

الموانئ الكويتية بين الأمر واليوم

ألفت

محمد عبد الله آل جراح

مؤسسة الموانئ الكويتية

الكويت ٢٠٠٢

المواقيت الكونية
بين الأمس واليوم

(ح) مؤسسة الموانئ الكويتية ، ٢٠٠٢م

فهرسة مكتبة الكويت الوطنية أثناء النشر

جمال ، محمد عبدالهادي

الموانئ الكويتية بين الأمس واليوم/ تأليف محمد عبدالهادي جمال ؛ تصدير
صباح الجابر العلي الصباح ، ط ١ ، - الكويت : مؤسسة الموانئ الكويتية ،
٢٠٠٢م .

ص : ايض ؛ ٢٤ × ١٧سم

ردمك ٠ - ٠ - ٦١٢ - ٩٩٩٠٦

١ . الموانئ - الكويت - تاريخ ٢ . النقل البحري - الكويت - تاريخ أ - الصباح ،

صباح الجابر العلي (مقدم) ب - العنوان .

ديوي ٣٨٧ ، ١٠٩٥٣٨

ردمك : ISBN 99906-612-0-0

رقم الإيداع : Depository Number: 2002/00158

الموانئ الكويتية بين الأمس واليوم

تأليف
محمد عبد الهادي الجمال



مؤسسة الموانئ الكويتية
الكويت ٢٠٠٢

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

تصدير

حين تحتفل مؤسسة الموانئ الكويتية هذه الأيام (باليوبيل) الفضي لتأسيسها عام ١٩٧٧ م ، وفي رحاب الذكرى الخمسين لإنشاء دائرة الموانئ الكويتية التي قام على عاتقها تأسيس البنية التحتية لهذا الصرح الكبير الذي أسهم بشكل إيجابي وفعال في الازدهار الاقتصادي لدولة الكويت على مدى خمسين سنة ماضية ، كانت امتدادا حضاريا وتاريخيا لدور الميناء الكويتي القديم (الفرضة) الذي ناهز عمر الأداء الاقتصادي والتاريخي له ثلاثة قرون متتابعة - يصبح من المفيد وطنيا وتاريخيا توثيق الأحداث التاريخية والحقائق والمعلومات التي واكبت مسيرة هذا العملاق الاقتصادي الذي يقف الآن شامخا على ساحل الخليج العربي بمنجزات الماضي ، ومعطيات الحاضر ، وآمال المستقبل .

وفي هذا التوجه أصدرت المؤسسة عددا من الكتب والنشرات التي تكشف عن دورها الرائد في النشاط البحري للاقتصاد الكويتي من ناحية ، وعلى مدى مسيرة الكويت التاريخية منذ نشأتها من ناحية أخرى : عطاء مستمرا ، وانفتاحا متصلا ، ومساهمة فعالة في دفع عجلة التنمية في وطننا الحبيب .

وكان هذا الإصدار «الموانئ الكويتية : بين الأمس واليوم» للأستاذ محمد عبد الهادي جمال ، الباحث في التاريخ والتراث الوطني لدولة الكويت ، تجاوبا وطنيا وعلميا مع رغبة مؤسسة الموانئ الكويتية في توثيق دورها

الطليعي في بناء دولتنا الناهضة ، وتعريف المواطن الكويتي بما احتوته مصادر المعلومات عن هذا المرفق الحيوي ، ومراحل تطوره عبر السنين الماضية .

وهي إنجازات تشهد بما لهذا الوطن من قدرات وكفايات مادية وبشرية ، وتوجهات حضارية واقتصادية تدفع به إلى المكانة اللائقة به بين الدول الشقيقة في الخليج العربي .

ونحن إذ نقدم هذا الكتاب ليكون بين يدي الدارسين والباحثين من أبنائنا الكويتيين وغيرهم من طلاب المعرفة والبحث في هذه المجالات للوقوف على أهميتها الاقتصادية ودورها الحضاري - نُقدم الشكر موفورا للمؤلف الباحث ، ولكل من وقف إلى جانبه في الكشف عن الحقائق من مصادرها المعرفية : أفرادا ، ومؤسسات ، حتى تكامل البحث والعمل على الصورة التي نضعها بين يدي القارئ اليوم .

وتحية إلى الإخوة العاملين بمؤسسة الموانئ الكويتية منذ نشأتها حتى اليوم ، جزاء ما أخلصوا لوطنهم من نوايا ، وبذلوا من جهود ، وحققوا من منجزات .

