



The Administrative Transformations in Kuwait According to Al-Arabi Magazine: A Historical Study

Arwa Faleh Al-yas 

Department of History / College of Arts /
University of Mosul/ Mosul -Iraq

Eyad Ali Yassin 

Department of History / College of Arts / University
of Mosul/ Mosul -Iraq

Article Information

Article History:

Received April 15th, 2025

Revised May 14th 2025

Accepted June 1st, 2025

Available Online December 1st, 2025

Keywords:

Kuwait,
Al-Arabi Magazine,
Transportation and communications,
Water Problem

Correspondence:

Arwa Faleh Al-yas

arwa.22arp185@student.uomosul.edu.iq

Abstract

The political, administrative and security dimensions are considered as main subjects of Kuwaiti history, especially the previous studies didn't refer to them and for this reason it started its study deeply. The first section tackles the urban revolution and its role in establishing the municipality of Kuwait which leads to develop the city as well as to attract people to live there. The second section, however, tackles the problem of water in Kuwait and how to Process it because Kuwait faced the problem of water scarcity because of its desert nature . Kuwaiti people depend on drilling water wells and bringing water from shat Al-Arab . overtime, sea water distillation stations were built and ground water lakes under the desert were discovered and water wells were dug to improve the exploitation of water resources. As for the third section, it tackles the general transport in Kuwait (challenges and solutions) and Kuwaiti efforts in developing the means of transport and communication .Kuwait developed the means of transport and communication via constructing many roads ,the establishment of a public transport company, and the establishment of a ground station for satellite communications. Kuwait Airways developed with government support, and Kuwait Airport witnessed significant improvements ,strengthening its position in the aviation sector.

DOI: /10.33899radab.2025.159164.2356, ©Authors, 2023, College of Arts, University of Mosul.

This is an open access article under the CC BY 4.0 license (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).

التحويلات الإدارية في الكويت من عام 1863 – 1980م مجلة العربي : دراسة تاريخية

إياد علي ياسين الهاشمي **

أروى فالح الياس *

المستخلص:

* قسم التاريخ/ كلية الآداب/ جامعة الموصل/ الموصل – العراق
** قسم التاريخ/ كلية الآداب/ جامعة الموصل/ الموصل – العراق

تعدّ دراسة الابعاد الإدارية في الكويت من المواضيع المهمة في تاريخ الكويت لاسيما أن الدراسات السابقة أشارت إليها باقتضاب لذلك ركزت هذه الدراسة على تناول الموضوع من ابعاده المختلفة شمل "المحور الأول" من البحث الثورة العمرانية وكيف أسهم تأسيس البلدية في الكويت في تطوير المدينة عمرانياً مما حسن الخدمات وجذب السكان. بينما جاء في "المحور الثاني" من البحث مشكلة المياه في الكويت وكيفية معالجتها واجهت الكويت مشكلة ندرة المياه بسبب طبيعتها الصحراوية. اعتمد الكويتيون على الآبار العميقة وجلب المياه من شط العرب. بمرور الوقت بنيت محطات لتقطير ماء البحر واكتشفت بحيرات مياه جوفية تحت الصحراء وحُفرت آبار في حوض الروضتين لتحسين استغلال هذه المصادر المائية. في حين كان "المحور الثالث" بعنوان النقل العام في الكويت (تحديات وحلول) جهود الكويت في تطوير وسائل النقل والاتصالات. عملت الكويت على تطوير وسائل النقل والاتصالات ببناء الطرق وتأسيس شركة النقل العام ثم إنشاء محطة أرضية للاتصال عبر الأقمار الاصطناعية. تطورت الخطوط الجوية الكويتية بدعم حكومي وشهد مطار الكويت تحسينات كبيرة مما عزز مكانتها في قطاع الطيران.

الكلمات المفتاحية: الكويت، مجلة العربي، النقل والاتصالات، مشكلة المياه.

أولاً: الثورة العمرانية الحديثة في الكويت

جلبت الطفرة النفطية للكويت الكثير من التقدم والازدهار وغيّرت وجه المجتمع بشكل كبير تحولت الكويت من مدينة صغيرة ذات بيوت طينية ودروب ترابية ضيقة إلى مدينة حديثة بمبانٍ خرسانية ملونة وشوارع واسعة تصاميم المدينة الجديدة تنوعت واختلقت بشكل كبير تستند المعلومات العمرانية في تلك المدة إلى تسجيلات المؤرخين والرحالة أسهم تأسيس البلدية في إحداث تحول جذري في مكونات المدينة العمرانية من خلال وضع قواعد خاصة لتنظيم انتشار العمران داخل حدود مدينة الكويت⁽¹⁾ والرحال البريطاني ستوكويلر Stockpiler⁽²⁾. وصف الكويت بأنها بلد صغير بطول ميل وعرض ربع ميل مستنداً إلى قياساته في أثناء تجوله في المدينة. البيوت كانت تُبنى من الطين وتُكسى بالملاط، وعدد سكانها يقرب من أربعة آلاف نسمة. الشوارع كانت واسعة مقارنة بمسقط وبوشهر والسور المحيط بالكويت لم يكن قادراً على دفع الأخطار، المياه كانت غير عذبة، ولم تكن هناك أشجار أو شجيرات حول المدينة وزعامة المدينة كانت للشيخ بدون جيش دائم، وارتدى الكويتيون زياً موحداً صغيراً هم وكبيرهم.⁽³⁾

وقد أشار الرحالة البريطاني ويليام بلجريف William Palgrave (1826-1888م) الذي زار الجزيرة العربية في عام 1850م إلى أهمية الكويت كميناء حيوي في شمال الخليج العربي موضعاً نموها السريع في التجارة والعمران مما زاد من جاذبيتها للسكان وقد تضاعف عدد سكانها بسبب ذلك وفي عام 1863م زارها الكولونيل لويس بلي Lewis Pelly المقيم السياسي البريطاني في الخليج العربي (1862-1873م) إذ أشار إلى استمرار وجود السور حول المدينة وذكر أن المدينة مبنية من الحجارة أو خليط من الحجارة والطين كما تحدث عن وجود سوق أو بازار فيها وقدر عدد سكانها بين 15 و20 ألف نسمة.⁽⁴⁾

وبدأت انطلاق الثورة البنائية الكبرى في الكويت من بوابة الجهراء أكبر بوابات السور الكبير الذي كان يحيط بالمدينة وعلى الرغم من إزالة السور بقيت بواباته الأربع كأثر تاريخي وتقرر أن تكون بداية التجربة المعمارية الحديثة من هنا ويهدف خلق شارع ضخم كنموذج لشوارع المستقبل كانت شوارع الكويت ضيقة ومتعرجة بمنازل غير متناسقة وكان شارع الجهراء أحدها. قرروا إجراء التجربة الكبرى عليه.⁽⁵⁾

اما اصطلاحات تسمية المنازل في الكويت فقد تغيرت فأصبحت الدار تسمى بيتاً بعكس ما كان عليه الحال في الماضي ولم تتغير بيوت الكويت كثيراً منذ تأسيسها فهي تبنى من الطين وتفتقر للنوافذ ومداخل الشمس وبعضها ضيق وغير مهياً لدخول الشمس وكان الناس يسكنون

(1) خالد حريميس فلاح العازمي، العمران في دولة الكويت دراسة في جغرافية التنمية، رسالة ماجستير (غير منشورة)، جامعة الإسكندرية، كلية الآداب، 2008، ص 33.

(2) ستوكويلر هو رحالة بريطاني زار منطقة الخليج في القرن التاسع عشر، واهتم بتوثيق مشاهداته بدقة وموضوعية. ركز في وصفه للكويت على الجوانب العمرانية والاقتصادية والأمنية، وأبرز مهارة بحارتها وتفاصيل الحياة البحرية فيها. اتسمت كتاباته بالتحليل والدقة، مما منحها قيمة تاريخية كمصدر يوثق ملامح الكويت في تلك المرحلة. احمد مصطفى ابو حكمة، تاريخ الكويت الحديث 1750-1965، طبعة ذات السلاسل، (الكويت، 1984)

(3) أبو حكمة، المصدر نفسه، ص 201.

(4) سور الكويت بعد توسع الكويت وزيادة التهديدات من الأعداء قرر الكويتيون بناء سور لحماية بلدتهم. كان هذا السور الأول من نوعه في الكويت وامتد من حي النصف في الشرق إلى حي البدر في القبلة. تضمن السور خمسة أبواب تُسمى دروازة ينظر: سيف مرزوق الشملان، من تاريخ الكويت، ط1، مطبعة نهضة مصر، (القاهرة، 1959) ص 121: العازمي، المصدر السابق، ص 34.

