مجلة جامعة الشارقة للعلوم الإنسانية والاجتماعية

اسم المقال: تنمية التجارة البريطانية في موانئ البحرين والكويت ومسقط في ضوء مقترحات جون بابلي عام 1934
اسم الكاتب: ثابت غازي العمري، عبدالله سليمان المغني
رابط ثابت: https://political-encyclopedia.org/index.php/library/9335
تاريخ الاسترداد: 2026/11/01 17:01 +03

الموسوعة السياسيّة هي مبادرة أكاديمية غير هادفة للربح، تساعد الباحثين والطلاب على الوصول واستخدام وبناء مجموعات أوسع من المحتوى العلمي العربي في مجال علم السياسة واستخدامها في الأرشيف الرقمي الموثوق به لإغناء المحتوى العربي على الإنترنت.
لمزيد من المعلومات حول الموسوعة السياسيّة – Encyclopedia Political، يرجى التواصل على info@political-encyclopedia.org

استخدامكم لأرشيف مكتبة الموسوعة السياسيّة – Encyclopedia Political يعني موافقتك على شروط وأحكام الاستخدام المتاحة على الموقع https://political-encyclopedia.org/terms-of-use

تم الحصول على هذا المقال من موقع مجلة جامعة الشارقة للعلوم الإنسانية والاجتماعية ورفده في مكتبة الموسوعة السياسيّة مستوفياً شروط حقوق الملكية الفكريّة ومتطلبات رخصة المشاع الإبداعي التي ينضوي المقال تحتها.

جامعة الشارقة
UNIVERSITY OF SHARJAH

مجلة جامعة الشارقة

مجلة علمية محكمة

للعلوم الإنسانية والاجتماعية



المجلد 21، العدد 1
رمضان 1445هـ / مارس 2024م

الترقيم الدولي المعياري للدوريات 1996-2339

مارس 2024م **مجلة جامعة الشارقة للعلوم الإنسانية والاجتماعية** المجلد 21 العدد 1
https//:doi.org/10.36394/jhss/21/1/9

تنمية التجارة البريطانية في موانئ البحرين والكويت ومسقط في ضوء مقترحات جون بايلي عام 1934

ثابت غازي العمري[1]
عبدالله سليمان المغني[2]

تاريخ الاستلام: 28-08-2022 **تاريخ القبول: 25-04-2023**

ملخص البحث:

يهدف هذا البحث إلى دراسة التجارة البريطانية في موانئ البحرين والكويت ومسقط بناءً على التقرير الذي أعده جون بايلي نائب القنصل البريطاني في مدينة بوشهر في عام 1934.

وتتبع أهمية البحث من المقترحات التي قدمها بايلي من أجل تنشيط وتنمية التجارة البريطانية في تلك الموانئ، والتي تصب في معظمها في ضرورة اتخاذ خطوات من قبل الحكومة والشركات البريطانية في سبيل اجتياز الظروف الاقتصادية السيئة التي مرت بها تلك الموانئ في الثلث الأول من القرن العشرين، ثم العمل على تحقيق الانتعاش الاقتصادي الذي سيؤدي بدوره إلى توفر الوظائف وتعزيز القدرة الشرائية عند المواطنين، وهو الأمر الذي سيدفعهم إلى شراء السلع والمنتجات البريطانية. وكان من أهم النتائج التي توصل إليها البحث أن الأفكار والمقترحات التي قدمها بايلي قد لاقت اهتماماً من قبل الحكومة البريطانية التي سعت إلى تحقيقها مستقبلاً.

الكلمات الدالة: جون بايلي، التجارة البريطانية، الخليج العربي، المنافسة اليابانية، البحرين، الكويت، مسقط.

(1) كلية الآداب والعلوم الإنسانية والاجتماعية – جامعة الشارقة (الشارقة – الإمارات العربية المتحدة)
كلية الآداب – جامعة اليرموك (إربد – الأردن)
thabet@yu.edu.jo
(2) كلية الآداب والعلوم الإنسانية والاجتماعية – جامعة الشارقة (الشارقة – الإمارات العربية المتحدة)

المقدمة:

إن الخليج العربي وإن تعددت أحداثه السياسية عبر التاريخ إلا أنه اكتسب شهرته وأهميته التاريخية من خلال موقعه الاستراتيجي الذي فرض على سكانه ضرورة التواصل العالمي، وفتح الآفاق للتعاون في سبيل الاستمرارية، وتحقيق الرفاه لهم، خاصة أن الكثافة السكانية ومواطن الحراك البشري كانت بالدرجة الأولى في تلك الموانئ البسيطة، التي تحولت من بلدات صغيرة إلى دول كبرى مع نهاية القرن العشرين. وقد رصدت الدراسات التاريخية المتنوعة النشاط الإنساني في تلك الموانئ لقرون عديدة مضت، وأظهرت أن التجارة كانت السمة الرئيسة التي طبعت تاريخ المنطقة، وذلك بدءًا من تبادل تجاري بيني بسيط إلى إقليمي مزدهر، ثم إلى عالمي متشابك ما بين التعاون والشراكة إلى الأطماع والرغبة في الاستحواذ حتى السيطرة والتحكم.

كانت بريطانيا إحدى تلك الدول في تباينت وتشابكت علاقاتها بالخليج العربي بناءً على التطورات المحلية والإقليمية والدولية التي مرت بها، فمنذ القرن التاسع عشر إلى منتصف القرن العشرين نشطت بريطانيا بشكل أكبر في القارة الهندية، وبعض الأقطار العربية سياسياً واقتصادياً وعسكرياً. ففي الجانب السياسي سعت بكل قدراتها على إبعاد معظم الدول المنافسة لها، وأصبح لها وضع معترف به من كل الدول في هيمنتها وسيطرتها. واقتصادياً نجحت في ضمان استمرار تجارتها، ومحاولة احتكارها بما يخدم مصالحها الاقتصادية. وأما عسكرياً فقد نشرت أسطولها في الخليج العربي، وعدّت نفسها مسؤولة عن استقراره وأمنه، وبناءً على هذه السياسة نجحت مساعيها في تحقيق أهدافها ومصالحها، فما إن انتهت الحرب العالمية الأولى إلا وهي الدولة الأولى المسؤولة عنه، تتدخل في شؤون حكمه، وتقرر سياساته، وتستحوذ على خيراته، وتتحكم بعلاقاته الدولية. (لاندن 1994: 206؛ التميمي 1987: 14)

مشكلة الدراسة:

تتمثل مشكلة الدراسة في الإجابة عن مجموعة من الأسئلة المهمة، والتي كان من أبرزها ما يأتي:

1. لماذا طلبت الحكومة البريطانية من نائب القنصل البريطاني جون بايلي إعداد تقرير من الأوضاع التجارية في موانئ البحرين والكويت ومسقط؟
2. كيف كان النشاط التجاري البريطاني في تلك الموانئ في الثلاثينيات من القرن العشرين؟
3. ما المقترحات التي قدمها جون بايلي من أجل تنمية التجارة البريطانية في الموانئ العربية؟
4. كيف قيمت الدوائر البريطانية الأفكار والمقترحات الي أعدها بايلي لنشيط التجارة البريطانية في موانئ البحرين والكويت ومسقط؟

أهمية الدراسة:

تأتي أهمية هذا البحث في التركيز على أحد أوجه الاهتمام البريطاني في الخليج العربي، وخاصة من الناحية الاقتصادية، وعلى ضفته الغربية، وتحديداً مع الموانئ التي كان لها فيها ارتباط سياسي تمثل بمجموعة من المعاهدات المعقودة بين الطرفين، ويشرف عليها وكلاؤها السياسيون في موانئ كل من البحرين والكويت ومسقط، وتنبع أهميته أيضاً في طرحه لموضوع خارجاً نوعاً ما عن الأبحاث التي اعتادت دراسة الجانب التجاري من حيث العلاقات التجارية التي تشمل التبادل التجاري، والسلع والبضائع، والقيم المالية، وحركة الملاحة البحرية، والأسواق بحيث سيركز على مسألة تنمية التجارة البريطانية في الموانئ العربية ذات العلاقة، والمقترحات التي يمكن أن تساعد في تلك التنمية، وخاصة بسبب الظروف والأزمات التي مرت بها منطقة الخليج العربي، وأدت إلى تراجع في النشاط التجاري؛ ومن ثم انخفاض نسبة التبادل التجاري بين بريطانيا وتلك الموانئ

ولقد ظهرت تلك المقترحات في تقرير أعده جون جيلوري بايلي نائب القنصل البريطاني في مدينة بوشهر في 14 /3 /1943م، وبناءً على تكليف من المقيم السياسي في الخليج العربي العقيد تي. سي. فاول (T.C. Fowle)، والذي كُلّف بدوره من قبل قسم التجارة الخارجية في لندن (Department of Overseas Trade) لدراسة الأوضاع الاقتصادية في الخليج، ووضع المقترحات التي يمكن أن تؤدي إلى ازدهار وتنمية التجارة الدولية بشكل عام، والبريطانية بشكل خاص في المنطقة. وبناءً عليه قام بايلي بزيارة عدد من الموانئ العربية، وقدّم تقريرًا مختصرًا يتكون من ثماني صفحات حاز على اهتمام الدوائر السياسية والاقتصادية البريطانية.

