراسة ماكينزي- " الكويت ٢٠٢٠: تحويل دولة الكويت الى مركز مالي وتجاري" _ ٢٠١٥. تناولت الدراسة تطوير استراتيجية دولة الكويت كمركز مالي وتجاري ولوجستي، وأظهرت الدراسة أنه من المتوقع أن تتضاعف القوة العاملة الوطنية، ومن ثم يكون من الضروري توفير فرص العمل للداخلين الجدد لسوق العمل من العمالة الوطنية. ولن يستطيع القطاع الحكومي استيعاب الداخلين الجدد إلى سوق العمل، مما سيؤدي الى عجز في الميزانية العامة للدولة، وعدم كفاءة إدارة القطاع الحكومي.

كما بينت أنه في حالة استمرار الدولة في الاعتماد على عوائد النفط وتوزيع الثروة من خلال القطاع الحكومي المتضخم معتمدة على أسعار النفط، فمن المتوقع أن تتراجع مكانة الكويت لتصبح في مصاف الدول متوسطة الدخل بحلول عام ٢٠٢٠.

وارتأت الدراسة إلى أنه لا بد أن يكون للقطاع الخاص دورا محوريا في النشاط الاقتصادي حيث هو المحرك الأساسي للنمو ويكون دور الحكومة تهيئة المناخ الملائم.

كما أوضحت الدراسة أنه من أجل تحقيق الرؤية والوصول إلى الطموحات المرتبطة بالثروة والعمالة، تحتاج دولة الكويت إلى زيادة الناتج المحلي الإجمالي في القطاعات غير النفطية وارتفاع معدل النمو في هذه القطاعات بنسبة من ٢-٣٪ واقتрحت الدراسة مبادرات للإصلاح تتمثل بالتالي:

تحديث تطوير مناطق لوجستية لتصبح مناطق محورية، وتطوير ميناء الشويخ. تحديث البنية التحتية الحالية ، تحسين الكفاءة التشغيلية للموانئ ، بناء مطار جديد، توسعة شبكة الطرق واتخاذ المبادرة إقليمياً لتوفير السكن الحديدية.

٢- دراسة توني بلير - ، "الكويت ٢٠٣٥: الرؤية" - سبتمبر ٢٠١٣: تناولت الدراسة إطلاق الامكانيات الكاملة للبلاد من خلال تطوير وتفعيل الموارد الطبيعية والموقع الجغرافي المميز. كما اقترحت الدراسة مبادرات للإصلاح في مجال البنية التحتية من أجل تحويل دولة الكويت إلى مركز رائد للنقل والخدمات اللوجستية وذلك من خلال:

- تحسين عمليات وقدرات البنية التحتية الحالية .
- تطوير منطقة للخدمات اللوجستية.

وأوصت الدراسة بالتالي :

طرح ترتيبات بديلة لإدارة البنية التحتية الحالية. بناء مركز خدمات عالمي متعدد الوحدات قادر على تلبية متطلبات السوق المحلية والتدفقات التجارية. تطوير هيكله قطاع التجارة والخدمات اللوجستية. مراجعة خطط التطوير الشامل الحالية للمدن والقطاعات الاقتصادية المجمعمة، وتطوير الاستراتيجيات الخاصة بالاستثمارات من الدول المختلفة في مشاريع البنية التحتية داخل وخارج الكويت.

٣- دراسة أحمد محمد عزت أحمد- أثر الخدمات اللوجستية على تنمية التجارة العربية البينية : مدخل نموذج الجاذبية، ٢٠١١. 2.

تناولت الدراسة أسباب تدنى قيمة التجارة العربية البينية بالتركيز على أداء الخدمات اللوجستية المصاحبة للتجارة خاصة في ظل إخفاق تطبيق الإعفاءات الجمركية في إطار منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى في إحداث طفرة في قيمة التجارة العربية البينية كما ونوعاً. كما تطرقت إلى آثار عدم كفاءة أداء الخدمات اللوجستية في عرقلة تنمية التجارة العربية. التجارة العربية البينية في ظل منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى الأداء والمعوقات في الفترة (١٩٩٨-٢٠١٠) 3.

تناولت الدراسة نظرة على المتغيرات الإقليمية و الدولية و أثارها على المنطقة العربية، وأهمية منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى لتشجيع التبادل التجاري بين الدول العربية والحفاظ على مصالحها أمام التكتلات العالمية. والحجم المتواضع في واقع المبادلات التجارية العربية البينية. واستعرضت الدراسة مدى تأثير منطقة التجارة الحرة العربية على أداء التجارة البينية. وفرضت الدراسة ما يلي:

1 دراسة توني بلير، "الكويت ٢٠٣٥: الرؤية"، سبتمبر ٢٠١٣

2 دراسة أحمد محمد عزت أحمد، أثر الخدمات اللوجستية على تنمية التجارة العربية البينية، ٢٠١١. 4 التجارة العربية البينية في ظل منطقة التجارة الحرة في الفترة (١٩٩٨-٢٠١٠).

- إن الصادرات والواردات العربية البينية لم تنم، حيث يعزى في جزء منه إلى ضعف القاعدة الإنتاجية العربية وعدم اكتمال البنية الأساسية للمنطقة وممارسة العديد من الإجراءات المقيدة للتجارة البينية.

- إن إزالة الضرائب والرسوم الجمركية بحد ذاته قد لا يؤدي بشكل تلقائي إلى نمو التجارة البينية وهناك عقبات غير جمركية تحول دون نمو التجارة البينية. وتمثلت أهداف الدراسة في دراسة وتحليل المستوى الذي وصل إليه أداء المنطقة في الفترة في الفترة (١٩٩٨-٢٠١٠)، و تحديد المشاكل والمعوقات التي تحول دون نمو التجارة العربية البينية، و التطرق الى مجهودات المجلس الاقتصادي والاجتماعي في تنمية التبادل التجاري العربي البيني. وتم تقديم بعض المقترحات والتوصيات التي تساعد في نمو التجارة العربية البينية.

٤- دراسة أ.د طالب عوض، د عامر بكير- " التجارة العربية البينية الواقع والآفاق المستقبلية، ٢٠٠٨ : تأتي هذه الدراسة لتلقي الضوء حول اسباب عدم نجاح السياسات والاجراءات التي اتخذتها الدول العربية لزيادة حجم التجارة وتفعيل دورها في النمو الاقتصادي وتحديد مواطن الضعف والخلل في التجارة العربية البينية من خلال دراسة وتحليل اتجاهات وخصائص هذه التجارة وانعكاسات الاتفاقيات التجارية الدولية والإقليمية عليها. وتركز الدراسة على الآثار المتوقعة لاتفاقيات التجارة العربية الحرة الكبرى على حجم التجارة وتطورها وتفعيل دورها التنموي. واستخلصت الدراسة الى ما يلي:

- مزيد من الانفتاح التجاري البيني للاستفادة من مزايا الحجم الكبير التي توفرها الأسواق العربية.
- اتخاذ الإجراءات والسياسات المناسبة لتدعيم دور القطاع الخاص في القطاعات المختلفة (الصناعي والتجاري) في الدول العربية.
- تبني سياسات تشجيع الصادرات كبديل لسياسات إحلال المستوردات والتركيز على تميز الناتج المحلي العربي في مجالي السلع والخدمات والاستفادة من اقتصاديات الحجم الكبير، والميزة النسبية.
- تقوية التعاون العربي في مجال تطوير الصناعات العربية وزيادة القيمة المضافة في المنتجات الصناعية حتى تمكن هذه الصناعات من مواجهة التحديات والمنافسة السليعية والخدمات التي ستعرضها حركة تحرير التجارة العالمية في الأسواق العالمية.
- تقوية وتعزيز الاستثمارات البينية، ومحاولة استقطاب الاستثمارات العربية.
- إعداد البيئة الاقتصادية والتشريعية المواتية في الدول العربية.
- وضع الخطط متوسطة وطويلة الأجل لأحدث تغيرات هيكلية أساسية في قواعد الانتاج بحيث تصبح أكثر تنوعاً وأكثر اعتماداً على المزايا النسبية المعتمدة في الدول العربية.

٥-دراسة د/غانم سلطان أمان - "تجارة الكويت الخارجية بين عامي ١٩٨٩ ، ١٩٩٩ : دراسة تحليلية في جغرافية التجارة الدولية": هدفت هذه الدراسة إلى التعرف على العوامل الجغرافية المؤثرة في تجارة الكويت الخارجية وحركة التبادل التجاري بين الكويت ومجموعات دول العالم خليجياً وإقليمياً وعالمياً ، وأبعاد التغير في حركة التبادل بين عامي ١٩٨٩ ، ١٩٩٩ ، إضافة إلى التغير في وضع الميزان التجاري بين هذين العامين. وكشفت الدراسة عن مجموعة من النتائج أهمها:

- وجود عوامل جغرافية أسهمت في تطور حركة التبادل التجاري بين الكويت ودول العالم منها طبيعة الموقع والنمو السكاني والكشف عن النفط وتطور إنتاجه والانفتاح الاقتصادي للكويت على أسواق العالم.
- وجود نمو مطرد في حجم الصادرات قابله لنمو مماثل في تجارة الواردات على امتداد فترة الدراسة عدا فترة الغزو العراقي للكويت.
- شكلت مجموعة الدول الآسيوية أهم أسواق الصادرات الكويتية كما شكلت هذه المجموعة مع مجموعة الدول الأوروبية أهم أسواق واردات الكويت.
- النقل البحري يتصدر مختلف وسائل النقل في تجارة الكويت الخارجية صادراً ووارداً.
- وجود نمو في حركة التبادل التجاري بين الكويت ودول العالم في فترة الدراسة وتنامي معدلات التبادل التجاري بين الكويت ودول مجلس التعاون الخليجي وانخفاض مستوى التبادل التجاري بينها وبين دول الوطن العربي.
- وفي ضوء الدراسات السابقة، يلاحظ أن معظمها تتفق على ضرورة ايجاد سبل لتطوير حجم التجارة الداخلية والخارجية بشكل عام، وإن اختلفت في الطريقة المقترحة.
- ومن هنا يأتي هدف هذه الدراسة ليتعرف على واقع البنية التحتية لهذا القطاع الهام والتعرف على أهم التحديات التي تواجهه من أجل الوصول إلى إيجاد سبل لتطويره.