(5) مجلة العربي، "إشارة الانطلاق في ثورة الكويت العمرانية"، العدد 31، الكويت، 1961، ص 115.

في دار واحدة مقسمة بسايرت تغيرت هذه العادات وتحولت بعد تأسيس البلدية⁽¹⁾ إذ بدأت إشارة الانطلاق للثورة العمرانية في الكويت بعملية هدم هائلة تم في أثنائها إزالة 294 منزلاً في غضون شهرين فقط بعد ذلك شُقَّ طريق بعرض 48 متراً بدلاً من الطريق القديم الذي كان عرضه 12 متراً فقط وقسمت الأراضي على الجانبين إلى 100 قسيمة مساحة كل واحدة منها لا تقل عن 266 متراً مربعاً. واجهت هذه العملية تحديات عديدة فقد كانت القسائم القديمة صغيرة ومملوكة لعدة أشخاص وعندما طلبت الحكومة من الملاك أن يتعاونوا لتكوين قسائم جديدة اختلف الناس فيما بينهم مما اضطر الحكومة للتدخل وفرض سعر محدد للأراضي يتراوح بين 300 و600 روبية للقدم المربعة. كما حددت أسعاراً للقسائم الصغيرة القديمة لبيعها وضمها إلى القسائم الكبيرة إذ كانت هذه العملية الأولى من نوعها في الكويت واستغرقت إجراءات نقل الملكية وقتاً طويلاً⁽²⁾ سعت حكومة الكويت لتأمين السكن لذوي الدخل المحدود إذ يعكس هذا التطور العمراني إلى تغييرات جذرية في الأنظمة الاجتماعية والاقتصادية السابقة. إذ تم توزيع 3025 منزلاً لذوي الدخل المحدود وتُشغل هذه المنازل مساحة كبيرة لتصميمها بطابق واحد وحديقة مستقلة وهذا التصميم يعكس طبيعة الأسرة الكويتية التي تفضل الخصوصية والاستقلالية⁽³⁾.

إن أسر ذوي الدخل المحدود في الكويت كانت تنقسم إلى ثلاث فئات. الفئة الأولى تشمل الأشخاص الذين انتزعت الحكومة دورهم لإقامة المرافق العامة. إذا كان التعويض أقل من 7500 دينار كويتي يتم منحهم مساكن ذوي الدخل المحدود، الفئة الثانية تشمل الموظفين الكويتيين ومن يساويهم في الدخل من غير الموظفي تتم دراسة حالتهم من قبل دائرة الشؤون الاجتماعية وتمنح الأولوية للأسر الأكثر حاجة والأقل دخلاً، أما الفئة الثالثة فتشمل الطبقة الفقيرة التي تعيش على الإعانات من الشؤون الاجتماعية وهذه الأسر تدفع إيجاراً رمزياً يتراوح بين دينار ونصف إلى ثلاثة دنانير شهرياً وأقامت الحكومة مدينة عمالية في مدخل طريق البصرة، منتظرة أن يتقدم العمال بطلبات السكن ولكن لم يتقدم أحد لأن الكويتيين لم يكونوا يعملون كعمال. فقامت الدائرة بتقسيم المدينة إلى قسمين: قسم للعائلات وآخر للعزاب مضيئة 412 مسكناً جديداً هذه المنازل كانت تُعطى بالإيجار للأسر ذات الدخل المحدود التي لا تستطيع تملكها، مع نقلها لاحقاً إلى منازل مخصصة لذوي الدخل المحدود والمنازل كانت ذات ألوان جميلة وبعضها مفروش بأحدث الأثاث وكانت الفئات الثلاث تعيش متجاورة والحكومة كانت تخطط لتسليم ثلاث فلل يومياً لذوي الدخل المحدود بهدف توفير منزل وحديقة لكل أسرة محدودة الدخل في الكويت في غضون أقل من عشر سنوات⁽⁴⁾.

تعدُّ بلدية الكويت من أهم المؤسسات التي أسسها الشيخ يوسف بن عيسى القناعي⁽⁵⁾ وفي يوليو/تموز 1928م زار الشيخ المذكور البحرين واطلع على أوضاعها التجارية في وقت كانت الكويت تعاني من أزمة اقتصادية (1929_1930م) بسبب الكساد العالمي وتراجع تجارة اللؤلؤ وعند عودته كتب المؤرخ عبد العزيز الرشيد في مجلة الكويت عن سفر الشيخ يوسف بن عيسى وتأثيره في الكويت مبدئياً فلقه من تأثر الحركات العلمية والأدبية برحيله بصفته مصلح الكويت. ففي البحرين لاحظ الشيخ يوسف التحسينات الكبيرة في نظافة شوارعها والخدمات العامة بفضل البلدية التي أسست في عام 1919م إذ كتب مقالاً في مجلة الكويت يشيد بالتغيير في البحرين داعياً لتأسيس بلدية في الكويت وقد قارن بين حال البحرين قبل تأسيس البلدية وبعده مؤكداً على أهمية النظافة من الناحية الشرعية وبعده عودته إلى الكويت طرح الفكرة على الشيخ عبد الله الجابر الصباح المستشار الخارجي لأمير الكويت (1900_1996م) مع بعض أعيان الكويت إذ ان الشيخ عبد الله الجابر ناقش الاقتراح مع الشيخ أحمد الجابر الصباح (1921-1990م) الذي وافق على تأسيس البلدية. وبالفعل تم إنشاء بلدية الكويت⁽⁶⁾ عام 1930م وصدر قانونها في عام 1931م نصت المادة الأولى على أن يتألف المجلس البلدي من 12 عضواً ورئيساً⁽⁷⁾ وإضافة ان المادة الثانية حددت ان يكون الرئيس من آل صباح ويتم تعيينه من قبل الحاكم كما حددت المادة الثالثة من يحق لهم الانتخاب وحدد القانون مهام البلدية واختصاصاتها⁽⁸⁾.

(1) يوسف بن عيسى القناعي، صفحات من تاريخ الكويت، دارسعد للنشر، (القاهرة، 1946)، ص 73.

(2) مجلة العربي، إشارة انطلاق...، المصدر السابق، ص 120.

(3) مجلة العربي، "الكويت تؤمن السكن لذوي الدخل المحدود من أبنائها"، العدد 33، الكويت، 1961، ص 122.

(4) مجلة العربي، الكويت تؤمن...، المصدر السابق، ص 128.

(5) الشيخ يوسف بن عيسى يُعدُّ من أبرز الشخصيات الكويتية التي تركت بصمات لا تُنسى في المجتمع الكويتي. تاريخه يوجد في العديد من المجالات في تاريخ التعليم نشأة المؤسسات الحكومية والمجتمع المدني وحتى في نشأة الحياة النيابية كان الشيخ يوسف معروفاً بإخلاصه في العطاء ووصفه المؤرخ عبد العزيز رشيد بأنه "مصلح الكويت الفذ" ينظر: نجاة عبد القادر، الشيخ يوسف القناعي دوره في الحياة الاجتماعية والسياسية في الكويت، ط2، (الكويت، 2007)، ص 79.

(6) المصدر نفسه، ص 80.

(7) عبد الهادي العدوان، الموسوعة المختصرة لتاريخ الكويت، ط2، دار الكتاب الحديث، (الكويت، 1995) ص 61.

(8) وكالة الأنباء الكويتية (كونة)، "نشأت بلدية الكويت 1930 كانت الفرصة الأولى للكويتيين لممارسة الديمقراطية والانتخابات"، 11 شباط، 2012، تم زيارة الموقع بتاريخ 2025/3/21.