كان من أبرز الصعوبات والأزمات التي ظهرت منذ بداية القرن العشرين تراجع تجارة اللؤلؤ في إمارات ودول الخليج كافة، والذي كان من أهم أسبابه قيام الحرب العالمية الأولى التي نتج عنها قلة الطلب العالمي على الكماليات، وتوقف حركة النقل والملاحة البحرية، والتبادل التجاري بين الدول، ثم ظهور اللؤلؤ الصناعي الياباني الذي كان يتميز بدقة تشابهه مع اللؤلؤ الطبيعي، ولطرحه بكميات كبيرة في الأسواق، وبأسعار رخيصة، مما أدى إلى تراجع الطلب على اللؤلؤ الطبيعي العربي الذي كان عماد حياتهم الاقتصادية، وأما العامل الثاني فقد تمثل بظهور الأزمة الاقتصادية العالمية في عام 1929 في الولايات المتحدة الأمريكية (انهيار سوق الأوراق المالية في نيويورك)، والتي أدت إلى انهيارات اقتصادية في معظم دول العالم، وأثرت بشكل كبير على الأنشطة الاقتصادية والتبادل التجاري مع موانئ المنطقة، وخاصة في تجارة اللؤلؤ والأسماك والتمور، وأخيراً ظهور المنافسة التجارية من قبل عدد من الدول التي حاولت أن يكون لها نصيب تجاري في أسواق الخليج العربي. (المغني 2015: 38 - 41؛ الفارس 2015: 87 - 98)

ولم تشهد الظروف الاقتصادية في دول الخليج العربي تحسنا إلا بعد تنافس الشركات الأجنبية وخاصة البريطانية والأمريكية للحصول على امتيازات للتنقيب عن النفط في أراضيها، والتي كان

أولها منح الحكومة الإيرانية رجل الأعمال الإنجليزي وليام دارسي (William Knox D'Arcy) امتيازا للتنقيب عن النفط جنوب البلاد في عام 1901، ثم تبعها العراق عام 1912، فالبحرين، فالسعودية، فالكويت، فقطر، فعُمان فالإمارات. ولا بد من الإشارة إلى أنه بالرغم من تكالب تلك الشركات على السيطرة على الموارد النفطية لصالحها وصالح دولها، إلا أنها قدمت أموالا مقابل تلك الامتيازات ساعدت تلك الدول في التغلب على بعض المشكلات المالية التي واجهتها. (شاكر، 2003: 714 - 773)

منهج الدراسة:

اعتمدت هذه الدراسة على منهج البحث التاريخي بكافة قواعده الأساسية، والتي تتمثل بجمع المادة من مصادرها الأساسية، وقراءتها بدقة، وفهم الأفكار والمعلومات الواردة فيها، ثم تفسير وتحليل ونقد القضايا والمسائل التي ضمّتها، وكل ذلك بأسلوب علمي منظم يهدف إلى الخروج بدراسة متكاملة الجوانب، ومصاغة بأسلوب تاريخي وأدبي رصين، وعلى هذا الأساس؛ ولأن المراجع والمصادر العربية التي تمّ الاطلاع عليها لم تتطرق إلى موضوع البحث إلا من جوانب ثانوية، فقد تمّ الاعتماد على عدد من الوثائق البريطانية ذات العلاقة المباشرة بالموضوع، وكان من أبرزها الملف الأول (IOR / R / 15 / 2 / 348) الذي حوى تقرير جون بايلي، وبعض المراسلات ذات العلاقة.

الدراسات السابقة:

على الرغم من وجود العديد من الدراسات التاريخية التي تناولت النفوذ والسيطرة البريطانية في منطقة الخليج العربي إلا أن معظم تلك الدراسات ركزت بشكل أكبر على الجانب السياسي من الجانب الاقتصادي. كما أن أغلب الدراسات الاقتصادية عالجت موضوعات تجارية عامة كاللؤلؤ، والنفط، والأسلحة، والرقيق، وغيرها. وبعد البحث في الأوعية المعرفية لم يتم العثور على دراسة تتعلق بالنشاط التجاري البريطاني في أي من الموانئ العربية المذكورة، وهو الأمر الذي كان محفزا لإعداد هذا الموضوع الذي ستتناوله هذه الدراسة.

مسار رحلة بايلي في الموانئ العربية:

وضح جون بايلي في الرسالة التي أرسلها إلى المقيم السياسي في الخليج العربي بتاريخ 14 /3 / 1934 مسار الرحلة التي كُلّف بها من قبله، والتي بدأت بمغادرة مدينة بوشهر في 3 / 1 / 1934 باتجاه مدينة البصرة التي وصلها في 4 /1، ثم غادرها في اليوم التالي؛ إذ وصل ميناء الكويت في اليوم نفسه، وأقام فيه حتى 9 /1 / 1934. ثم غادرها إلى البحرين حيث وصلها في 10 /1 /1934، وأقام بها حتى 16 / 1 حيث انطلق منها متجهاً إلى مدينة مسقط حيث وصلها في 21 / 1، وبعدها اتّجه بتاريخ 28 / 1 إلى مدينة كراتشي، ومن كراتشي عاد مرة أخرى إلى مدينة بوشهر في 7 /2 / 1934. وقد أشار بايلي في رحلته إلى عدة أمور منها السفن التي استخدمها، والصعوبات التي

واجهته، إضافة إلى شكره وتقديره لما لقيه من تعاون من قبل الوكلاء السياسيين البريطانيين في الكويت والبحرين ومسقط. وبالنسبة للتقرير فقد احتوى عدة أفكار ومقترحات رأى من خلالها بايلي أنه يمكن تحقيق تنمية وزيادة نصيب الأسواق في الموانئ العربية من السلع والبضائع البريطانية، وقد تم تقسيم هذه المقترحات إلى مقترحات عامة، وأخرى خاصة بكل ميناء على حدة. (IOR /R /15 /2 /348, 1934: 4)

المقترحات العامة

أولاً - مواجهة المنافسة اليابانية في الأسواق الخليجية

على الرغم من أنه كان للسفن التجارية اليابانية نشاط وتبادل تجاري منذ القدم مع منطقة الخليج العربي، إلا أن هذا النشاط بدأ بشكل مكثف في نهاية عام 1933، وذلك مع بدء تعافي المنطقة من أثار وتبعات الحرب العلمية الأولى والأزمة الاقتصادية العالمية، حيث بدأت السفن اليابانية منذ العام 1933 تُسير ست أو سبع رحلات سنوية إلى موانئ الخليج العربي، وكانت حمولتها الرئيسية الأسمنت إلى البصرة والمحمرة، والأرز والقطن إلى الكويت والبحرين ومسقط، ثم تعددت السلع التي تصدر إلى معظم موانئ الخليج حيث شملت أصنافاً أخرى كالأقمشة بأنواعها، والحرير الصناعي، والأواني الزجاجية والخزفية والفخارية، وأدوات الخياطة المتنوعة، وأعواد الثقاب، والجوارب، وألعاب الأطفال، والدراجات الهوائية، وغيرها. (IOR /R /15 /2 /348, 1934: 5; IOR /L /PS /12 /3797, 1934: 180,183)

أدّت شركة تسويق الأسمنت المحدودة البريطانية (The Cement Marketing Company LTD) دوراً كبيراً في إثارة قضية السلع اليابانية؛ إذ أعطت اهتماما كبيراً بأسواق الخليج، وخاصةً في البحرين، وعلى أساسه أخذت تتواصل مع الوكيل السياسي في البحرين منذ شهر شباط عام 1931 وحتى عام 1934. وفي رسائلها اشتكت من المنافسة اليابانية، وطلبت المساعدة في تزويدها بكميات الأسمنت المستوردة، وقيمتها المالية، والبلدان المصدرة لها في البحرين. وبناءً عليه قام الوكيل السياسي بتزويدها بتلك المعلومات، والتي أظهرت تزايداً في كميات الأسمنت المستوردة من اليابان. ففي عام 1933، وعلى سبيل المثال كان عدد الأكياس المصدرة 3302 كيس، وبيعت بمبلغ 4700 روبية، في حين كان عدد الأكياس البريطانية 1500 كيس، وبيعت بمبلغ 4000 روبية، وسبب الاختلاف في القيمة المالية يعود إلى أن سعر الكيس الياباني كان بمعدل 1.42 روبية، بينما كان البريطاني بعدل 2.66 روبية للكيس الواحد. (IOR /R /15 /2 /1356, 1931 - 1934: 1 and after; IOR /R /15 /2 /344, 1934: 15 - 19)

