



لعدد الرابع والعشرون - الجزء الثاني - سبتمبر - 2025 - السنة الخامسة مجلة علمية فصلية محكمة

المجلة الأمريكية الدولية للعلوم الإنسانية والاجتماعية

American International Journal of Humanities and Social Sciences

الالكتروني (ISSN) (3085 - 4806) / الورقي (ISSN) (3085 - 4830)

رقم الايداع القانوني في المكتبة الوطنية المغربية (2025 Pe00006)

رقم الايداع القانوني في دار الكتب والوثائق العراقية (2735)

تصدر عن الأكاديمية الأمريكية الدولية
للتعليم العالي والتدريب

ISSUED BY AMERICAN INTERNATIONAL ACADEMY
OF HIGHER EDUCATION AND TRAINING



بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ



رئيس التحرير-أ.د.نزهة إبراهيم الصبري - نائب رئيس الأكاديمية الأمريكية الدولية للتعليم العالي والتدريب-
المملكة المغربية

نائب رئيس التحرير: أ.د. حاتم جاسم الحسون، رئيس الأكاديمية الأمريكية الدولية للتعليم العالي والتدريب.
مدير التحرير- أ.د. هند عباس على الحمادي-أستاذ بقسم اللغة العربية وعلومها-كلية التربية للبنات-جامعة
بغداد، (جمهورية العراق) (مدقق اللغة العربية).

سكرتارية التحرير

1. أ.م.د. محمد حسن أبو رحمة . وزارة التربية – فلسطين .
2. أ.سكينة إبراهيم الصبري . الشؤون الإدارية . الأكاديمية الأمريكية الدولية للتعليم العالي والتدريب .

أعضاء هيئة التحرير

1. أ.م.د.حقي إسماعيل إبراهيم ، كلية التربية ، الجامعة المستنصرية ، . جمهورية العراق . المدقق العام .
2. أ.د. خالد ستار القيسي ، عميد كلية الإعلام ، الأكاديمية الأمريكية الدولية للتعليم العالي والتدريب .
3. د. مجدي عبد الله الجايح ، كلية اللغات والعلوم الإنسانية ، الأكاديمية الأمريكية الدولية للتعليم العالي والتدريب . (مدقق اللغة الإنكليزية)
4. أ. خالد الأنصاري ، كلية علوم التربية ، جامعة محمد الخامس ، الرباط ، المملكة المغربية .
(التنضيد)
5. م.م. محمد تايه محمد بخش - وزارة التربية/ المديرية العامة للتربية في محافظة النجف الاشرف/
العراق. (تصميم).

أعضاء الهيئة العلمية

1. د. أبكر عبد البنات آدم . مدير جامعة القرآن الكريم وتأسيس العلوم . جمهورية السودان .
2. أ.د. إلهام شهرزاد رواج . كلية الحقوق والعلوم السياسية . جامعة البليدة 2 . الجمهورية الجزائرية .

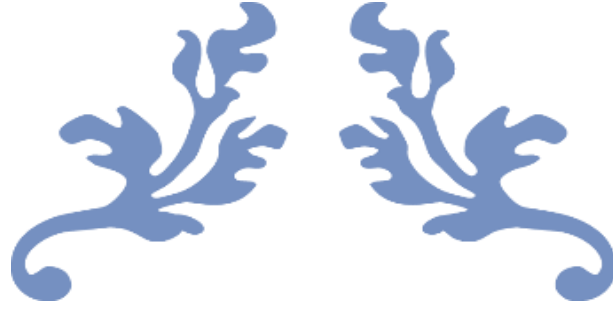
3. أ.د. آمال العرباوي مهدي - رئيس قسم التربية المقارنة بكلية التربية - جامعة بورسعيد، جمهورية مصر العربية.
4. أ.د. أمل مهدي جبر - رئيس قسم العلوم التربوية والنفسية .كلية التربية للبنات . جامعة البصرة، جمهورية العراق.
5. أ.د. ناهض فالح سليمان - كلية التربية للعلوم الإنسانية . قسم اللغة الإنجليزية . جامعة ديالى . جمهورية العراق.
6. أ.د. نبيل محمد صالح العبيدي . عميد كلية الدراسات العليا . الجامعة اليمنية . الجمهورية اليمنية.
7. أ.د. نزهة إبراهيم الصبري نائب رئيس الأكاديمية الأمريكية الدولية للتعليم العالي والتدريب - المملكة المغربية.
8. أ.د. نصيف جاسم أسود سالم الأحبابي . كلية التربية للعلوم الإنسانية . قسم الجغرافية . جامعة تكريت . جمهورية العراق.
9. أ.د. نورة محمد مستغفر . أستاذ التعليم العالي مؤهل، المركز الجهوي لمهن التربية والتكوين، المملكة المغربية.
10. أ.د. هاله خالد نجم - رئيس قسم الترجمة . كلية الآداب - جامعة الموصل - جمهورية العراق.
11. أ.د. وسن عبد المنعم ياسين - أستاذ الأدب العربي - كلية التربية للعلوم الإنسانية . جامعة ديالى . جمهورية العراق
12. أ.د. محمد نيهان إبراهيم رحيم الهيتي - علوم اسلامية - جامعة الانبار - العراق
13. أ.د. إيمان عباس على حسن الخفاف - عميد كلية التربية الأساسية . الجامعة المستنصرية ، جمهورية العراق.
14. أ.د. برزان ميسر حامد أحمد الحميد . كلية التربية للعلوم الإنسانية . جامعة الموصل . جمهورية العراق.
15. أ.د. تارا عمر أحمد - كلية العلوم السياسية . جامعة السليمانية . جمهورية العراق
16. أ.د. تحرير علي حسين علوان - كلية الفنون الجميلة - جامعة البصرة - جمهورية العراق.
17. أ.د. حسين عبد الكريم أبو ليله . وزارة التربية والتعليم . فلسطين.

18. أ.د. خليفة صحراوي. رئيس قسم اللغة العربية وآدابها. كلية الآداب والعلوم الإنسانية والاجتماعية. جامعة باجي مختار عنابة. الجمهورية الجزائرية.
19. أ.د. داود مراد حسين الداودي. دكتوراه العلوم السياسية. مدير وحدة البحوث والدراسات. جامعة القادسية. كلية القانون. جمهورية العراق.
20. أ.د. راشد صبري محمود القصبي- أستاذ التخطيط التربوي واقتصاديات التعليم بكلية التربية. جامعة بورسعيد. جمهورية مصر العربية.
21. أ.د. صفاء محمد هادي - الجامعة التقنية الجنوبية - الكلية التقنية الإدارية – البصرة الاختصاص العام دكتوراه ادارة الأعمال.
22. أ.د. سندس عزيز فارس الفارس- خبير تربوي- عميد كلية الدراسات العليا والبحث العلمي في الاكاديمية الأمريكية. جمهورية العراق.
23. أ.د. عدنان فرحان الجوراني. أستاذ الاقتصاد. جامعة البصرة. جمهورية العراق.
24. أ.د. غادة غازي عبد المجيد- أستاذ في كلية التربية للعلوم الإنسانية – جامعة ديالى. جمهورية العراق.
25. أ.د. ماجدولين محمد النهبي- كلية علوم التربية. جامعة محمد الخامس. الرباط، المملكة المغربية.
26. أ.د. ماهر إسماعيل صبري محمد يوسف- أستاذ ورئيس قسم المناهج وطرق التدريس وتكنولوجيا التعليم ، رئيس رابطة التربويين العرب. كلية التربية. جامعة بنها. جمهورية مصر العربية.
27. أ.د. ماهر مبدر عبد الكريم العباسي. نائب عميد كلية التربية للعلوم الإنسانية. جامعة ديالى. جمهورية العراق.
28. أ.م.د. محمد ماهر محمود الحنفي. رئيس قسم أصول التربية. كلية التربية. جامعة بورسعيد. جمهورية مصر العربية.
29. أ.م.د. عبد الباقي سالم – تدريسي في كلية التربية البدنية وعلوم الرياضة – جامعة بابل- جمهورية العراق.
30. أ.م.د. آوان عبد الله محمود الفيضي. دكتوراه قانون خاص. كلية الحقوق. جامعة الموصل. جمهورية العراق.

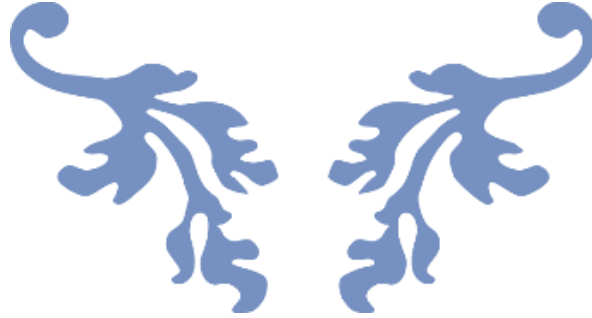
أعضاء الهيئة الاستشارية

1. أ.م.د. آرام نامق توفيق . كلية العلوم . جامعة السليمانية . جمهورية العراق.
2. م. د. بلال حميد داوود- أستاذ بالمركز الجهوي لمهن التربية والتكوين – مدير المركز المتوسطي للدراسات والأبحاث- المملكة المغربية.
3. د. جميلة غريب . قسم اللغة العربية و آدابها . جامعة باجي مختار . عناية . الجمهورية الجزائرية .
4. أ.د. حورية ومان . أستاذ التاريخ المعاصر . جامعة محمد خيضر . بسكرة الجمهورية الجزائرية .
5. أ.د. خالد عبد القادر التومي- باحث في المركز القومي للبحوث والدراسات العلمية . ليبيا .
6. أ.د. رائد بني ياسين- عميد كلية الأعمال . قسم نظم المعلومات . الجامعة الأردنية- فرع العقبة . المملكة الأردنية الهاشمية .
7. أ.م.د. رشيدة علي الزاوي- أستاذ التعليم العالي . المركز الجهوي لمهن التربية والتكوين . الرباط . المملكة المغربية.
8. أ.م.د. رضا قجة . علم الاجتماع – كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية – جامعة محمد بوضياف – المسيلة – الجمهورية الجزائرية.
9. د. صفاء محمد هادي هاشم- معاون عميد الشؤون الادارية والطلبة . كلية التقنية الإدارية . جمهورية العراق.
10. أ.د. كامل علي الويبة- رئيس جامعة بنغازي الحديثة – ليبيا .
11. أ.د. علي سموم الفرطوسي . كلية التربية الأساسية . الجامعة المستنصرية . جمهورية العراق .
12. د. حدة قرقور . كلية الحقوق . جامعة محمد بوضياف . المسيلة . الجمهورية الجزائرية .
13. أ.د. مازن خلف ناصر . كلية القانون . جامعة المستنصرية . جمهورية العراق .
14. د. محمد عيد السريحي . مستشار وعضو مؤسس لجمعية البيئة السعودية . المملكة العربية السعودية .
15. أ.م.د. محمد عبدالفتاح زهرى- رئيس قسم الدراسات الفندقية- كلية السياحة والفنادق – جامعة المنصورة- جمهورية مصر العربية.
16. م.د. محمد مولود امنكور . كلية العلوم الإدارية والمالية والاقتصادية . الأكاديمية الأمريكية الدولية للتعليم العالي والتدريب .
17. م.د. مروة إبراهيم زيد التميمي . كلية الكنوز . الجامعة الأهلية . جمهورية العراق .

18. أ.م.د. هلال قاسم أحمد المريسي. عميد الشؤون الأكاديمية الأميركية للتعليم العالي والتدريب. جامعة العلوم الحديثة. الجمهورية اليمنية.
19. أ.د. نادية حسين العفون، كلية التربية للعلوم الصرفة. ابن الهيثم- جامعة بغداد، جمهورية العراق.



مقال العدد



بسم الله الرحمن الرحيم ، الحمد لله على فضله ونعمته ، والصلاة والسلام على رسوله الكريم وآله ، أما بعد

يسرنا أن نقدم لكم العدد 24 بجزئيه الأول والثاني ، من المجلة الأمريكية الدولية للعلوم الإنسانية والاجتماعية، الذي يضم مجموعة من البحوث العلمية المتميزة التي شارك بها باحثون من مختلف دول العالم. يشتمل هذا العدد على أعمال بحثية مقدمة في المؤتمر العلمي الدولي العشرون، بالإضافة إلى مجموعة من الدراسات التي جاءت خارج نطاق المؤتمر، مما يعكس تنوعاً علمياً وثراءً في المواضيع المطروحة.