في لقاء أجرته مجلة العربي ذكر مدير البلدية بالوكالة فوزان عبدالله (١٩٧١-١٩٧٢م) أن البلدية كانت مسؤولة عن كل جوانب حياة المواطنين في الكويت وهو دورها التقليدي في المجتمعات الصغيرة. وأوضح أن دار البلدية كانت في البداية غرفة صغيرة في سوق التجار القديم، وبعدها تم نقلها إلى مكان أوسع وفي عام 1931م تم إنشاء مقر خاص للبلدية كأول دائرة للخدمات العامة في الكويت وفي عهد الشيخ أحمد الجابر خصص المجلس البلدي لهذا المشروع ميزانية قدرها خمسة آلاف روبية (1) ما يعادل تقريباً 375 ديناراً كويتياً (2). في الثلاثينيات قدم مدير البلدية فوزان نماذج من قرارات المجلس البلدي المحفوظة في دفتر قديم. في 10 أكتوبر/تشرين الأول 1932م وبعد ظهور إصابات بالجذري في الكويت عقد المجلس البلدي اجتماعاً عاجلاً وقرر جلب المصل الواقي من البصرة وتعليق الملصقات للحث على التطعيم وحصر الوفيات يومياً قرر المجلس أيضاً تكليف مدير البلدية بتعيين ثلاثة أفراد لمراقبة شواطئ الكويت لمنع المتسللين. كما أصدر قراراً بمنع صيادي السمك الأجانب من الصيد في مياه الخليج القريبة من شواطئ الكويت. في 21 أكتوبر/تشرين الأول 1932م قرر المجلس تعيين محل لتجهيز موتى الفقراء على حساب البلدية لجميع المواطنين وغير الكويتيين. وفي نيسان/أبريل 1933م اجتمع المجلس البلدي وأصدر قراراً بمنع النساء من التجول في المدينة وأسواقها في أيام الأعياد وكذلك منع تأجير الحمير للأطفال لمنعهم من دخول سباقات الحمير في العيد (3). أول رئيس لأول مجلس بلدي في الكويت كان الشيخ عبد الله الجابر الصباح وعمل معه 12 عضواً منتخباً. بلغت إيرادات البلدية في عامها الأول 30098 روبية أي ما يقارب 2257 ديناراً بينما بلغت المصروفات 29924 روبية أي ما يقارب 2245 ديناراً (4)، وكان الرئيس من أسرة الصباح فقد كان الأمير هو الرئيس والمجلس مسؤول أمامه دون مرتب. كان المجلس البلدي يقوم بدور الرقابة والتخطيط بينما يتولى مدير البلدية والجهاز التنفيذي تنفيذ الأعمال (5).

الكويت كانت مدينة صغيرة بجوار شواطئ الخليج بنيتها متماسكة لحمايتها من الطبيعة القاسية وكان أهلها يعتمدون على البحر كمصدر للرزق. المدينة كانت مبنية من الطين داكنة اللون بمساحة لا تزيد عن ثمانية كيلومترات مربعة، وأسواقها ضيقة ومزدحمة كانت الساحات تستخدم للاجتماعات العائلية والصناعات البينية والترويح. بالرغم من قسوة الطبيعة مثل الحرارة الشديدة وقلة المياه العذبة تمكن سكان الكويت من التكيف. مع اكتشاف النفط في عام 1948م تدفقت الثروة والازدهار معلنة بداية عهد جديد للكويت (6) في عام 1960م استشعرت بلدية الكويت الخطر المحتمل من استمرار أعمال البناء غير المنظمة. عقدت البلدية عدة اجتماعات وقررت وقف أعمال البناء في المدينة التي كانت محاطة بالسور القديم. في يونيو/حزيران من العام نفسه عقد المجلس البلدي جلسات مطولة لمناقشة نموذجين مجسمين يوضحان حال المدينة الأول يمثل استمرار البناء العشوائي والثاني يمثل تطبيق الأسس التنظيمية الحديثة والتحول الجدي بعد نقاش طويل أطلع المجلس على المعلومات والإحصائيات الخاصة بكل نموذج واتخذ قراره التاريخي بإعادة تنظيم الكويت القديمة وفقاً لأحدث الأساليب العلمية والفنية (7) الكويت شهدت تحولات عمرانية غير مسبوقه في تاريخها حيث تحولت في مدة زمنية قصيرة من بيئة عمرانية تقليدية تتسم بالمساكن المتلاصقة والطرق الضيقة والسور المبني من الطين إلى بيئة حديثة مخططة وفقاً لأحدث نظريات تخطيط المدن إذ تم تنفيذ مخططات لإنشاء ضواح سكنية متكاملة خارج السور بينما تم إخلاء المدينة القديمة وتحولها إلى منطقة حديثة تحتوي على مباني حكومية وإدارية ومرافق ترفيهية وخدمات عامة. تضمن المخطط الهيكلي الأول شق شوارع حديثة للسيارات وهدم السور القديم لإقامة منطقة خضراء عازلة بين المناطق السكنية ومنطقة وسط المدينة وان سرعة تنفيذ المخطط كانت استثنائية بفضل جراءة إدارة الدولة وتوافر الإمكانيات المادية اللازمة كان أبرز من كتب عن هذه المدة هو المعماري الدكتور سبابا جورج شير (١٩٢٣-١٩٦٨) الذي قدم دراسات مفصلة عن التطور العمراني في الكويت (8)

الكويت كدولة حديثة اعتمدت على التخطيط لبناء مجتمعها ودعم تطورها بعيدة عن الارتجال. بدأ التخطيط في الكويت في الخمسينيات مع تأسيس مجلس الإنشاء في عام 195٢م الذي تحول لاحقاً إلى مجلس الإنشاء والتنمية الاقتصادية ثم إلى مجلس التخطيط في عام 1962م ومجلس التخطيط ذو أهمية خاصة يرأسه رئيس مجلس الوزراء وولي العهد ويضم خمسة وزراء ورئيس البلدية وعشرة أعضاء من القطاع

(٤) الروبية هي العملة الهندية التي تداولها الكويتيون بين عامي 1830 و1960، ومرت بسبع مراحل مختلفة بحسب تغير الحكام أو الأوضاع السياسية. تميزت بتنوع تصاميمها بين صور الملوك البريطانيين وشعار الدولة الهندية بعد الاستقلال عُدَّت الروبية عملة قوية وموثوقة في التجارة داخل الكويت والخليج العربي ينظر: جريدة النهار (الكويتية)، العدد ٠٢٦٠، ٢٧ مايو، ٢٠٠٨.

(2) منير نصيف، "بلدية الكويت"، مجلة العربي، العدد ١٥٣، سنة ١٩٧١، ص ٥٥.

(3) المصدر نفسه، ص ٥٨.

(4) المصدر نفسه، ص ٥٩.

(5) العنواني، المصدر السابق، ص ٦١.

(6) نصيف، بلدية الكويت...، المصدر السابق، ص ٦٠.

(7) سبابا جورج شير، "ثورة الكويت العمرانية"، مجلة العربي، العدد ٥٤، الكويت، ١٩٦٣، ص ٣٣.

(8) سبابا جورج شير فلسطيني الأصل تخرج في الولايات المتحدة الأمريكية عام ١٩٤٤ كمهندس مدني وتتبع في دراسته حتى حصل على شهادة الدكتوراه في تخطيط المدن عام ١٩٥٦ وعمل في المجال المعماري مدة أربع سنوات في أمريكا وفي مدن عربية من بينها الكويت في المدة ١٩٦٠ - ١٩٨٦ وهو عام رحيله، انظر: مظفر عبدالله، "مدينة الكويت تنبؤات خبير فلسطيني"، جريدة الجريدة، الكويت، ٢٠١٦، تم زيارة الموقع بتاريخ

٢٠٢٥/٣/٢١ <https://www.aljarida.com>

الخاص إذ عد هيئة مستقلة مرتبطة بمجلس الوزراء ويقدم توصياته وتقاريره لتنفيذها وفق الإجراءات الدستورية والقانونية وحدد مرسوم إنشاء مجلس التخطيط في الكويت مهامه ووسائله في رسم السياسة الاقتصادية والاجتماعية والسكانية ووضع برامج التنمية والإشراف على تنفيذها وكان من أبرز مهامه تحديد الأهداف الطويلة المدى للتنمية ورفعها إلى مجلس الوزراء جمع وتحليل البيانات الإحصائية الاقتصادية والاجتماعية. طلب البيانات والدراسات من الجهات المعنية إعداد دراسات دورية عن الوضع الاقتصادي والاجتماعي لتنسيق المشاريع الحكومية وفقاً للسياسات العامة متابعة تنفيذ المشروعات الحكومية ورفع تقارير بها. توجيه وتنسيق القدرات الاقتصادية في القطاع الخاص.⁽¹⁾