وفي كانون الثاني 1934 أفرغت السفينة البخارية اليابانية (Yoshida Mura) 650 طناً من الأسمنت، وكان الإقبال علية شديداً من قبل المواطنين البحرينيين لحاجتهم إليه في عمليات البناء،

ولرخص أسعاره، إذ بلغ سعر الكيس مبلغ 1.8 روبية مقارنة بالبريطاني الذي كانت تتراوح أسعاره ما بين 2.8 إلى ثلاث روبيات، وهو ما نتج عنه عدم وجود مشترين له. وكمثال آخر على المنافسة اليابانية أن الأرز الهندي، والذي كانت تشرف عليه السلطات البريطانية في الهند، ويُصدّر إلى سوق البحرين أصبح يعاني من تلك المنافسة، لأن الأرز الياباني كان يُباع بأقل بروبيتين من الأرز الهندي. (IOR /R /15 /2 /1356, 1934: 14,15,42; IOR /L /PS /12 /3785, 1934: 100 - 101)

كشف بايلي في جولته عبر موانئ الخليج أن أكثر القضايا التجارية التي كانت مثيرة للقلق هي مدى السيطرة اليابانية التجارية في تلك الموانئ، ففي كل مكان على الساحل العربي كانت الأسواق والبازارات تغرق بالسلع اليابانية التي كان يتم عرضها بأسعار تتراوح ما بين ربع إلى ثلث السلع التي تماثلها من إنتاج الدول الأخرى، وبالتالي فإن نجاح وازدهار التجارة اليابانية في الأسواق يعود كليًا إلى انخفاض أسعارها مقارنة مع السلع البريطانية التي كانت أسعارها أعلى بسبب تكلفة إنتاجها وجودتها. (IOR /R /15 /2 /348, 1934: 5).

وعلى هذا الأساس فإن المنتجات البريطانية لن تكون قادرة على منافسة البضائع والسلع اليابانية؛ لأن الأسعار المغرية ستؤدي دائماً إلى زيادة وتوسع في الطلب عليها، وبسبب الحاجة إلى تجديدها وشرائها بشكل متكرر لرداءتها وعدم جودتها؛ ومن ثم عدم ديمومتها. ويضاف إلى ذلك أن القدرة الشرائية للمواطنين لم تكن قوية بسبب حالة الفقر العام في عقد الثلاثينيات، والذي كان نتيجة للكساد الحاد والطويل في تجارة اللؤلؤ الذي أدى إلى الإفقار الحتمي لعدد كبير من التجار والغواصين، وجميع العاملين في مصائد الأسماك، وهو الأمر الذي فرض على المواطنين تلقائياً إنفاق جزء من دخولهم على شراء السلع الرخيصة، وذلك للاحتفاظ بالباقي من أموالهم لشراء الاحتياجات والسلع الأخرى التي كانوا يحتاجونها في حياتهم، ومن هنا فإن شراء كمية من البضائع الأقل جودة أصبح بالنسبة للمواطنين مسألة اختيار أكثر منها ضرورة. (IOR /R /15 /2 /348, 1934: 5 - 7).

وعلى الرغم من أن بايلي رأى في ظل هذه الظروف عدم وجود الكثير للقيام به في مواجهة الغزو الياباني للأسواق إلا أنه اعتقد بضرورة الاستعداد تحسباً لتحسن الأوضاع في الأسواق مستقبلاً، وبما أن الدول العربية أصبحت تُقدم لها الخدمة البريدية من قبل الخطوط الجوية الإمبراطورية (Imperial Airways British Mail Steamers) وهي الشركة الرئيسة في المملكة المتحدة والهند، فإنه ينبغي تشجيعها على إعداد دراسات عن متطلبات وحاجات الأسواق، والإمكانيات المحلية المتاحة في سبيل إنعاش التجارة البريطانية، وأشار أيضاً إلى أن هذا الأمر يتطلب إرسال مندوبين مع توفير السكن المناسب لهم، والذي يمكن توفيره رغم صعوبته من خلال التعاون مع الخطوط الجوية الإمبراطورية (Imperial Airways) التي بإمكانها توفير استراحات خاصة بهم للقيام بالأعمال المطلوبة منهم. (IOR /R /15 /2 /348, 1934: 7).

بيّن بايلي أن الدول العربية كانت تشعر بالقلق تجاه تلك الموجة من السلع الرخيصة كونها كانت نعمة ونقمة في الوقت نفسه، فهي نعمة لأنها كانت تُدخل حالة الرضا والسرور في نفوس الجماهير المنكوبة بسبب الفقر، وهي الحالة التي كان يسعى الشيوخ إلى زرعها وتحقيقها لدى شعوبهم لإرضائهم، وهي نقمة؛ لأنها كانت تؤثر على الإيرادات المالية للدولة. ففي ظل تراجع التجارة بشكل عام، وإيرادات اللؤلؤ بشكل خاص فقدت تلك الدول الإيرادات من الرسوم والضرائب التي كانت تفرضها على السلع سواء المصدرة أم المستوردة منها. (IOR /R /15 /2 /348, 1934: 5,6)

ولقد أصبح شيوخ الدول العربية يواجهون نقصاً وتقلصاً في إيراداتهم المالية، والتي كان الجزء الأكبر منها يتم تحصيله من الرسوم الجمركية على البضائع والسلع ذات القيمة المالية العالية، وحتى يتغلبون على هذا النقص كان عليهم اتخاذ إجراءات لحماية إيراداتهم المالية، وعليه فإن النظام الحالي في تقدير القيمة أو الرسوم المقدرة على البضائع سوف لن يستمر في توفير الأموال اللازمة للإنفاق العام، بل وعلى العكس فإنه سوف يؤدي إلى الاستمرار في النقص بسبب تدفق البضائع اليابانية، والإقبال عليها، وتفضيلها على السلع الأخرى، ومن هنا فإن أفضل ما يمكن القيام به في سبيل المحافظة على مالية تلك الدول، وإعاقة انتشار السلع اليابانية، وفتح المجال أمام البضائع البريطانية للدخول إلى الأسواق هو أن يتبنى الشيوخ سياسة تقوم على زيادة وتثبيت ضريبة معينة على كل سلعة تدخل السوق بغض النظر عن الجودة، وبحيث تحقق تلك الضريبة إيرادات أعلى للدولة. فعلى سبيل المثال إن القيمة السوقية لقطعة من القماش القطني المصنوع في مدينة مانشستر (Manchester)، وقياس طولها يبلغ 40 ياردة هو 40 روبية، فإنه وبعد وضع رسم عليها، وقيمته 5 % كما هو معمول به في معظم الموانئ العربية فإن سعرها سوف يصل إلى 42 روبية، في حين أن سعر القطعة نفسها من إنتاج اليابان هو 10 روبيات، ومن ثم فإن وضع نسبة 5 % عليها سيكون قليلاً ولن يكفي، ومن هنا فإنه بسبب رخص سعرها يجب أن يُفرض عليها نسبة رسوم جمركية تصل إلى 20 %، ومن ثم فإن هذا الإجراء سوف لن يُحسّن إلى حد كبير زيادة مبيعات السلع البريطانية؛ ولكنه سيساعد مادياً في زيادة إيرادات الحكومات العربية، وبالتالي انتعاشها اقتصادياً. (IOR /R /15 /2 /348, 1934: 6)

يُستنتج من هذا الاقتراح المقدم من قبل بايلي بأن الهدف الحقيقي منه ليس الحرص على مصلحة الشيوخ ودولهم، وتحقيق الفائدة الاقتصادية لهم بقدر ما هو الرغبة في ضرب السلع اليابانية؛ لأن فرض رسوم عليها بنسبة 20 % سوف يؤدي إلى ارتفاع أسعارها، ومن ثم عدم الإقبال عليها، وخاصة أن هناك دولاً غير بريطانيا لها مثل تلك السلع وسعرها أقل بكثير من سعر السلع البريطانية، وأعلى بقليل من الأسعار اليابانية، مما سيؤدي إلى منافستها للسلع اليابانية، وحتى إخراجها من الأسواق العربية، وهو ما تسعى وتهدف إليه الحكومة البريطانية، ويضاف إلى ذلك أن الزيادة في إيرادات الدول الخليجية نتيجة رفع الرسوم الجمركية سيؤدي إلى تحسن الأوضاع

الاقتصادية للناس، وبالتالي سيدفعهم إلى التفكير في شراء البضائع الأكثر جودة وديمومة، وهي طبعاً البريطانية حسب اعتقاده.

ثانياً - تعيين وكلاء تجاريين بريطانيين في الموانئ الخليجية:

كان من المسائل المهمة التي اعتقد بايلي بأنها سوف تساعد في خدمة التجارة البريطانية في الموانئ العربية هي قيام الشركات البريطانية المصنعة بتعيين وكلاء تجاريين مناسبين للإشراف على تسويق وبيع بضائعهم، وبما أن الخطوط الجوية الإمبرطورية تُسيّر رحلات منتظمة، وتهبط في كل من الكويت والبحرين ومسقط، فإنه يجب أن يقوم المصنعين البريطانيين بزيارة هذه الأماكن، وأن يعينوا وكلاء موثوقين ونشطاء، وأن يبقوا على تواصل معهم ليباشروا التسويق والبيع لمنتجاتهم وسلعهم. (IOR /R /15 /2 /348, 1934: 8; IOR /L /PS /12 /3797,1934: 187).