المبحث الثاني : القطاع التجاري في دولة الكويت

منذ أن أطلق أمير البلاد دعوته لتحويل الكويت إلى مركز مالي وتجاري، دعي الي تحقيق هدفين مهمين مختلفين من حيث المقومات والأهمية. فالمركز المالي يعني أن تكون الكويت مركزا للمستثمرين ورجال الأعمال العاملين في المنطقة للحصول على الخدمات المالية المطلوبة لمزاولة أنشطتهم التجارية. أما فيما يتعلق بالمركز التجاري، فيقصد به تحويل الكويت لممر أو قاعدة لنقل السلع والبضائع بين الدول، وذلك من خلال القيام بعمليات إعادة التصدير.

أولاً: واقع القطاع التجاري في دولة الكويت / الوضع الراهن

- حجم التبادل التجاري

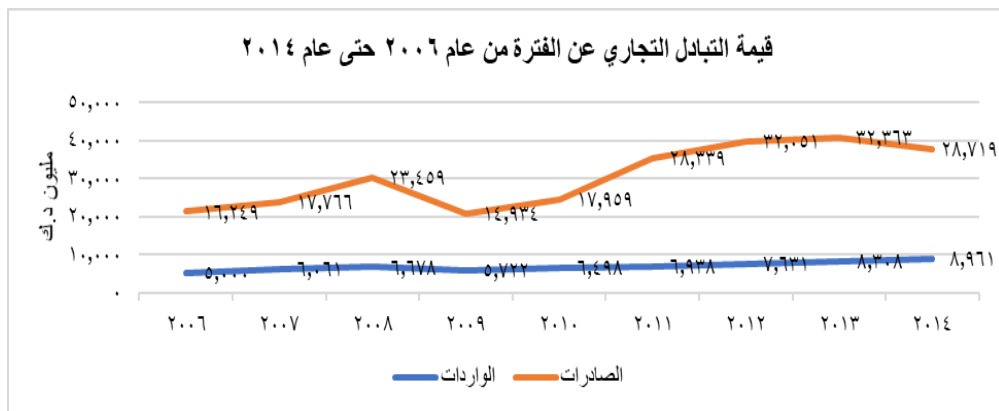
بلغ حجم التجارة لدولة الكويت ٣٧,٦٨٠ مليون دينار عام ٢٠١٤ بانخفاض مقداره ٧.٤٪ عن العام السابق. وهذا الحجم التجاري تهيمن عليه صادرات النفط وواردات السلع الأساسية، حيث يمثل القطاع النفطي حوالي ٩٥٪ من حجم التجارة، تشكل منها صادرات النفط حوالي ٧١.٢٪ في حين الواردات حوالي ٢٣.٨٪ من إجمالي التجارة. كما يوضحه الجدول التالي:

جدول رقم (١) قيمة التبادل التجاري عن الفترة من عام ٢٠٠٦ حتى عام ٢٠١٤
(مليون دينار كويتي)

السنة	الصادرات	الواردات	التبادل التجاري	التغيير %	المؤشر
2006	16,249	5,000	21,249	-	-
2007	17,766	6,061	23,828	12.1	↑
2008	23,459	6,678	30,138	26.5	↑
2009	14,934	5,722	20,656	-31.5	↓
2010	17,959	6,498	24,457	18.4	↑
2011	28,339	6,938	35,277	44.2	↑
2012	32,051	7,631	39,682	12.5	↓
٢٠١٣	32,363	8,308	40,672	2.5	↓
2014	28,719	8,961	37,680	-7.4	↓

المصدر: الإدارة المركزية للإحصاء الميزان التجاري والتبادل التجاري خلال السنوات ٢٠٠٦-٢٠١٤
٢٠١٤.

شكل رقم (١) قيمة التبادل التجاري عن الفترة من عام ٢٠٠٦ حتى عام ٢٠١٤



المصدر: الادارة المركزية للإحصاء الميزان التجاري والتبادل التجاري خلال السنوات ٢٠٠٦-٢٠١٤.

تطور الناتج المحلي الإجمالي حسب نوع النشاط الاقتصادي

تعتبر سيطرة الدولة وهيمنتها على الاقتصاد الكويتي وثرواته الطبيعية سمة أساسية من سمات الاقتصاد الوطني الكويتي، حيث تملك الدولة بعض أصول الثروة الوطنية ومصادر تكوينها كالنفط وهو المكون الأساسي في إجمالي الناتج المحلي.

فيما يلي الجدول التالي يوضح الناتج المحلي الإجمالي حسب نوع النشاط الاقتصادي عن الفترة من عام ٢٠١٠ حتى عام ٢٠١٤.

جدول رقم (٢) الناتج المحلي الإجمالي حسب نوع النشاط الاقتصادي بالأسعار الجارية

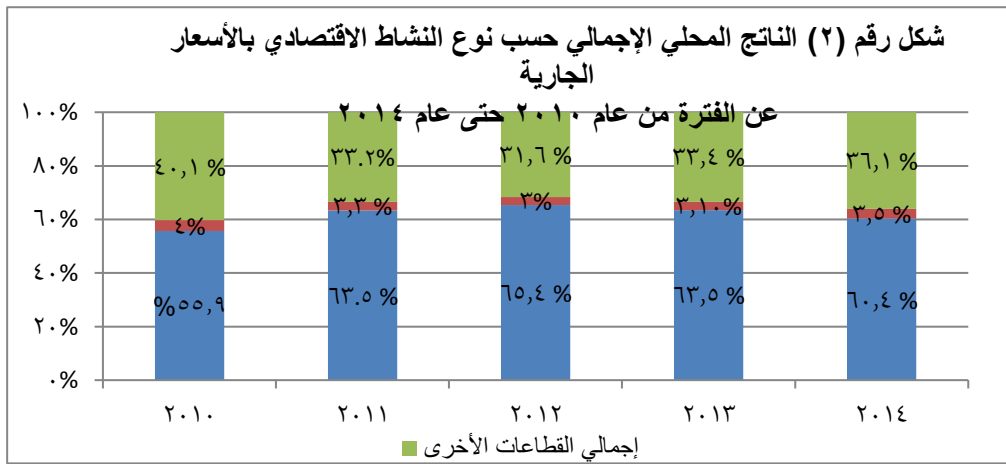
عن الفترة من عام ٢٠١٠ حتى عام ٢٠١٤

(مليون دينار كويتي)

النشاط الاقتصادي	٢٠١٠	٢٠١١	٢٠١٢	٢٠١٣	٢٠١٤
استخراج النفط الخام والغاز الطبيعي والخدمات ذات الصلة	١٨,٤٨٣,٩	٢٦,٩٨٤,٨	٣١,٨٤٨,٩	٣١,٣٨٣,٦	٢٨,١٤٨,٣
	%٥٥,٩	%٦٣,٥	%٦٥,٤	%٦٣,٥	%٦٠,٤
تجارة الجملة والتجزئة	١,٣٣٨,٢	١,٤٠٠,٨	١,٤٤٩,٠	١,٥٤٣,٩	١,٦١٨,٣
	%٤	%٣,٣	%٣	%٣,١	%٣,٥
إجمالي القطاعات الأخرى	١٣,٢٥٧,١	١٤,١٢٦,١	١٥,٤٢٤,٣	١٦,٤٦٤,٧	١٦,٧٩٧,٥
	%٤٠,١	%٣٣,٢	%٣١,٦	%٣٣,٤	%٣٦,١
الناتج المحلي الإجمالي بسعر السوق	٣٣,٠٧٩,٢	٤٢,٥١١,٧	٤٨,٧٢٢,٢	٤٩,٣٩٢,٢	٤٦,٥٦٤,١

المصدر: الادارة المركزية للإحصاء، المجموعة الإحصائية السنوية ٢٠١٤.

يلاحظ من الجدول السابق الاعتماد على إيرادات النفط لتكوين الناتج المحلي الإجمالي حيث بلغت ٦٠.٤% عام ٢٠١٤، في حين انخفض نصيب القطاع التجاري (قطاع تجارة الجملة والتجزئة) في الناتج المحلي الإجمالي من ٤% عام ٢٠١٠ الى ٣.٥% عام ٢٠١٤، وذلك نتيجة ضعف إسهام القطاع الخاص في الأنشطة الاقتصادية. حيث يتركز نشاط القطاع الخاص في قطاعات معينة وهي : الزراعة والصيد ، والتشييد والبناء ، وتجارة الجملة والتجزئة والتمويل والتأمين ، والصناعة التحويلية ، والنقل والمواصلات وتعتبر مساهمة هذه القطاعات محدودة من حيث مشاركتها في الناتج المحلي الإجمالي.



– حجم التبادل التجاري حسب وسيلة النقل

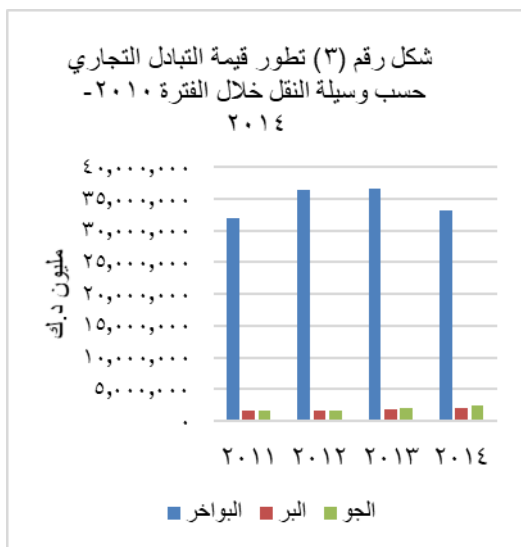
إن عمليات التبادل التجاري يترتب عليها العديد من الفوائد للاقتصاد الوطني بشقيه الخاص والعام، فالقطاع العام يستفيد من الرسوم التي يحصل عليها من خلال تقديم الخدمات في مرافق البنية الأساسية من موانئ ومطارات ومراكز حدودية، ومن تنويع مصادر الدخل القومي من خلال تشجيع الأنشطة الاقتصادية في مجال الخدمات اللوجستية، إضافة إلى توفير فرص العمل للمواطنين في القطاعين العام والخاص.

