

**المؤتمر الدولي للنقل البحري واللوجستيات**  
**(مارلوج 4)**  
**منظور التنمية المستخدمة للمشروعات العملاقة**  
**29 – 31 مارس 2015**

**أثر النمو السكاني على عدد الحاويات المتوقع توريدها وتداولها في محطات الحاويات  
الكويتية**

كابتن/ منذر عباس الكندري

مساعد المدير – المعهد العالي للاتصالات والملاحة – دولة الكويت  
captmonther@yahoo.com

**ملخص البحث:** مما لا شك فيه أن الطلب على النقل يعتبر طلب مشتق من وجود تجارة مطلوب نقلها، فلا وجود لنقل من دون تجارة ولا قيام تجارة من دون نقل، ولو أمعنا النظر قليلاً لوجدنا أن الطلب على التجارة في حد ذاته يعتبر طلب مشتق من احتياجات السكان، فالسكان لديهم احتياجات للسلع والبضائع نوعاً وكماً، وهذا الاحتياج يشكل الطلب على السلع وأن عملية نقل السلع للمجتمع المحلي تشكل الطلب على النقل بشكل عام والنقل البحري بشكل خاص باعتباره المهمين على حجم التجارة المنقولة عالمياً، خصوصاً بعد ما قدمته تجارة الحاويات من فوائد ومميزات، فالأساس فيما سبق هو احتياجات السكان، وأي نمو سكاني سيواجه بالضرورة نمواً في الطلب على التجارة، وأي نمو في التجارة سيواجه نمواً في الطلب على النقل، وسيظهر أثر ذلك كله على محطات الحاويات في الموانئ البحرية وتحديداً معدلات الحاويات الواردة والمتداولة من فئة (TEUs)، وأمام ما تقدم تتضح لنا مشكلة البحث في أثر النمو السكاني على عدد الحاويات الواردة والمتداولة بمحطات الحاويات الكويتية خلال الفترة (2014-2025).

تتتمي منهجية الدراسة إلى الدراسات التاريخية التحليلية والوصفية التحليلية، فقد اعتمد الباحث على المنهج التاريخي والوصفي في تحقيق أهداف الدراسة، أما الأدوات البحثية التي اعتمد واستعان بها فكانت مبنية على الملاحظة الوثائقية والمقابلات الشخصية والاستعانة بالمصادر الموثقة.

وبطبيعة الحال ستوازر نتائج البحث مؤسسة الموانئ الكويتية في بناء خطط مستقبلية تمكنها من استغلال وتطوير إمكانياتها ومواردها البشرية والمادية لتكون قادرة على مواجهة أعداد الحاويات المتوقع توريدها وتداولها مستقبلاً وفقاً لاحتياجات النمو السكاني إلى عام 2025.

**الكلمات المفتاحية:** النمو السكاني، الحاويات الواردة، الحاويات المتداولة.

### المقدمة:

من المؤكد أن العنصر البشري وراء كل وجه من أوجه النشاط على وجه المعمورة بشكل عام والأنشطة الاقتصادية والصناعية والزراعية الباحثة عن النقل كطلب مشتق ناشئ عن الطلب عن التجارة العالمية، ويقع على عاتق الموانئ البحرية توفير التسهيلات والخدمات الكفيلة بتلبية احتياجات ملاك السفن وممثليهم وملاك البضائع وممثليهم بالشكل الذي يسمح بالتدفق السلس للبضائع بشكل عام والحاويات موضوع البحث بشكل خاص، وقد واكبت دولة الكويت نشاط الحاويات

## المؤتمر الدولي للنقل البحري واللوجستيات

(مارلوج 4)