برزت هذه القضية بشكل أساسي أثناء زيارة بايلي إلى ميناء الكويت؛ إذ أشار إلى أن إدراج الكويت ضمن الوكلاء البريطانيين المقيمين في العراق كان سبباً في عدم رضا التجار الكويتيين الذين كانوا يؤكدون على أن الوكلاء في العراق يهتمون بتجارة العراق فقط، وحماية أسواقه أكثر من اهتمامهم بتنمية وازدهار التجارة في الكويت، كما أنهم كانوا يحتجون على ذهاب عمولاتهم وأرباحهم إلى وكلاء خارجيين، ونادراً ما كانوا يزورون الكويت أو يتواصلون معهم لمعرفة الظروف الاقتصادية في الكويت وأسواقها، وأنه نتيجة لهذا الاحتجاج، وحالة عدم الرضا اقترح الوكلاء في العراق إنشاء وكالات فرعية لهم في الكويت تابعة للعراق، ولكن هذا المقترح، وشروط التبعية فيه لم تكن محببة، وبالتالي غالباً ما قوبلت بالمعارضة والرفض، ومما سيزيد الأمر سوءًا أن استمرار هذا الحال من تظلم وشكوى تجار الكويت سوف يقودهم إلى البحث عن مصادر أخرى من أجل دعم تجارتهم وسد حاجاتهم. (IOR /R /15 /2 /348, 1934: 8).

قدّم بايلي مثالاً حيًا على هذا الواقع بالقول إن سعر صابون من نوع لوكس (Lux)، في مدينة البصرة، وحيث قيمة الرسوم الجمركية فيها تبلغ 25 % كان يبلغ 3.5 آنات عن كل قطعة أو كتلة – كانت الروبية في تلك الفترة تتكون من 16 آنة ومنها وحدات أو 2، 4، 8 أنات – وبينما في الهند وسنغافورة، وحيث الرسوم 20 % أو أكثر تباع القطعة بثلاثة آنات فقط. وأما في الكويت فقد كان الوكيل في البصرة يصر على سعر أربع أنات على الرغم من أن الرسوم الجمركية عليها في الكويت كانت تبلغ 4.5 % فقط. والسبب الواضح في هذا الأمر يعود إلى منع دخول السلعة من العراق إلى الكويت وبيعها بأسعار تقل عن تلك التي يطلبها التجار العراقيون، وقد سار هذا الإجراء على كثير من السلع الأخرى، والتي منها على سبيل المثال الإطارات، والسجائر، والمحركات البحرية، ومحركات الزيت وغيرها. (عثمان 2012: 94،95؛ IOR /R /15 /2 /348 1934: 9)

وفي الوقت الذي كانت تعاني فيه الكويت من عدم استقلالها في موضوع الوكلاء للمنتجات والسلع البريطانية كانت تملك عدداً من الوكلاء اليابانيين الذين كانوا يتميزون بالنشاط، وتقديم

الرعاية التجارية في مختلف بلدان الخليج، إضافة إلى تميزهم بالمعاملة الحسنة واللطف، والذي مثاله أن قبطان سفينة بخارية يابانية قد خلق انطباعاً ممتازاً بسبب سلوكه اللطيف عندما قدّم لتجار الكويت قطعاً كبيرة من القماش المشمع لتغطية بضائعهم التي كانت تعاني خطر التلف والخراب بسبب ظروف الطقس السيئة أثناء وجوده في الميناء. (IOR /L /PS /12 /3797, 1934: 180)

ومن الأمثلة الأخرى أن قبطان السفينة اليابانية (Yoshida Mura) وهي السفينة الأولى التي زارت ميناء الكويت بتاريخ 11 /1 /1934، وأفرغت 5005 كيس من الأسمنت قد قام بزيارة جميع الأسواق فيها، وأعرب عن سعادته البالغة بالنظافة والنظام العام المتبع في المدينة، والتقى بعدد كبير من التجار، ولم يخرج من المدينة إلا بعد أن أعطى انطباعا لطيفا وإنسانيا عن نفسه، وأصبح معروفاً للعديد منهم، كما حاول أيضاً مقابلة شيخ الكويت، ولما اعتذر الأخير ترك له رسالة تقدير. وعلى الرغم من أن الأسمنت الذي تم تنزيله قد وصل منقوص الوزن، إلا أنه بتأثير القبطان العام، وبسلوكه اللطيف الذي أثار إعجاب التجار والناس بشكل كبير على الشاطئ تمّ التغاضي عن ذلك النقصان. (IOR /L /PS /12 /3785, 1934: 102)

وفي النهاية أكد بايلي على أن النشاط الكبير للسفن التجارية وشركات الشحن اليابانية، وزيارة الوكلاء التجاريين اليابانيين إلى معظم الموانئ البارزة في الخليج العربي كالبحرين والكويت، والبصرة، والشارقة، وبوشهر، والمحمرة، والقدرة على تسويق بضائعهم في تلك الموانئ هو الذي جعل الحكومة البريطانية، وخاصة القسم التجاري لما وراء البحار أن تتنبه إلى ذلك، ودفعها إلى أن تطلب التقارير بصفة دائمة عن النشاط التجاري الياباني، وهو ما استجاب له موظفوها في تلك الموانئ، حيث رفعوا تقارير يومية وشهرية بكافة الأنشطة التجارية اليابانية، وخاصة فيما يتعلق برحلات السفن البخارية، وأنواع السلع، وقيمتها المالية، إضافة إلى أسعارها. (IOR /L /PS /12 /3785, 1933 - 1938: 1 and after)

ثالثاً - الاهتمام بالتعبئة الجذابة والدعاية والإعلان:

أشار بابلي إلى أنه لا يجب إغفال أهمية الألوان الزاهية، وحتى المبهرة حتى تكون السلع والبضائع جذابة ومهيأة للبيع في الأسواق العربية في الخليج العربي، كما أنه يجب أن تكون النقوش والعبارات المكتوبة، وكذلك المادة المطبوعة باللغة العربية، ولو على الأقل في جانب واحد من العبوات، والأدوات، والسلع البريطانية المصنعة، وخاصة أن عدداً كبيراً من التجار العرب كانوا على دراية سيئة بالسلع ذات التصنيع الأجنبي، وإنه في حال تزويدهم بالكتيبات والنشرات التوضيحية فإن ذلك سوف يدفعهم في كثير من الأحيان إلى الطلب من تلك الصناعات. وكذلك فإنه يجب أن يتم تمييز البضائع المصنعة في المملكة المتحدة بوضوح من خلال وضع علامة عليها؛ وذلك لأن العديد من البضائع والسلع الأجنبية التي يتم تصنيعها تشبه البضائع البريطانية لدرجة يصبح من الصعب التمييز بينها وبين البضائع البريطانية التي تحظى باحترام وتقدير كبير بسبب

جودتها، وعلى هذا الأساس سيكون من المهم ألا يكون هناك أي إرباك لدى الوكلاء أو المستهلكين عند شراء تلك السلع والبضائع. (IOR /R /15 /2 /348; 1934: 6; IOR /L /PS /12/3797,1934: 187)

وكمثال على أهمية الدعاية والإعلان أن تاجراً بحرينياً أُعجب بإعلان في مجلة بريطانية لإحدى الشركات التي تصنع الفضة في لندن، وطلب شراء ساعتين فضيتين بناء على ذلك الإعلان، إلا أنه تفاجأ برد الشركة التي لم توافق على طلبه على أساس أن الطقس في البحرين غير مناسب للساعات المطلوبة، ثم أرسلوا له ساعتين من نوع آخر على أساس أنها أكثر ملاءمة، وبسعر خمسة جنيهات إسترلينيه لكل ساعة، وفي السوق لاحظ أحد الوكلاء التجاريين الساعتين، وبعد فحصهما بدقة أبلغ التاجر بأنه قادر على أن يوفر له ساعات من النوع نفسه، ولكن ليس من صنع بريطاني، وبمبلغ لا يتجاوز 3.10 جنيه استرليني. (IOR /R /15 /2 /348,1934: 9,10).