لذا دأبت هيئة التحرير على تطبيق معايير التقييم العلمية شأنها بذلك شأن المجالات الرصينة المثيلة في حقل التخصص والنشر العالمي ، فعرضت البحوث على محكمين لهم مكانتهم العلمية في فضائهم العلمي ، ويعودون لجنسيات مختلفة ، ومن جامعات متباينة ، منها الجامعات الحكومية التي ترجع بمرجعيتها إلى بلدان العالم المختلفة ، فضلاً عن الاستعانة بخبراء من جامعات خاصة اثبتوا بشكل علمي أنهم أهل للتحكيم واطلاق الحكم على علمية البحث المقدم للمجلة ، وصلاحيته للنشر.

حرصت هيئة التحرير على عرض البحث المقدم من لدن كاتب البحث على محكمين اثنين ، وتقديمه لهما ، بتوقيعات زمنية محددة ، فإن اتفق المحكمان على صلاحية البحث ، تم تحويله إلى مرحلة التنضيد والنشر ، بعد التأكد من دقة تطبيق تعليمات النشر الخاصة بالمجلة . وإن اختلف المحكمان في التقييم المطلق على البحث المقدم ، حول البحث لمحكم ثالث ، فإن قبله ، تم تحويله للمرحلة الثانية التنضيد والنشر ، وإن رفضه ، عندئذ يرفع البحث من قائمة البحوث المعدة للنشر.

لم يختلف منهج هيئة التحرير في آلية قبول البحوث ، وعدّها للنشر عن غيرها من المجالات العلمية ؛ لأن الرصانة العلمية هو هدفها الذي تسعى للوصول إليه ، واعتمدت نظاماً دقيقاً في استقبال البحوث ، وتقديمها للمقومين ، واشعار الباحثين بقبول النشر ، وفقاً لأمر إداري يصدر عن المجلة ، يعد مستنداً في صحة نشر البحث في المجلة ، مع تثبيت العدد الذي نشر فيه مذيلاً بإمضاء رئيس التحرير.

احتوى هذا العدد في طياته مجموعة من البحوث ، والتي تحمل موضوعات متنوعة ، ذات الطابع الإنساني والاجتماعي ، ضمن تخصص المجلة ، وكل الأفكار التي طرحت تحمل الرؤى العلمية وأبعادها ، والنظرية التي يؤمن بها أصحاب تلك الأفكار ، لذلك كانت المجلة دقيقة ؛ لأجل عرض تلك الأفكار من دون التدخل فيها ، مع متابعة كونها لا تؤدي إلى خلق الفوضى العلمية ، أو تحريض للعنف ، أو للتطرف العلمي والمجتمعي.

نحن فخورون أيضاً أن هذا العدد يصادف حدثاً مميزاً في مسيرة المجلة، حيث تم اعتمادنا من قبل المكتبة الوطنية المغربية للحصول على الاعتماد القانوني، ومنحها التسلسل الرقمي الدولي (ISSN) للنسخة الإلكترونية وأيضاً للنسخة الورقية. هذا الإنجاز يعكس التزامنا بتقديم محتوى علمي رصين ومتنوع، ويسهم في تعزيز مكانة المجلة كمصدر مرجعي معترف به عالمياً.

هيئة تحرير المجلة

23/09/2025 الرباط - المملكة المغربية

الملاحظة القانونية

البحوث المنشورة في المجلة لا تعبر عن وجهة نظر المجلة ، بل عن رأي كاتبها

فهرس الموضوعات	
11.....	تاريخ التفسير الفقهي وتطوره د. فائز عزيز علي
35.....	الأحكام الفقهية المستنبطة من آيات الربا (دراسة فقهية) م. د. زيد ياسين سليمان
52.....	الصمدية الربانية ومقتضياتها في العقيدة الإسلامية م. د. منى ياسين طه الرفاعي
69.....	الذكاء الاصطناعي وعلاقته بمهارة التدريس عند مدرسي المرحلة الثانوية أ. م. د. سعد قدوري الخفاجي / م. م. دعاء عبد الكريم رحيم
83.....	تشظي الشخصية القانونية للفرد بين الواقع والفضاء الرقمي: نحو تأسيس هوية مدنية إلكترونية (دراسة تحليلية) أ. د. عبد المهدي كاظم ناصر / م. م. حيدر صلاح كاطع
104.....	اثر استراتيجية التعارض المعرفي في تحصيل تلاميذ الصف الخامس الابتدائي في مادة العلوم م. م. عبد الرحمن وفي جنك
124.....	النشاط التجاري البحري وتأثيره على الاقتصاد الكويتي (1814 – 1914 م) م. هالة مهدي الدليمي



النشاط التجاري البحري وتأثيره على الاقتصاد الكويتي (1814 – 1914 م)

م. هالة مهدي الدليمي

جامعة بابل

مركز بابل للدراسات الحضارية والتاريخية – العراق

hala.aldulaimi15@uobabylon.edu.iq

009647819689650



الملخص:

اهمية البحث : تكمن اهمية البحث في سد الفجوة المعرفية لتجارة الكويت البحرية , والتركيز على الكويت كنجم تجارة واقتصادية مستقلة خلال (1814-1914) , ما يجعل دراسة هذه الفترة قيمة لإعادة بناء مسار الاقتصاد السياسي المحلي وربطها بالشبكات التجارية الإقليمية والدولية , فضلا عن فهم بنية الاقتصاد الكويتي وكيفية تشكيل الطبقة التجارية الكويتية , التي ساهمت في نسج خيوط تاريخ الكويت من منظور اقتصادي واجتماعي.

اهداف البحث : استكشاف دور الكويت كمركز تجاري مستقل سياسيا واقتصاديا , كم خلال التعريف والتتبع لتطور تجارة الكويت البحرية في الفترة 1814-1914 , كذلك تحديد أنواع التجارة من حيث التصدير والاستيراد , لتجارة اللؤلؤ و السلع الضرورية , وتتبع مساراتها وشبكاتها المحلية والدولية , تحليل العوامل المحركة لتغيرات التجارة الكويتية لاسيما التطور الحضري للموانئ, فضلا عن التجارة مع بريطانيا والدولة العثمانية والهند وشرق إفريقيا, وتقلبات أسواق اللؤلؤ والذهب والسلع .

مشكلة البحث : فهم كيف تطورت التجارة البحرية في الكويت خلال القرن التاسع عشر حتى بداية القرن العشرين , وما هي العوامل المحلية والخارجية التي شكلت مسارها , فضلا عن تحليل دور تجارة الكويت البحرية في تعزيز مكانة الكويت كمدينة مستقلة اقتصادياً وسياسياً في اطار دول الخليج العربي. كذلك تقييم أثر التجارة على العلاقات بين الكويت وبريطانيا والدول الخليجية المجاورة والسكان المحليين.

هيكلية البحث : ان عنوان البحث تناول التجارة البحرية , لذا تطرق المحور الاول للأهمية التاريخية للكويت قبل اكتشاف النفط , لاسيما العوامل التي ساهمت في بروز الكويت وازدهارها وجعلها من المحطات التجارية المهمة في منطقة الخليج العربي , ثم تطرق المحور الثاني الى النشاط التجاري للكويت ومدى التطور الاقتصادي في المنطقة , فضلا عن تأسيس أسطول البحري , كذلك يبين المحور الثالث علاقات الكويت التجارية مع مناطق الخليج العربي من جهة والدول التنافسية لاسيما بريطانيا من جهة اخرى , وكذلك المناطق البعيدة خاصة الهند وشرق أفريقيا , وتوضيح انواع السلع والبضائع التي كانت تصدرها وتستوردها الكويت.

منهجية البحث :اعتمد البحث على المنهجية التاريخية ,من حيث الاعتماد على الوثائق وتحليلها بشكل يناسب ما يتناوله البحث,فضلا عن سرد الاحداث والتبحر في تفاصيلها,بغية الوصول لمعلومات تغني البحث من الناحية العلمية التاريخية.

الكلمات المفتاحية : النشاط البحري , تجارة اللؤلؤ , سياسة الكويت الاقتصادية ,موانئ الكويت , التنافس التجاري الدولي

Maritime commercial activity and its impact on the Kuwaiti economy (1814–1914)

Luc.Hala Mahdi Al-Dulaimi

University of Babylon

Babylon Center for Civilizational and Historical Studies – Iraq

Abstract

Significance of the Research

The study aims to understand how Kuwait's maritime trade evolved during the 19th century and into the early 20th century, identifying the internal and external factors that shaped its trajectory and variations over time. It also seeks to analyze the role of Kuwait's maritime trade in enhancing Kuwait's status as an economically and politically autonomous city within the Gulf region, and to evaluate the impact of this trade on Kuwait's relations with Britain, neighboring Gulf states, and the local population.

Research Objectives: To explore and study Kuwait's role as a politically and economically independent commercial center from 1814 to 1914, by defining and tracing the evolution of Kuwait's maritime trade.

Identify the types of trade in terms of exports and imports, with a specific focus on pearl trade and essential goods, and track their routes and local and international networks.

Analyze the driving factors behind changes in Kuwait's commerce, with emphasis on the urban development of ports and the evolution of trade networks.

Examine the nature of trade relations with Britain, the Ottoman Empire, India, and East Africa, and trace fluctuations in the markets for pearls, gold, and commodities, among other influential factors.

Link the results of the analysis to the concept of Kuwait as an economically and politically autonomous center in the Gulf before the discovery of oil, and elucidate the impact of trade on the formation of an economic identity and local sovereignty.

Research Structure

Since the study's title concerns maritime trade, the first section addresses Kuwait's historical importance before the discovery of oil, focusing on the factors that contributed to Kuwait's rise and its emergence as a key trading hub in the Gulf region. The second section then examines Kuwait's commercial activity and the extent of economic development in the area, including the establishment of the naval fleet. The third section outlines Kuwait's commercial relations with the Gulf regions on the one hand and competing powers, notably Britain, on the other, as well as with distant areas such as India and East Africa. It also clarifies the types of goods and commodities that Kuwait exported and imported.

Research Methodology

The study employs a historical methodology, utilizing documents and analyzing them in a manner that aligns with the research topic, including the narration of events and scholarly detailing, to obtain information that enriches the study from a historical-scientific perspective.

Keywords: Maritime activity, Pearl trade, Kuwait's economic policy, Kuwait ports, International commercial competition

المقدمة

نشطت التجارة والملاحة في منطقة الخليج العربي منذ زمن بعيد، وكان لعرب الخليج عمومًا وعرب الكويت خصوصًا دور بارز في هذا النشاط التجاري والملاحي على مر العصور التاريخية، رغم عدم ظهور اسم الكويت بشكل رسمي في تلك الفترات. تشير المدونات التاريخية والوثائق إلى أن الكويت كانت تُعرف قديمًا باسم "القرين"، وتؤكد على أن سكانها كانوا يقومون بنقل البضائع والإبحار والتجارة ليس فقط مع مناطق الخليج العربي، بل مع مناطق بعيدة أيضًا، مما جعلها وسيلة تجارية رئيسية في المنطقة.

كانت منطقة الخليج العربي مسرحًا للنشاط التجاري والملاحي الحيوي، حيث لعب سكان الكويت، دورًا رئيسيًا مهما في هذا الجانب، وعلى الرغم من أن اسم الكويت لم يكن معروفًا في تلك الأزمان، إلا أن التاريخ يذكر اسم القرين، الذي كان يُطلق على المنطقة القديمة. كانت السفن والعربات البحرية تنقل البضائع عبر البحر، وتربط بين المناطق القريبة والبعيدة، فجعلت من أهل القرين وسطاء تجاريين يمتد نشاطهم إلى أعماق مناطق المنطقة وخارجها. هكذا، كانت التجارة والملاحة جزءًا لا يتجزأ من حياة أهل المنطقة، ويشهد على ذلك التاريخ المدونات والوثائق القديمة التي تؤكد لماذا كانت الكويت وما حولها محط أنظار الجميع في ميدان التجارة البحرية عبر العصور.