أما القطاع الخاص فيستفيد من قيامه بتقديم الخدمات اللوجستية في نقل وتخزين وإدارة للمرافق كالمطارات والموانئ، وخدمات التأمين والتخليص الجمركي والتغليف وغيرها من الخدمات. الجدول التالي يستعرض تطور الصادرات والواردات حسب وسيلة النقل (بحر/بر/جو) خلال الفترة ٢٠١٠-٢٠١٤.

جدول رقم (٣) تطور قيمة الصادرات والواردات حسب وسيلة النقل خلال الفترة ٢٠١٠-٢٠١٤

السنوات	البواخر	البر	الجو	الإجمالي
2011	الصادرات	393,420	89,731	28,339,860
	الواردات	1,194,563	1,538,100	6,938,065
	الإجمالي	32,060,845	1,587,983	35,277,925
2012	الصادرات	397,396	89,783	32,051,281
	الواردات	1,311,679	1,559,451	7,631,699
	الإجمالي	36,323,801	1,709,075	39,682,980
2013	الصادرات	524,960	134,855	32,363,342
	الواردات	1,334,784	1,979,660	8,308,846
	الإجمالي	36,696,662	1,859,744	40,672,188
2014	الصادرات	581,245	131,365	28,719,269
	الواردات	1,529,189	2,213,511	8,961,201
	الإجمالي	33,224,064	2,110,434	37,680,470

المصدر: الإدارة المركزية للإحصاء، احصاءات التجارة الخارجية خلال السنوات ٢٠٠٦-٢٠١٤، يناير- مارس ٢٠١٥.



يتضح لنا من الجدول السابق أن حجم التبادل التجاري يرتكز بصفة أساسية على الموانئ، حيث بلغت قيمة التبادل التجاري ٣٣ مليون دينار عام ٢٠١٤ بنسبة ٨٨.٢٪ من إجمالي حجم التبادل التجاري لنفس العام، في حين بلغ (٢.٣) و (٢.١) مليون دينار كويتي بنسبة ٦.٢٪، ٥.٦٪ علي التوالي عن طريق الجو والبحر. مما يدعو الي تنمية وتطوير هذه الموانئ لاستيعاب الزيادة المتوقعة في حجم التبادل التجاري كما تم التنبؤ به من خلال نموذج التنبؤ حتى عام

٢٠٢٠ لمؤسسة الموانئ الكويتية، (انظر النموذج). هذا بالإضافة الى ضرورة العمل على تطوير كلا من المطارات والطرق البرية حتي يتم تنويع طرق التبادل التجاري للدولة.

- التطور في بعض مؤشرات قطاع النقل والمواصلات حتى ٢٠١٥/١٢/٣١.

تبرز أهمية البيانات المتعلقة بقطاع النقل والمواصلات لما لهذا القطاع من دور في نجاح خطط التنمية الاقتصادية والاجتماعية، حيث يمكن من خلاله التعرف على حجم حركة الركاب والبضائع في المجالين الجوي والبحري وحجم الرحلات الجوية للوقوف على مدى النمو السريع، وما يتطلبه ذلك من إنشاء وتطوير للموانئ الجوية والبحرية، كما ترجع أهمية بيانات النقل البري إلى أنها القاعدة الأساسية التي يعتمد عليها من أجل تطوير أنظمة الطرق وشبكات نقل الركاب الداخلية لتواكب خطط التنمية الاقتصادية الشاملة، كما تساهم أيضاً في وضع وتصميم البرامج المرورية بما يضمن طرق سهلة ووصول آمن.

مجال النقل البحري:

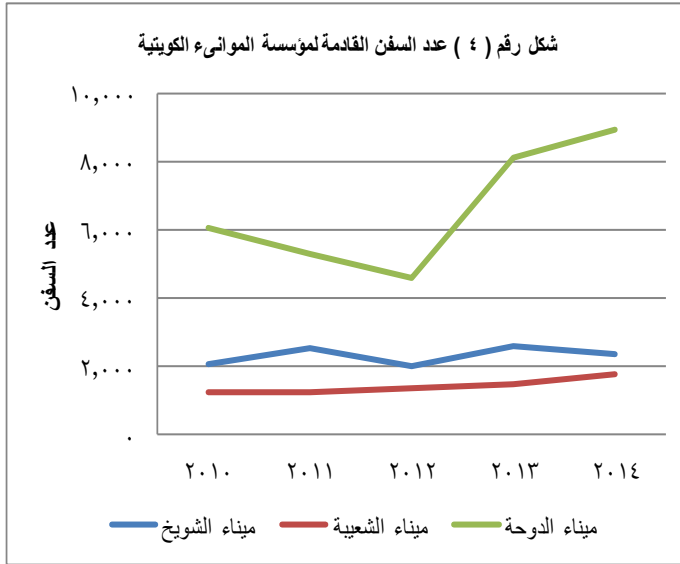
بلغ إجمالي الواردات والصادرات لمؤسسة الموانئ الكويتية ٢٨.٨ مليون طن بنسبة ٦٩٪، ٧٣.٣٪ على التوالي. كما بلغ عدد السفن القادمة لميناء الشويخ ما بين ٢,٠٢٣ و ٢,٥٧٧ سفينة سنوياً خلال الفترة من ٢٠١٠ إلى ٢٠١٤، ولميناء الشعيبية ما بين ١,٢٢٥ و ١,٧٤٩ سفينة سنوياً خلال نفس الفترة. في حين بلغ عدد السفن الصغيرة القادمة لميناء الدوحة ٨,٩٢٤ سفينة عام ٢٠١٤ مقابل ٨,١١٧ سفينة عام ٢٠١٣. والجدول التالي يوضح تطور عدد السفن القادمة لمؤسسة الموانئ الكويتية خلال الفترة من ٢٠١٠ إلى ٢٠١٤:

جدول رقم (٤) إجمالي عدد السفن القادمة لمؤسسة الموانئ الكويتية خلال الفترة ٢٠١٠ - ٢٠١٤

السنوات	ميناء الشويخ	ميناء الشعيبية	ميناء الدوحة*
٢٠١٠	٢,٠٧١	١,٢٣٣	٦,٠٤٠
٢٠١١	٢,٥٠٧	١,٢٢٥	٥,٣٠١
٢٠١٢	٢,٠٢٣	١,٣٦٧	٤,٥٧٧
٢٠١٣	٢,٥٧٧	١,٤٤٨	٨,١١٧
٢٠١٤	٢,٣٥٨	١,٧٤٩	٨,٩٢٤

المصدر: مؤسسة الموانئ الكويتية، التقرير الإحصائي السنوي، ٢٠١٤.

* سفن صغيرة



يتضح لنا من الجدول السابق، تراجع أعداد السفن القادمة إلى ميناء الشويخ خلال عام ٢٠١٤ بنسبة ٨.٥٪ عن العام السابق. حيث بلغت عدد السفن العابرة ٢,٣٥٨ سفينة عام ٢٠١٤ مقابل ٢,٥٧٧ سفينة العام السابق. وقد يعزى ذلك إلى انخفاض كفاءة الموانئ الحالية عن مثيلاتها في

الدول الإقليمية، الأمر الذي يستدعي ضرورة تطوير للموانئ البحرية الحالية ورفع كفاءتها.

ثالثاً: أهم التحديات التي تواجه القطاع التجاري في دولة الكويت.

باستعراض الوضع الراهن لما سبق لوحظ أن القطاع التجاري يواجه بعض التحديات الداخلية والخارجية و خاصة التحديات في البنية التحتية:

أ- التجارة الداخلية

يمثل قطاع التجزئة عصب التجارة الداخلية، وقد شهد نموا مضطربا خلال السنوات الماضية، ويواجه تحديات كثيرة منها:

- صعوبة توفير احتياجات السكان، نظرا لضعف البنية التحتية خاصة محدودية الموانئ، وعدم الاستغلال الامثل للطاقة الاستيعابية، حيث تراجع مؤشر البنية التحتية الكلية من المركز ٥٩ عام ٢٠١٣ إلى المركز ٦٧ عام ٢٠١٤.
- المناخ التشريعي الحالي يعد ضمن معوقات التجارة، فالقوانين المقيدة لإجراءات قواعد التراخيص، والضرائب المفروضة على أسهم الشركات المملوكة للأجانب، وإجراءات التخليص الجمركي الطويلة، كلها تجبر العديد من الشركات على التفكير قبل ان تقدم على ممارسة أعمالها في الكويت.
- عدم قدرة وجاهزية قوة العمل في القطاع التجاري واللوجستي، على أن تتواكب مع النمو في المستقبل، فمعظم البنية التحتية مملوكة للدولة وتدار كهيئات حكومية وليست كشرركات تجارية تهتم بالأداء واحتياجات العملاء، كذلك لا تتوفر قوة العمل المؤهلة من العمالة الكويتية الوطنية المدربة.

- عدم التوسع في إنشاء وتطوير مشاريع البنية التحتية وربطها بالمخطط الهيكلي للدولة، وتطوير عناصرها بما يساهم في تحويل الكويت الي مركز إقليمي للخدمات اللوجستية.
- تواضع الطاقة الاستيعابية للموانئ مقابل ارتفاع حجم التبادل التجاري، حيث بلغ حجم التبادل التجاري لميناء الشويخ ٩.٨ مليون طن تقريبا عام ٢٠١٤ بمعدل زيادة حوالي ٤٤.٧٪ عن عام ٢٠٠٠. واقترب حجم التبادل التجاري للميناء بصورة كبيرة من حجم الطاقة الاستيعابية للميناء. اما بالنسبة لميناء الشعبية فقد بلغ حجم التبادل التجاري لميناء الشعبية ٢٦ مليون طن عام ٢٠١٤ بمعدل زيادة حوالي ٥٠٪ عن عام ٢٠٠٠، وقد تعد حجم التبادل التجاري الطاقة الاستيعابية له.
- انخفاض كفاءة شبكة النقل البري وحاجتها الى الصيانة.