وبناءً على إعلان آخر تم إرسال طلب للحصول على بندقية من شركة صانعي الأسلحة في لندن، ولكن الشركة أعربت عن أسفها لعدم تمكنها من توريد تلك البندقية، ثم قامت بإرسال الطلب إلى وكيل لها في الولايات المتحدة الأمريكية، والذي بدوره أرسل بندقية وذخيرة أمريكية الصنع، وقد كانت تكلفة الشحن والتأمين عليها أكثر من تكلفة البضاعة نفسها. إن مثل هذه الحالات وإن كانت فردية إلا أنه يجب الإدراك بأنها سوف تخلق أضراراً لا تحصى بالمكانة التجارية البريطانية، وتؤكد على ضرورة وضع علامة أو إشارة الجنسية على مادة الإعلان، وكذلك على البضائع والسلع نفسها. (IOR /R /15 /2 /348, 1934:10)

رابعاً - فتح الأسواق الخليجية للسيارات البريطانية:

استهل بايلي تقريره في هذا الموضوع بالإشارة إلى التأثير السلبي الذي أصاب الدول العربية بسبب تطور وسائل النقل؛ وذلك لأن تلك الدول كانت سابقاً تربي وتصدر أعداداً كبيرة من الإبل والخيول إلى البلدان المجاورة. وعلى الرغم من أن البلدان والإمارات الخليجية أصبحت تنجذب إلى المزايا والإيجابيات التي توفرها وسائل النقل الحديثة إلا أن الطلب على السيارات في معظم البلدان والإمارات العربية ما زال قليلاً، ويقتصر على المدن فقط، وعلى فئة التجار والأغنياء. ولقد كان نصيب السوق من السيارات بريطانية الصنع قليلاً جداً، وذلك لأنها لم تكن قادرة على مجاراة ومنافسة السيارات الأمريكية ذات التصنيع الجيد والمتقن، والتي كان من أبرزها: شيفروليه (Chevrolet) وفورد (Ford) ودوج (Dodge) وبيوك (Buick)، كما كان يميل معظم التجار الذين يرغبون أو يطمحون باقتناء السيارات إلى تفضيل سيارات الصالون، في حين أن أنواع السيارات السياحية أو الجوالة أكثر شيوعاً بسبب دوران الهواء فيها بشكل أفضل. (IOR /R /15/2 /348, 1934: 7,8; IOR /L /PS /12 /3797, 1934: 181)

وفي ظل السيطرة الأمريكية على سوق السيارات في الخليج العربي فإن على

بريطانيا إذا أرادت أن يكون لها نصيب في هذا السوق أن تقدم المصانع البريطانية سيارات بأسعار متقاربة مع مثيلاتها الأمريكية مع القوة نفسها في الأحصنة، وأن تكون قادرة على الصمود أمام التعامل الخشن، والطرق الوعرة التي من الطبيعي أن تتعرض لها السيارات لعدم وجود الطرق المعبدة في الخليج، كما أنه بإمكان المصانع البريطانية؛ وبسبب رفض المصانع الأمريكية إنتاج سيارات صالون يكون فيها الشباك الخلفي مفتوحاً (دون زجاج) أن تتبنى هذه الفكرة، وإعداد دراسة حولها، وإن كانت ستواجه بعض الصعوبات الإنشائية مع المصانع المنتجة. كما يجب قبل القيام بأي عمل في هذه المجالات ضرورة إجراء دراسات عن الأوضاع المحلية لإمارات وبلدان الخليج، وإعطاء اهتمام لمسألتين أساسيتين، أولهما الإضافات أو ما يعرف باسم (الإكسسوارات)، وثانيهما مسألة التأمين. وفي المسألة الأولى يجب أن يُفهم أن قطع غيار السيارات الأمريكية المعروفة في هذا المجال متوفرة، ويمكن الحصول عليها بسهولة، وأن المصنعين يجبرون وكلائهم على بيعها بالحد الأدنى من السعر، وهو الأمر الذي يشكل نقطة مهمة في مصلحة المشتري المحلي. وفي المسألة الثانية فإن المصنعين الأمريكيين يمنحون وكلاءهم شروط تأمين طويلة من أجل منحها وتمريرها للزبائن مما يوفر لهم خدمة الصيانة الطويلة زمنياً، وهو الأمر الذي شكل سبباً آخر لشهرة المركبات ذات الصناعة الأمريكية. (IOR /L/ 348, 1934: 8; IOR /R15 /2 /PS /12 /3797, 1934: 181)

بناء على مقترحات بابلي رأت الحكومة البريطانية ضرورة القيام بإجراء دراسات مستقبلية ومتخصصة حول التجارة في قطاع السيارات، وعلى أن تتضمن تلك الدراسات جميع القضايا الخاصة بذلك القطاع في الخليج العربي، والتي من أبرزها حجم السوق الحالي ونوع المركبات، وأسعارها، وفئاتها، والدول المصنعة لها، والأكثر انتشاراً وطلباً من المستهلكين، ونسبتها إلى عدد السكان، وكذلك القيم المالية المتعلقة بتكلفة المصنع، والشحن، والرسوم الجمركية، ورسوم التنزيل، وعمولة المستوردين، وأرباح التجار، والتأمين، إضافة إلى الاهتمام بمسائل ذات العلاقة بالبيع والترويج كتوفير قائمة بأسماء المستخدمين أو المالكين، وكتيبات (كتالوجات) من المصانع، والتركيز على ضرورة الإعلان في الصحف والمعارض المحلية، والاهتمام بخصائص التصميم، وما مدى القدرة على إجراء أي تعديلات على الأصناف المصنعة حتى تناسب أوضاع بعض الأسواق الخاصة، ومن خلال تتبع التطور التاريخي لبلدان الخليج وإماراته تبين أن نتيجة تلك الدراسات والتوصيات قد ساهمت في انتشار استخدام السيارات البربطانية في معظم المناطق (IOR /L /PS / 12 /3797, 1934: 228 - 229)

المقترحات الخاصة بالموانئ الخليجية:

قدّم بايلي بعض المقترحات الخاصة بموانئ الخليج العربي من أجل تنمية وازدهار التجارة البريطانية فيها، وهي كالآتي:

أ. البحرين

أعطى بايلي انطباعاً حسناً عن ميناء البحرين بعد زيارته له، وقضاء مدة فيه، واصفاً البحرين بأنها بلدة نظيفة، ومنظمة، وأن التأثير البريطاني في إدارة البلاد واضح وملموس، ويقصد هنا الدور الذي يؤديه الموظفون البريطانيون وعلى رأسهم مستشار الحكومة البحرينية تشارلز بلجريف (Charles Belgrave) – ولد بلجريف في إنجلترا في 9 /12 /1894، وتلقى تعليمه في جامعة أكسفورد، وبعد تخرجه التحق بالجيش البريطانين وخلال الحرب العالمية الأولى قضى سنوات خدمته في مصر والسودان وفلسطين، وفي نيسان 1926 بدأ عمله كمستشار مالي للشيخ حمد بن عيسى وظل في الخمة حتى أعفي في العام 1956(www.qdl.qa) _ الذي عُين في عام 1926، وفي عهد الشيخ عيسى بن علي آل خليفة (1869 - 1934)، وقد حاز بلجريف على احترام وثقة الشيخ حمد بني عيسى (1932 – 1942)، وبدأ عمله كمستشار مالي لحكومة البحرين ثم تحول بعد ذلك إلى مستشار سياسي وعسكري وقضائي، وتركزت السلطة بيده فأصبح قائداً لجهاز الشرطة، ورئيساً للقضاة ومشرفاً على جميع الدوائر الحكومية، ولقد استمر في عمله لمدة طويلة إلى أن تم عزله في عام 1956 في عهد الشيخ سلمان بن حمد آل خليفة (1942 – 1961). (عبد الله والعابدين 2009: 173؛ IOR /R /15 /2 /348 1934: 5)

أعتقد بايلي أن الفرص للتجارة البريطانية ستكون محفزة ومشجعة في المستقبل القريب في البحرين، وذلك لعاملين هما:

العامل الأول: تعافي البلاد من تبعات وآثار انهيار تجارة اللؤلؤ، والتي حدثت بسبب المنافسة اليابانية القوية بعد طرحها للؤلؤ الصناعي، والإقبال الشديد عليه بسبب رخص أثمانه، ولأن العالم ما زال يعيش حالة الركود الاقتصادي بسبب الأزمة المالية العالمية، أو ما يعرف بالكساد الكبير، وهو الأمر الذي أدى بشكل كبير إلى تراجع الطلب على اللؤلؤ الطبيعي، ولا سيما في الأسواق الأوروبية والأمريكية، حيث توقفت زيارة المشترين من القارات كافة إلى البحرين في مواسم صيد اللؤلؤ كما كانوا يفعلون سابقاً، وعلى هذا الأساس بنى بايلي تفاؤلاً يعتمد على الأمل بتحسن الظروف الاقتصادية العالمية، وبالتالي عودة الطلب على اللؤلؤ البحريني، مما سيساعد في توفير فرص العمل من جديد في هذا القطاع، وخاصة أن غالبية السكان في البحرين سواء بشكل مباشر أم غير مباشر يعتمدون عليه في كسب أرزاقهم، وتوفير حاجاتهم، كما أنه سيعمل أيضاً على إحياء تجارة السفن والأشرعة، وكل مستلزمات تلك التجارة والصناعة. (IOR /R /15 /2 /348,1934:7; IOR /L /PS /12 /3797,1934: 205)