### منظور التنمية المستدامة للمشروعات العملاقة

29 – 31 مارس 2015

من خلال إنشاء محطتان للحاويات أحدها في قلب مدينة الكويت وهي محطة حاويات الشويخ والأخرى بجنوب دولة الكويت وهي محطة حاويات الشعبية، وتؤدي هاتين المحطتين دورهما بشكل يتفق مع احتياجات المجتمع المحلي. تقوم هيئات وسلطات الموانئ ببناء الخطط التنموية والإستراتيجية الكفيلة بتلبية الاحتياجات المستقبلية لعملاء الموانئ البحرية من ملاك السفن وأصحاب بضائع، بحيث تعمل هذه الخطط على تحقيق أكبر عائد مالي يجعل تلك الموانئ مصدر من مصادر الدخل وليس مصدر من مصادر الهدر، وأمام النمو السكاني المتوقع مستقبلاً وأثره على كافة أوجه النشاط، ودور ذلك في نمو حجم التجارة الواردة إلى الكويت عبر محطات الحاويات الكويتية، تظهر مشكلة البحث بتساؤل رئيسي هو:

ما هو أثر النمو السكاني على عدد الحاويات المتوقع توريدها وتداولها بمحطات الحاويات الكويتية خلال الفترة (2014 – 2025)؟.

إن مكانة تجارة الحاويات والدور الفعال لمحطتي الحاويات الكويتية (الشويخ والشعبية) بتلبية سكان الكويت، يفرض على المهتمين ضرورة بحث ودراسة كافة الظروف المحيطة بهاتين المحطتين لتتمكن من أداء دورها المستقبلي بشكل مميز من خلال خطط تطويرية تستند على بيانات دقيقة بشكل كبير، وستعمل نتائج هذا البحث على توفير تلك البيانات من خلال حساب معامل الارتباط ما بين النمو السكاني والحاويات الواردة والحاويات المناولة، كما سيتم حساب نصيب الفرد من الحاويات الواردة والمناولة خلال المرحلة التاريخية للبحث من 2004 إلى 2013، وبناء على نوع ودرجة معامل الارتباط سيتم التنبؤ بعدد السكان خلال الفترة (2014 – 2025) بناءً على متوسط معدل النمو، ومن ثم سيتم التنبؤ بعدد الحاويات الواردة/المتداولة من خلال ضرب عدد السكان سنوياً خلال مرحلة التنبؤ بمتوسط نصيب الفرد من الحاويات الواردة/المتداولة خلال المرحلة التاريخية، ومن ثم سيتم إيجاد نصيب كل محطة حاويات من الحاويات الواردة/المتداولة خلال مرحلة التنبؤ، وذلك بناء على المتوسط الحسابي لنصيب كل محطة خلال ذات المرحلة التاريخية. والجدير بالعلم أن نتائج البحث ستساعد مؤسسة الموانئ الكويتية في بناء خطة إستراتيجية تعمل على توفير تسهيلات وخدمات تتفق مع أعداد الحاويات المتوقع توريدها وتداولها مستقبلاً، وذلك استناداً على احتياجات النمو السكاني.

### المبحث الأول: معدل النمو السكاني داخل حدود دولة الكويت خلال الفترة (2004 – 2013):

قام الباحث بدراسة وتحليل التقارير الإحصائية السنوية الصادرة عن إدارة الإحصاء بالهيئة العامة للمعلومات المدنية والمتعلقة بالنمو السكاني داخل حدود دولة الكويت، والجدول رقم (1) يبين معدلات نمو الكويتيين وغير الكويتيين وإجمالي السكاني خلال المرحلة التاريخية (2004 – 2013).

الجدول رقم (1): معدل النمو السكاني خلال الفترة (2004 – 2013)  
من واقع بيانات الهيئة العامة للمعلومات المدنية – إدارة الإحصاء

السنة	الكويتيين	معدل النمو	غير الكويتيين	معدل النمو	مجموع السكان	معدل النمو
2004	956234	3.76	1797422	11.21	2753656	8.63
2005	992217	3.13	1998972	8.04	2991189	6.41
2006	1023316	3.06	2159644	8.58	3182960	6.81
2007	1054598	3.12	2345039	0.39	3399637	1.24

## المؤتمر الدولي للنقل البحري واللوجستيات

(مارلوج 4)