ب- التجارة الخارجية:

- عدم الاستفادة من الفرص الإقليمية شديدة الجاذبية، حيث تحتل الكويت مركزا جغرافيا متميزا بين دول الشمال في منطقة الخليج العربي الذي يخلق ميزة تنافسية لدولة الكويت.
 - انخفاض حجم التجارة من 40,672 مليون دينار كويتي عام ٢٠١٣ الى 37,680 مليون دينار كويتي عام ٢٠١٤ بمعدل ٧.٤٪.
 - الصادرات النفطية تمثل ٧١.٢٪ من حجم التبادل التجاري عام ٢٠١٤.
 - انخفاض نصيب القطاع التجاري من الناتج المحلي الإجمالي من ٤٪ عام ٢٠١٠ الى ٣.٥٪ عام ٢٠١٤.
 - تعقد اجراءات اصدار التراخيص للمستثمر المحلي والأجنبي.
 - عدم تيسير اجراءات إعادة التصدير فضلا عن حاجة الموانئ للتطوير.
- الأمر الذي يستدعي تطوير البنية الأساسية للقطاع التجاري. من خلال تبني الخطة الإنمائية الثانية عددا من الأهداف والسياسات والمشروعات لتطوير هذا القطاع الحيوي، سوف يتم التطرق اليها بالتفصيل في الفصل الثالث من الدراسة.

المبحث الثالث: التنبؤ بحجم التبادل التجاري في مجال النقل البحري

حتى عام ٢٠٢٢

تطور حجم التبادل التجاري لمؤسسة الموانئ الكويتية:

تعد الموانئ نافذة مهمة للدولة، وقد كان للموانئ الكويتية ومازال دوراً مهماً في مسيرة دولة الكويت الاقتصادية والعمرائية. وتعتبر مؤسسة الموانئ الكويتية مؤسسة حكومية كويتية ذات شخصية اعتبارية مستقلة تدار على الأسس التجارية. فقد أنشئت عام ١٩٧٧م بهدف إدارة الموانئ الكويتية التجارية (ميناء الشويخ، ميناء الدوحة، ميناء الشعبية)، فيما تختص شركة نفط الكويت التابعة

لمؤسسة البترول الكويتية بإدارة الموانئ النفطية (ميناء الأحمدى، ميناء عبد الله). وفيما يلي الجدول التالي يوضح تطور حجم التبادل التجاري لمؤسسة الموانئ الكويتية.

جدول رقم (٦) تطور حجم التبادل التجاري لمؤسسة الموانئ الكويتية من ٢٠٠٠ - ٢٠١٤ (طن)

السنوات/الميناء	الدوحة	الشعبية	الشويخ	حجم التبادل التجاري
2000	337,520	11,833,670	4,377,016	16,548,206
2001	604,694	11,694,994	4,008,492	16,308,180
2002	386,438	13,770,087	5,204,756	19,361,281
2003	339,645	15,543,368	6,462,923	22,345,936
2004	452,351	18,121,799	7,478,687	26,052,837
2005	377,918	23,554,290	8,239,746	32,171,950
2006	332,557	20,518,225	8,135,960	28,986,742
2007	312,833	19,524,553	8,552,449	28,389,835
2008	260,884	21,896,170	9,106,514	31,263,568
2009	410,251	19,672,981	9,009,827	29,093,059
2010	127,483	18,048,007	9,143,436	27,318,926
2011	138,923	19,985,707	9,851,049	29,975,679
2012	112,111	25,959,463	9,864,925	35,936,499
2013	182,982	25,434,880	9,566,708	35,184,570
2014	234,238	26,358,403	9,789,224	36,381,865
الطاقة التصميمية للميناء (الطاقة الاستيعابية)*	٥٠٠,٠٠٠	٢٦,٠٠٠,٠٠٠	١٠,٠٠٠,٠٠٠	

المصدر: مؤسسة الموانئ الكويتية، التقرير الإحصائي السنوي لعام ٢٠١٤.

* مؤسسة الموانئ الكويتية

يتضح من الجدول السابق زيادة حجم التبادل التجاري لمؤسسة الموانئ الكويتية، حيث بلغ حجم التبادل التجاري حوالي ٣٦.٤ مليون طن عام ٢٠١٤ مقارنة ب ١٦.٥ مليون طن عام ٢٠٠٠ بمعدل زيادة ٥٤.٥٪. الامر الذي يستدعى ضرورة ايجاد سبل لتطوير البنية التحتية للموانئ وبالتالي القطاع التجاري.

وفيما يلي شرح تفصيلي لحجم التبادل التجاري لكل من موانئ المؤسسة الكويتية:

أ. تطور حجم التبادل التجاري لميناء الشويخ

يعتبر ميناء الشويخ الميناء التجاري الرئيسي في البلاد وتبلغ مساحة حوضه المائي ١.٢ مليون متر مربع ومساحته الأرضية ٣.٢ مليون متر مربع. ويوجد بالميناء ٢١ مرسى منها ١٤ مرسى بعمق ١٠ متر وهي المراسي من رقم (١) إلى رقم (١٤) وعدد ٤ مراسي بعمق ٨.٥ متر وهي المراسي من (١٨-٢١) و ٣ مراسي بعمق ٦.٧ متر وهي المراسي (١٥-١٦-١٧)، ويبلغ إجمالي طول هذه

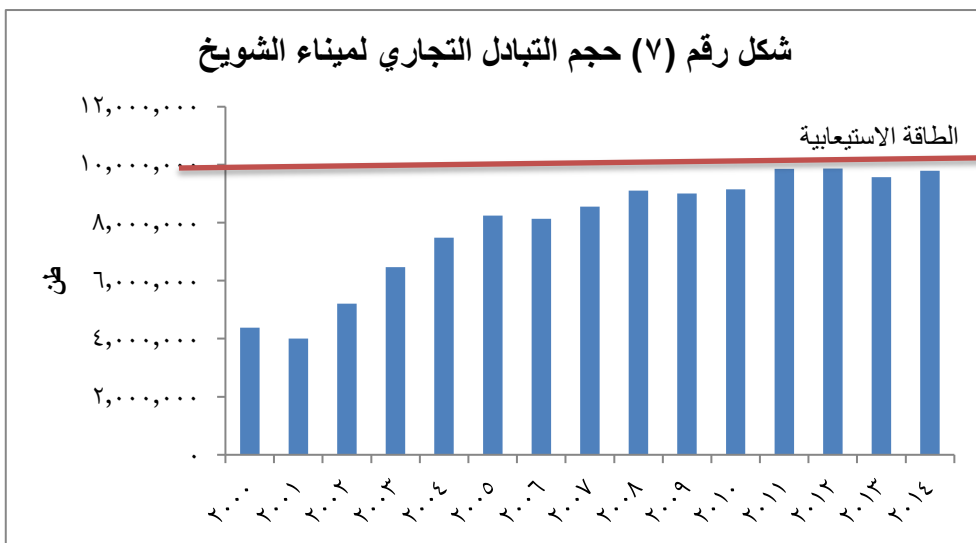
المراسي ٤٠٥٥ متر، وتعتمد حركة السفن القادمة إلى الميناء والمغادرة له على قناة ملاحية يبلغ طولها حوالي ٨ كيلو متر وعمقها ٨.٥ متر، ويستطيع الميناء استقبال سفن غاطسها ٧.٥ متر في أي وقت وسفن غاطسها ٩.٥ متر في أوقات المد العالمي.

جدول رقم (٧) حجم التبادل التجاري لميناء الشويخ عن الفترة من عام ٢٠٠٠ حتى عام ٢٠١٤ (طن)

المؤشر	فائض او عجز الطاقة	ميناء الشويخ	السنوات
↓	5,622,984	4,377,016	2000
↑	5,991,508	4,008,492	2001
↓	4,795,244	5,204,756	2002
↓	3,537,077	6,462,923	2003
↓	2,521,313	7,478,687	2004
↓	1,760,254	8,239,746	2005
↑	1,864,040	8,135,960	2006
↓	1,447,551	8,552,449	2007
↓	893,486	9,106,514	2008
↑	990,173	9,009,827	2009
↓	856,564	9,143,436	2010
↓	148,951	9,851,049	2011
↓	135,075	9,864,925	2012
↑	433,292	9,566,708	2013
↓	210,776	9,789,224	2014

المصدر: مؤسسة الموانئ الكويتية، التقرير الإحصائي السنوي لعام ٢٠١٤، وتم حساب فائض وعجز الطاقة الاستيعابية. الطاقة التصميمية للميناء (الطاقة الاستيعابية)، ١٠,٠٠٠,٠٠٠

ويلاحظ من البيانات أن حجم التبادل التجاري للميناء بلغ ٩.٨ مليون طن تقريبا عام ٢٠١٤ بمعدل زيادة حوالي ٤٤.٧% عن عام ٢٠٠٠، الأمر الذي يدعو إلى ضرورة زيادة الطاقة الاستيعابية للميناء لتتناسب مع حجم التبادل التجاري. كما يوضحه الشكل التالي:



التنبؤ بحجم التبادل التجاري لمؤسسة الموانئ الكويتية

تم التنبؤ بحجم التبادل التجاري لمؤسسة الموانئ الكويتية لكل ميناء على حدة في الفترة من ٢٠١٥ الى عام ٢٠٢٠ باستخدام نموذج انحدار خطي بسيط $(Y_t + k = \alpha + b k)$ لتحديد مدى توافق الطاقة الاستيعابية المتاحة لموانئ المؤسسة مع حجم التبادل التجاري المتوقع، وذلك من خلال السلسلة الزمنية المتاحة لحجم التبادل التجاري لمؤسسة الموانئ الكويتية.