نتيجة لذلك، أصبحت الكويت واحدة من المناطق المهمة ذات التجارة الواسعة، وذلك بفضل مجموعة من المحددات والعوامل التي ساهمت في ازدهارها منذ فترات تاريخية مبكرة. وقد جعلت هذه المميزات الكويت علامة بارزة في عالم التجارة، مما ساهم في تحولها إلى إحدى المحطات التجارية الرئيسية في المنطقة.

شهدت منطقة الخليج العربي ازدهارًا في النشاط التجاري والملاحي منذ القدم، حيث كانت من أهم مراكز التجارة في منطقة الكويت، بفضل موقعها الاستراتيجي، فضلًا عن تجارة العُثمانيين، حيث كانت مركزًا تجاريًا هامًا يربط الخليج بالمناطق البعيدة، ويقوم سكانها بنقل البضائع والإبحار لمدى بعيد، مما جعلهم يلعبون دور الوسيط التجاري في المنطقة، وعلى مر العصور تطور النشاط التجاري والملاحي فيها، وظلت محطة مهمة للتبادل التجاري بين الخليج والدول المجاورة والعالم الخارجي.

على الرغم من أن اسمها لم يكن قد اشتهر بعد، لعب سكان الكويت دورًا محوريًا في تنشيط التجارة البحرية. كان نشاطهم الفعال في استخدام السفن والعربات لنقل البضائع عبر البحر هو الدافع الرئيسي لازدهار المنطقة، وتحولها إلى مركز تجاري مهم وذو تجارة واسعة. هذه العوامل، التي تعود إلى فترات تاريخية مبكرة، منحت الكويت مميزات فريدة أصبحت علامة بارزة في تاريخها، وجعلت منها إحدى أهم المحطات التجارية في المنطقة.

يسعى هذا البحث إلى إبراز دور التجارة البحرية الكويتية وأثرها في الاقتصاد خلال الفترة الممتدة ما بين عامي 1814 و1914. وقد جرى اختيار عام 1814 كبداية للموضوع لكونه يمثل محطة مفصلية شهدت تحولاً مهماً في النشاط التجاري للكويت، حيث ساعد النمو الاقتصادي البحري آنذاك، إلى جانب الروابط الوثيقة مع مدينة البصرة التي كانت من أبرز المراكز

التجارية في الخليج العربي، على أن تصبح الكويت وجهة بديلة إثر تراجع حركة التجارة في البصرة وتحولها إليها. أما تحديد عام 1914 نهايةً للفترة المدروسة فيعود إلى اندلاع الحرب العالمية الأولى (1914-1918)، وهي سنوات اتسمت بندرة النشاط الاقتصادي وصعوبته، إلا أن ذلك لا يعني انقطاع التجارة الكويتية، بل على العكس؛ فقد استمرت في التوسع والازدهار رغم التحديات.

ان عنوان البحث تناول التجارة البحرية، قسم البحث الى ثلاثة محاور رئيسية، تناول المحور الاول الالهية التاريخية للكويت قبل اكتشاف النفط، لاسيما العوامل التي ساهمت في بروز الكويت وازدهارها وجعلها من المحطات التجارية المهمة في منطقة الخليج العربي، ثم تطرق المحور الثاني الى النشاط التجاري للكويت ومدى التطور الاقتصادي في المنطقة، فضلا عن تأسيس الأسطول البحري، كذلك يبين المحور الثالث علاقات الكويت التجارية مع مناطق الخليج العربي من جهة والدول التنافسية لاسيما بريطانيا من جهة أخرى، وكذلك المناطق البعيدة خاصة الهند وشرق أفريقيا، وتوضيح انواع السلع والبضائع التي كانت تصدرها وتستوردها الكويت.

المحور الاول : الالهية التاريخية للكويت قبيل اكتشاف النفط :

اولا: الموقع الجغرافي

تُعدّ دولة الكويت من الدول العربية ذات الموقع الاستراتيجي المهم المحاذي للساحل الشمالي للخليج العربي، يحدها العراق من جهة الشمال ويمتد على مسافة تقارب حوالي (254 كم) ، اما من الجهة الجنوبية تطل المملكة العربية السعودية على طول مسافة حوالي (221 كم) ، وتمتد بين خطي عرض 28.45 و 30.05 شمالاً، وخطي طول 46.30 و 48.30 شرقاً، بمساحة تبلغ حوالي (17,818 كيلومتراً مربعاً)، (الحجي، 1993)، هذا الموقع جعلها بوابة طبيعية بين بلاد الرافدين وشبه الجزيرة العربية، فضلاً عن ميناء رئيسياً للتجارة البحرية بين الهند وشرق أفريقيا من جهة، وبلاد الشام والجزيرة العربية من جهة أخرى، كما ان واجهة الكويت البحرية تمتد على طول الساحل مع وجود خليج الكويت الذي يؤمن حماية طبيعية لميناء الكويت الاقتصادي. والذي أسهم في صياغة تاريخها السياسي والاقتصادي والاجتماعي. فقد منحها موقعها الجغرافي مكانة متميزة كمركز تجاري مهم، بينما شكّل سكانها نسيجاً متنوعاً أثر وتأثر بالحضارات العديدة المجاورة (الرشيد، 1981).

ثانيا: التوزيع السكاني :

برزت أهمية منطقة كاظمة في الكويت نهاية القرن السادس عشر وبداية القرن السابع عشر، ميناءً قديماً مهماً، مما يشير إلى وجود استقرار بشري مبكر. غير ان الاستيطان الحقيقي بدأ في أوائل القرن الثامن عشر، لاسيما عقب نزوح عائلات من اراضي نجد السعودية، ومن أبرز تلك العائلات آل صباح الذين أسسوا الحكم عام 1752م (الفهيد، 1987)، وكان صيد اللؤلؤ والتجارة البحرية هما النشاطان الاقتصاديان الرئيسيان، تميزت التركيبة السكانية بالتنوع، حيث استقرت بها جاليات عربية من نجد

والأحساء والعراق، تظهر الإحصاءات السكانية في الكويت خصائص فريدة تتمثل في تعدد الفئات والعمر والجنسية، حيث يشكل المواطنون والوافدون معًا التركيبة الديموغرافية التي تُميز الكويت. يعتمد تحقيق التنوع السكاني على عدة عوامل تاريخية واقتصادية واجتماعية ساهمت في تشكيل الهيكل السكاني الحالي. بالإضافة إلى أسر فارسية وهندية انخرطت في الأنشطة التجارية (حاكمة، 1975).

ثالثا: الموارد البيولوجية:

يغلب على معظم الأراضي الكويتية الطابع الصحراوي، كما يشهد مناخ الكويت درجات حرارة مرتفعة خلال فصل الصيف، تتراوح بين (42 - 46 درجة مئوية)، وفي الشتاء تنخفض درجات الحرارة بشكل ملحوظ لتتراوح بين (3 - 28 درجة مئوية) ، ويعد تساقط الأمطار محدوداً ويبلغ في المتوسط ما بين (75 - 150 ملم سنوياً)، (الهيئة العامة للبيئة ، 1998) .

تمتلك الكويت قيمة تراثية فريدة ونادرة من حيث التنوع البيولوجي، خاصة في البيئة الصحراوية، مما يستدعي ضرورة المحافظة على هذه الموارد الحية التي تأقلمت مع الظروف القاسية. يُعتبر التنوع البيولوجي أساس وجود الإنسان، لكن الأنشطة البشرية تؤثر سلباً على البيئة، مما يشكل تهديداً حقيقياً للحياة الاقتصادية والثقافية للعديد من المجتمعات (برنامج الأمم المتحدة للبيئة - UNEP 1995).

اعتمد الاقتصاد الكويتي قبل اكتشاف النفط على الموارد البيولوجية، مثل محار اللؤلؤ، والأسماك، وحيوانات الرعي، والألياف، والأدوية المستخرجة من النباتات الصحراوية. ورغم أن الاقتصاد الكويتي يعتمد حالياً بشكل أساسي على عائدات النفط، إلا أن للموارد الحية قيمة خاصة لدى الشعب الكويتي. تشكل الموارد البحرية، وخاصة الأسماك والروبيان، حوالي 50% من الطلب المحلي على الأغذية البحرية، كما تُعتبر النباتات الصحراوية مصدراً مهماً لعلف الماشية والمنتجات الدوائية التقليدية.

تساهم تربية المواشي والدواجن في تلبية احتياجات الاستهلاك المحلي من الحليب واللحوم. كما تُعتبر الكائنات الفطرية، خصوصاً أنواع الطيور والأسماك، ذات أهمية كبيرة لعشاق الصيد والقنص. بالإضافة إلى ذلك، يمكن استغلال التنوع البيولوجي في المستقبل من خلال توسيع إنتاج المحاصيل مثل الشعير والقمح والتمر (الهيئة العامة للبيئة، 1998).

ساعدت الموارد البيولوجية المتجددة في تلبية احتياجات السكان في فترة ما قبل النفط، إذا أُدير بشكل صحيح. ومع ذلك، فإن الأسباب الرئيسية لاندثار التنوع البيولوجي في الكويت تعود إلى نقاط ضعف واضحة في السياسات العامة والتشريعات، خاصةً عدم وضوح مسؤوليات المؤسسات. أدى ذلك إلى تدمير المواطن الحيوانية وتغيير مواطن الحيوانات والنباتات الأساسية دون رقابة، بالإضافة إلى الإفراط في الرعي وضغط الصيد والقنص بشكل غير منظم، واستخدام الكيماويات الزراعية بطريقة غير مراقبة (الهيئة العامة للبيئة، 1998).

تفجرت هذه المشكلات نتيجة الزيادة السكانية والتغيرات الاقتصادية والاجتماعية. كما ساهم السعي نحو الاكتفاء الذاتي الغذائي في تجاهل أهمية المحافظة على البيئة وكفاءة تخصيص الموارد، مما وضع ضغطاً كبيراً على الموارد البيولوجية في الكويت. وبالتالي،

تواجه الدولة تحديات بيئية خطيرة تؤدي إلى تدهور ما تبقى من هذه الموارد، لا سيما انتشار التصحر في الأراضي الرعوية وغياب المناطق المحمية (الفرحان، 1960).

على الرغم من صغر مساحة الكويت ومناخها الجاف، فإن بيئتها غنية بالطيور، حيث تم تسجيل أكثر من 350 نوعًا. ومن بين هذه الأنواع، هناك 18 نوعًا فقط تتكاثر محليًا، بينما البقية هي أنواع مهاجرة أو زائرة خلال فصل الشتاء. تقع الكويت على مسارات هجرة الطيور الرئيسية، حيث يمر بها سنويًا ما بين 2 إلى 3 مليون طائر.

تعتبر مناطق الجزر والمد من المواقع الهامة لتغذية طيور الشواطئ والطيور المائية، كما تُعد الجزر المرجانية مواطن حيوية لأربع أنواع من طيور النورس، بالإضافة إلى طيور الغاق (الحميدي، 2008).

الخو الثاني : نبذة تاريخية عن الاقتصاد الكويتي قبل عام 1813

حينما وطأت أقدام البرتغاليين شواطئ الخليج العربي ، في بدايات القرن السابع عشر، كان مشروعهم في المنطقة هو تأسيس نقاط سيطرة بحرية عسكرية وتجارية ضمن شبكة استعمارية واسعة النطاق (الحمدي، 2005)، والتي امتدت من رأس الرجاء الصالح إلى سواحل الهند والخليج العربي. و في عام 1613، بنوا على تل "بهيته" برجًا للمراقبة في منطقة أطلقوا عليها لاحقًا اسم "القرين"، اسم يعكس رؤية استعمارية تسعى إلى تمييز المواقع جغرافيًا لأغراضها البحرية والتجارية. كانت القرن نقطة مهمة على خريطة مصالح البرتغال في الخليج، لكن سرعان ما تحولت إلى ما يُعرف بـ((الفرضة))، وهي ميناء صغير ترسو فيه السفن التجارية. هذه الفرضة تعتبر البذرة الأولى لما يمكن تسميته بـ((الهوية الاقتصادية للكويت))، التي تشكلت منذ لحظتها الأولى عبر البحر، وليس البر، والتركيز على التجارة، أكثر من الزراعة أو الفتوحات السياسية (الابراهيم، 1982).