في المدة من عام 1962 إلى 1967م ركز مجلس التخطيط على وضع خطة خمسية للتنمية مما أدى إلى اقتراح خطة للتنمية الاقتصادية والاجتماعية للمدة من عام 1967م إلى 1972م والتي أقرها مجلس الوزراء وأحالها إلى مجلس الأمة. ولمواجهة التحديات المتزايدة بعد الاستقلال، صدر مرسوم أمير في ديسمبر/كانون الأول 1970م أعاد تشكيل مجلس التخطيط ليتألف من رئيس مجلس الوزراء وعدد من الوزراء ورئيس البلدية وعشرة أعضاء من القطاع الخاص.⁽²⁾ يعكس هذا أهمية القطاع الخاص في دفع عجلة التنمية. كما أضاف المرسوم الجديد اختصاصات جديدة للمجلس منها الرقابة والإشراف على شؤون التعاون الاقتصادي والفني على الصعيدين العربي والدولي واقتراح تخصيص نسبة من إيرادات الدولة لبرامج التنمية في الميزانية دراسة وتقييم المشروعات والبرامج الإنمائية في القطاع المشترك.⁽³⁾

في حديث مع مجلة العربي شرح الأستاذ أحمد علي الدعيج مدير عام مجلس التخطيط الأسس العريضة للخطة الخمسية الجديدة. أوضح أن الخطة الأولى ركزت على توفير الخدمات الأساسية مثل الطرق والمياه والكهرباء والموانئ والمطارات مما ساعد على إنشاء هيكل اقتصادي متكامل وان الخطة الجديدة ستركز على استغلال هذه البنية التحتية للانطلاق نحو إنشاء طاقات إنتاجية جديدة مع تعزيز التصنيع داخل الكويت وفي الوطن العربي خاصة دول الوحدة الاقتصادية العربية ومنطقة الخليج الهدف هو تطوير الاقتصاد الكويتي بشكل شامل ومستدام وفقاً لأحدث التطورات في التخطيط الاقتصادي والاجتماعي.⁽⁴⁾ من السياسات التي يخطط لها مجلس التخطيط بجانب سياسة العمران والسياسة الاجتماعية مواضيع مثل الضمان الاجتماعي الشامل تخطيط القوى العاملة وفحص السياسة السكانية. المجلس يعمل على وضع سياسة سكانية ثابتة تراعي الوضع الفريد للكويت وتحسب احتياجات المستقبل من القوى العاملة تهدف هذه السياسة إلى تحديد متى يمكن أن يصل عدد سكان الكويت إلى مليونين أو أكثر كما ستحدد إمكانية منح الجنسية لغير الكويتيين والنسبة المئوية المسموح بها لدخول البلاد كقوى عاملة. في عام 1970م بلغ عدد المواليد الكويتيين 18 ألفاً في حين بلغت الوفيات 1900 حالة مما يجعل نسبة الزيادة السكانية بين الكويتيين 4% وهي من أعلى نسب النمو في المنطقة. هذه الزيادة السكانية مفيدة في الكويت نظراً لانخفاض نسبة الكويتيين إلى مجموع السكان بسبب التدفق الكبير للعمالة الأجنبية.⁽⁵⁾

في بداية عام 1972م قامت الإدارة بإجراء بحث قومي عن ميزانية الأسرة الكويتية بهدف دراسة دخل الأسر ومستوى إنفاقها لتحديد مستوى المعيشة العام. و واجهت الإدارة تحديات عدة منها مقاومة المؤسسات والشركات لتقديم المعلومات بحجة السرية وعدم وجود وعي إحصائي لدى بعض المواطنين الذين عدوا عملية الإحصاء تدخلاً في أمورهم الشخصية. كما عانت الإدارة من نقص في عدد الموظفين المتخصصين في الإحصاء وهي مشكلة ليست خاصة بالكويت بل تشترك فيها العديد من الدول.⁽⁶⁾

ثانياً مشكلة المياه في الكويت ومعالجتها

تواجه الكويت مشكلة ندرة المياه بسبب الطبيعة الصحراوية لهذه المناطق. تأثرت بشكل كبير بهذه المشكلة لعدم وجود أنهار أو ينابيع جارية مما جعل الناس يعتمدون على الآبار العميقة. مع مرور الوقت بدأت مصادر المياه تتناقص وازدادت نسبة الملوحة مما دفع الناس إلى الانتقال إلى مناطق أخرى لحفر آبار جديدة حاولت إيجاد حلول جزئية بالرغم من ذلك، تبقى مصادر المياه محدودة جداً في هذه المنطقة

(1) مجلس الإنشاء أسس عام 1952 بناءً على اقتراح المستشار البريطاني كراي تون Cray-ton كان مسؤولاً عن التخطيط ودراسة مشاريع البناء وتخصيص الميزانيات وفي عام 1960م تحول إلى مجلس الإنشاء والتنمية الاقتصادية لمواكبة تطورات الكويت للاستقلال. ضم المجلس رؤساء دوائر الخدمات مثل الأشغال العامة، المالية، الاقتصاد، الأوقاف، المعارف، والشؤون الاجتماعية. ساهم المجلس في تحقيق التنمية الشاملة في الكويت وتوسيع دوره لتلبية احتياجات البلاد ينظر: موسى غضبان، "دراسة عن دور المجلس في عملية تطوير البلاد ونهضتها في المدة من 1952-1959"، جريدة الجريدة الكويتية، الكويت، 2017.

(2) محمد طنطاوي، "مجلس التخطيط عمره 11 عاماً"، مجلة العربي، العدد 178، الكويت، 1973، ص 118.

(3) موسى غضبان، "نشاط مجلس التخطيط في دولة الكويت 1962-1967"، مجلة كلية الآداب، العدد 70، جامعة المنصورة، 2022، ص 352.

(4) طنطاوي، المصدر السابق، ص 122.

(5) سليم زبال، "الكويت الحديثة لمحات في صور وكلمات"، مجلة العربي، العدد 158، الكويت، 1972، ص 138.

(6) المصدر نفسه، ص 148.

الصحراوية⁽¹⁾ في البداية كان الكويتيون يشربون من آبار وسط المدينة لكنهم تحولوا إلى آبار الشامية عندما أحاطت بها البيوت. مع الوقت هجروا هذه الآبار بسبب تغير مائها ونقص الأمطار وانتقلوا إلى العديلية والنقرة ثم إلى آبار في أعلى وادي الشعب عندما تغيرت مياه هذه الآبار أيضاً وأصبحت غير صالحة للشرب بدأ الكويتيون يجلبون الماء من شط البصرة في السفن الشراعية. لكنهم واجهوا خطر سكون الرياح أو اشتدادها مما قد يمنع السفن من الحركة ويسبب مشكلة نقص المياه لهذا السبب قام الأغنياء ببناء برك لخرن الماء واستخدمها بعضهم للاتجار بالماء في أوقات الجفاف. اقترح البعض حفر الآبار الارتوازية في الكويت كحل دائم لتجنب مشاكل نقص المياه. إذا تحقق هذا المشروع، ستتحول الكويت إلى أرض خصبة مملوءة بالمزارع والبساتين وسيكون لها مستقبل زاهر بفضل توفر المياه والأيدي العاملة⁽²⁾ تقامت الازمة في عهد الشيخ مبارك الصباح (1896-1915م) بسبب نقص المياه في الكويت هذا النقص دفع المواطن محمد اليعقوب في عام 1909م إلى تركيب خزانات خشبية في سفينته ونقل المياه من شط العرب إلى الكويت وبيعه بأسعار مربحة شجع هذا العمل أصحاب السفن الآخرين على بناء سفن مخصصة لنقل الماء مما وفر فرص عمل جديدة وسد حاجة المواطنين للماء. استخدمت أنواع مختلفة من السفن لهذا الغرض وفرضت الحكومة العراقية⁽³⁾ ضرائب على هذه السفن. كانت مدة الرحلات تعتمد على الرياح وزادت الرحلات في فصل الصيف بسبب ارتفاع الطلب على المياه. كان ملء الخزانات يتطلب جهداً كبيراً للحفاظ على توازن السفن وضمان وصول المياه العذبة إلى الكويت⁽⁴⁾ تغلبت الكويت البلد الصحراوي على أكبر وأعقد مشكلاتها المتمثلة في توفير المياه. في الماضي كان الماء يصل عبر السفن من شط العرب ثم شيدت أكبر محطة لتقطير ماء البحر في الخليج. تم اكتشاف بحيرات من الماء العذب تحت رمال الصحراء بكميات هائلة تكفي حاجة الكويت لمدة 20 عامًا بمعدل 5 ملايين جالون يومياً. تجري الكويت عملية مسح شامل لأرض الكويت بحثاً عن الماء والدلائل الأولية مشجعة جداً إذ تشير إلى وجود المياه الجوفية في معظم أنحاء البلاد. تستهلك الكويت ستة ملايين جالون من الماء العذب وعشرة ملايين جالون من ماء الآبار يومياً. ومن المتوقع أن يزداد هذا الرقم في مدة قصيرة إلى 11 مليون جالون من الماء العذب و14 مليون جالون من ماء الآبار.⁽⁵⁾