ثانياً ـ الاستفادة من اكتشاف النفط في البحرين الذي ساعد على توفير فرص عمل لعدد من المواطنين البحرينيين، مع أجور مرتفعة، ودخول ثابتة، وهو الذي وفرته شركة نفط البحرين (Bahrain Petroleum Company)، والتي هي فرع من شركة (Standard Oil Company

Limited of California) الأمريكية، وقد تمكنت الشركة من إنتاج اول 25.000 برميل من النفط الخام في شهر حزيران عام 1934، وهكذا فإن الاستغلال والاستثمار الأمثل للفوائد التي سوف تظهر من خلال الحقول التي أصبحت جاهزة، أو التي ما زالت تحت التطور سيزيد في العوائد المالية والوظائف للمواطنين، وبالتالي زيادة الأهمية التجارية للبحرين، الذي سوف ينعكس على فرص الاستفادة للتجارة البريطانية مستقبلاً. (القضاة 2020: 15 - 17؛ IOR /L /PS /3797 1934: 206)

ب. الكويت

عانت الكويت اقتصادياً – كما ذكرنا سابقاً – من ارتباط تجارها وخاصة فيما يتعلق بالسلع والمنتجات البريطانية من خلال الوكلاء التجاريين المقيمين في العراق، وتحديداً في مدينة البصرة، كما أنها عانت كباقي دول الخليج من التطورات العالمية وحالة الكساد الكبير التي أدت إلى تراجع تجارة اللؤلؤ، وفقدان الناس لمصدر رزقهم من هذه التجارة، إذا لم يعد هناك طلب على اللؤلؤ الطبيعي، كما أن التجار لم يستطيعوا بيع محصولهم، وكذلك لم يعد كبار المتعاملين الأوروبيين يبعثون مندوبيهم إلى الكويت كما كان يحدث سابقاً، ولم يبدوا أي رغبة في الشراء.

بدأت الكويت تشهد أسوأ أوضاعها الاقتصادية مع نهاية عام 1930 حيث كان أغنى تجار اللؤلؤ في الكويت قد أصبحوا فقراء إلى درجة أنهم عجزوا عن دفع مستحقات النواخذة والغواصين عن أنصبتهم في الموسم السابق على الرغم من تكدس اللؤلؤ في خزائنهم. ومما يدلل على حالة السوء هذه أن الكويت كانت في السنوات السابقة تملك أسطولاً مكوناً من 700 سفينة انخفضت إلى ما بين 300 إلى 400 سفينة آنذاك، وقد أدى هذا الانخفاض إلى تدني القدرة الشرائية للسكان، وأجبرهم على شراء السلع والبضائع رخيصة الثمن. (الفارس 2015: 92، 93؛ IOR /L /PS /3797 1934: 211)

عانت الكويت أيضاً من توقف النشاط والتبادل التجاري مع الدول المجاورة، وخاصة مع المملكة العربية السعودية، حيث كان هذا النشاط مزدهراً في السابق، لأن ميناء الكويت كان يشكل مخزناً ومستودعاً للبضائع والسلع التي تحتاجها المنطقة الشمالية الشرقية، وتحديداً منطقة الإحساء التي كانت الكويت تزودها بالأرز والسكر والبن والأقمشة، وتعود بالصوف والجلود والزبدة المصفاة التي يتم إحضارها وإنتاجها من قبل القبائل البدوية في المنطقة، وقد بلغت قيمة التجارة بين البلدين مبلغ 15 مليون روبية سنوياً، إلا أن هذه القيمة تقلصت ما بعد الحصار السعودي للكويت إلى ما نسبته 10 % من تلك القيمة. (IOR /L /PS /12 /3797, 1934: 21)

فرضت السعودية الحصار على دولة الكويت بسبب حالات من الخلافات المتوترة بين البلدين، والناتجة عن المشكلات الحدودية، والهجمات من الأراضي السعودية على الأراضي الكويتية، إضافة على ما عرف بقضية "المسابلة" بين البلدين، والتي تتمثل بالتبادل التجاري بين نجد

والكويت، حيث كان تجار نجد يشترون البضائع من الكويت، ويبيعونها في أسواق نجد دون ان يدفعوا عليها رسوما للحكومة السعودية، وخاصة لأن الحدود كانت مفتوحة بين البلدين ولا يوجد عايها مراكز جمركية. وعلى هذا الأساس طلب الملك عبدالعزيز (1932 - 1953) من الشيخ مبارك الصباح (1896 - 1915) وضع مركز جمركي بين البلدين لاستيفاء الرسوم الجمركية على البضائع الكويتية التي تدخل إلى نجد، ولكن شيخ الكويت رفض ذلك. كما تفاقمت الأزمة بين الطرفين في عهد الشيخ جابر الصباح (1915 - 1917) عندما فرض ضرائب بنسبة 4 %على الواردات إلى الميناء، و4 % على عوائد المرور مما أكسبها مردودا ماليا مهما، ورفع الأسعار على أهالي نجد، وهو الأمر الذي دفع الملك عبد العزيز للاحتجاج وإعادة مطالبه السابقة، وذلك رغبة منه في استيفاء الرسوم الجمركية، وزيادة موارده المالية، وتنشيط موانئ العقير وجبيل والقطيف السعودية، ولكن الكويت لم تستجب مرة أخرى لمطالبه ، مما دفعه إلى إصدار امر بمنع جميع تجار نجد من التبادل التجاري مع الكويت، مما أثر بشكل على التجار الكويتيين وعلى موارد حكومتهم المالية، ولم تُحل الأزمة بين البلدين رغم المحاولات واللقاءات العديدة لحل الخلاف، ووقف حالة الحصار بشكل نهائي إلا في عام 1942 بعد التوقيع على عدد من الاتفاقيات بين الطرفين. (الغياث 2018: 65 وما بعد؛ التميمي 1998: 88 - 90، https://www.youtube.com/watch?v=c26EAsQeTkI)

بناء على ما سبق، اعتقد بايلي إن استقلالية الكويت عن العراق تجارياً، وخاصة في مسالة الارتباط مع الوكلاء التجاريين فيها، وذلك بتعيين وكلاء بريطانيين للمنتجات البريطانية في مينائها، وتحسن الظروف الاقتصادية العالمية التي قد تؤدي إلى انتعاش تجارة اللؤلؤ، وكل ما يرافقها من جديد، ثم انتهاء الحصار السعودي، وعودة التبادل التجاري بين الدولتين، وأخيراً، الاستفادة من عائدات عقود الامتيازات النفطية، والأمل القريب في اكتشاف النفط الذي سوف يكون له أثرٌ كبيرٌ على تحسن الأوضاع الاقتصادية، وخاصة في مجال توفير الوظائف، وتحسن القدرة الشرائية للمواطنين فإن ذلك كله سيفتح المجال أمام زيادة النشاط التجاري البريطاني في الميناء، ويفتح أفاقاً جديدة في القدرة على الوقوف أمام المنافسة التجارية للدول الأخرى.

ومن المعروف أنه قد تم توقيع امتياز للبحث عن النفط في الكويت مع شركة بريطانية أمريكية مشتركة، وبعد مفاوضات بين الشيخ أحمد الجابر الصباح (1921 – 1950) وممثلي الشركتين تم الاتفاق بناءً على رغبة الشيخ بتسمية الشركة باسم شركة نفط الكويت المحدودة (Kuwait Oil Company Limited)، ولقد تم التوقيع على الامتياز في 21 /12 /1934، وكان الاكتشاف الأول للبترول في أراضيها في منطقة بحرة سنة 1936، وبكميات تجارية في حقل برقان عام 1938، في حين صدرت أول شحنة من النفط الخام الكويتي إلى الخارج في 30 /6 /1949. (الشمري 2017: 399،398؛ الهيثم 2004: 284)

ج. مسقط

كانت الأوضاع الاقتصادية في عُمان في عقد الثلاثينات من القرن العشرين بشكل عام، وفي مسقط بشكل خاص تعاني من مشكلة الركود ، والتي كان من أهم أسبابها تأثرها كغيرها من موانئ الخليج بموجات الركود الاقتصادي التي احتاجت العالم، إضافة إلى تراجع صادراتها من التمور التي كانت تُعد السلعة الرئيسة في التصدير إلى الخارج، وخاصة إلى الولايات المتحدة الأمريكية، حيث تأثرت هذه الصادرات بالركود العالمي، وبدخول التمور العراقية إلى تلك الأسواق، ومن العوامل الأخرى حالة عدم الاستقرار السياسي في البلاد، ولا سيما في ظل حالة النزاع المستمر على السلطة بين نظامي السلطنة والإمامة. وفي ظل هذا الوضع الاقتصادي المتردي لم يكن هناك أي علامة لتحسنه سوى عقد الأمل على اكتشاف النفط بكميات تجارية في الأراضي العمانية، مع العلم أن سلطنة عُمان وإن استفادت من عقود الامتيازات إلا أنها لم تتمكن من اكشاف النفط وتصديره إلا في عقد الستينيات من القرن العشرين. (لاندن 1994: 272 - 274)