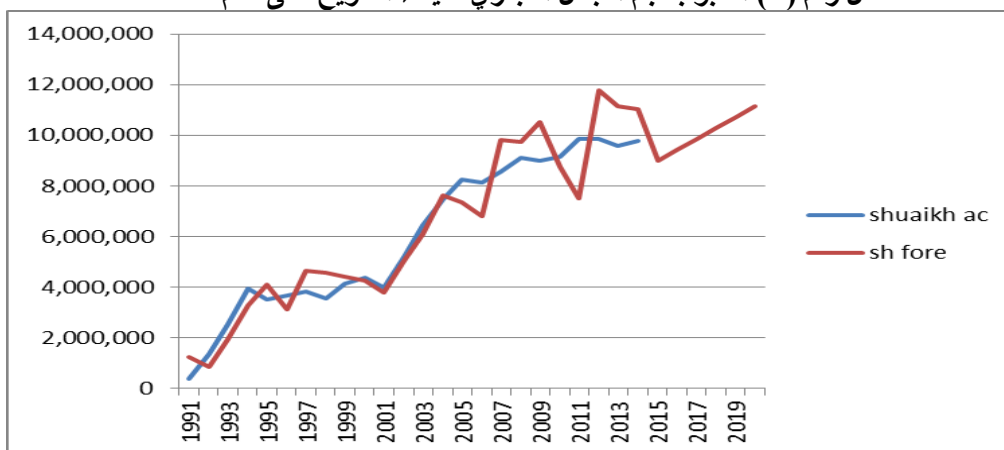
التنبؤ بحجم التبادل التجاري لميناء الشويخ حتى عام ٢٠٢٢

جدول رقم (٨) التنبؤ بحجم التبادل التجاري لميناء الشويخ حتى عام ٢٠٢٢

السنة	حجم التبادل التجاري
2015	9,013,586.5
2016	9,442,485
2017	9,871,383.5
2018	10,300,282
2019	10,729,180.5
٢020	11,158,079

يتضح من الجدول السابق انه من المتوقع زيادة حجم التبادل التجاري لميناء الشويخ ليصل الى ١١,١٥٨,٠٧٩ طن بزيادة قدرها ١٤% عن المتحقق عام ٢٠١٤ بفرض ثبات العوامل الأخرى، وبزيادة قدرها ١,١٥٨,٠٧٩ طن عن الطاقة الاستيعابية للميناء. وهو ما يتطلب تطوير البنية التحتية للميناء لزيادة طاقته الاستيعابية عن طاقته الحالية.

شكل رقم (٨) التنبؤ بحجم التبادل التجاري لميناء الشويخ حتى عام ٢٠٢٢



ب. تطور حجم التبادل التجاري لميناء الشعبية

يقع ميناء الشعبية على بعد ٤٥ كيلو متر جنوب مدينة الكويت، ويحده شمالاً الرصيف الجنوبي لميناء الأحمدى وجنوباً منطقة ميناء عبدالله ويحتوي ميناء الشعبية على أرصفة للبضائع التجارية وأرصفة مخصصة للحاويات ورصيف للمنتجات البترولية تديره حالياً مؤسسة البترول الوطنية. وتشمل أرصفة ميناء الشعبية ٢٠ مرسي يبلغ مجموع أطوالها ٤٠٦٨ متر وتتراوح أعماقها من ١٠ متر إلى ١٤ متر، منها ٤ مراسي مخصصة لمناولة الحاويات وهي المراسي ٨-١٧-١٦-١٥.

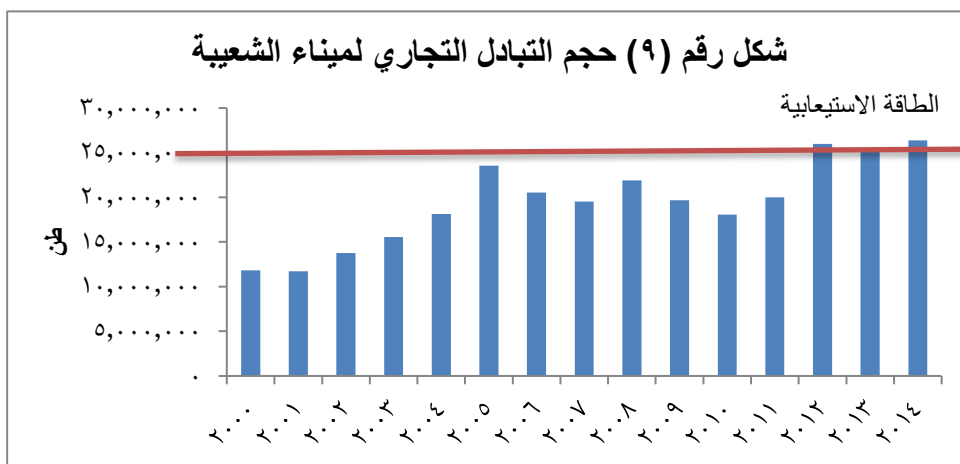
أما رصيف المنتجات البترولية فيبلغ عمق المياه أمامه ١٦ متر ويوجد بالميناء حوضان للقطع البحرية الصغيرة وللجناثب، وقد بلغ حجم التبادل التجاري للميناء ٢٦ مليون طن عام ٢٠١٤ بمعدل زيادة حوالي ٥٠٪ عن عام ٢٠٠٠، وكذلك فقد بلغ حجم التبادل التجاري لميناء الشعبية أكبر من الطاقة الاستيعابية له عام ٢٠١٤. وفيما يلي الجدول التالي يوضح تطور حجم التبادل التجاري لميناء الشعبية عن الفترة من عام ٢٠٠٠ حتى عام ٢٠١٤.

جدول رقم (٩) حجم التبادل التجاري لميناء الشعبية عن الفترة من عام ٢٠٠٠ حتى عام ٢٠١٤ (طن)

المؤشر	فانض او عجز الطاقة	ميناء الشعبية	السنوات
	14,166,330	11,833,670	2000
↑	14,305,006	11,694,994	2001
↓	12,229,913	13,770,087	2002
↓	10,456,632	15,543,368	2003

↓	7,878,201	18,121,799	2004
↓	2,445,710	23,554,290	2005
↑	5,481,775	20,518,225	2006
↑	6,475,447	19,524,553	2007
↓	4,103,830	21,896,170	2008
↑	6,327,019	19,672,981	2009
↓	7,951,993	18,048,007	2010
↓	6,014,293	19,985,707	2011
↓	40,537	25,959,463	2012
↑	565,120	25,434,880	2013
↓	-358,403	26,358,403	2014

المصدر: مؤسسة الموانئ الكويتية، التقرير الإحصائي السنوي لعام ٢٠١٤، وتم حساب فائض وعجز الطاقة الاستيعابية.
الطاقة التصميمية للميناء (الطاقة الاستيعابية)، ٢٦,٠٠٠,٠٠٠



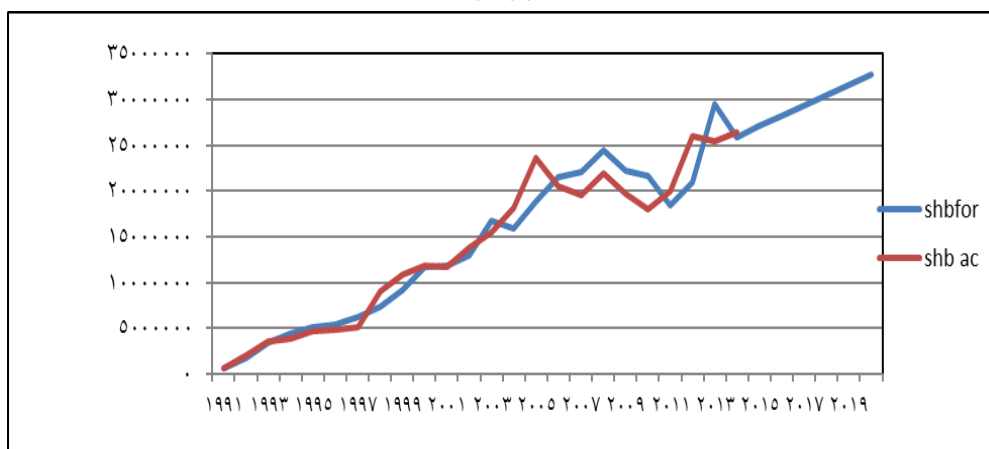
التنبؤ بحجم التبادل التجاري لميناء الشعبة حتى عام ٢٠٢٢

جدول رقم (١٠) التنبؤ بحجم التبادل التجاري لميناء الشعبة حتى عام ٢٠٢٢

السنة	حجم التبادل التجاري
2015	130,052,27
2016	293,185,28
2017	456,318,29
2018	619,451,30
2019	782,584,31
٢020	945,717,32

يتضح من الجدول السابق أنه من المتوقع زيادة حجم التبادل التجاري لميناء الشعبة ليصل الى ٣٢,٧١٧,٩٤٥ طن بزيادة قدرها ٨٠.٥٪ عن المتحقق عام ٢٠١٤ بفرض ثبات العوامل الأخرى، وبزيادة قدرها ٦,٣٥٩,٥٤٢ طن عن الطاقة الاستيعابية للميناء. وهو ما يتطلب تطوير البنية التحتية للميناء لزيادة طاقته الاستيعابية عن طاقته الحالية.

شكل رقم (١٠) التنبؤ بحجم التبادل التجاري لميناء الشعبة حتى عام ٢٠٢٢



ج. تطور حجم التبادل التجاري لميناء الدوحة

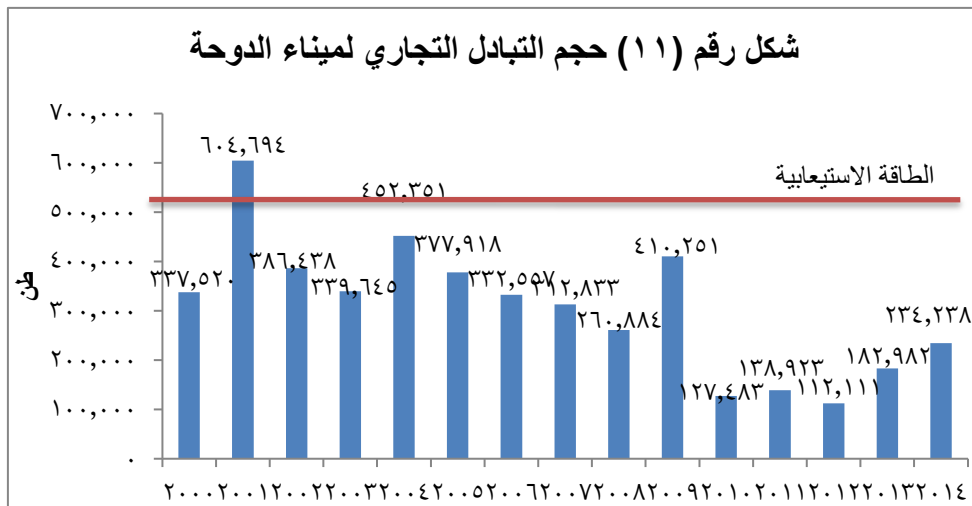
وهو ميناء ساحلي صغير يبلغ عمقه ٣.٤ متر لاستخدام الجنائب والزوارق والسفن الصغيرة التي تقوم بالخدمة الساحلية بين دول الخليج، وهو عبارة عن حوض شبه مقفل بجواجز أمواج، تمتد داخله عدة أحواض يبلغ عددها تسعة أحواض بها مراسي صغيرة يبلغ اجمالي طولها حوالي (٢٦٠٠) متر. ويضم الميناء (١١) مستودعا مساحتها الاجمالية (٨١٠٠) متر مربع وعدد (٤) مستودعات طياريه مساحتها الاجمالية (٤١٠٠) متر مربع إلى جانب حظائر للمواشي مساحتها (٣٢٥٠) متر مربع، وقد بلغ حجم التبادل التجاري للميناء ٠.٢٣ مليون طن عام ٢٠١٤ بمعدل انخفاض حوالي ٤٤.١٪ عن عام ٢٠٠٠، ولم يصل حجم التبادل التجاري للميناء بعد الي الطاقة الاستيعابية له.