توسعت هذه العملية بتحويلات كبيرة بعد الحرب العالمية الأولى إذ في عام 1925م اعتمدت الكويت على مياه شط العرب حتى عام 1950م عندما بدأت شركة نفط الكويت ببناء محطة لتقطير المياه بدأت الكويت إنتاج المياه المقطرة في مارس/أذار 1953م بتشغيل محطة الشويخ بسعة مليون جالون يومياً تبعثها محطة ثانية في فبراير/شباط 1955م ولكن توقفنا في عام 1965م لارتفاع كلفة التشغيل⁽⁶⁾ وفي عامي 1957 و1958م حدث تحول جديد إذ تم تشغيل محطتين جديدتين في الشويخ بسعة إجمالية 2 مليون جالون يومياً وأضيفت محطة أخرى بسعة 2 مليون جالون وبحلول عام 1968م ارتفعت طاقة التقطير إلى 12 مليون جالون يومياً وزادت في عام 1970م إلى 18 مليون جالون يومياً وفي منطقة الشعيبة الشمالية بدأ الإنتاج في ديسمبر/كانون الأول 1965م ووصل إلى 14 مليون جالون يومياً بحلول عام 1971م. وفي الشعيبة الجنوبية بدأ الإنتاج في نهاية عام 1971م وزادت الطاقة إلى 15 مليون جالون يومياً في عام 1972م.⁽⁷⁾

وقد أظهرت الدراسات وجود كميات كبيرة من المياه العذبة في حوض الروضتين بالكويت والتي يمكن ضخها واستخدامها وقُدر أن 389 مليون جالون من مياه الأمطار تتجمع سنوياً في الحوض، مع إمكانية حقنها اصطناعياً في طبقات التربة المختلفة للاستفادة منها.⁽⁸⁾

تم تأكيد جودة مياه الروضتين وصلاحياتها عبر التحاليل التي أجرتها وزارتا الكهرباء والماء والصحة العامة فضلاً عن أبحاث شركات "سان بلجرينو" و"إيفيان" و"فيتيل". وفي عام 1985م بدأ التخطيط لاستثمار هذه المياه عبر تأسيس شركة تعبئة المياه المعدنية بمساهمة مؤسسات حكومية. وفقاً للمهندس محمد القيسي تم اكتشاف خمسة آبار منتجة وتبلغ الطاقة الإنتاجية للمصنع نحو 40 ألف جالون يومياً إذ يقع المصنع في منطقة الروضتين للحفاظ على خواص المياه، بمساحة إجمالية تبلغ 16 ألف متر مربع⁽⁹⁾

- (1) عبيد سرور العتيبي، "مصادر المياه و دورها في التنمية الاقتصادية والاجتماعية في دولة الكويت دراسة في الجغرافيا الاقتصادية"، حوليات الاداب و العلوم الاجتماعية، الحولية الخامسة والعشرون، جامعة الكويت، ٢٠٠٤، ص ١٥.
- (2) عبدالعزيز الرشيد، تاريخ الكويت، منشورات دار مكتبة، (بيروت، ١٩٧٨)، ص ٥٩.
- (3) هاشم عبدالرزاق صالح، "العلاقات السياسية بين العراق والجمهورية العربية المتحدة وانعكاساتها على الوضع الداخلي في العراق (١٩٦٣-١٩٥٨)"، مجلة آداب الرفادين، ١/٤٤، العراق، ٢٠٠٦، ص ٢٩١.
- (4) شريف صالح، "اليقوب اول من ركب خزانات لجلب المياه من شط العرب"، مجلة النهار، العدد ٢٣٤٣، (الكويت، ٢٠١٤)، ص ٣٢.
- (5) سليم زبال، "١٠ سنوات بناء وتعمير"، مجلة العربي، العدد ٤٤، الكويت، ١٩٦٢، ص ٣٠.
- (6) محمد علي عمر الفراء، "مشكلة المياه في الكويت، مجلة البحوث والدراسات العربية"، المجلد ٨، العدد ٨، نيسان ١٩٧٧، ص ٢٧٩.
- (7) سليم زبال، "الكويت الحديثة لمحات في صور وكلمات"، مجلة العربي، العدد ١٥٨، الكويت، ١٩٧٢، ص ١٣٨.
- (8) محمود مدحت عبد الجواد وآخرون، "جهود استكشاف المياه الجوفية في دولة الكويت واثارها المستقبلية"، مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية، العدد ١٠٨، جامعة الكويت، ٢٠٠٣، ص ٦١.
- (9) صادق يلي، "الروضتين بحيرة عذبة في صحراء الكويت"، مجلة العربي، العدد ٤٣٤، الكويت، ١٩٩٥، ص ١١٤.

ثالثا النقل والاتصالات العامة في الكويت (تحديات وحلول)

كانت الكويت من البلاد التي يصعب السفر منها وإليها إذ كانت وسائل النقل تعتمد على الحيوانات التي تحتاج إلى الماء وهو نادر في المنطقة وبعد اختراع السيارات بدأ التمويل التدريجي والمستمر في وسائل النقل إذ أنشأت الطرق المعبدة التي تربط بين أرجاء مدينة الكويت وتصلها بالمدن الحديثة مثل الأحمدية والنفطاس وأبو حليفة، الفحيحيل، السالمية، والجبراء. كما امتدت الطرق من الكويت إلى خارج الدولة متصلة بالسعودية والعراق.(1)

اذ سعت الكويت إلى استكمال مظاهر تقدمها وأعلنت عن تكوين شركة للنقل العام، مهمتها تشغيل الحافلات الكبيرة داخل الدولة هذا القرار كان له تأثيرات متباينة على الناس. الذين لا يملكون سيارات خاصة فرحوا بالخبر ورأوا فيه حلاً لمشاكلهم مع سائقي سيارات الأجرة. في المقابل، استقبل سائقو الأجرة الخبر بالتشاؤم إذ كانت سيارات الأجرة حتى ذلك الوقت الوسيلة الوحيدة للتنقل بين مناطق الكويت إذ سعت الحكومة إلى تأسيس شركة النقل العام التي كانت تهدف إلى تحسين خدمات النقل العام وتوفير بدائل مريحة وفعالة للمواطنين.(2)

وقد واجهت تحدياً في مجلس الأمة بشأن تشغيل حافلات بمحركات ديزل. إذ كان هناك قلق على صحة المواطنين لكن الشركة استشارت الاتحاد الدولي للنقل العام الذي أكد على أمان استخدام الديزل وبعد مراجعة الأبحاث وافق مجلس الوزراء ولجنة الشؤون الصحية. إذ بدأت الشركة بتنفيذ مشروعها وشمل ذلك تجهيز الحافلات وتعيين السائقين والموظفين. في 25 سبتمبر/أيلول 1965م بدأت الحافلات الزرقاء الكبيرة تجوب شوارع الكويت معلنة بداية عهد جديد للنقل العام.(3)

لتمويل مشروع النقل العام اقترضت شركة المواصلات مبلغ مليوني ونصف مليون دينار من وزارة المالية لشراء 480 حافلة وبناء المنشآت اللازمة ودعمت الحكومة الشركة بشكل فعال إذ شاركت في 50% من رأس المال وضمنت تغطية الخسائر وتقديم ربح 5% للمساهمين. كما وفرت الأراضي مجاناً لإقامة المباني والكراسيات ومطبات انتظار الركاب وأوضح المهندس عبد السلام فهمي المدير الفني للشركة أن هدف مرفق النقل العام هو خدمة المواطنين وليس الربح المباشر وهذا هو العرف السائد في الدول المتقدمة وقد تحدث أحد موظفي الشركة عبد الوهاب يوسف النفيسي عن المشاكل التي واجهتها الشركة منها تخريب المقاعد الجلدية واضطرابهم لاستبدالها بأخرى من الخشب والبيلاستيك كما تسببت سيارات النقل الأهلية ذات اللون الأصفر في منافسة غير مشروعة باستخدام مواقف الشركة وترصد الركاب مما أثر سلبيًا على إيرادات الشركة. أخيراً حصلت الشركة على عقد امتياز لإدارة مرفق النقل العام في الكويت لمدة 25 عاماً.(4)