إن المسألة التجارية المهمة التي توصل إليها بايلي أثناء زيارته إلى مسقط، والتي ممكن أن تؤدي إلى تحسن الأوضاع الاقتصادية فيها هي إصدار عملة جديدة يمكن تداولها في إمارات الخليج العربي، مما سيؤدي إلى نشاط تجاري ينعكس على التجارة البريطانية. فعلى الرغم من أن الروبية الهندية كانت الأكثر تداولاً في المدن والموانئ الخليجية، وبها تجري معظم التجارة الخارجية، إلا أن دولار ماريا تيريزا أو ما يعرف باسم الريال النمساوي كان له أيضاً وجود في الأسواق العربية، وكان يفضل في التعامل التجاري في المناطق الداخلية، وفي منطقة الشمال الشرقي لأفريقيا، ولقد كان هذا الدولار عبارة عن عملة فضية كبيرة الحجم، بدون دعم أو تغطية حكومية، وكان يسك في مدينة تريستي الإيطالية (Trieste)، كما كانت تختلف قيمته وتتفاوت حسب سعر الفضة العالمي. (IOR /R /15 /2 /348, 1934: 10).

وفي هذا الشأن يروي بايلي بأنه التقى بتاجرين هنديين في مسقط، وفي اللقاء اقترحا عليه إصدار عملة "مسقطية" لتحل محل دولار ماريا تيريزا، ونتيجة لإعجابه وتقبله للفكرة ضرب أمثلة على مدى الجدوى الاقتصادية من هذه الفكرة، حيث ذكر أن سعر 100 دولار ماريا تيريزا هو الآن في السوق 86 روبية، وأن سعر 100 تولة (التولة: Tola تساوي 11.7 غرام تقريباً) هو الآن 54 روبية (مدفوعة الرسوم الهندية)، وهذا الرسم يبلغ 18.12 روبية، وأن السعر الحقيقي والدقيق لـ 100 توله من الفضة هو 35.4 روبية، أو أن مبلغ 70.8 روبية هو ثمن 200 تولة من الفضة، وبما أن كمية الفضة الخالصة لمبلغ 100 دولار ماريا تيريزا هو 200 تولة، فإنه يبدو أن ربح الشركة في تريستي هو مبلغ 15.8 روبية على أقل تقدير لكل 100 دولار ماريا تيريزا. (IOR /R /15 /2 /348, 1934: 10, 11)

وعلى هذا الأساس فإن الاقتراح بسك عملة من نفس الوزن والشكل والحجم، وتحتوي على الكمية نفسها من الفضة الخالصة، وأن يتم سكها في الهند حيث ستكون التكلفة أقل، وبعد السماح للشركة المصنعة في الهند تحقيق ربح بسيط، فإنها ستكون امتيازاً لسلطان عُمان، وقيمتها أرخص من دولار مايزا تيريزا، وأن طرحها في الأسواق سيفيد تجارة التصدير في الدولة. ونظراً لأن معظم تجار مسقط هم المصدرين والمستوردين على حد سواء، ورأسمالهم بالروبية فقد رأوا عندما عُرض عليهم الاقتراح بأنه سوف لن يؤثر عليهم سلباً، وكانوا واثقين بأن العملة الجديدة ستكون مماثلة للدولار، ومقبولة من قبل العرب، ولقد أشار بايلي في نهاية عرضة لهذه الفكرة بالقول: سواء كان هذا الاقتراح سوف يلاقي اهتماماً أو قبولاً من قبل السلطات أم لا، وسواء سيكون مقبولاً من الهند أم لا، فإنه لا بد أن يدرس لمعرفة جدواه العملية، وذلك بعرضه على خبير أو حكم آخر. ومما يبدو أن هذا الاقتراح لم ينفذ لأن العملات السابقة استمرت في التدوال وخاصة الروبية الهندية ودلار ماريا تيريزا إلى أن أصدر السلطان سعيد بن تيمور عملته الأولى في عام 1958، وهي الريال السعدي ، والمتدوال بع في سلطنة عمان حاليا.(IOR /R15 /2 /348,1934:11)

رأي الحكومة البريطانية بمقترحات بايلي

اعتبر العقيد فاول المقيم السياسي في الخليج العربي أن تقرير بايلي يُعد ذو أهمية كبرى لما احتواه من معلومات دقيقة، ونصائح في سبيل تنمية التجارة في الخليج العربي، ولأهميته أرسل منه نسختين الأولى إلى وزير الخارجية لشؤون الهند والثانية للقنصل العام البريطاني في طهران. (IOR /R /15 /2 /348, 1934: 3)

وعندما وصل تقرير بايلي إلى قسم التجارة في لندن (Department of Overseas Trade - Landon) أرسل رسالة إلى المقيم السياسي يبين فيها أن وزير الخارجية البريطاني جون سايمون (John Simon) قد طلب منه أن يقوم المقيم السياسي بنقل كلمات الشكر والتقدير إلى السيد بايلي على تقريره الهام، كما اعتبر قسم التجارة أن المعلومات التي احتواها التقرير تعد ذات أهمية كبيرة للقسم التجاري باعتبار أنها السجل أو التقرير التجاري الأول من نوعه، والذي سيكون ذو فائدة في المستقبل في ضوء أي استفسارات محتملة فيما يتعلق بالأوضاع الاقتصادية في الموانئ العربية في الخليج العربي. كما أن من الأهمية بمكان ضرورة تسليم المعلومات ذات الفائدة الملموسة إلى الشركات في المملكة المتحدة، وعلى أن يتم إعداد تقارير إضافية أخرى على المنوال نفسه، وأن تحتوي على بعض التفاصيل المحددة مثل أسماء المصدرين الرئيسيين في المراكز التجارية في الخليج العربي وخاصة الكويت والبحرين ومسقط وبوشهر، وإنه بمجرد إعدادها والانتهاء منها يجب أن تُزود الشركات البريطانية بنسخ منها، وذلك لأن مسؤوليها سوف يقرؤونها بشكل خاص، وأعينهم على بضائعهم وسلعهم، وأما في حال وجدوها في الخطوط العريضة والعامة بمعنى غير مفصلة، فإنه من المحتمل أن يصابوا بخيبة أمل لعدم وجود معلومات محددة عن الأسواق في المنطقة. (IOR /L /PS /12 /3797, 1934: 226).

وبناءً على هذا الاهتمام بالتقرير أرسل المقيم السياسي في 10 /6 /1934 رسالة إلى قسم التجارة بيّن فيها أن التقرير الذي أعده بايلي هو تقرير أولي، وأن الغاية منه كانت توفير المعلومات الأساسية والمطلوبة للتقارير المستقبلية، وعلى هذا الأساس فإنه سوف يتم تكليف نائب القنصل البريطاني الذي حلّ محل بايلي، كونه قد تم نقله للعمل قنصلاً في منطقة الأحواز بإعداد تقرير مفصل بالاعتماد على تقرير بايلي، إضافة إلى أن الوكلاء السياسيين في كل من الكويت والبحرين ومسقط قد قاموا بالعمل نفسه، وكل حسب مكان عمله. (IOR /L /PS /12 /3797, 1934: 224)

الخاتمة:

توصل هذا البحث إلى مجموعة من النتائج المهمة، والتي كان من أبرزها ما يلي:

أولاً - إن الأوضاع الاقتصادية في موانئ البحرين والكويت ومسقط خلال عقد الثلاثينيات من القرن العشرين تشير بشكل واضح إلى تراجع الحركة التجارية الدولية في تلك الموانئ، وذلك بسبب الأزمات التي مرت بها منطقة الخليج العربي، والتي كان أبرزها تراجع تجارة اللؤلؤ، وظهور الأزمة الاقتصادية العالمية عام 1929.

ثانياً - أكد بايلي على أن أهم عوامل تراجع التجارة البريطانية في الخليج العربي هو المنافسة اليابانية للسلع والبضائع البريطانية، وذلك لقدرة التجار اليابانيين على توفير نفس السلع التي تنتجها بريطانيا، وبأسعار أقل بكثير مما أدى إلى إقبال الناس عليها، والعزوف عن شراء البريطانية رغم حسن جودتها.

ثالثا - إن من أهم العوامل التي يمكن أن تساعد في تنمية وازدهار التجارة البريطانية في ضوء التقرير يتمثل بالاهتمام بقضايا التسويق للمنتجات، والتي من أبرزها ضرورة اهتمام الشركات البريطانية بتعيين وكلاء نشطاء وأكفاء للترويج للبضائع البريطانية، وفتح الباب أمام المصانع البريطانية لصناعة السيارات لإدخال سياراتها في الأسواق العربية التي كانت تسيطر عليها مصانع السيارات الأمريكية، وأخيراً التركيز على قضايا الدعاية والإعلان لما لهما من أهمية في الإقبال على شراء المنتجات من قبل المستهلكين.