### منظور التنمية المستدامة للمشروعات العملاقة

29 – 31 مارس 2015

1.25	3441813	0.50	2354261	2.88	1087552	2008
2.79	3484881	2.86	2365970	2.63	1118911	2009
3.22	3582054	3.30	2433691	3.03	1148363	2010
3.42	3697292	3.87	2514107	2.47	1183185	2011
3.70	3823728	4.26	2611292	2.48	1212436	2012
	3965144		2722645		1242499	2013

- ومن واقع البيانات الواردة بالجدول رقم (1) يتضح لنا بأن النمو السكاني مر بثلاث مراحل هي كالتالي:
- مرحلة ما بعد حرب تحرير العراق (2004 - 2006): بعد انتهاء الحرب في عام 2003 شهد السوق المحلي الكويتي أنشطة اقتصادية وتجارية محلية عديدة لتوفير احتياجات السوق العراقي، وظهر أثر ذلك على معدلات الزيادة الطبيعية (11.02، 11.21، 8.04 على التوالي) والمتمثلة بالأيدي العاملة التي تم جلبها من الخارج، مع ثبات معدلات الزيادة الطبيعية (3.08، 3.76، 3.13).
  - مرحلة الأزمة الاقتصادية وتشبع السوق من العمالة المحلية (2007 - 2008): شهدت هذه المرحلة معدلات زيادة غير طبيعية منخفضة جداً بسبب الأزمة الاقتصادية العالمية من جهة وبسبب تشبع السوق الكويتي وقدرته بالأيدي العاملة المتوفرة على توفير احتياجات الأنشطة التجارية والاقتصادية للسوق المحلي والعراقي.
  - مرحلة الانتعاش (2009 - 2013): بعد زوال آثار الأزمة الاقتصادية العالمية، شهدت هذه المرحلة ارتفاع في معدل الزيادة غير الطبيعية نتيجة لانتعاش السوق التجاري والاقتصادي.
  - وبناء على ما تقدم ونظراً للفروقات الكبيرة بين معدلات النمو في المراحل الثلاثة، ونظراً لحالة الاستقرار في مرحلة الانتعاش والتي يتوقع استمرارها في مرحلة التنبؤ، سيقوم الباحث باعتماد متوسط معدل النمو خلال هذه المرحلة 3.28 في حساباته الخاصة بإجمالي السكان خلال المرحلة التنبؤية للفترة (2014 - 2025).

### المبحث الثاني: معدل النمو بالحاويات الواردة والمناولة بمحطتي الحاويات (الشويخ والشعبية) خلال الفترة (2004 - 2013):

قام الباحث بدراسة التقارير الإحصائية السنوية الصادرة عن مؤسسة الموانئ الكويتية، والجدول رقم (2) يبين معدل نمو الحاويات الواردة والمتداولة (TEUs) في محطتي الحاويات داخل حدود دولة الكويت خلال الفترة (2004 - 2013).

**المؤتمر الدولي للنقل البحري واللوجستيات**  
**(مارلوج 4)**  
**منظور التنمية المستدامة للمشروعات العملاقة**  
**29 – 31 مارس 2015**

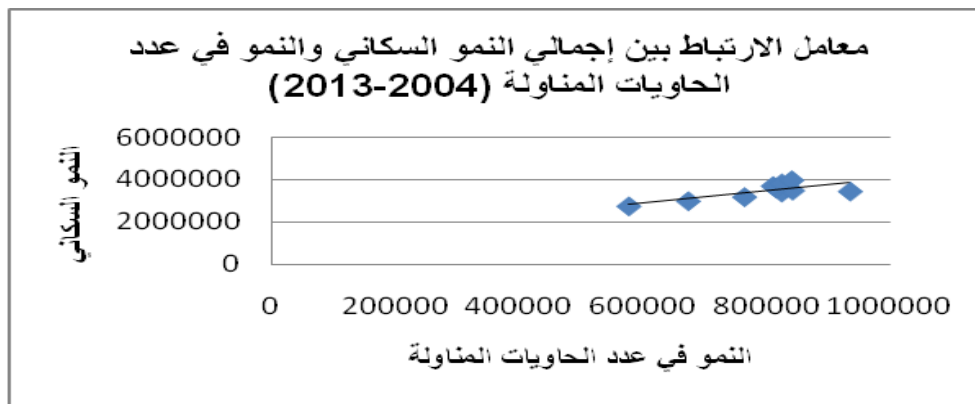
جدول رقم (2): معدل نمو الحاويات (TEUs) الواردة والمناولة في محطتي الحاويات (الشويخ والشعبية) خلال الفترة (2004 – 2013)