والجدير بالذكر اكتشف العالم الألماني هاينريش هيرتز الموجات اللاسلكية. واستخدم غوليلمو ماركوني الإيطالي هذه الموجات لنقل الرسائل مما أدخل عصر اللاسلكي في تطور العلم إذ استخدمت الموجات اللاسلكية في الإذاعة والتلفاز ومع زيادة الحاجة للاتصال أطلقت الأقمار الاصطناعية وفي عام 1965م انضمت الكويت إلى المجموعة الدولية للاتصالات عبر الأقمار الاصطناعية وهي منظمة تعمل على تطوير وصيانة الأقمار والمحطات الأرضية ثلاث سنوات من انضمام الكويت إلى منظمة الاتصالات عبر الأقمار الاصطناعية إذ بدأ العمل بجديفة في منطقة أم العيش الواقعة بين الكويت العاصمة ومدينة البصرة في العراق إذ في يونيو/حزيران 1968م تم وضع الحجر الأساسي لإنشاء المحطة الأرضية للاتصال عبر الأقمار الاصطناعية، مما يعكس تطور الكويت في مجال الاتصالات الحديثة.(5)

في 28 مارس/أذار 1968م أعلن وزير البريد والبرق والهاتف عبد العزيز عبد الله الصرعاوي عن توقيع ثلاثة عقود هامة في مجال المواصلات السلكية واللاسلكية. شملت العقود إنشاء محطة أرضية للمواصلات عبر الأقمار الاصطناعية مع شركة نيبون الكهربائية اليابانية، بتكلفة 1.8 مليون دينار كويتي (6) اكتمل بناء المحطة وبرجها الهوائي بارتفاع 27 متراً وتم تركيب الأجهزة الإلكترونية واللاسلكية (7).

وفي أوائل عام 1969م أطلقت منظمة الاتصالات اللاسلكية الدولية أقماراً من طراز "انتلسات 3" لتدور على ارتفاع 22,300 ميل فوق خط الاستواء، مما يجعلها شبه ثابتة جغرافياً. تعطي هذه الأقمار ما يقارب ثلث العالم، وتتصل محطة أم العيش بقمر لمنطقة المحيط الهندي وهناك 23 محطة أرضية في 20 دولة ومن المتوقع زيادة العدد إلى 70 دولة بإطلاق قمرين إضافيين ويمكن لمحطة أم العيش

- (1) حسين سليمان محمود، الكويت ماضيها وحاضرها، منشورات المكتبة الأهلية، (بغداد، 1968) ص 66.
- (2) سليم زبال، "الحافلات ساعدت على امتداد العمران"، مجلة العربي، العدد 127، الكويت، 1969، ص 101.
- (3) زبال، الحافلات ... ، مصدر سابق، ص 102.
- (4) محمد طنطاوي، "الكويت تتصل بالعالم عن طريق الأقمار الصناعية"، مجلة العربي، العدد 135، الكويت، 1970، ص 42.
- (5) المصدر نفسه، ص 43.
- (6) منير نصيف، "المبنى المركزي للمواصلات السلكية واللاسلكية أحدث انجاز في دولة الكويت"، مجلة العربي، العدد 161، الكويت، 1972، ص 52.
- (7) طنطاوي، "الكويت تتصل" ... ، المصدر السابق، ص 45.

تمرير 16 مكالمات هاتفية ملونة في وقت واحد، ومن المتوقع زيادتها إلى 43 مكالمات في المستقبل. تضم المحطة 63 موظفًا، وتبلغ نفقات تشغيلها وصيانتها 200 ألف دينار كويتي سنويًا، بينما يصل دخلها إلى ما يقارب 900 ألف دينار من أجور المكالمات والخدمات الأخرى.⁽¹⁾

وفي 27 أكتوبر/تشرين الأول 1969م تمت أول تجربة للاتصال عبر الهاتف بين أمير الكويت الشيخ صباح السالم الصباح (1965-1977م) وحاكم البحرين الشيخ عيسى بن سلمان الخليفة (1961-1999م) بنجاح تام. استمرت التجارب لعشرة أيام شملت اتصالات تلفزيونية وبرقية وهاتفية مع محطات في ألمانيا وبريطانيا مما مهد لنقل رحلة أبوولو 12 إلى الشعب الكويتي عبر التلفاز وقد. اتصلت وزارة البريد والبرق والهاتف بمنظمة الأقمار الاصطناعية الدولية واستأجرت القمر الصناعي الخاص بمنطقة المحيط الهندي مما أتاح ربط الكويت بمحطة ريستنج في ألمانيا الغربية وبهذه الطريقة أصبحت محطة أم العيش على اتصال بالفضاء الخارجي ونقلت تفاصيل رحلة أبوولو 12 للمواطنين في لحظة حدوثها⁽²⁾ تتجلى فوائد تحول المحطة الأرضية للأقمار الاصطناعية بالنسبة للكويت في توفير خدمة هاتفية ذات وضوح تام وخالية من التشويش مع خدمات برقية متاحة على مدار الساعة، خصوصًا مع الدول غير المرتبطة بالكابلات البحرية. كما تتيح المحطة إمكانية نقل البرامج التلفازية الحية وتسجيل الأحداث الهامة فور وقوعها في أي مكان في العالم أو الفضاء فضلاً عن ذلك تسهم المحطة في التوسع في استخدام عدد كبير من القنوات الهاتفية والبرقية للاتصالات الدولية⁽³⁾.

مما يقضي على مشكلة قلة الخطوط الخارجية. تسهم المحطة أيضًا في تبادل صور خرائط وبيانات الطقس بين الدول، مما يساعد على تخطيط رحلات الطيران. وتتيح إمكانية إجراء العديد من الاتصالات مع الدول العربية المجاورة، مما يوفر تكاليف إنشاء محطات أرضية خاصة بها. حاليًا، ترتبط محطة الكويت الأرضية بالمحطات الأرضية في اليابان، البحرين، ألمانيا الغربية، وإنجلترا، ومن المقرر ربطها بمحطات في باكستان، الهند، لبنان، إيطاليا، وفرنسا عبر ألمانيا، والولايات المتحدة عبر إنجلترا، مما يسهل الاتصال بهذه الدول في أي وقت..⁽⁴⁾

كما عقدت حكومة الكويت مع الشركة المصرية للمقاولات اتفاقاً لإنشاء مشروع المواصلات السلكية واللاسلكية بالقرب من ساحة الصفاة بتكلفة مليوني دينار كويتي بالتعاقد مع الشركة المصرية للمقاولات فضلاً عن مركز تدريب لتدريب الفنيين والمهندسين الكويتيين بتكلفة 1.4 مليون دينار كويتي ومحطتين للإرسال والاستقبال بتكلفة 1.1 مليون دينار كويتي. اكتملت بهذه المشاريع شبكة المواصلات السلكية واللاسلكية في الكويت، وافتتح أمير الكويت هذه الإنجازات في 28 فبراير/شباط في حفل كبير بحضور كبار الشخصيات..⁽⁵⁾

في أسبوع الاحتفالات بالعيد الوطني للكويت⁽⁶⁾ افتتح أمير الكويت صباح سالم الصباح عام 1970م الإنجاز الكبير في قاعة الاحتفالات الكبرى بمعهد التدريب للمواصلات السلكية واللاسلكية، بحضور الوزراء وكبار رجال الدولة والسفراء والمدعوين من الداخل والخارج وقد عبر الوزير عن ارتياحه الكبير بتحقيق هذا المشروع الضخم. قال الوزير: "لقد أصبح العالم من حولنا صغيرًا بفضل العلم والتكنولوجيا. اليوم نستطيع أن نقول إننا نواكب العصر الذي نعيش فيه، عصر العلم والتكنولوجيا الذي حقق هذا التقدم في نظام الاتصالات بين مختلف أنحاء العالم. هذا المشروع أصبح من أبرز معالم التغيير في مجتمعنا الكويتي، الذي نسعى جميعًا لرفعته وتقديمه بفضل السياسة الحكيمة لدولة الكويت إذ يعدُّ هذا الإنجاز حجر الأساس في المشروع الكبير للمواصلات السلكية واللاسلكية في الكويت⁽⁷⁾

مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية :

عرفت الكويت النقل الجوي من شركة نفط الكويت التي أسست عام 1930م استأجرت الشركة عدة طائرات في عام 1936م عند بدء عمليات البحث والتنقيب عن النفط. بعد الحرب العالمية الثانية (1939-1945) استخدمت الشركة طائرة لنقل كبار موظفيها وفي عام 1948م امتلكت طائرتين من نوع "داكوتا دي سي 3 لنقل المعدات والموظفين. وفي عام 1954م امتلكت الشركة طائرة واحدة من نوع "فاي كنج"

(1) نصيف، "المبنى المركزي" ...، المصدر السابق، ص 53.