وفيما يلي الجدول التالي يوضح تطور حجم التبادل التجاري لميناء الدوحة عن الفترة من عام ٢٠٠٠ حتى عام ٢٠١٤.

جدول رقم (١١) حجم التبادل التجاري لميناء الدوحة عن الفترة من عام ٢٠٠٠ حتى عام ٢٠١٤ (طن)

المؤشر	فائض او عجز الطاقة	ميناء الدوحة	السنوات
	162,480	337,520	2000
↓	-104,694	604,694	2001
↑	113,562	386,438	2002
↑	160,355	339,645	2003
↓	47,649	452,351	2004
↑	122,082	377,918	2005
↑	167,443	332,557	2006
↑	187,167	312,833	2007
↑	239,116	260,884	2008
↓	89,749	410,251	2009
↑	372,517	127,483	2010
↓	361,077	138,923	2011
↑	387,889	112,111	2012
↓	317,018	182,982	2013
↓	265,762	234,238	2014

المصدر: مؤسسة الموانئ الكويتية، التقرير الإحصائي السنوي لعام ٢٠١٤، وتم حساب فائض وعجز الطاقة الاستيعابية. الطاقة التصميمية للميناء (الطاقة الاستيعابية) ٥٠٠,٠٠٠



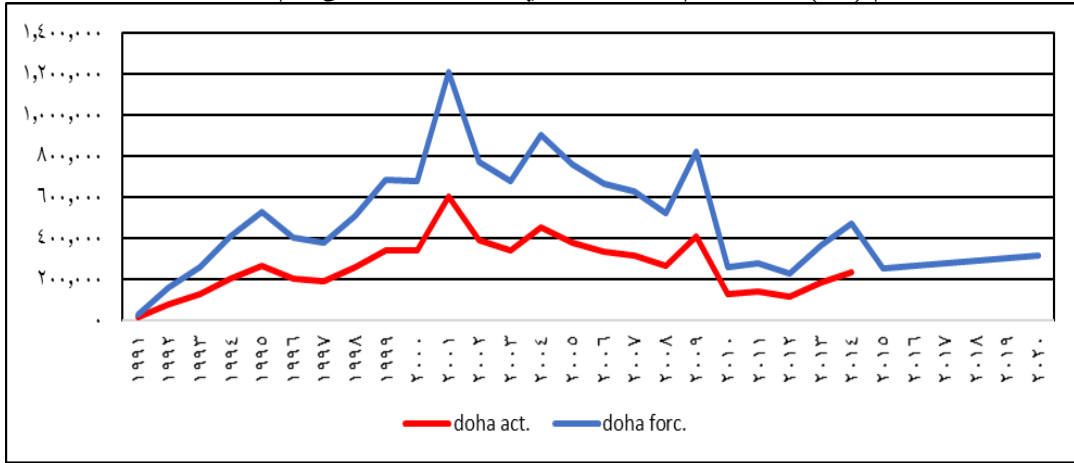
التنبؤ بحجم التبادل التجاري لميناء الدوحة حتى عام ٢٠٢٢

جدول رقم (١٢) التنبؤ بحجم التبادل التجاري لميناء الدوحة حتى عام ٢٠٢٢

حجم التبادل التجاري	السنة
333,251	2015
177,264	2016
021,277	2017
865,289	2018
709,302	2019
553,315	٢020

يتضح من الجدول السابق أنه من المتوقع زيادة حجم التبادل التجاري لميناء الدوحة ليصل الى ٣١٥,٥٥٣ طن بزيادة قدرها ٧٤.٢% عن المتحقق عام ٢٠١٤ بفرض ثبات العوامل الأخرى، وبزيادة قدرها ٨١,٣١٥ طن عن الطاقة الاستيعابية للميناء. وهو ما يتطلب تطوير البنية التحتية للميناء لزيادة طاقته الاستيعابية عن طاقته الحالية.

شكل رقم (١٢) التنبؤ بحجم التبادل التجاري لميناء الدوحة حتى عام ٢٠٢٢



المبحث الرابع : خطط التنمية ودورها في زيادة معدلات نمو القطاع التجاري

تلعب خطط التنمية دوراً محورياً وهاماً لتحقيق رؤية الدولة ٢٠٣٥ في التحول إلى مركز مالي وتجاري، وذلك بمشاركة القطاع الخاص واستعادة دورة في قيادة النشاط الاقتصادي وفق آليات محفزة وبت روح المبادرة والريادة في الأعمال والتجارة. ومن هذا المنطلق تمثلت في:

الأهداف المرحلية للخطة الإنمائية الثانية ٢٠١٥/٢٠١٦-٢٠١٩/٢٠٢٠

- ١- تحسين مستوى المعيشة وزيادة نصيب الفرد في الناتج المحلي الإجمالي.
- ٢- رفع مساهمة القطاع الخاص في الاقتصاد الوطني.
- ٣- رفع مستوى الخدمات المقدمة للمواطن من تعليم وصحة وخدمات اجتماعية.
- ٤- تطوير الخصائص السكانية للمجتمع الكويتي.
- ٥- رفع كفاءة الإدارة الحكومية وتطويرها بشرياً وفنياً.

وقد أفردت الخطة الإنمائية جزءاً خاصاً بالقطاع التجاري تبنت فيه مجموعة من التوجهات منها ١.

- تسريع الحكومة لخطوات تطوير منطقة الشمال كمنظومة اقتصادية وعمرانية متكاملة تقوم على تشغيل ميناء مبارك الكبير وربطه بالطرق العابرة للحدود.
- تطوير البنى الأساسية الداعمة للتنمية في مجالات النقل البحري والجوي والبري، بما يتماشى مع متطلبات النمو السكاني وتلبية احتياجات التنمية ورؤية الدولة.

كما تبنت الخطة مجموعة من الأهداف والسياسات الداعمة لهذا القطاع الحيوي منها:

المصدر: الخطة الإنمائية ٢٠١٥-٢٠١٦/٢٠١٩-٢٠٢٠/٢٠٢٠

- زيادة معدلات نمو القطاع التجاري والسياحي ليكون رافداً هاماً ومصدراً من مصادر زيادة الدخل الوطني.
- رفع كفاءة أداء النشاط التجاري من خلال تبسيط إجراءات إصدار التراخيص اللازمة للمستثمر المحلي والأجنبي وتوفير بوابة إلكترونية موحدة لخدمات قطاع الأعمال والاستثمار.
- إعادة هيكلة قطاع التجارة الخارجية، من خلال تيسير نشاط إعادة التصدير وتشجيع تجارة الترانزيت وزيادة معدلات نموها، بالإضافة الى إقامة "مناطق تجارة حرة" في المواقع المناسبة، مع تزويدها بالتجهيزات الأساسية للتصدير والاستيراد.
- تعزيز الروابط التجارية بين الكويت ودول العالم وتنشيط حركة التبادل التجاري معها.
- تطوير نظام متكامل "البيانات ومعلومات التصدير"، وتعزيزه بقواعد بيانات متخصصة لتلبية احتياجات المصدرين والمستثمرين.
- تعزيز دور القطاع الخاص ومساهمته في النشاط التجاري من خلال منح وتوفير الحوافز المختلفة لجذب الاستثمارات الخاصة (الوطنية والأجنبية).
- تطوير المرافق والخدمات التي يقدمها مطار الكويت الدولي وفق أعلى المواصفات العالمية.
- تطوير الخدمات التي تقدمها الموانئ البحرية وزيادة قدرتها الاستيعابية، من خلال تطوير خدمات النقل البحري وخدمات موانئ الشويخ والشعبية والدوحة بما يسمح بتوسيع نطاق التسهيلات التي تقدمها، واستكمال بناء ميناء مبارك الكبير، وتخصيص إدارته، بالإضافة الى استكمال البنية الأساسية للتصدير، ونشاط إعادة التصدير من مخازن للتبريد و شحن البضائع وخدمات الموانئ وإدخال المنافسة بين الشركات العاملة في الموانئ الكويتية.
- إنشاء منطقة لوجستية من خلال تطوير المنطقة الشمالية للبلاد كقاعدة للمركز التجاري للدولة، بحيث تستقطب الأنشطة التجارية التي ستكون مرتكزاً للانطلاق نحو التحول إلى مركز تجاري إقليمي، من خلال تشغيل ميناء مبارك الكبير، وإنشاء مدينة الحرير والمنافذ والمستودعات الجمركية، وتزويدها بكافة المتطلبات والخدمات المساندة بواسطة القطاع الخاص. فضلاً عن ربط الميناء والمنافذ بشبكة من الطرق وسكك الحديد لتسهيل عبور التجارة الدولية.
- تطوير ميناء الشويخ والشعبية والدوحة لتصل الى ٤٠.٧ مليون طن ، وزيادة عدد السفن لهم لتصل إلى ١٤,٥٩٠ سفينة في نهاية عام ٢٠٢٠.
- زيادة عدد الموانئ التجارية الموجودة بدولة الكويت - (ميناء بوبيان البحري- ميناء مبارك الكبير) بتكلفة إجمالية ١٤٠٠ مليون د.ك ، حيث سيحتوى ميناء مبارك الكبير على ٢٤ مرسى وبسعة إجمالية 8,100,000 حاوية سنوياً، إضافة الى إمكانية استقبال أحجام سفن أكبر. وكذلك