في الوقت ذاته، ان النشأة البحرية للكويت، تعود لقبيلة العوازم القادمة من نجد بعد أن ضاقت بها الأرض، قد بدأت تنتشر على سواحل وربة وبوبيان. لم يدخل العوازم الكويت بوصفهم غزاة، لكن باعتبارهم صيادين ومزارعين يبحثون عن الرزق، وكانوا أول من أقام حواضر ومهدو لبناء المدن وتعميرها، على تلك السواحل وهم تجمعات صغيرة يعملون بصيد الأسماك فضلًا عن زراعة النخيل. حيث زرعوا الوفرة والعبدلي ، وأسسوا حضورًا ريفيًا بحريًا متصالحًا مع الطبيعة. (جعفر، 1992).

بعد دخول عائلة العتوب، التي تضم آل صباح وآل خليفة والجلهمة، إلى الكويت عام 1716، بدأت هذه العائلة العمل في التجارة مستفيدة من معرفتها العميقة وخبرتها في شؤون البحر. كانت الكويت في ذلك الوقت تعاني من ظروف اقتصادية صعبة، لكن العتوب استطاعوا استغلال موقع الكويت الجغرافي كميناء مهم على الخليج العربي لبدءوا نشاطهم التجاري.

في عهد الشيخ صباح الأول (1752-1776)، الذي يُعتبر مؤسس حكم آل صباح في الكويت، بدأت المحاولة الأولى لإنشاء الأسطول الكويتي (الحسين، 2005). كانت السفن في البداية صغيرة الحجم، ولم تكن قادرة على الوصول إلا إلى المناطق القريبة من الكويت (حاكمة، 1975). لكن مع مرور الوقت، وبفضل السياسة التي اتبعتها آل صباح في تشجيع الحركة الملاحية والتجارية، تطورت السفن بشكل ملحوظ، حيث تم بناء سفن أكبر قادرة على الوصول إلى الهند وأفريقيا (خزعل، 1962).

أكد الرحالة الدنماركي نيبور (Neibuhr) هذه الحقيقة خلال زيارته للكويت عام 1765، حيث أشار إلى حالة الاستقرار والنمو السكاني والتطور التجاري، موضحاً أن عدد السكان كان حوالي عشرة آلاف نسمة، وكان هناك 800 مركب تُستخدم في التجارة وصيد الأسماك والغوص على اللؤلؤ. وبفضل هذه الظروف المواتية، بدأ الكويتيون في بناء سفنهم بأنفسهم، وقد أبدعوا في هذا المجال حتى أصبحت سفنهم تحظى بسمعة عالية في الخليج العربي والسواحل الشرقية لأفريقيا (الحاتم، 2001).

مرت التجارة في عهد الشيخ صباح الأول بفترة من البناء والتطوير، لكنها شهدت تحسناً ملحوظاً بعد تولي ابنه عبد الله الحكم (1776-1814). في هذه الفترة، شهدت المدينة تدفق العديد من المهاجرين الأثرياء والوجهاء الذين كانوا يشتغلون في التجارة، مثل والد الشيخ أحمد الرزق. ساهم بناء السفن الكبيرة في تعزيز مكانة الكويت كمركز تجاري رئيسي للعديد من المناطق مثل الشام ونجد والأحساء، حيث كان أهل الكويت يسافرون لتجارة مع هذه المناطق.

علاوة على ذلك، اهتم آل صباح بحماية الطرق التجارية وتأمينها من السلب، حيث فرضوا عقوبات صارمة على من يعترض القوافل التجارية. هذا التوجه ساعد على تعزيز الثقة في التجارة الكويتية وفتح أمامها آفاقاً جديدة للنمو، مما جعل الكويت مركزاً تجارياً حيوياً في المنطقة (الفرحان، 1960).

شهدت تجارة الكويت خلال حكم عبد الله بن صباح تطوراً ملحوظاً، حيث ساهمت الأحداث الإقليمية في تعزيز مكانتها التجارية. من أبرز هذه الأحداث كان الحصار الفارسي للبصرة عام 1775 واحتلالها في العام التالي (خزعل، 1962). أدى هذا الاحتلال إلى انفراد الكويت بتجارة البصرة وزيادة شهرتها كمركز تجاري رئيسي. كما رافقت هذه الأحداث هجرة العديد من التجار، خاصة أولئك الذين استقروا في الكويت وكانوا يمتلكون رؤوس أموال كبيرة. ساهم تدفق هؤلاء التجار في زيادة الإمكانات التجارية وتجهيز عمران المدينة، حيث انتقلت تجارة الهند من البصرة إلى الكويت، مما جلب الرخاء والازدهار للمدينة (الإبراهيم، 1982).

السياسة التي اتبعتها الكويت في تلك الفترة كانت فعالة جداً في تحقيق هذا الازدهار الاقتصادي والتجاري. تمثلت هذه السياسة في تخفيض الرسوم والضرائب على السلع والبضائع الداخلة والخارجة عبر الكويت، مما أدى إلى زيادة واضحة في أعداد السفن التي تصل موانئ الكويت بحلول عام 1960 (عباس، 1982). هذا التوجه نحو تخفيف الأعباء المالية ساهم في جذب المزيد من التجار والمستثمرين، مما عزز الحركة التجارية في البلاد.

كما ساهمت هجرة عدد كبير من تجار البحرين إلى الكويت عام 1783 في توسيع النشاط التجاري. جاء ذلك بعد أن زحف الشيخ نصر آل مذكور بجيشه على الزبارة واندلعت معركة بينه وبين آل خليفة. خشيةً من تفاقم النزاع، قرر التجار المقيمون في تلك المناطق الهجرة إلى الكويت، حيث استقبلهم الأهالي والتجار الكويتيون وأتاحوا لهم الفرصة للعمل سوياً في التجارة (خزعل، 1962). هذه الهجرة لم تكن مجرد انتقال للأشخاص، بل كانت أيضاً انتقالاً للمعرفة والخبرات التجارية.

علاوة على ذلك، أقام الشيخ عبد الله الأول علاقات تجارية مع الدول والشركات الأوروبية، وخاصة مع شركة الهند الشرقية البريطانية. هذه العلاقات زادت من أهمية الكويت التجارية وجعلتها مركزاً ليريد هذه الشركة، مما ساهم في تعزيز مكانتها كمركز

تجاري بارز في المنطقة. بالإضافة إلى ذلك، نقل مقر الوكالة البريطانية إلى الكويت كان له تأثير كبير على ازدهار التجارة وزيادة أهمية الكويت كحلقة وصل بين الشرق والغرب (الوزان، 2019).

لفهم تجارة الكويت بشكل أفضل، يجدر بنا التطرق إلى علاقاتها التجارية خلال عهد الشيخ عبد الله بن صباح، حيث كانت هذه العلاقات تمثل نقطة تحول في تاريخ التجارة الكويتي، مما أسهم في تطورها ونموها كأحد المراكز التجارية الرائدة في المنطقة.

العلاقات التجارية الكويتية في عهد الشيخ عبد الله بن صباح

بعد أن أصبحت الكويت مركزًا تجاريًا هامًا في منطقة الخليج العربي، أقامت علاقات واسعة مع العديد من المناطق، سواء داخل المنطقة أو خارجها. في مقدمة هذه المناطق تأتي العراق، حيث ارتبطت الكويت بعلاقات تجارية متينة، ترجع في جزء كبير منها إلى الجوار الجغرافي والتداخل الاجتماعي والأسري، وخاصة مع سكان البصرة. شجع الشيخ صباح الأول على تطوير التجارة مع العراق، مما أسهم في تعزيز الروابط الاقتصادية بين البلدين (الصباح، 1988).

اعتمدت الكويت بشكل أساسي على مدينة البصرة في استيراد احتياجاتها الضرورية والكمالية. كانت الكويت تستورد الأرز والقمح والشعير والتمر والخضروات والفواكه والمنسوجات، مما جعلها تعتمد على هذه المدينة كمصدر رئيسي للسلع الأساسية. في المقابل، كان الكويتيون يبيعون اللؤلؤ في سوق بغداد، مما يبرز دور الكويت كمركز تداول حيوي في المنطقة (خزعل، 1962).

أما فيما يخص علاقات الكويت مع نجد، فقد كانت الكويت تمثل المخرج الوحيد لجبل شمر، حيث أنها الميناء الوحيد الذي يخدم منطقة نجد (الصباح، 1988). هذا الدور الاستراتيجي للكويت كحلقة وصل للتجارة مع نجد كان له تأثير كبير، خاصة في ظل عدم استقرار الأوضاع السياسية في شبه الجزيرة العربية، بما في ذلك الإحساء. أدت النزاعات المستمرة بين الوهابيين وزعماء بني خالد إلى تحول طرق تجارة الهند نحو وسط شبه الجزيرة العربية، مما جعل موانئ الكويت بديلاً لموانئ القطيف والعقير كمداخل رئيسية للتجارة إلى داخل شبه الجزيرة العربية (العجيلي، 2002).

هذا التحول في طرق التجارة جعل الكويت تلعب دورًا محوريًا في التجارة الإقليمية، حيث استغلت الكويت هذا الوضع لتعزيز مكانتها كمركز تجاري قوي ومؤثر. كما ساهمت هذه العلاقات التجارية المتينة في تنمية الاقتصاد الكويتي، وفتحت المزيد من الفرص أمام التجار الكويتيين للتوسع في عملياتهم التجارية، مما أسهم في ازدهار الكويت كمركز تجاري حيوي في المنطقة.

كانت جميع منتجات نجد، مثل الخيول والأغنام والصوف، تُصدر إلى الهند عبر ميناء الكويت، مما جعل الكويت نقطة انطلاق رئيسية للتجارة بين نجد والهند. هذه التجارة لم تكن تقتصر فقط على السلع الزراعية والحيوانية، بل كانت تعكس أيضًا الروابط الثقافية والاجتماعية بين المناطق المختلفة.

كما ارتبطت الكويت بعلاقات تجارية وثيقة مع البحرين، حيث ساهمت العلاقات الأسرية بين الطرفين —كلاهما يحكمه قبيلة العتوب— في تعزيز التجارة بينهما. كان لدى كلا الطرفين جالبوتات والبغال والقوارب الكبيرة التي استخدمت في التجارة،

بالإضافة إلى خمسة عشر مركبًا آخر من نوع بتيل وبغلة، تراوحت حمولتها بين 50 و120 طنًا. كان لديهم أيضًا حوالي 150 مركبًا تجاريًا تعمل في تجارة الخليج العربي والبحر الأحمر وسواحل السند وبومباي. قامت هذه السفن برحلات منتظمة إلى تلك المناطق، بينما كانت الكويت تستورد من البحرين الأقمشة والتمور والسمن (الحسين، 2005).

إضافة إلى ذلك، شكلت البحرين نقطة مرور (ترانزيت) حيوية حيث مرت من خلالها تجارة الكويت، وكذلك السلع المستوردة من بلاد الهند والصين. كانت هذه السلع تشمل الأقمشة الزراقي السورتي، والبياضات، والمخللات البنغالية، بالإضافة إلى البن والسكر والفلفل والتوابل والحديد والرصاص. كما جلبت السفن الكويتية البضائع التجارية بكميات كبيرة، مثل الأقمشة السورتي، وأغزال القطن، ومصبغات كايي، حيث كان يتم تصدير البن والفلفل إلى بغداد وحلب (الحاتم، 2001).

هذا التعاون التجاري بين الكويت والبحرين لم يعزز فقط الاقتصاد المحلي، بل ساهم أيضًا في بناء علاقات اجتماعية وثقافية قوية بين الشعبين. شكلت هذه العلاقات أهمية كبيرة في تعزيز الأمن الغذائي والتجاري للكويت، حيث كانت تسهم في توفير مجموعة متنوعة من السلع الأساسية وغير الأساسية، مما جعل الكويت مركزًا تجاريًا حيويًا في المنطقة.

إن علاقات الكويت التجارية خلال هذه المرحلة لم تقتصر على مشيخات الخليج العربي فحسب، بل توسعت لتشمل علاقات قوية مع الشركات والدول الأجنبية التي كانت لها مصالح ونفوذ في المنطقة. في مقدمة هذه الأطراف تأتي شركة الهند الشرقية البريطانية، حيث ارتبطت الكويت بعلاقات تجارية واسعة معها. أثر انتقال مقر الوكالة البريطانية إلى الكويت عام 1793، نتيجة للظروف الصعبة التي مرت بها البصرة، بشكل إيجابي على نمو وتطور الكويت. استمر وجود الوكالة لمدة عامين، مما ساعد على تعزيز الروابط الاقتصادية بين الكويت والمصالح البريطانية (الإبراهيم، 1982).