(2) طنطاوي، "الكويت تتصل" ...، المصدر السابق، ص 45.

(3) المصدر نفسه، ص 48.

(4) المصدر نفسه، ص 49.

(5) نصيف، "المبنى المركزي" ...، المصدر السابق، ص 53.

(6) ذكرى استقلال الكويت 19 يونيو/حزيران/ 1961 إذ وقع الامير الراحل عبد الله سالم الصباح وثيقة الاستقلال مع المندوب السامي البريطاني في الخليج العربي للمزيد من التفاصيل أنظر: صحيفة القبس "الكويت تحتفل غداً بأعيادها الوطنية" 24 فبراير/ شباط 2018.

(7) طنطاوي، المصدر السابق، ص 56.

التي تتسع لأربعة وعشرين راكبًا وكانت مخصصة لرحلات وتنقلات أمير البلاد الشيخ عبد الله السالم الصباح (1) وبهذا يتضح أن شركة نبط الكويت أسهمت في تقديم وسيلة نقل جوي وخدمات طيران ضرورية.(2)

اجتمع فريق من رجال الأعمال الكويتيين لمناقشة إنشاء شركة طيران وطنية تربط الكويت بالدول المجاورة. رحبت الحكومة بالفكرة وقدمت الدعم اللازم(3)، إذ احتقلت الشركة الوطنية في 17 مايو/أيار 1954م بافتتاح أول خطوطها الجوية المنتظمة بين الكويت والبصرة، واتخذت من حي المباركية مكتباً لها وأنشأت ورشة للصيانة في مطار الزهراء. ومع ذلك، لم تستطع الشركة الصغيرة الصمود دون دعم مالي فتدخلت حكومة الكويت وأقرضتها 200 ألف جنيه استرليني مقابل نصف الأسهم، وتغير اسمها إلى مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية. أتاح هذا الدعم الحكومي للشركة توسيع شبكات الخطوط ومع مرور الوقت لم يكن سوق السفر مستقراً دائماً إذ ظهرت شركات أهلية منافسة أثرت سلباً على الشركة وكرد فعل عقد المساهمون اجتماعاً استثنائياً وقرروا بأغلبية ساحقة بيع جميع الأسهم الشخصية للدولة مما أدى إلى انتقال الشركة بالكامل إلى ملكية الدولة لتبدأ بذلك مرحلة جديدة من تاريخ النقل الجوي التجاري في الكويت.(4)

مع تزايد عدد الركاب تقرر شراء طائرتين إضافيتين من طراز "هرمز" لتلبية الطلب المتزايد إذ تتسع الواحدة لضعف عدد ركاب طائرة الداكوتا (5) ومع وصول الطائرتين الجديدتين قررت الخطوط الجوية الكويتية افتتاح خطوط جديدة للجمهورية العربية المتحدة، البحرين والمملكة العربية السعودية. في عام 1957م أضافت الشركة طائرة ضخمة من طراز DC4 مما ساعدها على التوسع. في عام 1958م وقّعت الشركة اتفاقية مع الخطوط الجوية البريطانية للإشراف على الأعمال الإدارية والفنية وتزويدها بطائرات جديدة من طراز الفايكونت. مع انضمام الطائرات الجديدة وسّعت الشركة شبكتها لتشمل جميع بلدان منطقة الخليج العربي، والهند، والباكستان. نمت الشركة وازدهرت متوافقة مع النهضة السريعة التي شهدتها الكويت الحديثة(6)

في عام 1962م بدأت الخطوط الجوية الكويتية انطلاقها الكبرى إذ تحولت إلى واحدة من أكبر شركات الطيران في الوطن العربي مع تقدم مطرد وفق خطة طويلة الأمد لتطويرها وتعزيز علاقاتها الجوية. في عام 1962م أدخلت الخطوط الجوية الكويتية الطائرات النفاثة الحديثة لأول مرة لتسيير رحلات إلى لبنان، ومصر، وقطر، وباكستان، والهند. وفي العام التالي أصبحت الشركة عضواً في المنظمة الدولية للنقل الجوي (إياتا) بعد انتهاء إشراف الخطوط الجوية البريطانية، تولى مجلس الإدارة الكويتي تطوير الشركة، وخلصت الدراسات إلى ضرورة شراء أحدث الطائرات العالمية مما عزز مكانتها في قطاع الطيران.(7)

الخطوط الجوية الكويتية تطورت من طائرات "الديكوتا" إلى "الفايكونت" ثم الطائرات النفاثة مثل "الترابنت" و"البوينج"، وصولاً إلى "الإيرباص". وسعت الشركة تحت قيادة رئيس مجلس الإدارة أحمد المشاري لتحديث أسطولها بصفقات تصل تكلفتها إلى 1.4 مليار دولار سنوياً، تشمل شراء 18 طائرة منها 15 طائرة "إيرباص" بتكلفة 984 مليون دولار. هذا التحديث يهدف إلى تقليل التكلفة الاقتصادية في الصيانة وقطع الغيار والتدريب. صفقة طائرات "البوينج 747-400" ستكلف 417 مليون دولار. تمويل هذه الصفقات يتم ذاتياً ومن خلال قروض من بنوك عالمية، مما يعكس الثقة العالية بالشركة إذ ان الخطوط الجوية الكويتية تعمل أيضاً على تحسين تجربة الركاب بتعديلات داخلية لزيادة الراحة مثل تجهيز الطائرات بمقاعد مثالية وتخفيض عدد المقاعد. وكان قسم التطوير بقيادة عبدالله عبد الباقي يدرس اللوازم كافة من وسائل وتطوير لتتناسب الأجواء والظروف الكويتية.(8) وقد أدى تحول مطار الكويت إلى نقطة مركزية تربط الشرق الآسيوي بالغرب وبقية أجزاء العالم، بفضل حركته النشطة وأبراج المراقبة المجهزة بأحدث التكنولوجيا(9) شهد مطار النزهة الكويتي بداية جديدة مع تحسينات مستمرة حتى عام 1962م عندما تم افتتاح المطار الدولي في "الموقع". هذا المطار كان مهياً لاستقبال نصف مليون راكب وزود بمدرجات متطورة.(10)

(1) عبد الله السالم الصباح أمير الكويت قاد البلاد لاستقلالها عام 1961 وأشرف على نهضة شاملة في التعليم والصحة. أسس الدستور الكويتي عام 1962 مما جعله يُلقب بـ "أبو الدستور" و"أبو الاستقلال" ينظر: الحرس الوطني الكويتي، حكام دولة الكويت، ص ١٢.

(2) العدوان، المصدر السابق، ص ٧٧.

(3) منير نصيف، "الخطوط الجوية الكويتية"، مجلة العربي، العدد ١٣٨، الكويت، ١٩٧٠، ص ٦٢.

(4) محمد المنسي قنديل، "الكويت طائرة عمره أربعون عاماً"، مجلة العربي، العدد ٤٢٨، الكويت، ١٩٩٤، ص ١٠٤.

(5) نصيف، "الخطوط الجوية..."، المصدر السابق، ص ٦٢.

(6) المصدر نفسه، ص ٦٣.

(7) نصيف، "الخطوط الجوية" ...، ص ٦٣.

(8) القنديل، المصدر السابق، ص ١٠٥.

(9) إذ بدأت حكاية المطار في الكويت بمطار بحري في عام 1928م وقد هبطت أول طائرة مائية بريطانية ومع ازدياد حركة الطيران، ظهرت الحاجة إلى مطار أرضي وتم اختيار منطقة "الدسة" لتمثيل هذه البداية المتواضعة، قنديل، المصدر السابق، ص 10٥.

(10) المصدر نفسه، ص ١٠٦.