- إعادة تطوير ميناء الشويخ عن طريق زيادة عمق وعرض القناة الملاحية لميناء الشويخ ، وإعادة إنشاء المراسي (٧-١) بميناء الشويخ بعمق ١٤ متر .
- ومن أجل تحقيق أهداف وسياسات الخطة الإنمائية في القطاع التجاري والمشار إليها سابقا، جاءت الخطط السنوية لترجمة هذه الأهداف والسياسات التي ارتكزت على تطوير البنية التحتية من خلال عدد من البرامج والمشروعات تمثلت فيما يلي 1:

أولاً: برنامج تطوير أنظمة وزيادة الطاقة الاستيعابية للموانئ البحرية

يهدف هذا البرنامج إلى مواجهه التحديات التي تواجه مجال النقل البحري والمتمثلة في بلوغ الطاقة الاستيعابية للموانئ القائمة حدها الأقصى، وهو ما يدعو للإسراع إلى الانتهاء من إنشاء ميناء مبارك الكبير .

وفي ضوء ذلك استهدفت الخطة السنوية رفع كفاءة الموانئ القائمة، وتحسين ترتيب دولة الكويت في دليل تدفق السلع عبر الحدود والمؤشرات المكونة له (مؤشر ارتباط الخطوط الملاحية المنتظمة، مؤشر النقل عبر الميناء) .

ومن أهم المشروعات التي تبنتها الخطة السنوية لتنفيذ البرنامج مايلي:

- تعميق الممر الملاحي بين رأس الأرض وجزيرة فيلكا وتعميق ميناء المواصلات بالجزيرة ، ويهدف هذا المشروع إلي زيادة عمق ميناء فيلكا الى ٣ امتار من مستوى ادنى جزر، زيادة عمق الممر الملاحي المؤدي الى الميناء ومدخل الميناء الى ٣ امتار من متوسط ادنى جزر ، تسهيل حركة النقل من وإلى الميناء بشكل يومي وأثناء أدنى الجزر .
- تطوير ميناء الشويخ ويهدف إلي تطوير الخدمات التي تقدمها الموانئ البحرية وزيادة قدرته الاستيعابية لتصل إلى نحو ٤٤ مليون طن بنهاية الخطة الإنمائية الثانية، بالإضافة إلي زيادة طاقة استقبال الحاويات المبردة، من خلال زيادة كفاءة القناة الملاحية وإعادة إنشاء المراسي (٧-١) بميناء الشويخ بزيادة عمقها الى ١٤ متر، واستقبال سفن حاويات حديثة بغاطس أعمق في جميع أحوال المد والجزر، وزيادة عامل الأمان وكفاءة القناة الملاحية.
- مشروع تطوير ميناء الشعيبية يهدف المشروع إلي تطوير الخدمات التي تقدمها الموانئ البحرية وزيادة قدرته الاستيعابية، من خلال توسعة ميناء الشعيبية بإنشاء مراسي إضافية لاستقبال سفن المواد السائبة بعمق ١٦ متر، زيادة حجم البضائع السائبة المناولة إلى ٣٠ مليون طن سنويا،

¹ الأمانة العامة للمجلس الأعلى للتخطيط والتنمية، النظام الآلي لمتابعة تنفيذ الخطط السنوية.

- بالإضافة إلى رفع طاقة مناولة المواد السائبة بالميناء، واستقبال سفن مواد سائبة بغاطس عميق و حمولات ضخمة مما يخفض تكلفة استيراد هذه المواد.
- تطوير ميناء الدوحة بهدف إستيعاب حوالي ٢٥٠.٠٠٠ حاوية مكافئة سنويا و ٥ مليون طن بضائع سائبة.
 - ميناء مبارك الكبير (المرحلة الأولى)، يهدف إلى زيادة عدد الموانئ التجارية الموجودة بدولة الكويت.
 - إنشاء منطقة الصادرات والواردات والتفتيش الجمركي في منطقة الشعبية الغربية، وتهدف إلى تحسين القدرات ورفع كفاءة الخدمات اللوجستية وزيادة سرعة استلام البضائع، وتقليل وقت التخليص الجمركي للبضائع والحاويات، إضافة إلى زيادة الطاقة الاستيعابية للحاويات والبضائع العامة، وزيادة أعداد الحاويات القادمة إلى ميناء الشعبية بما يوفر مخزون استراتيجي للدولة في حالة الطوارئ، والتخفيف من تكديس الشاحنات خارج بوابة ميناء الشعب، بما يخفف الضغط على ميناء الشويخ.
 - مبنى المركز الوطني لأنظمة مرور السفن (VTS) والبحث والانتقاد، ويهدف إلى ربط مراكز العمليات البحرية لحركة السفن والقوارب في مركز واحد، وتعميم الخرائط الملاحية الإلكترونية للسفن والزوارق المستخدمة للمياه الإقليمية، وتقديم خدمة الإسعاف لمرتادي البحر، وتطبيق اتفاقية (IMO) المتعلقة بنظام التعرف الأوتوماتيكي والتحذيري ، وكذلك تطبيق اتفاقية (SAR) .
 - ربط الموانئ بمنظومة متكاملة، بهدف زيادة التحكم والمراقبة الأمنية لحركة السفن والبضائع ومستخدمي الموانئ التابعة للمؤسسة بالمداخل والمخارج، ورفع كفاءة الخدمات اللوجستية المقدمة وتحسين الأداء، فضلا عن خفض الفترة الزمنية اللازمة لعبور البضائع، وتحسين دقة التتبع للخدمات اللوجستية. بالإضافة إلى مشروعات لتطوير الخدمات التي تقدمها الموانئ البحرية وزيادة قدرتها الاستيعابية مثل:
 - تطوير المناطق التخزينية التابعة لمؤسسة الموانئ الكويتية.
 - تطوير النقع البحرية.

ثانيا: برنامج تطوير وتنمية الخدمات اللوجستية

يهدف إلى تحقيق مركز متقدم لدولة الكويت من بين مجموعة الدول المشاركة على دليل الخدمات اللوجستية والمؤشرات المكونة له (مؤشر الجمارك، مؤشرا عمليات الشحن الدولية، مؤشر الجداول الزمنية).

وفي ضوء ذلك تبنت الخطط السنوية مجموعة من المشروعات لتحقق أهداف هذا البرنامج أهمها:

- ربط الموانئ بمنظومة متكاملة.
- إنشاء منطقة الصادرات والواردات والتفتيش الجمركي في منطقة الشعبية الغربية.
- تطوير النقع البحرية والمناطق التخزينية التابعة لمؤسسة الموانئ الكويتية.
- تنفيذ مختبرات الأغذية (الكيميائي والبكتريولوجي) ومبنى إدارة الأغذية المستوردة.
- شركة المستودعات العامة والمنافذ الحدودية (العبدلي).
- دراسة تيسير الإجراءات الجمركية جمارك مول.
- مشروع بناء مرافق استيراد الغاز الطبيعي المسال في منطقة الزور.

البرنامج التنفيذي المقترح لتطوير البنية التحتية للقطاع التجاري

- من خلال ما سبق، تقترح الدراسة وضع برنامج تنفيذي لتطوير البنية التحتية للقطاع التجاري، بحيث تكون عملية التطوير شاملة وجامعة لكافة مكونات البنى التحتية من خدمات ومرافق لها تأثير مباشر أو غير مباشر على النواحي الاقتصادية والتجارية، مثل شبكة الطرق وحركة النقل والموانئ والمعابر والمطارات، شبكات المياه والصرف الصحي وشبكة الكهرباء، بناء المدن الصناعية ومناطق التجارة الحرة، شبكة الاتصالات وخدمات الانترنت، والتجارة الالكترونية،.... ويمكن تحديد سبل تطوير البنية التحتية للقطاع التجاري بزيادة التدفقات التجارية وخفض تكاليف التجارة بها، من خلال تحسين الأداء في:¹
- البنية التحتية والخدمات اللوجستية؛ الطرق، الموانئ، المطارات، السكك الحديدية، الخدمات اللوجستية.
- البيئة الجمركية؛ الإجراءات، التفتيش والفحص، الجهات الرسمية، زمن التخليص، الوثائق، الأحكام التنظيمية، العوائق، الرشوة.
- البيئة التنظيمية؛ العبء الإداري والتنظيمي، فض المنازعات، وضوح التشريعات، سلاسة التشريعات التجارية.
- استخدام التكنولوجيا؛ توفر التكنولوجيا، استخدام الشركات للتكنولوجيا، استخدام الحكومة للتكنولوجيا، التجارة السلعية الكترونياً. وذلك طبقاً لما يلي:

غرقة التجارة والصناعة، التقارير الدورية، سنوات مختلفة.¹

١- تطوير مناطق لوجستية وتحويل قطاع النقل والخدمات اللوجستية إلى مركز إقليمي دولي من خلال الاسراع في إنشاء وتحديد منطقة لوجستية تضم بنية تحتية من طرق وسكك حديدية و موانئ والتي تستوعب العديد من مكونات البنية التحتية المرتبطة بالتجارة وبيئة تجارية جاذبة للاستثمارات، وتخصيص الاستثمارات اللازمة لذلك.

٢- تطوير وإنشاء الموانئ وتحسين الكفاءة التشغيلية للموانئ:

٣- تحسين الكفاءة التشغيلية للموانئ الكويتية من خلال إعادة تطوير ميناء الشويخ والشعبية والدوحة من أجل مواكبة الزيادة الناتجة في حركة الشحن البحري عند إقامة المنطقة اللوجستية التي ستعمل كمحور جاذب للتجارة، حيث خلال فترة تجهيز المنطقة اللوجستية سيكون على ميناء الشويخ و الشعبية والدوحة التعامل مع التدفقات المتزايدة من الحركة التجارية في السنوات المقبلة. لذا من الضروري زيادة القدرة الاستيعابية لتلك الموانئ إلى حددهما الأقصى وبأقل تكلفة استثمارية ممكنة، وكذلك الانتهاء من برنامج تحسين القدرة التشغيلية.