نتيجة لهذا الانتقال، شهدت الحركة التجارية لسفن العتوب زيادة ملحوظة في العدد والحجم، حيث أصبحت الكويت تحتكر النقل البحري للبضائع بين مسقط وساحل جزيرة العرب الغربي الواقع على الخليج العربي. كما استحوذت الكويت على جزء كبير من حركة البضائع بين مسقط والبصرة، مما جعلها نقطة استراتيجية في شبكة التجارة الإقليمية (مراد، 1984).

بالإضافة إلى ذلك، ارتبطت الكويت بعلاقات تجارية مع شركة الهند الشرقية الهولندية، حيث عقدت عدة صفقات تجارية واستخدمت شبكة تجار الكويت كوسيط لهذا الغرض. كانت السفن الكويتية تحمل بضائع الشركة إلى الأسواق الأخرى في الجزيرة العربية والعراق والشام وأفريقيا، مما ساهم في توسيع نطاق التجارة الكويتية وزيادة تنوع السلع المتاحة في الأسواق المحلية.

هذا التوسع في العلاقات التجارية لم يعزز فقط الاقتصاد الكويتي، بل ساعد أيضًا في بناء سمعة الكويت كمركز تجاري حيوي ومؤثر في المنطقة. أصبح التجار الكويتيون ينظر إليهم كوسيطين موثوقين في التجارة الدولية، مما أتاح لهم فرصًا أكبر للتوسع والنمو في الأسواق العالمية. كما ساهمت هذه العلاقات في نقل المعرفة والخبرات التجارية، مما أدى إلى تحسين الأداء التجاري للكويت وزيادة قدرتها التنافسية في السوق الإقليمي والدولي.

كانت الكويت تتمتع بعلاقات تجارية واسعة مع الهند، حيث كانت السفن الكويتية تصل إلى موانئ مثل كراتشي وكلكتا وبومباي، محملةً بتمور العراق والإحساء، التي كانت تُعتبر من المواد الغذائية الأساسية المطلوبة في شبه القارة الهندية. كانت تلك التمر تُقايس بمواد أخرى ضرورية في صناعة السفن، مثل الخشب والحبال المصنوعة من ألياف جوز الهند، بالإضافة إلى الخيوط والمسامير التي كانت تستخدم في بناء وإصلاح السفن.

علاوة على ذلك، كانت السفن الكويتية تجلب معها مجموعة من المواد الغذائية، ومن أبرزها التوابل والأرز المعروف باسم "رز رانجون"، الذي كان يتميز برخص ثمنه وجودته العالية (الوزان، 2019). هذا التنوع في السلع المتبادلة ساهم في تعزيز العلاقات التجارية بين الكويت والهند، مما جعلها نقطة تبادل حيوية في شبكة التجارة الإقليمية.

أما تجارة التمر، فقد شهدت نشاطاً ملحوظاً، حيث كان التجار يشترون كميات كبيرة من التمر ويحملونها على متن السفن الشراعية إلى الهند، حيث يقايسونها بأموال أخرى ومواد مثل الأنسجة والأثاث والأدوات الفرجية. وبعد ذلك، يعود التجار إلى مناطق الخليج العربي محملين بهذه السلع، ليقوموا ببيعها بالدرهم، مما يعكس نجاحهم في تحقيق أرباح جيدة من هذه العمليات التجارية (الحري، 2017).

هذا النشاط التجاري لم يعزز فقط الوضع الاقتصادي للكويت، بل ساعد أيضاً على بناء سمعة الكويت كمركز تجاري رئيسي في المنطقة. وبفضل هذه العلاقات التجارية، تمكن التجار الكويتيون من استكشاف أسواق جديدة وتوسيع نطاق تجارتهم، مما أسهم في ازدهار الاقتصاد الكويتي ونموه. كما أن التبادل الثقافي الذي صاحب هذه التجارة ساهم في تعزيز العلاقات الاجتماعية بين الشعوب المختلفة، مما أضاف بعداً إنسانياً للعلاقات التجارية.

تجدر الإشارة إلى أن الكويت كانت تصدر مجموعة من السلع التي اشتهرت بها منطقة الخليج العربي، أبرزها اللؤلؤ التي تُستخرج من أعماق المياه. كان التجار يقومون بتنظيف وتجميع هذه اللؤلؤ بكميات كبيرة لتكون جاهزة لأغراض التجارة، حيث كانت تتمتع بشعبية كبيرة في الأسواق الهندية، مما جعلها من أهم الصادرات الكويتية.

إضافة إلى ذلك، أقام الكويتيون علاقات تجارية قوية مع شرق أفريقيا، حيث كان التجار يصدرون التمر العراقية إلى تلك المناطق. كانت هذه التمر تُشحن من البصرة نحو شرق أفريقيا عبر حضرموت وعدن والبحر الأحمر. خلال هذه الرحلات التجارية، كان التجار يتوقفون في مدينة أو مدينتين من المدن الصغيرة المنتشرة على السواحل الجنوبية للجزيرة العربية لتبادل السلع مع السكان المحليين.

في هذه المحطات التجارية، كانت تُباع التمر العراقية التي تم تعبئتها في البصرة، بالإضافة إلى حمولات أخرى مثل حزم الأقمشة وأكياس السكر التي تم شراؤها من أسواق الكويت وعدن (قاسم، 2005). هذه العمليات لم تقتصر فقط على التبادل التجاري، بل ساهمت أيضاً في تعزيز العلاقات الثقافية والاجتماعية بين الكويتيين والشعوب الأخرى.

من خلال هذه التجارة، تمكنت الكويت من بناء سمعة قوية كمركز تجاري حيوي، مما ساعد في تعزيز مكانتها في المنطقة. كما أن تواصل التجار مع مختلف الثقافات أسهم في تبادل الأفكار والابتكارات، مما أثرى الحياة الاقتصادية والاجتماعية في الكويت.

من جهة أخرى، كانت السفن الكويتية تنقل عند عودتها مجموعة من السلع القيمة، مثل خشب الجندل الذي يُستخدم في تسقيف البيوت، بالإضافة إلى الفحم الصومالي وزيت الجوز والصمغ العربي (الصباح، 1988). هذه المواد لم تكن فقط تلي احتياجات السوق المحلية، بل كانت تُعتبر أيضًا من العناصر الأساسية في بناء المنازل وتحسين جودة الحياة في الكويت. فضلاً عن ذلك، كان التجار الكويتيون يجلبون معهم السجائر والأقمشة وعصير الليمون والأخشاب وزيت الهند (جمال، 2003)، مما يعكس تنوع السلع التي كانت تُستورد.

من الواضح أن علاقات الكويت التجارية اتسعت بشكل ملحوظ خلال عهد الشيخ عبد الله الصباح، حيث لم تقتصر على منطقة معينة، بل امتدت إلى مناطق بعيدة عن الخليج العربي. هذا التوسع في العلاقات التجارية يدل على مهارة البحارة الكويتيين ودورهم الحيوي في التجارة مع تلك المناطق. كانوا ينقلون السلع والبضائع التي تُنتج محلياً أو تُستورد من الهند وشرق إفريقيا، مما ساهم في تنشيط حركة التجارة البحرية وجعل الكويت نقطة التقاء للعديد من الثقافات والسلع.

علاوة على ذلك، فإن الموقع الجغرافي المتميز للكويت في الخليج العربي زاد من أهميتها الاستراتيجية كحلقة وصل مع العالم الخارجي. كانت الكويت تمثل أحد الطرق الرئيسية للتجارة بين شرق آسيا وغرب أوروبا، مما منحها دوراً محورياً في شبكة التجارة العالمية. هذا الموقع الاستراتيجي لم يعزز فقط من قوة الكويت الاقتصادية، بل ساهم أيضاً في تعزيز مكانتها كمركز ثقافي وتجاري في المنطقة، مما أتاح لها فرصاً كبيرة للتوسع والنمو في المستقبل.

استناداً إلى ذلك، فإن الطريق التجاري الذي يمر عبر الكويت يعزز من أهميتها التجارية بشكل كبير. كانت السفن التي تجوب الخليج العربي تتوقف كثيراً على شواطئ الكويت، وخاصة جزيرة فليكا، لتزويدها بالماء ولتجنب مخاطر الأنواء الجوية. هذه التوقيفات لم تكن مجرد محطات عابرة، بل كانت تعكس الدور الحيوي الذي لعبته الكويت كنقطة انطلاق واستراحة للبحارة والتجار. كما تؤكد الآثار التي وُجدت في هذه الجزيرة أن طرق التجارة البحرية كانت تمر عبر سواحل الكويت، مما يدل على أهمية هذه المنطقة كحلقة وصل في شبكة التجارة البحرية (المبارد، 1981).

سيطرت الكويت أيضاً على الحركة التجارية في المنطقة، وبشكل خاص على تجارة النقل (الترانزيت). هذا السيطرة جاءت نتيجة لموقعها الاستراتيجي الذي جعلها نقطة تجارية محورية. علاوة على ذلك، تميزت الكويت بوجود عدة جزر ذات أهمية ملاحية وتجارية، مثل مسكان، عوهه، كبر، أم المرادم، قاروة، وأم النمل، والشويخ. كانت هذه الجزر تلعب دوراً مهماً في تحسين ظروف الملاحة، حيث ساعدت على هدوء حركة المياه، مما جعلها أماكن مثالية للتوقف والتزود بالموارد.

إضافةً إلى ذلك، كانت هذه الجزر تُستخدم كمحطات استراحة لصيادي السمك، حيث توفر لهم ملاذاً آمناً أثناء أوقات الحاجة. كما كانت مراكز لصيادي اللؤلؤ، حيث يُعتبر صيد اللؤلؤ جزءاً أساسياً من الاقتصاد المحلي. بعض هذه الجزر كانت أيضاً مناسبة لاستقبال السفن، مما زاد من دور الكويت كمركز تجاري متميز في المنطقة (سانجر، 1964).

هذا التكامل بين الموقع الجغرافي والموارد الطبيعية جعل الكويت نقطة جذب تجارية هامة، حيث ساهم في تعزيز التجارة البحرية واستقطاب التجار من مختلف المناطق. كما أن هذه الديناميكية الاقتصادية ساعدت على بناء علاقات قوية مع الدول المجاورة، مما عزز من مكانة الكويت على الساحة الإقليمية والدولية.

تعتبر الخصائص الطبيعية من العوامل الرئيسية التي تميز الكويت، ومن أبرز هذه الخصائص سواحلها الموانئ التي تتمتع بحماية طبيعية من الأمواج والعواصف. هذه الحماية أسهمت بشكل إيجابي في تعزيز نشاطها التجاري، إذ جعلت الكويت في مأمن من العواصف الشديدة التي قد تعصف بسواحلها، مما أتاح للسفن الراسية في موانئها فرصاً أكبر للتحميل والتفريغ دون مخاطر كبيرة.

تتمتع الكويت بشبكة من الأخوار والشعاب المرجانية التي تحيط بسواحلها. على الرغم من أن هذه الشعاب تعيق حركة الملاحة للسفن الكبيرة، إلا أنها توفر بيئة آمنة للمراكب الصغيرة، حيث يمكن لهذه المراكب اجتيازها بسهولة بفضل صفاء مياهها. هذا الوضع في المياه يتيح للبحارة رؤية الشعاب المرجانية وتفاديها، مما يسهل عملية الملاحة ويعزز من قدرة الكويت على استقبال السفن الصغيرة.

تعتبر هذه المميزات الطبيعية بمثابة نقاط قوة للكويت، حيث وفرت لها بيئة ملائمة للتجارة البحرية وصيد الأسماك، بالإضافة إلى تحسين ظروف الحياة البحرية. كما أن هذه الخصائص ساعدت في بناء سمعة الكويت كمركز تجاري موثوق، مما جذب التجار من مختلف الدول والمناطق.

بالإضافة إلى ذلك، فإن وجود الشعاب المرجانية والأخوار يساهم في دعم التنوع البيولوجي في المنطقة، مما يعزز من أهمية الكويت كمركز للحياة البحرية. هذا التنوع لا يقتصر فقط على الموارد السمكية، بل يمتد ليشمل الثروة البحرية الأخرى، مما يضيف بعداً اقتصادياً واجتماعياً لتاريخ الكويت.