السنة	للحاويات المناولة (TEUs)	معدل النمو	للحاويات الواردة (TEUs)	معدل النمو
2004	577731	16.58	295414	15.34
2005	673502	13.45	340738	12.56
2006	764113	7.84	383520	9.72
2007	823993	13.41	420812	12.28
2008	934508	-9.94	472508	-11.46
2009	841616	-3.10	418348	-3.86
2010	815532	-0.65	402206	0.37
2011	810248	1.72	403692	1.73
2012	824196	1.94	410695	1.63
2013	840149		417379	

المبحث الثالث: نوع ودرجة معامل الارتباط الإحصائي بين النمو في إجمالي السكان والنمو في عدد الحاويات الواردة والمتداولة خلال الفترة (2004 – 2013)

وفقاً للبيانات الواردة في الجدول رقم (1) ورقم (2)، سيتم حساب معامل الارتباط بين ما يلي:

معامل الارتباط بين النمو السكاني وعدد الحاويات المتداولة:



شكل رقم (1): معامل الارتباط بين إجمالي النمو السكاني والنمو في عدد الحاويات المتداولة (TEUS) خلال الفترة (2004-2013)

ويلاحظ وجود ارتباط قوي بين النمو السكاني والنمو في الحاويات المتداولة، حيث بلغت قيمته 0.7628، أي أن هناك زيادة مطردة في عدد الحاويات مرتبطة بزيادة عدد السكان.

**المؤتمر الدولي للنقل البحري واللوجستيات**  
**(مارلوج 4)**  
**منظور التنمية المستدامة للمشروعات العملاقة**  
**29 – 31 مارس 2015**

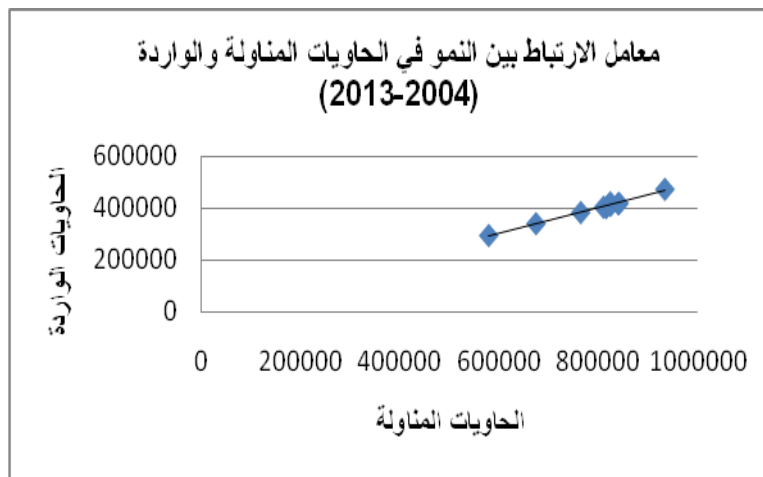
معامل الارتباط بين النمو السكاني وعدد الحاويات الواردة:



شكل رقم (2): معامل الارتباط بين إجمالي النمو السكاني والنمو في عدد الحاويات الواردة (TEUs) خلال الفترة (2004-2013)

وقد لوحظ وجود ارتباط قوي بين النمو السكاني والنمو في الحاويات الواردة حيث كانت قيمته 0.7205، أي أن هناك زيادة مطردة في عدد الحاويات مرتبطة بزيادة عدد السكان.