رابعاً - إن الأمل الذي بناه بايلي من أجل تحسن التجارة في موانئ الخليج العربي، كان في الحقيقة العامل الأبرز في تحسن الأوضاع الاقتصادية في دول الخليج مستقبلاً، والتي بدأت في البحرين وانتهت في سلطنة عُمان بناء على توقيع عقود الامتيازات النفطية، ثم الأمل في اكتشاف النفط في تلك الموانئ، لما كان له من أهمية في توفير الموارد المالية للحكومات، وفرص العمل، وتحسن القدرة الشرائية للمواطنين.

خامساً - إن حقيقة ما أثاره جون بايلي في عام 1934 من قضايا اقتصادية تتعلق بالتسويق التجاري، وأساليب تنشيط التجارة، وطرق بيع وتسويق السلع والبضائع يُعد اليوم من العناصر والأسس البارزة التي تُدرّس في علم الاقتصاد وفروعه المتنوعة.

سادساً - توصي هذه الدراسة بضرورة دعوة الباحثين إلى إعداد دراسات وأبحاث متخصصة عن التجارة في الموانئ العربية خلال الحقبة البريطانية؛ وذلك لأنها ما زالت بعيدة من أن تعطى حقها من الدراسة رغم توفر الوثائق والسجلات الاقتصادية المتعلقة بتلك الحقبة.

خريطة الخليج العربي مع أبرز الموانئ والمدن



قائمة المصادر والمراجع:

IOR/R/15/2/348.

IOR/R/15/2/344.

IOR/R/15/2/1356.

IOR/L/PS/12/3797.

IOR/L/PS/12/3785.

التميمي، عبد المالك خلف (1998). أبحاث في تاريخ الكويت. دار قرطاس.

التميمي، عبد المالك (1987). تاريخ العلاقات التجارية بين الهند ومنطقة الخليج العربي في العصر الحديث. حوليات كلية الآداب، *8*(48)

الحاتم، موسى غضبان (2004). المستشارون البريطانيون في الكويت 1961-1934. مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية، *30*(112)، جامعة الكويت.

شاكر، محمود (2003). موسوعة تاريخ الخليج العربي. دار أسامة.

الشمّري، خالد طعمة (2017). الكامل في تاريخ الكويت.

عبد الله، محمد أحمد و زيد العابدين، بشير (2009). تاريخ البحرين الحديث (*1500-2002*). مركز الدراسات الاستراتيجية جامعة البحرين.

عثمان، معتز محمد (2012). تاريخ عملات الإمارات. الأجواد للنشر والتوزيع.

الغياث، حسين سعود (2019). العلاقات السعودية الكويتية (*1922-1947*) دراسة في ضوء الوثائق البريطانية [رسالة ماجستير غير منشورة]. جامعة اليرموك

الفارس، محمد فارس (2015). الأوضاع الاقتصادية في إمارات الساحل (دولة الإمارات العربية المتحدة حاليا)، *1862 – 1965*. مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية.

القضاة، مراد سلمان (2020). الأوضاع الاقتصادية في البحرين في عهد الشيخ سلمان بن حمد (*1942-1961*) دراسة في ضوء الوثائق البريطانية [رسالة ماجستير غير منشورة]. جامعة اليرموك

لاندن، روبرت جيران (1994). عُمان منذ *1856* – مسيرا ومصيرا (ترجمة محمد أمين عبد الله). وزارة التراث القومي والثقافة.

المغني، عبد الله سليمان (2015). التجارة في الإمارات قديما: دراسة تاريخية لملامح التجارة في الإمارات منذ بداية القرن العشرين وحتى قيام الاتحاد *1971*. مركز الشارقة للوثائق والبحوث.

qa.qdl.www: تاريخ الزيارة 25/2/2023

https://www.youtube.com/watch?v=c26EAsQeTkI تاريخ الزيارة 25/2/2023

Romanized Arabic References: الترجمة الصوتية لمصادر ومراجع اللغة العربية:

IOR/R/15/2/348.

IOR/R/15/2/344.

IOR/R/15/2/1356.

IOR/L/PS/12/3797.

IOR/L/PS/12/3785.

al-tamīmiyyu ʻabdu almāliki khalafun (1998). aʾabḥāthun fī tārīkhi alkūʾayti dāru qirṭāsin

al-tamīmiyyu ʻabdu almāliki (1987). tārīkhu alʻalāqāti al-tijāriyyati bayna alhindi waminṭaqatin alkhalīji alʻarabiyyi fī alʻaṣri alḥadīthi ḥawliyyātun kulliyyatu al{dābi 8(48.(

alḥātimu mūsā ghaḍbāna (2004). almustashārūna albirīṭāniyyūn fī alkūʾayti 1934-1961. mijallatu dirāsāti alkhalīji wa-l-jazīrati alʻarabiyyati 30(112) ،jāmiʻatu alkūʾayti

shākirun maḥmūd (2003). mawsūʻatu tārīkhi alkhalīji alʻarabiyyi dāru usāmata

al-shumaryi khālidu ṭuʻmata (2017). al-kāmilu fī tārīkhi alkūʾayti

ʻabdu Allāhi muḥammadu aʾaḥmadu wa zaydu alʻābidīna bashīrun (2009). tārīkhu albaḥrayni alḥadīthi (1500-2002). markazu al-dirāsāti aliāstirāatyijjaya jāmiʻatu albaḥrayni

ʻuthmānu muʻtazi muḥammad (2012). tārīkhu ʻamliti alʾimārāti alʾaʾajwādu lil-nashri wa-l-tawzīʻi

alghīāthu ḥusaynu suʻūdun (2019). alʻalāqātu al-suʻūdiyyatu alkawītiyyatu (1922-1947) dirāsatun fī ḍawʾi alwathāʾiqi albirīṭāniyyati] risālatu miājastyr ghayru manshūratin jāmiʻatu alyarmūki

alfārisu muḥammad fārisin (2015). alʾaʾawḍāʻu aliāqtiṣādiyyatu fī ʾimārāti al-sāḥili) dawlata alʾimārāti alʻarabiyyati almuttaḥidati ḥāliyyan 1862 – 1965. markazu alʾimārāti lil-dirāsāti wa-l-buḥūthi al-astirātiyyajiya

alquḍāti murādu salmāna (2020). alʾaʾawḍāʻu aliāqtiṣādiyyatu fī albaḥrayni fī ʻahdi al-shaykhi salmāna bni ḥamadin (1942-1961) dirāsatun fī ḍawʾi alwathāʾiqi albirīṭāniyyati] risālatu miājastyr ghayru manshūratin jāmiʻatu alyarmūki

lāndn rūbrut jīrāni (1994). ʻumānu mundhu 1856 – masīran wamaṣīran (tarjamati muḥammad aʾamīni ʻabdi Allāhi wizāratu al-turāthi alqawmiyyi wa-l-thaqāfati

almughnī ʻabdi Allāhi sulaymānu (2015). al-tijāratu fī alʾimārāti qadīman dirāsatun tārīkhiyyatin limalāmiḥi al-tijārati fī alʾimārāti mundhu bidāyati alqarni alʻishrīna waḥattā qīāmi aliāttiḥādi 1971. markazu al-shāriqati lil-wathāʾiqi wa-l-buḥūthi

www.qdl.qa: tārīkhu al-zīārati 25/2/2023

https://www.youtube.com/watch?v=c26EAsQeTkI tārykh al-zyāra 25/2/2023

The Development of British Trade in the Ports of Bahrain, Kuwait and Muscat in Light of John Baillie's Suggestions in 1934

Thabet Ghazi Al Omari[1]
Abdullah Sulaiman Al Mughanni[2]

Abstract:

This paper aims to study the British trade in the ports of Bahrain, Kuwait and Muscat based on the report prepared by John Baillie, the British Deputy Consul in Bushire in 1934. Its importance stems from the proposals made by Baillie to revitalize and develop British trade in those ports. Most of these proposals stressed the necessity of taking steps by the British government and companies to overcome the bad economic conditions the ports experienced in the first third of the twentieth century. The proposals also included working to achieve economic recovery, which will, in turn, make jobs available, enhance the purchasing power of citizens, and urge them to buy British goods and products. One of the most important findings of this paper was that the ideas and proposals presented by Baillie had received attention from the British government, which sought to achieve them in the future.

Keywords: John Baillie, British trade, The Arabian Gulf, Japanese competition, Bahrain, Kuwait, Muscat.

(1) College of Arts, Humanities and Social Sciences – University of Sharjah (Sharjah – U.A.E.)
Faculty of Arts – Yarmouk University (Irbid – Jordan)
thabet@yu.edu.jo

(2) College of Arts, Humanities and Social Sciences – University of Sharjah (Sharjah – U.A.E.)