ارتبطت الكويت ارتباطاً وثيقاً بالبحر، حيث يمثل البحر حلقة الوصل الوحيدة لها بالعالم الخارجي ويشكل مورداً حيويًا لحياة سكانها. لم تقتصر تجارتها على مناطق الخليج العربي فحسب، بل امتدت إلى مناطق أبعد، مما يعكس أهمية الكويت كمركز تجاري حيوي (حاكمة، 1975).

تأثرت حركة التجارة الكويتية بشكل كبير بحركة الرياح، حيث استفاد الملاحون العرب من خصائص الرياح الموسمية في المحيط الهندي وأوقات هبوبها. هذه المعرفة أكسبتهم خبرة واسعة في فهم حركة الرياح على مدار السنة، ما ساعدهم في استخدام الشراع المربع المثبت في سفنهم الشراعية بشكل فعال، سواء في فصل الصيف أو الشتاء (التميمي، 1998).

خلال فصل الصيف، ساعدت الرياح الموسمية في دفع السفن القادمة من المحيط الهندي نحو الخليج العربي، مما سهّل حركة التجارة ونقل البضائع. وفي فصل الشتاء، كانت الرياح الشمالية الغربية تدفع السفن من داخل الخليج إلى مياه المحيط الهندي، مما عزز من حركة التجارة في كلا الاتجاهين (الإبراهيم، 1982).

هذا التفاعل الديناميكي بين الرياح والملاحة ساهم في تعزيز اتصالات الكويت مع مناطق مثل الهند والعراق وشرق إفريقيا. وقد انعكس هذا الاتصال على الكويتيين من خلال توسيع علاقاتهم التجارية، مما أتاح لهم فرصة اكتساب خبرات ملاحية غنية في التعامل مع هذه الدول. كما أن معرفتهم بالبحار، بما في ذلك أعماقها وجزرها والأنواء الجوية، كانت عاملاً مهماً في نجاحهم التجاري.

بفضل هذه العوامل، أصبحت الكويت نقطة جذب تجارية رئيسية، حيث ساهمت في تعزيز الروابط الثقافية والاقتصادية مع مختلف الدول، مما أسهم في ازدهار الاقتصاد الكويتي وتنوع مصادره دخله.

ارتبطت الكويت ارتباطاً وثيقاً بالبحر، حيث يمثل البحر حلقة الوصل الأساسية لها بالعالم الخارجي ويشكل مورداً حيويًا لحياة سكانها. كانت الكويت تعتمد على البحر ليس فقط في الحصول على الغذاء والموارد، بل أيضاً في تعزيز تجارتها. لم تقتصر تجارتها على مناطق الخليج العربي فحسب، بل امتدت لتشمل مناطق أبعد مثل الهند والعراق وشرق إفريقيا، مما يعكس أهمية الكويت كمركز تجاري بارز في المنطقة (حاكمة، 1975).

تلعب حركة الرياح دوراً حيويًا في النشاط التجاري، حيث استفاد الملاحون العرب من خصائص الرياح الموسمية في المحيط الهندي وأوقات هبوبها. هذه المعرفة العميقة بحركة الرياح، سواء في فصل الصيف أو الشتاء، أكسبتهم خبرات قيمة في استخدام الشراع المربع المثبت على السفن الشراعية، مما سهل عليهم التنقل والقيام بالتجارة بكفاءة (التميمي، 1998).

خلال فصل الصيف، كانت الرياح الموسمية تدفع السفن القادمة من المحيط الهندي نحو الخليج العربي، مما ساهم في زيادة حجم التجارة والنقل. وفي فصل الشتاء، كانت الرياح الشمالية الغربية تساعد في دفع السفن من داخل الخليج إلى مياه المحيط الهندي، مما عزز من حركة التجارة في كلا الاتجاهين (الإبراهيم، 1982).

هذا التفاعل الديناميكي بين الرياح والملاحة ساهم في تعزيز اتصالات الكويت مع مناطق مختلفة، خاصة مع الهند والعراق وشرق إفريقيا. وقد انعكس هذا الاتصال على الكويتيين من خلال توسيع علاقاتهم التجارية، مما أتاح لهم الفرصة لاكتساب خبرات ملاحية غنية في التعامل مع هذه الدول. كما عززت معرفتهم بالبحار، بما في ذلك أعماقها وجزرها والأنواء الجوية، من قدرتهم على التخطيط لرحلاتهم التجارية وتنفيذها بنجاح.

تجسد هذه العوامل دور البحر الحيوي في حياة الكويت الاقتصادية والاجتماعية، حيث ساعدت في بناء سمعة الكويت كمركز تجاري حيوي ومؤثر في المنطقة، مما ساهم في ازدهارها وتنوع مصادرها دخلها.

كان امتهان الكويتيين للتجارة يدفعهم إلى الحاجة إلى السفن، وأصبحوا من أمهر صناعها (العللا، 1975). وقد ساعد ذلك في دفع التجارة الكويتية قدماً، حيث بلغ عدد السفن التي كانوا يصنعونها حوالي 20-25 سفينة سنوياً. ووفقاً لذلك، كانوا يحصلون على مستلزماتهم (مثل القماش والأشعة والحبال) من إقليم المليبار في الهند، مما سمح لسفنهم بالإبحار إلى الهند وزنجبار وشرق إفريقيا.

تحولت موانئ الكويت إلى مراكز تجارية نشطة في الخليج العربي، وأصبحت مرسى مهماً للسفن القادمة من المنطقة، حيث لعبت دوراً في الوساطة التجارية، مما ساعد في توسيع وتعزيز علاقاتها التجارية مع المناطق الأخرى (حسين، 1960).

المحور الثالث : النشاط التجاري البحري للكويت 1814-1914

التجارة البحرية الكويتية (1814-1862)

على الرغم من أن التجارة البحرية في الكويت شهدت تطوراً ملحوظاً خلال فترة الشيخ عبد الله، إلا أنها توسعت بشكل كبير في عهد خلفه الشيخ جابر. خلال هذه الفترة، شهدت التجارة نمواً سريعاً بفضل السياسة الجمركية المعتدلة التي اتبعتها، حيث كانت الرسوم الجمركية تبلغ حوالي 2% على جميع الواردات. هذه السياسة ساهمت بشكل كبير في جذب السفن التجارية من مختلف المناطق، مما أدى إلى ازدهار النشاط التجاري في الكويت.

تأثرت صادرات الكويت ووارداتها بشكل إيجابي نتيجة لهذه السياسات. في عام 1839، بلغت الواردات حوالي 500 ألف روبية، بينما وصلت الصادرات إلى حوالي 100 ألف روبية، وهي مبالغ كبيرة مقارنة بقيمة العملة السائدة في تلك الفترة (الحسين، 2005). هذا النمو في التجارة يعكس نجاح الكويت في تعزيز مكانتها كمركز تجاري حيوي في المنطقة.

كما شهد الأسطول الكويتي توسعاً ملحوظاً، حيث بلغ عدد سفنه نحو 35 سفينة، تضمنت 15 سفينة من نوع البقلة، التي كانت تحمل أحمالاً تتراوح بين 450 و1000 طن. بينما كانت هناك 20 سفينة أخرى من نوع بتيل، بحمولة تتراوح بين 50 و120 طن (الفرحان، 1960).

هذا التوسع في الأسطول البحري لم يعزز فقط من قدرة الكويت على تأمين متطلباتها التجارية، بل ساهم أيضاً في تحسين قدراتها اللوجستية، مما جعلها قادرة على المنافسة في الأسواق الإقليمية والدولية. وبالتالي، فإن هذه التطورات في التجارة البحرية والبحرية تعكس الرؤية الاستراتيجية للقيادة الكويتية في تلك الحقبة، التي أدت إلى تعزيز الاقتصاد الوطني وزيادة الازدهار.

يتضح مما سبق أن الكويت في القرن التاسع عشر كانت تمتلك ميناء كبيراً، وغالبية سكانها كانوا من التجار الذين يعملون في مجالات التجارة الداخلية والخارجية. لم يقتصر عملهم على نوع معين من التجارة، بل كانوا يتاجرون بجميع أنواع السلع السائدة في الخليج العربي دون استثناء. وبلغ عدد السفن الكويتية العاملة في نقل التجارة نحو مئة، بين صغيرة وكبيرة.

فضلاً عن ذلك، ازدهرت تجارة الخيول في الكويت كجزء من السلع التجارية، حيث بلغ مجموع ما تم تصديره من الخيول العربية من البصرة والكويت إلى بومباي ومدراس وكلكتا عام 1816 نحو 2500 حصان. كان ثمن الحصان الواحد يصل إلى 300 روبية، وتصل تكاليف نقله وعلفه ورعايته حتى نهاية الرحلة إلى 200 روبية، بينما كانت السفينة الواحدة تحمل حوالي 80 حصاناً. وقد تصل أثمان الحصان الواحد، لا سيما في البنغال، إلى 1500 روبية (القناعي، 1960).

أما واردات الكويت، فهي تشمل بضائع هندية متنوعة مثل الأقمشة، الأرز، السكر، الخشب، البهارات، والقطن، جميعها تُستورد من الهند. كما تستورد الكويت القهوة من البحر الأحمر (اليمن) والفواكه المجففة من بلاد فارس، والتمور من البصرة، والأقمشة والسّمك واللؤلؤ من البحرين.

تتميز موانئ الكويت بحركة تجارية دائمة، حيث تتقاضى رسوماً جمركية تصل إلى 2% على جميع الواردات. في عام 1839، استوردت الكويت الفواكه، البلح، الرمان، والبطيخ من البصرة وبوشهر. كما كانت الهند والبصرة تصدران إلى الكويت الحنطة والشعير، وتحصل الكويت على العدس من البصرة والماشية من البدو، حيث كانت أسعار السلع تختلف حسب توفرها. وكانت الكويت تستورد أيضاً أخشاب الساج اللازمة لبناء السفن من مدينة بومباي (دكي، 2018).

فضلاً عن ذلك، طلبت حكومة بومباي من الكابتن هينيل، المقيم البريطاني في الخليج العربي، التوجه إلى الكويت لكتابة تقرير حول مدى صلاحيتها كقاعدة عسكرية لحماية مصالح حكومة الهند. جاء في تقريره أن سكان الكويت يمتلكون إحدى وثلاثين سفينة من نوع البقلة وبيتل، ويتاجرون مع الهند، بالإضافة إلى خمسين سفينة صغيرة تُستخدم في التجارة الساحلية بالخليج العربي، وحوالي خمسة وثلاثين قارباً تعمل في الغوص على اللؤلؤ وصيد السمك (الشمالن، 1975).

كما كتب كمبول تقريراً آخر عن تجارة الكويت في عام 1845، حيث ذكر أن الكويت تُعتبر مدينة نموذجية للنجاح التجاري، ويوجد بها 31 سفينة من نوع البقلة و50 سفينة صغيرة تعمل في التجارة على سواحل الخليج العربي، بالإضافة إلى 350 قارباً مخصصاً لصيد اللؤلؤ (العجيلي، 2002).

في منتصف القرن التاسع عشر، أصبحت الكويت، بفضل حركتها التجارية المزدهرة، محط أنظار القوى الدولية، وخاصة بريطانيا. فقد رأى البريطانيون، لاسيما (سوذرلاند) والجنرال جزني (Chesney)، أن الكويت تمتلك ميناء استراتيجياً مثالياً لدعم مشروعهم لإنشاء سكة حديد تربط البحر المتوسط بالخليج العربي. في عام 1856، عرضت بريطانيا فرض حمايتها على الكويت مقابل تعويضات تجارية، إلا أن الشيخ جابر الصباح رفض هذا العرض، مؤكداً على سيادة الكويت (سانجر، 1964).