**معامل الارتباط بين النمو في عدد الحاويات الواردة والمناولة:**



شكل رقم (3) معامل الارتباط بين النمو في الحاويات المتداولة والواردة (TEUs)

خلال الفترة (2004-2013)

هناك ارتباط قوي جداً بين النمو في الحاويات الواردة والحاويات المناولة حيث كانت قيمته 0.9957، أي أن هناك زيادة مطردة في عدد الحاويات الواردة مرتبطة بزيادة الحاويات المتداولة.

**المؤتمر الدولي للنقل البحري واللوجستيات**  
**(مارلوج 4)**  
**منظور التنمية المستدامة للمشروعات العملاقة**  
**29 – 31 مارس 2015**

وبناء على ما تقدم ويعد ما تبين للباحث قوة معامل الارتباط بين المتغيرات الثلاثة سيكون من السهل التنبؤ بعدد الحاويات الواردة والمتداولة خلال مرحلة التنبؤ (2014-2025)، وذلك بعد حساب نصيب الفرد من الحاويات الواردة والمتداولة خلال الفترة (2004-2013).

**المبحث الرابع: متوسط نصيب الفرد من الحاويات الواردة والمتداولة خلال الفترة (2004 – 2013):**

سيساهم متوسط نصيب الفرد من الحاويات الواردة والحاويات المناولة في تحديد عدد الحاويات المتوقع توريدها وتداولها خلال مرحلة التنبؤ وذلك بعد ضربه في عدد السكان سنوياً خلال نفس المرحلة.

جدول رقم(3): نصيب الفرد من الحاويات المناولة والواردة (TEUs) خلال الفترة (2004-2013)

السنة	نصيب الفرد من الحاويات المناولة	نصيب الفرد من الحاويات الواردة
2004	0.210	0.107
2005	0.225	0.114
2006	0.240	0.120
2007	0.242	0.124
2008	0.272	0.137
2009	0.242	0.120
2010	0.228	0.112
2011	0.219	0.109
2012	0.216	0.107
2013	0.212	0.105

وفقاً للبيانات الواردة بالجدول رقم (2) يتضح بأن متوسط نصيب الفرد خلال المرحلة التاريخية من الحاويات المتداولة هو 0.231، بينما متوسط نصيب الفرد من الحاويات الواردة هو 0.116.

**المبحث الخامس: عدد الحاويات من فئة TEUs والمتوقع توريدها وتداولها سنوياً خلال مرحلة التنبؤ (2014-2025):**

بعد الحصول على المتوسطين في المبحث الثالث سيتم التنبؤ بعدد الحاويات المناولة والواردة سنوياً خلال مرحلة التنبؤ (2014-2025) بضرب عدد السكان سنوياً في متوسط نصيب الفرد من الحاويات المناولة والواردة خلال المرحلة التاريخية، والجدول رقم (4) يتضمن عدد السكان المتوقع خلال مرحلة التنبؤ وذلك بناء على متوسط معدل النمو 3.28، والحاويات المتوقع تداولها وتوريدها سنوياً خلال مرحلة التنبؤ (2014-2025).

**المؤتمر الدولي للنقل البحري واللوجستيات**  
**(مارلوج 4)**  
**منظور التنمية المستدامة للمشروعات العملاقة**  
**29 – 31 مارس 2015**

جدول رقم (4): عدد الحاويات المتوقع توريدها وتداولها بمحطات الحاويات الكويتية سنوياً خلال مرحلة التنبؤ  
(2014-2025)

السنة	عدد السكان	متوسط نصيب الفرد من الحاويات المناولة	عدد الحاويات المتوقع مناولتها TEUs	عدد السكان	متوسط نصيب الفرد من الحاويات الواردة	عدد الحاويات المتوقع توريدها TEUs
2014	4095201	0.231	945991	4095201	0.116	475043
2015	4229523	0.231	977020	4229523	0.116	490625
2016	4368252	0.231	1009066	4368252	0.116	506717
2017	4511530	0.231	1042164	4511530	0.116	523338
2018	4659509	0.231	1076346	4659509	0.116	540503
2019	4812340	0.231	1111651	4812340	0.116	558231
2020	4970185	0.231	1148113	4970185	0.116	576541
2021	5133207	0.231	1185771	5133207	0.116	595452
2022	5301576	0.231	1224664	5301576	0.116	614983
2023	5475468	0.231	1264833	5475468	0.116	635154
2024	5655063	0.231	1306320	5655063	0.116	655987
2025	5840550	0.231	1349167	5840550	0.116	677504