في عام 1963م تم تشكيل المجلس الأعلى للطيران المدني في الكويت لتولي سياسات قطاع الطيران المدني وأصبحت الكويت عضواً في منظمة الطيران المدني الدولي (إيكاو) والمنظمة الدولية للأرصاد الجوية. في عام 1964م حصلت دائرة الطيران المدني على استقلالها المالي والإداري. والحكومة الكويتية اشترت شركة الخطوط الجوية عبر البلاد العربية وحولتها إلى مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية في عام 1965م إذ تم افتتاح المرحلة الثانية من مطار المقوع. وفي عام 1975م تم تغيير اسم دائرة الطيران المدني إلى الإدارة العامة للطيران المدني التي واصلت تحسين المرافق في مطار المقوع. وفي عام 1980م شهد افتتاح مبنى الركاب الغربي وزيادة طاقة استيعاب الركاب. نتيجة اجتياح العراق للكويت في عام 1990م تضررت البنية التحتية للمطار ولكن بحلول ديسمبر/كانون الأول/ 1991م استعاد مطار الكويت الدولي تشغيله الكامل⁽¹⁾

الخاتمة

نستنتج من هذا البحث ان النهضة التي شهدتها دولة الكويت في قطاعات متعددة مثل العمران، والنقل والاتصالات نتيجة للطفرة النفطية التي كانت بمثابة نقطة تحول رئيسية. هذه الطفرة مكنت الكويت من الانتقال من مجتمع صغير محدود الموارد إلى دولة حديثة تجمع بين التطور العمراني والخدمات المتطورة والابتكار في النقل والاتصالات. على الصعيد العمراني، نجد أن الجهود البلدية والتخطيط العمراني أدت دوراً جوهرياً في تحسين ظروف السكن والمعيشة، خصوصاً للفئات ذات الدخل المحدود، مع مراعاة الخصوصية الثقافية والاجتماعية للأسرة الكويتية. رغم هذا التقدم، كان فقدان الهوية المعمارية التقليدية تحدياً برز مع تطور المدينة. أما النقل، فشهد نقلة نوعية عبر تطوير البنية التحتية والطرق الحديثة، وإطلاق مشاريع حافلات النقل العام التي حسنت خدمات التنقل بشكل كبير على الرغم من العقبات. في مجال الاتصالات، كانت محطة "أم العيش" للأقمار الصناعية دليلاً على ريادة الكويت في تبني التكنولوجيا المتقدمة، مما عزز من قدرتها على الربط المحلي والدولي وخدمة شعبها بكفاءة. يمكن القول إن تجربة الكويت تقدم نموذجاً ملهماً يبرز أهمية التخطيط الاستراتيجي والإدارة الرشيدة لتحقيق التنمية الشاملة إنها شهادة حية على قدرة الدول على تجاوز التحديات وتحقيق رفاهية مواطنيها من خلال استثمار الفرص المتاحة بذكاء ورؤية مستقبلية.

References:

1. Khaled Haremis Falah Al-Azmi, "Urbanization in the State of Kuwait: A Study in the Geography of Development," Master's Thesis (unpublished), Alexandria University, Faculty of Arts, 2008.
2. Ahmed Mustafa Abu Hakamah, "Modern History of Kuwait 1750-1965," 1st ed., That Al-Salasil Press (Kuwait, 1984).
3. Al-Arabi Magazine, "The Starting Signal of the Kuwaiti Urban Revolution," Issue 31, (Kuwait, 1961).
4. Yousef bin Issa Al-Qana'i, "Pages from the History of Kuwait," Dar Saad Publishing House (Cairo, 1946).
5. Al-Arabi Magazine, "Kuwait Provides Housing for its Low-Income Citizens," Issue 33, (Kuwait, 1961).
6. Najat Abdul Qader Al-Jaim, "Sheikh Yousef Issa Al-Qana'i: His Role in Social and Political Life in Kuwait," 2nd ed., (Kuwait, 2007).
7. Abdul Hadi Al-Adwani, "The Concise Encyclopedia of the History of Kuwait," 2nd ed., Dar Al-Kitab Al-Hadith (Kuwait, 1995.)

(1) عبدالهادي مبارك حسين عبدالهادي، "أطار تحليبي لقطاع النقل الجوي في دولة الكويت"، مجلة البحوث والدراسات الإفريقية، المجلد ٨، العدد ٢، مصر، ٢٠٢٤، ص ٧١٩.

8. Munir Nassif, "Kuwait Municipality," *Al-Arabi Magazine*, Issue 153, 1971.
9. Saba George Shubbar, "Kuwait's Urban Revolution," *Al-Arabi Magazine*, Issue 54 (Kuwait, 1963)
10. Muzaffar Abdullah, "Kuwait City: Predictions of a Palestinian Expert," *Al-Jarida Newspaper* (Kuwait, 2016).
11. Musa Ghadhban, "A Study of the Council's Role in the Country's Development and Renaissance During the Period 1952-1959," *Al-Jarida Newspaper* (Kuwait, 2017).
12. Muhammad Tantawi, "The Planning Council is 11 Years Old," *Al-Arabi Magazine*, Issue 178 (Kuwait, 1973).
13. Musa Ghadhban, "The Activities of the Planning Council in the State of Kuwait 1962-1967," *Faculty of Arts Journal*, Issue 70, 2022.
14. Salim Zabal, "Modern Kuwait: Glimpses in Pictures and Words," *Al-Arabi Magazine*, Issue 158 (Kuwait, 1972). Surur Al-Otaibi, "Water Resources and Their Role in Economic and Social Development in the State of Kuwait: A Study in Economic Geography," *Annals of Arts and Social Sciences*, 25th Annual, Kuwait University, 2005.
15. Abdulaziz Al-Rasheed, "History of Kuwait," Dar Maktaba Publications, (Beirut, 1978).
16. Sharif Saleh, "Al-Yaqoub was the First to Install Tanks to Bring Water from the Shatt al-Arab," *An-Nahar Magazine*, Issue 2343, (Kuwait, 2014).
17. Hashem Abdulrazzaq Saleh, "Political Relations between Iraq and the United Arab Republic and Their Implications for the Internal Situation in Iraq (1958-1963)," *Adab Al-Rafidain Magazine*, 44/1, Iraq, 2006.
18. Salim Zabal, "10 Years of Construction and Reconstruction," *Al-Arabi Magazine*, Issue 44, Kuwait, 1962. Muhammad Ali Omar Al-Farra, "The Water Problem in Kuwait," *Journal of Arab Research and Studies*, Issue 8, 1977.
19. Salim Zabal, "Modern Kuwait: Glimpses in Pictures and Words," *Al-Arabi Magazine*, Issue 158, Kuwait, 1972.
20. Mahmoud Medhat Abdel Gawad et al., "Efforts to Explore Groundwater in the State of Kuwait and Their Future Implications," *Journal of Gulf and Arabian Peninsula Studies*, Issue 108, Kuwait University, 2003.
21. Sadiq Yali, "Al-Rawdatayn: A Freshwater Lake in the Kuwaiti Desert," *Al-Arabi Magazine*, Issue 434, Kuwait.
22. Hussein Suleiman Mahmoud, *Kuwait: Its Past and Present*, Publications of the National Library (Baghdad, 1968.)

23. Salim Zabal, "Buses Helped Expand Urbanization," *Al-Arabi Magazine*, Issue 127, 1969.
Muhammad Tantawi, "Kuwait Connects to the World via Satellites," *Al-Arabi Magazine*, Issue 135, 1970, p. 42.
24. Munir Nasif, "The Central Building for Wired and Wireless Communications is the Latest Achievement in the State of Kuwait," *Al-Arabi Magazine*, Issue 161, Kuwait, 1972.
25. *Al-Qabas Newspaper*, "Kuwait Celebrates its National Days Tomorrow," February 24, 2018.
26. *Kuwait National Guard, Rulers of the State of Kuwait*, p. 12.
27. Munir Nasif, "Kuwait Airways," *Al-Arabi Magazine*, Issue 138, Kuwait, 1970.
28. Muhammad Al-Mansi Qandil, "Kuwait: A Forty-Year-Old Airplane," *Al-Arabi Magazine*, Issue 428, Kuwait, 1994.
29. Abdul Hadi Mubarak Hussein Abdul Hadi, "An Analytical Framework for the Air Transport Sector in the State of Kuwait," *Journal of African Research and Studies*, Volume 8, Issue 2, Egypt, 2024.