النظم البيئية البحرية الكويتية

تحتوي النظم البيئية البحرية والساحلية في دولة الكويت على مجمل التراث الوطني من التنوع البيولوجي، وتتكون هذه النظم البيئية من العديد من المواطن المميزة التي تضم تجمعات متنوعة من الأنواع، والتي تشكل كثير منها أهمية اقتصادية وبيئية. ومن أهم مواطن التنوع البيولوجي المسطحات الطينية في منطقة المد والجزر والسبخات والاختار و(قيعان المحار) والأعشاب البحرية والطحالب، والشعاب المرجانية وبيئات البحار المفتوحة. وتتوفر قاعدة جيدة نسبياً من المعلومات عن مجموعات الكائنات البحرية مثل أنواع الأسماك والهوائم البحرية، يبقى عدد كبير من مجموعات اللافقاريات والشعاب المرجانية وأنواع الحيوانات القاعية بحاجة إلى بحث ودراسة. وتم تسجيل أكثر من 250 نوعاً من اللافقاريات ومن مناطق المد والجزر وحوالي 200 نوعاً تقريباً من الهوائم الحيوانية والهوائم النباتية و105 نوعاً من النباتات البحرية في المياه الكويتية، وهناك 240 نوعاً معروفاً من الأسماك منها 95 نوعاً منها بالشعاب المرجانية، وللعديد من الكائنات البحرية مثل الروبيان وأسماك الهامور أهمية كبيرة للصيد التجاري والصيد الترفيهي.

ففي عام 1860 بدأت تجارة الكويت تتوسع بشكل ملحوظ. واستمرت أنشطة صيد اللؤلؤ في الازدهار، خاصة مع تطور أدوات الصيد وأساليب التمييز في جودة اللؤلؤ. الكويتيون كانوا من أبرز الصيادين والملّاك للسفن في الخليج (الحسين، 2005)، أما في عام 1861 اخذت السفن البريطانية بالتوغل داخل الخليج، العربي مما اثر في العلاقات بين الكويت وبريطانيا، وبدأت بتحقيق مصالح مشتركة، خاصة لحماية السفن التجارية الكويتية من الأخطار البحرية (كيللي، د.ت).

نشاط الصيد والتجارة 1862-1864

أصبحت التجارة البحرية الكويتية المصدر الرئيسي للاقتصاد الكويتي، ونتيجة لذلك وصلت صادرات الكويت إلى الهند وشرق أفريقيا وكافة مواني الخليج العربي، كما تنوعت الواردات الكويتية التي كانت تصل إلى الكويت من مختلف أنحاء العالم، كما ان صادرات الكويت اخذت تنوع ما بين المنتجات الحيوانية والزراعية والصناعية، فعلى الرغم من البيئة الصحراوية فإن تجار الكويت اعتمدوا على المنتجات المحلية والمنتجات القادمة من داخل الجزيرة العربية والفائض من المنتجات القادمة من مواني الهند وشرق أفريقيا والخليج العربي، وذلك من خلال إعادة التصدير، فكانت الكويت تصدر المنتجات الزراعية القادمة من البصرة وشبه الجزيرة العربية (القهبائي، 1960).

شهدت السنوات 1862-1864 تطورا ملحوظا في جانب الملاحة البحرية، ممت ساعد في تزايد تجارة اللؤلؤ، مع استخدام طرق جديدة للصيد، وإدخال أدوات محسنة. كانت السفن الصغيرة تستخدم بشكل رئيسي، وتخصصت في الرحلات القصيرة بين الكويت والملاذ التجاري في الهند (الحسين، 2005)، فضلا عن تحسين الموانئ، مما سهل عمليات الشحن والتفريغ، ورفع من كفاءة تجارة البحر (العوضي، 1995) (في عام 1865، شهدت المنطقة بعض التوترات بين القبائل المحلية، وازدادت التحديات أمام حركة السفن، خاصة مع بعض النزاعات التي حدثت بين القبائل أو مع القوى الإقليمية، ما دفع الكويت إلى تعزيز أمن موانئها وحماية أسطولها البحري (مراد، 1984).

وخلال هذه الفترة، زاد التعاون بين بريطانيا والكويت لضمان أمن السفن، لاسيما مع تزايد خطر قراصنة البحر وتهديدات القوى المنافسة في المنطقة العربية ونتيجة لذلك استثمر الكويتيون في بناء وتطوير الأسطول البحري المحلي، حيث زاد عدد سفنهم البحرية، لتعزيز النقل والتجارة. وبحلول عام 1866، زادت جهود القوى البريطانية لحماية مصالحها في المنطقة الخليجية وسعت لابرار اتفاقيات حماية مباشرة مع الكويت لضمان الملاحة البحرية التجارية، ما أدى إلى الاستقرار الأمني. وحينما استقرت الأوضاع السياسية بين الدولة العثمانية و بريطانيا عام 1883، انعكس ذلك على أمن الموانئ وتسهيل حركة التجارة البحرية. اذ تم بناء أول مرفئ حديث في الكويت، وسمح للسفن الكبيرة بالدخول، تزايدت صادرات اللؤلؤ، التي جعلت للكويت مكانتها كمنافس قوي مع موانئ الخليج العربي الأخرى، لاسيما دبي والبحرين. وفي نهاية القرن التاسع عشر قام الكويتيون بشراء وامتلاك أساطيل بحرية كبيرة، ما بين (50 - 70) سفينة تجارية خصصت للتجارة مع الهند، وشرق أفريقيا، واليمن وغالبا ما كانت تتوجه السفن إلى ميناء مومباي، مومباسا، وعدن، لتعزيز التبادل التجاري (كيللي، د.ت)

ان التجارة بصورة عامة أصبحت عمود الاقتصاد الكويتي، قبل اكتشاف النفط، ونظراً لأهميتها فقد حرص حكام الكويت على متابعتها، ووضع النظم والقوانين التي تنظم هذه التجارة، خاصة في عهد الشيخ مبارك الصباح (1896-1915)، ففي عهده انتعشت تجارة الكويت البحرية، وما يرتبط بها من أنشطة، وخاصة النقل البحري، كما وقع الحاكم مبارك مع بريطانيا معاهدة عام 1899، بغية حماية السفن التجارية، وتأمين مصالح الكويت وتعزيز حضورها البحري، مما أسهم في استقرار النشاط التجاري (الحسين، 2005) وقد حملت المعاهدة في طياتها طابع الحماية من التهديدات العثمانية والفارسية، فقد مثلت انفصلاً نهائياً عن التبعية الإدارية للعاصمة العثمانية إسطنبول، وأسست لنمط جديد من الحكم مرتبط بالحماية البريطانية، ومقيد في سياساته الخارجية، لكنه مستقل في إدارته الداخلية.

الملاحظة الكويتية والاحداث السياسية العالمية 1900-1913

من الصعب إجراء إحصاء لصادرات الكويت البحرية خلال المدة (1900-1914)، غير ان قيمة صادرات الكويت في عام 1905 بلغت ما يقارب (1,154,322) روبية، ومن أبرز الصادرات الكويتية إلى الهند الخيول العربية واللؤلؤ، حتى بلغت أرباح أحد التجار الكويتيين من تصدير الخيول في عام 1906 إلى ما يقرب من (120,000) روبية (الصباح، 1958) ووصل حجم تجارة اللؤلؤ بين عامي (1905-1906) إلى ما يقرب من (1,300,047) روبية. (لوري، 1975) وفي عام 1912 بلغت أرباح الكويت من اللؤلؤ ما يقرب من (6,000,000) روبية (العبد المغني، 1999) كما كانت الكويت تعيد تصدير المنتجات القادمة من الهند وشرق أفريقيا إلى مواني الخليج العربي وشبه الجزيرة العربية، وخاصة الشاي، والسكر، والأخشاب، والأسلحة، والذهب والعملات، والعديد من المنتجات التي كانت تحملها السفن القادمة إلى الكويت، كما كانت هناك علاقات تجارية مع كل من السودان والصومال وزنجبار وعدن وجيبوتي وبربر وإريتريا، لكنها لم تكن كبيرة فكانت السفن الكويتية تعيد تصدير التمور إلى تلك المناطق (اللوغان، 2014) وفي عهد الشيخ مبارك احتلت الهند المرتبة الأولى من إجمالي صادرات الكويت، فبلغت صادرات الكويت إلى الهند في عام 1909 ما يقارب حوالي (8,03,177) روبية، حيث جاءت إمارات الساحل العربي في المرتبة الثانية فبلغت قيمة صادراتها (2,72,751) روبية، بينما احتلت المناطق العربية التركية المرتبة الثالثة بقيمة (1,84,735) روبية، واحتلت فارس المرتبة الرابعة بقيمة (1,36,375) روبية من إجمالي صادرات الكويت وقد ظلت الهند تحتل المرتبة الأولى حتى نهاية عهد الشيخ مبارك على الرغم من تراجع الصادرات الكويتية بشكل عام بسبب اندلاع الحرب العالمية الأولى (1914-1918)، فبلغت قيمة الصادرات الكويتية إلى الهند في عام 1915 (1,228,05) روبية، بينما تراجع ترتيب الدول الأخرى بالنسبة للصادرات الكويتية إليها (الظفيري، 2024).

كانت البصرة بالنسبة للكويتيين تمثل العمق الاقتصادي والثقافي والمذهبي. ففي عام 1910 ازدهرت فيها تجارة اللؤلؤ إلى أقصى مداها، وتوجهت رؤوس الأموال الكويتية إلى الاستثمار الكثيف في البصرة، حيث جرى شراء العقارات، وافتتاح المكاتب التجارية، وتأسيس روابط اقتصادية متينة مع التجار المحليين والموانئ الدولية. كما تُظهر الوثائق التجارية والوقفية على وجود كويتي كثيف في

أحياء البصرة، من الزبير إلى العشار، وارتباطاً وثيقاً بالأسواق، وحتى بالمدارس والمقامات الدينية. كما استقر عدد من الكويتيين وخاصة من عائلات التجار في البصرة، ما جعل الهوية الكويتية آنذاك متداخلة مع الهوية البصرية (القهوائي، 1960).

في عام 1913 عقدت بريطانيا مع الدولة العثمانية بروتوكول، اعترف من خلاله بالكويت كـ"متصرفية مستقلة تحت إشراف عثماني اسمي" فقط. ورغم أن هذا البروتوكول لم يُصدّق بسبب اندلاع الحرب العالمية الأولى، إلا أنه حمل إشارات قانونية مبكرة إلى انفصال الكويت عن الإطار العثماني التقليدي.

على الرغم من تراجع الصادرات نتيجة لاندلاع الحرب العالمية الأولى (1914-1918)، إلا أن الهند استمرت في تجارتها، وهي مركزاً مهماً للتجارة مع الكويت، حيث نشطت السفن الشراعية الكويتية في تصدير السلع والبضائع من وإلى الهند، وبقي النشاط البحري مستمراً، مع بعض التراجع في حجم أسطول الكويت بسبب المنافسة مع موانئ أخرى مثل دبي والدمام. فضلاً عن السعي لعرقلة سير السفن الكويتية من قبل بعض القوى الإقليمية، ونتيجة لدعم بريطانيا وحمايتها للمصالح الكويتية لما استمرت عجلة الملاحة الكويتية في التقدم والازدهار (حوراني، 1958).

الخاتمة:

استفادت الكويت من موقعها الاستراتيجي على الساحل الغربي للخليج العربي، مما جعلها نقطة التقاء بين الشرق والغرب، حيث ساعدها الموقع في تسهيل تجارة السلع بين الدول لاسيما الهند، العراق، وبلاد فارس، ومن خلال هذه الدراسة يتضح ان للكويت دوراً واضحاً في بروز النشاط التجاري كما تميزت بمجموعة من الخصائص والمميزات التي جعلتها مركزاً تجارياً مهماً منذ القدم، إذ ارتبطت بها الخطوط التجارية المارة عبرها، فأصبحت على اتصال دائم وعلاقات واسعة وصلت الى مناطق بعيدة من العالم لاسيما بريطانيا والهند، كما تضمنت التجارة الكويتية خلال القرن الثامن عشر عدداً من السلع المهمة، منها (التوابل الفلفل والزعفران)، التي كانت تُعتبر من السلع الثمينة، كذلك الأقمشة مثل الحرير والقطن، والتي كانت تُستورد وتُستخدم في صناعة الملابس، فضلاً عن الاسماك وهي تمثل جزءاً أساسياً من النظام الغذائي المحلي، اما اللؤلؤ فقد كان يعتبر من افضل الانشطة التجارية المهمة، حيث كانت الكويت تُعتبر مركزاً استراتيجياً في الخليج العربي يشتهر بصيد اللؤلؤ.