**المبحث الخامس: عدد الحاويات المتوقع توريدها وتداولها سنوياً بمحطتي الشويخ والشعبية خلال  
مرحلة التنبؤ (2014-2025):**

**محطة حاويات الشويخ:**

لإيجاد عدد الحاويات المتوقع توريدها وتداولها سنوياً خلال مرحلة التنبؤ بمحطتي الشويخ والشعبية، سيتم أولاً حساب متوسط نصيب محطة الشويخ ومحطة الشعبية من المجموع الكلي للحاويات المناولة والواردة خلال المرحلة التاريخية، ومن ثم يتم تطبيق هذا المتوسط على مرحلة التنبؤ، وبما أنه قد تم اعتماد متوسط معدل النمو السكاني خلال مرحلة الانتعاش بالجدول رقم (1)، وحيث أن معامل الارتباط قوي ما بين النمو السكاني والنمو في الحاويات المناولة والواردة، إذن سيتم اعتماد متوسط نصيب محطتي الشويخ والشعبية خلال مرحلة الانتعاش (2009-2013)، وقد بلغ متوسط نصيب محطة الشويخ من الحاويات المتداولة 83.20%، في حين بلغ متوسط نصيب محطة الشعبية 16.80%، أما متوسط نصيب الشويخ من الحاويات الواردة خلال مرحلة الانتعاش فقد كان 88.17%، في حين بلغ نصيب محطة الشعبية 11.83%، والجدول رقم (5) يبين نصيب محطتي الشويخ والشعبية من الحاويات التي سيتم تداولها خلال مرحلة التنبؤ (2014-2025)، في حين يبين الجدول رقم (6) نصيب محطتي الشويخ والشعبية من الحاويات التي سيتم توريدها خلال مرحلة التنبؤ.

**المؤتمر الدولي للنقل البحري واللوجستيات**  
**(مارلوج 4)**  
**منظور التنمية المستدامة للمشروعات العملاقة**  
**29 – 31 مارس 2015**

جدول رقم (5): نصيب محطتي الشويخ والشعبية من الحاويات التي سيتم تداولها خلال مرحلة التنبؤ (2014-2025)

السنة	إجمالي الحاويات المتوقع مناولتها TEUs	نصيب محطة الشويخ TEUs	نصيب محطة الشعبية TEUs
2014	945991	787065	158926
2015	977020	812881	164139
2016	1009066	839543	169523
2017	1042164	867080	175084
2018	1076346	895520	180826
2019	1111651	924894	186757
2020	1148113	955230	192883
2021	1185771	986561	199210
2022	1224664	1018920	205744
2023	1264833	1052341	212492
2024	1306320	1086858	219462
2025	1349167	1122507	226660

جدول رقم (6): نصيب محطتي الشويخ والشعبية من الحاويات التي سيتم توريدها خلال مرحلة التنبؤ (2014-2025)

السنة	إجمالي الحاويات المتوقع توريدها TEUs	نصيب محطة الشويخ TEUs	نصيب محطة الشعبية TEUs
2014	475043	418845	56198
2015	490625	432584	58041
2016	506717	446772	59945
2017	523338	461427	61911
2018	540503	476561	63942
2019	558231	492192	66039
2020	576541	508336	68205
2021	595452	525010	70442
2022	614983	542231	72752
2023	635154	560015	75139
2024	655987	578384	77603
2025	677504	597355	80149



**المؤتمر الدولي للنقل البحري واللوجستيات**  
**(مارلوج 4)**  
**منظور التنمية المستخدمة للمشروعات العملاقة**  
**29 – 31 مارس 2015**

**النتائج والتوصيات**

أفرزت الدراسة أثر النمو السكاني على عدد الحاويات المتوقع توريدها وتداولها في محطات الحاويات الكويتية خلال الفترة (2014 – 2025)، عن عدد من النتائج والتوصيات التالية:

**النتائج**

1. سيصبح عدد سكان دولة الكويت مع نهاية الحدود الزمنية للدراسة، نحو 5840550 نسمة.
2. بينت حسابات علاقات الارتباط، وجود ارتباط قوي بين النمو السكاني والنمو في الحاويات المتداولة ( TEUs ) من خلال معامل ارتباط بيرسون، والذي بلغ 0.7628، أي أن هناك زيادة مطردة في عدد الحاويات مرتبطة بزيادة عدد السكان.
3. كما بينت حسابات معامل الارتباط وجود معامل ارتباط قوي بين النمو السكاني والنمو في الحاويات الواردة ( TEUs ) من خلال معامل ارتباط بيرسون، والذي بلغ 0.7205، أي أن زيادة مطردة في عدد الحاويات مرتبطة بزيادة عدد السكان.
4. هناك معامل ارتباط قوي جدا بين الحاويات المتداولة ( TEUs ) والحاويات الواردة ( TEUs ) من خلال معامل ارتباط بيرسون، حيث بلغ 0.9957، أي أن زيادة مطردة في عدد الحاويات مرتبطة بزيادة عدد السكان.
5. أكدت معاملات الارتباط القوية واقعية ودقة حساب تنبؤات الباحث.
6. بلغ متوسط نصيب الفرد من ( TEUs ) المتداولة خلال المرحلة التاريخية 0.231، بينما كان متوسط نصيب الفرد من (TEUs) الواردة خلال المرحلة التاريخية 0.016.
7. سيشهد عام 2016 كسر محطتي الحاويات لحاجز تداول مليون ( TEUs )، بينما ستشهد محطة الشويخ عام 2022 كسر لحاجز تداول مليون (TEUs).
8. مع نهاية الحدود الزمنية للدراسة ستقوم محطة الشويخ بتداول 1122507 (TEUs)، بينما سيصل عدد الحاويات التي سيتم توريدها إلى 597355 (TEUs).
9. ستقوم محطة حاويات الشعبية مع نهاية الحدود الزمنية للدراسة بتداول 226660 (TEUs)، بينما سيصل عدد الحاويات التي سيتم توريدها إلى 80149 (TEUs).

**التوصيات**

1. على مؤسسة الموانئ الكويتية اتخاذ كافة التدابير الكفيلة بتجهيز محطتي الحاويات لتكون قادرة على استقبال الحاويات المتوقع تداولها وتوريدها خلال مرحلة التنبؤ (2014-2025).
2. يوصي الباحث بضرورة إعداد دراسة تنبؤ استشرافية من أجل تقويم السعة التخزينية لمحطتي الحاويات (الشويخ والشعبية) ومدى قدرتهما على استيعاب الحاويات المتوقع تداولها وتوريدها خلال مرحلة التنبؤ.
3. ضرورة سعي مؤسسة الموانئ إلى تضمين تقاريرها الإحصائية السنوية بأعداد الحاويات الواردة إلى جمهورية العراق.

المؤتمر الدولي للنقل البحري واللوجستيات  
(مارلوج 4)  
منظور التنمية المستخدمة للمشروعات العملاقة  
29 – 31 مارس 2015

---

المراجع العربية:

- 1 -الكندري، منذر عباس (2008)، مقدمة في إدارة الأعمال البحرية، الكويت: دار اقرأ للنشر والتوزيع.
- 2 -مؤسسة الموانئ الكويتية، (2004-2013) التقرير الإحصائي السنوي، الكويت: مؤسسة الموانئ الكويتية.
- 3 -الهيئة العامة للمعلومات المدنية، (2013)، السكان والقوى العاملة، العدد 39.

المراجع الاجنبية

- 1) Mangan, john, Chandra lalwani, (2012), global logistics and supply chain management, chippenham: antonyrowe.
- 2) Song-Dong, Panayides-Panayides, (2012), maritime logistics: complete guide to effective shipping and port management, London: Kogan Page Limited.