٤- تطوير هيكله قطاع التجارة والخدمات اللوجستية، بحيث يتم استقطاب شركات التجارة الدولية عبر نشاطات جاذبة للاستثمار، بالإضافة إلى خصخصة الشركات الحكومية العاملة في القطاع التجاري، وتأسيس برامج لتطوير الكوادر البشرية، فضلاً عن تطوير الاستراتيجيات الخاصة بالاستثمارات من الدول المختلفة في مشاريع البنية التحتية، داخل وخارج الكويت، وتشجيع تجارة الترانزيت وزيادة معدلات نموها من خلال الاهتمام بتطوير خدمات الموانئ وتيسير الاجراءات الجمركية واستخدام التكنولوجيا الحديثة.

٥- تبني المشروعات التنموية في الخطط السنوية التي تتعلق بالبنية التحتية للقطاع التجاري من حيث متابعة تنفيذها والعمل علي إزالة المعوقات التي قد تعترضها.

النتائج والتوصيات

أولاً: أهم نتائج الدراسة:

في ضوء ما سبق يمكننا تلخيص اهم النتائج المتعلقة بواقع القطاع التجاري في دولة الكويت كما يلي:

- ١- أن حجم التبادل التجاري لدولة الكويت أقل مما هو مأمول لتحقيق رؤية الكويت للتحول إلي مركز مالي وتجاري جاذبا للاستثمار.
- ٢- حجم التبادل التجاري لمؤسسة الموانئ الكويتية علي مستوي كل ميناء اقتراب من حجم الطاقة القصوى للطاقة الاستيعابية لكل ميناء، ومن المتوقع ان يزداد عن الطاقة الاستيعابية في الفترة القادمة عام ٢٠٢١ (انظر جدول رقم ٦ ، ٨) .
- ٣- محدودية المشاركة الفعالة للقطاع الخاص في مشروعات تأسيس وتشغيل خدمات البنية التحتية.

ثانياً : التوصيات:

- ١- زيادة الطاقة الاستيعابية للموانئ القائمة.
- ٢- الاسراع في الانتهاء من إنشاء ميناء مبارك الكبير وتحويله إلى ميناء دولي، واعطاء عقود طويلة الأمد للشركات العالمية الفاعلة وتحويله إلى قاعدة لوجستية بحرية ترتبط بطرق وسكك حديدية ووسائل نقل بحرية صغيرة ، مع اعطاء عقود طويلة الامد للشركات العالمية الفاعلة في المنطقة.
- ٣- إنشاء مناطق لوجستية برية قرب منافذ الكويت شمالاً وجنوباً وغرباً وربطها بميناء مبارك ومطار الشحن
- ٤- مراعاة دراسة المردود البيئي جيداً عند اقامة المشروعات الخاصة بالبنية التحتية للموانئ على البيئة البحرية والتنوع البيولوجي لتقليل أي أضرار بيئية وسلبيات على الأحياء بالمنطقة.
- ٥- تشجيع إنشاء شركات خاصة وفق استراتيجية تنمية القطاع الخاص واقتصاد المستقبل بما ينوع مصادر الدخل ويخلق فرص عمل من خلال:
- تأهيل وتدعيم القطاع الخاص من أجل رفع مساهمته في جهود التنمية وترقية التجارة وإتاحة الفرصة له للقيام بدور أكبر، وذلك بإزالة القيود البيروقراطية أمامه.

- جذب الاستثمارات الأجنبية واستقطابها من خلال تحسين المناخ الاستثماري وتوفير المحيط المالي والمصرفي وتطويره، وحماية المنتج الوطني من المنافسة الأجنبية.
- التعاون مع المصدر في القطاع الخاص، الذي يبقى بحاجة ماسة إلى مراقبة شاملة تدفقه إلى المساهمة في دفع تقليل فاتورة الاستيراد وزيادة الصادرات .
- استحداث هيئة من شأنها التسهيل للمصدرين و مختلف العمليات المرتبطة بهذا الجانب، بالإضافة إلى توفير الظروف الملائمة لنشاط النقل البحري والبري، وتأخذ بعين الاعتبار المواد سريعة التلف.
- مشاركة الدولة في المعارض في الخارج، وعرض المنتجات التي تتوفر فيها ميزة نسبية.
- زيادة الاستثمار في قطاع الخدمات للقطاع الخاص، وما يترتب عليه من إلغاء الكثير من القيود والاشتراطات على الاستثمارات الأجنبية، وبالتالي يؤدي إلى تشجيع تدفق هذه الاستثمارات إلى الدول.
- تعزيز القدرة التنافسية للمنتج الكويتي من خلال ايجاد الاسواق ودعم الصادرات والتركيز على الدعم الفني للصناعة الكويتية بهدف انتاج السلع بجود ومواصفات عالية.
- ٦- تطوير مهارات العمالة في القطاع التجاري واللوجستي .
- ٧- إعداد المخطط الهيكلي للأنشطة البحرية، وإعادة تصميم استخدام الأراضي المجاورة لأرصفه الموانئ.
- ٨- تسريع وتيرة العمل في مختلف سلسلة النقل والتزويد، تشمل الجمارك والمواصفات والمقاييس والغذاء والدواء والزراعة لتسريع اجراءات المعاينة والفحص وعدم تأخير اي حاوية الامر الذي يسهم في تمكين ميناء الحاويات من الحفاظ على قدرته التشغيلية وكفاءته التنافسية.
- ٩- تطبيق النظام الآلي المتكامل لخدمات النقل البحري، وتطوير الدلائل الملاحية في المياه الإقليمية الكويتية وتشجيع تجارة الترانزيت وتعميق الشفافية ومحاربة الاحتكار .

المراجع:

- ماكينزي. (٢٠٢٠). "تحويل دولة الكويت الى مركز مالي وتجاري". الكويت: فبراير ٢٠١٥.
- توني بلير. (٢٠١٣). الرؤية "الكويت ٢٠٣٥"، سبتمبر ٢٠١٣.
- أحمد محمد عزت أحمد، أثر الخدمات اللوجستية على تنمية التجارة العربية البينية : مدخل نموذج الجاذبية، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية - قسم الاقتصاد، جامعة القاهرة، رسالة دكتوراه، ٢٠١١.
- التجارة العربية البينية في ظل منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى الأداء والمعوقات في الفترة (١٩٩٨-٢٠١٠).
- دراسة أ.د/طالب عوض، د/عامر بكير، " التجارة العربية البينية الواقع والآفاق المستقبلية، الجامعة الاردنية، كلية الاعمال، قسم اقتصاد الاعمال، ٢٠٠٨.
- دراسة د/غانم سلطان أمان، "تجارة الكويت الخارجية بين عامي ١٩٨٩ ، ١٩٩٩ : دراسة تحليلية في جغرافية التجارة الدولية" .
- المغربي محمد محمد جبر، "قياس الكفاءة الاقتصادية للتجارة الخارجية لدولة الكويت في الفترة ١٩٧٠-١٩٨١"، جامعة المنصورة، مارس ١٩٨٥.
- مجلس الأمة، الأمانة العامة - قطاع البحوث والمعلومات إدارة الدراسات والبحوث، "حول أهم المشكلات الاقتصادية الكويتي - التوصيات والحلول"، يناير ٢٠١٣.
- مجلس التعاون لدول الخليج العربية، الأمانة العامة- الاتفاقية الاقتصادية بين دول مجلس التعاون، ٢٠٠٢.
- د. رياض الفرس، " السوق الخليجية المشتركة: نظرة تحليلية"، قسم الاقتصاد - جامعة الكويت.
- مجلس الأمة، بحوث ودراسات، " دور القطاع الخاص في الخطة الإنمائية الكويتية"، ٢٠١٠-٢٠١٤.
- الدكتور/ رياض الفرس، أستاذ الاقتصاد بجامعة الكويت، تحويل الكويت إلى مركز مالي وتجاري، مقالة نشرت على موقع كونا بتاريخ ٨/٣/٢٠٠٨.
- تجارة دول مجلس التعاون الخليجي وتدفعاتها الاستثمارية، تقرير صادر عن وحدة المعلومات التابعة لمجلة الإيكونوميست، ٢٠١٤.

أحمد رشاد الشربيني، "الدورات الاقتصادية وعلاقتها بتدفقات التجارة الخارجية"، (دراسة تطبيقية-مقارنة) بين الاقتصاد المصري واقتصاد بعض الدول المتقدمة والنامية، ٢٠١٤، دكتوراه، جامعة عين شمس، كلية التجارة، القاهرة.

محمد عبد الرضا عبد الله، "استخدام تكنولوجيا المعلومات في زيادة الرقابة الداخلية بالتطبيق علي قطاع تجارة التجزئة الكويتي"، جامعة بورسعيد، كلية التجارة، ٢٠١٣.

المجموعة الإحصائية السنوية، الإدارة المركزية للإحصاء، بنك الكويت المركزي، التقرير الاقتصادي .

النشرة السنوية للإحصاءات لدول مجلس التعاون، ٢٠١٢.

الإدارة المركزية للإحصاء، دراسة تحليلية لإحصاءات التجارة الخارجية للسنوات ٢٠٠٦-٢٠١٤.

مؤسسة الموائى الكويتية، التقرير الإحصائي السنوي، ٢٠١٤.

الخطة الإنمائية ٢٠١٥/٢٠١٦-٢٠١٩/٢٠٢٠.

الأمانة العامة للمجلس الأعلى للتخطيط والتنمية، النظام الآلي لمتابعة تنفيذ الخطط السنوية.

1.

he Role of Trade Policies in Economic Growth and Diversification in Kuwait, Mohammad Chemingui and Fatten Jabsheh,2008.

2. <http://www.dgca.gov.kw/ar/civil-aviation/airport-services/aviation-services/cargo>.

3. <http://www.kpa.gov.kw>.