وقد أثبتت الدراسة ان التجارة البحرية تمثل العمود الفقري للاقتصاد الكويتي، حيث استخدمت السفن الكويتية في نقل البضائع والتجارة مع دول الجوار، وخاصة الأحمال الثقيلة والمسافات الطويلة، وبالمقابل تجلب ما تحتاج اليه المنطقة من بضائع نادرة في الخليج العربي، وهذا ما دفع سكانها إلى قيامهم بتصنيع وتطوير السفن، نظراً لحاجتهم إليها، فامتلكوا أعداد كبيرة وأنواعاً مختلفة حسب ما تقتضيه عملية المتاجرة، وأصبحت الكويت تباع عدداً من السفن الى المناطق والإمارات المجاورة لها، كما أوضحت الدراسة ان السياسة التي اتبعها شيوخ الكويت، اثمرت عن نتائج ايجابية في مسار التجارة البحرية، وذلك لارتباطها بعلاقات تجارية وثيقة مع الكثير من المناطق، وعلى الرغم من التحديات التي واجهت التجارة الكويتية وخاصة المسافات البعيدة بين المناطق التي ترتادها السفن الكويتية، غير ان التجارة اسهمت في تعزيز الحياة الاقتصادية والاجتماعية في الكويت، وهذا أدى إلى ازدهار

الأسواق وتنوع الحرف، كما أسهم التفاعل الثقافي مع التجار من مختلف البلدان في توسع الكويت في المجالات المختلفة مثل الحرف اليدوية والثقافات المتعددة.

الهوامش

احمد ابو حاكمه. (1975). تاريخ الكويت الحديث والمعاصر. بيروت: دار الثقافة للنشر والتوزيع.

احمد حسن الابراهيم. (1982). مدينة الكويت دراسة في جغرافية المدن. الكويت.

انور معاشي مرزوق الظفيري. (2024). تجارة الكويت البحرية في عهد الشيخ مبارك الصباح 1896-1915. الكويت: مركز البحوث الكويت.

باسم اللوغاني. (2014). وثيقة لها تاريخ اكثر من نصف واردات الكويت قبل عام 1920 كانت من الهند تليها بريطانيا ثم ايران. الكويت: جريدة الجريدة الكويتية.

برنامج الامم المتحدة للبيئة. (1995). unep.

جورج فاضلو حوراني. (1958). العرب والملاحة في المحيط الهندي في العصور القديمة واول القرون الوسطى. القاهرة: مكتبة الانجلو مصرية.

جون كيلى. (د.ت). بريطانيا والخليج العربي 1795-1870 (الإصدار 1). سلطنة عمان.

حسام السيد ذكي. (2018). دولة الكويت وجمهورية الهند تاريخ من التعاون البناء. الكويت: مركز البحوث والدراسات الكويتية.

حسن الفهيد. (1987). النمو السكاني في الخليج العربي. بيروت: دار الفكر العربي.

حسين خلف الشيخ خزعل. (1962). تاريخ الكويت السياسي (المجلد 1). الكويت.

حسين محمد القهوائي. (1960). دور البصرة التجاري في الخليج العربي. بغداد.

راشد الفرخان. (1960). مختصر تاريخ الكويت. القاهرة.

راشد الفرخان. (1960). مختصر تاريخ الكويت. القاهرة.

ريتشارد سانجر. (1964). صناعة السفن في الكويت. مجلة التراث الشعبي، صفحة 25.

سالم سعدون المبادر. (1981). جزر الخليج العربي. بغداد.

سيد نوفل. (1969). الخليج العربي او الحدود الشرقية للوطن العربي. بيروت.

- سيف مرزوق الشمالان. (1975). تاريخ الغوص على اللؤلؤ في الكويت والخليج العربي (الإصدار 1). الكويت.
- صبري فالخ الحمدي. (2005). الكويت نشؤها وتطورها 1750-1871. لندن: دار الحكمة.
- عبد العزيز الرشيد. (1981). تاريخ الكويت. الرياض: مكتبة المعارف.
- عبد العزيز حسين. (1960). المجتمع العربي بالكويت. القاهرة.
- عبد المالك خلف التميمي. (1998). أبحاث في تاريخ الكويت. الكويت: دار قرطاس للنشر والتوزيع.
- فيصل عادل الوزان. (2019). اقتصاد الخليج العربي في ستينيات القرن التاسع عشر. الكويت: مركز البحوث والدراسات الكويتية.
- قدري قلعجي. (1965). الخليج العربي. بيروت.
- كوثر غضبان عبد الحسين. (2005). نشاط الكويت الملاحي 1775-1914. جامعة البصرة: كلية الاداب.
- كوثر غضبان عبد الحسين. (2005). نشاط الكويت الملاحي 1775-1914. رسالة ماجستير، 35-37. جامعة البصرة، العراق: كلية الاداب.
- محمد صالح ربيع العجيلي. (2002). مدن الموانئ العربية تحليل جيوسراتيجي. بغداد: دار الشؤون الثقافية العامة.
- محمد عبد الهادي جمال. (2003). الحرف والمهن والانشطة التجارية القديمة في الكويت. الكويت: مركز البحوث والدراسات الكويتية.
- محمد عدنان مراد. (1984). صراع القوى في المحيط الهندي والخليج العربي. دمشق.
- محمد متولي ومحمود ابو العلا. (1975). الموارد الاقتصادية. القاهرة: مكتبة الانجلو مصرية.
- محمد متولي. (1970). حوض الخليج العربي. القاهرة.
- موسى غضبان الحاتم. (2001). التطور الاقتصادي في الكويت 1946-1973. مركز دراسات الخليج والجزيرة: الكويت.
- ميمونة خليفه الصباح. (1988). علاقات الكويت الخارجية خلال القرن الثامن عشر. مجلة المؤرخ العربي، الصفحات 73-78.
- نجاة عبد القادر الجاسم وبدر الدين عباس. (1982). تاريخ صناعة السفن في الكويت وانشطتها المختلفة. الكويت: مؤسسة الكويت للتقدم العلمي.
- نواف فلاح الحميدي. (2008). التطور الاقتصادي والاجتماعي في الكويت 1938-1975. اطروحة دكتوراه، 33-47. جامعة عين شمس، مصر: كلية الاداب.

الهيئة العامة للبيئة . (1998). الاستراتيجية الوطنية للتنوع البيولوجي في دولة الكويت .

يعقوب يوسف الحجري . (1993). الكويت التاريخ والموقع الجغرافي.

يوسف بن عيسى القناعي . (1960). صفحات من تاريخ الكويت. الكويت.

يوسف جعفر . (1992). الكويت قرنان ونصف من الاستقلال. القاهرة: دار الشرقية.

The references

Ahmed Abu Hakama. (1975). The Modern and Contemporary History of Kuwait. Beirut: Dar Al-Thaqafa for Publishing and Distribution. Ahmed Hassan Al-Ibrahim. (1982). The City of Kuwait: A Study in Urban Geography. Kuwait. Anwar Ma'ashi Marzouq Al-Dhafiri. (2024). The Maritime Trade of Kuwait during the Reign of Sheikh Mubarak Al-Sabah 1896-1915. Kuwait: Kuwait Research Center. Basem Al-Lughani. (2014). A Document of Historical Significance: More than Half of Kuwait's Imports Before 1920 Came from India, as per the United Nations Environment Programme (UNEP). (1995). George Fadlo Hourani. (1958). The Arabs and Navigation in the Indian Ocean in Ancient and Early Medieval Times. Cairo: Anglo-Egyptian Library. John Kelly. (n.d.). Britain and the Arabian Gulf 1795-1870 (Edition 1). Sultanate of Oman. Hosam Al-Sayed Zaki. (2018). The State of Kuwait and the Republic of India: A History of Constructive Cooperation. Kuwait: Kuwait Research and Studies Center. Hassan Al-Faheed. (1987). Population Growth in the Arabian Gulf. Beirut: Arab Thought House. Hussein Khalaf Al-Sheikh Khaz'al. (1962). The Political History of Kuwait (Volume 1). Kuwait. Hussein Mohammed Al-Qahawi. (1960). The Trade Role of Basra in the Arabian Gulf. Baghdad. Rashid Al-Farhan. (1960). A Summary of the History of Kuwait. Cairo. Rashid Al-Farhan. (1960). A Summary of the History of Kuwait. Cairo. Richard Singer. (1964). Shipbuilding in Kuwait. Folklore Magazine, page 25. Salem Sa'adoun Al-Mubadar. (1981). The Islands of the Arabian Gulf. Baghdad. Sayyid Nawfal. (1969). The Arabian Gulf or the Eastern Borders of the Arab Homeland. Beirut, itain, and then Iran. Kuwait: Al-Jarida Newspaper.

Saif Marzouq Al-Shamlan. (1975). The History of Pearling Diving in Kuwait and the Arabian Gulf (1st Edition). Kuwait. Sabri Faleh Al-Hamdi. (2005). Kuwait: Its Emergence and Development 1750-1871. London: Dar Al-Hekma. Abdulaziz Al-Rashid. (1981). The History of Kuwait. Riyadh: Al-

Ma'arif Library. Abdulaziz Hussein. (1960). The Arab Society in Kuwait. Cairo. Abdulmalik Khalaf Al-Tamimi. (1998). Research in the History of Kuwait. Kuwait: Dar Qurtas for Publishing and Distribution. Faisal Adel Al-Wazzan. (2019). The Economy of the Arabian Gulf in the 1860s. Kuwait: Kuwait Research and Studies Center. Qudri Qalaji. (1965). The Arabian Gulf. Beirut. Kawthar Ghaddban Abdul-Hussein. (2005). The Maritime Activity of Kuwait 1775-1914. University of Basra: Faculty of Arts. Kawthar Ghaddban Abdul-Hussein. (2005). The Maritime Activity of Kuwait 1775-1914. Master's Thesis, 35-37. University of Basra, Iraq: Faculty of Arts. Mohammed Saleh Rabee Al-Ajeeli. (2002). Arab Port Cities: A Geostrategic Analysis. Baghdad: Dar Al-Shou'un Al-Thaqafiya Al-Amma. Mohammed Abdulhadi Jamal. (2003). Crafts, Trades, and Old Commercial Activities in Kuwait. Kuwait: Kuwait Research and Studies Center.

Mohammed Adnan Mourad. (1984). The Struggle of Powers in the Indian Ocean and the Arabian Gulf. Damascus. Mohammed Metwally and Mahmoud Abu Al-Ala. (1975). Economic Resources. Cairo: Anglo-Egyptian Library. Mohammed Metwally. (1970). The Gulf Basin. Cairo. Moussa Ghudban Al-Hatem. (2001). Economic Development in Kuwait 1946-1973. Gulf and Island Studies Center: Kuwait. Maimouna Khalifa Al-Sabah. (1988). Kuwait's Foreign Relations in the Eighteenth Century. Arab Historian Magazine, pages 73-78. Najah Abdul Qader Al-Jassim and Badr Al-Din Abbas. (1982). The History of Shipbuilding in Kuwait and Its Various Activities. Kuwait: Kuwait Foundation for the Advancement of Sciences. Nawaf Falah Al-Humaidi. (2008). Economic and Social Development in Kuwait 1938-1975. Doctoral Thesis, 33-47. Ain Shams University, Egypt: Faculty of Arts. Public Authority for the Environment. (1998). The National Strategy for Biological Diversity in the State of Kuwait. Yaqoub Youssef Al-Haji. (1993). Kuwait: History and Geographic Location. Youssef bin Issa Al-Qanai. (1960). Pages from the History of Kuwait. Kuwait. Youssef Jafar. (1992). Kuwait: Two and a Half Centuries of Independence. Cairo: Eastern Publishing House.



Issue - NO. 24 - Part 2- September - 2025 -Fifth Year Refereed Quarterly Scientific Journal

American International Journal of Humanities and Social Sciences

**ISSUED BY AMERICAN INTERNATIONAL ACADEMY
FOR HIGHER EDUCATION AND TRAINING**

**QUARTERLY JOURNAL ON HUMANITARIAN
AND SOCIAL AFFAIRS**

(ISSN) Electronic (4806 - 3085) / (ISSN) Paper (4830 - 3085)

Legal deposit number in the Moroccan National Library (2025PE00006)

Legal deposit number in the Iraq National Library and Archives (2735)



Journal Website : <https://iajphss.us/>