والله ولي التوفيق ،

الدكتور الشيخ صباح الجابر العلي الصباح

المدير العام لمؤسسة الموانئ الكويتية

أكتوبر ٢٠٠٢م

بسم الله الرحمن الرحيم

مقدمة

للموانئ دور هام في حياة الشعوب وتاريخها ، فهي النافذة التي تطل عبرها على الأمم الأخرى لتطلع على ما لديها من حضارة ، وتتعرف على سبل المعيشة فيها ، وتستفيد من خبراتها المتنوعة ، وتبادل معها المنافع المختلفة . والموانئ هي البوابات التي تتصل الأمم من خلالها بالأمم والشعوب الأخرى لتستقبل ما لديها من بضائع و سلع ، وترسخ بذلك العلاقات الاقتصادية والإنسانية التي تربط شعوب الأرض ببعضها البعض . وتعدّ الدول التي لا موانئ لديها محرومة من أهم وسائل الاتصال الحر ، إذ تبقى شبه معزولة عن بقية العالم ، مما يجعلها رهينة لشروط غير مواتية قد تفرضها عليها الدول التي تفصل بينها وبين البحار والمحيطات وتصبح بذلك تحت رحمة وتحكم هذه الدولة أو تلك ، فتفقد الكثير من حرية الحركة والتواصل مع بقية الدول مما ينعكس سلباً على وضعها الاقتصادي والاجتماعي والسياسي والأمني . لذلك فإن إطلالة أي دولة على البحر تعد من نعم الله التي لا تعوض ولا تقدر بثمن .

ولقد حبا الله بلدنا الكويت بهذه النعمة الكبيرة الذي استفاد منها أكبر

استفادة عبر القرون الماضية ليصبح بحق مركزاً اقتصادياً مرموقاً اغترف من عطائه أبنائه في الدرجة الأولى ، وأفاض بخيره على من جاوره من بلدان . لقد أتاح هذا الموقع للأجيال السابقة من الكويتيين الفرصة للاتصال بالشعوب الأخرى التي توجهوا إلى بلدانها للتجارة فاطلعوا على حضاراتها ونقلوا إلى بلادهم ما استطاعوا من ثقافة وعلوم وشتى وسائل العيش الحديثة ، مما جعله مركزاً تجارياً سبق العديد من جيرانه في الاستفادة مما حققه الإنسان من إنجازات علمية في بقاع الأرض المختلفة أدت إلى تخفيف عناء العيش ومصاعب الحياة وجلبت الرفاهية للشعوب وأدت إلى اكتساب العلوم والمعرفة . ويعود ذلك بالطبع إلى الموقع الاستراتيجي للكويت وإطلالتها على ساحل الخليج العربي وقدرة الكويتيين - حكاماً ومواطنين - على استغلال تلك الميزة أفضل استغلال مما كان له الأثر الكبير في تبوئها مركز الصدارة بين بلدان المنطقة في كثير من المجالات سواء منها المعيشية أو الثقافية أو الاقتصادية .

ولقد جاء هذا الكتاب عن ميناء الكويت عبر السنين الماضية نتاجاً لبحث لم أكن أخطط له مسبقاً ، نظراً لانشغالاتي الكثيرة بأمور تاريخية وتراثية أخرى . لكن اتصال مؤسسة الموانئ الكويتية من خلال مديرها العام الأخ الدكتور الشيخ صباح الجابر العلي الصباح وطلبه الكتابة عن الموضوع بمناسبة احتفال المؤسسة بيوبيلها الفضي جعلني أعطي هذا الموضوع الأهمية التي يستحقها وبما يتواءم مع دور ميناء الكويت الريادي واسهامه في تقدم هذا البلد وازدهاره . فقد لعب هذا الميناء في الماضي دوراً مركزياً في بناء الكويت الإقتصادي ، وأدت المؤسسة

التي حلت محل دائرة الميناء دوراً لا يستطيع أحد أن يقلل من شأنه . لذلك حق علينا أن نشير إلى هذه المؤسسة على أنها أحد أبرز الدعامات للاقتصاد الكويتي ، وأهم المحطات التي قدمت خدمات عظيمة للكويت في مجال التجارة والاقتصاد ، وساهمت في نهضتها الحديثة . ولعل القارئ يجد في هذا العمل المتواضع بعضاً من المعلومات الجديدة التي تتطرق إلى هذا المرفق من الناحية التاريخية والاقتصادية وكذلك السياسية عبر السنين الماضية ، وكيف أصبح في وقتنا الحاضر من أهم ركائز البنى التحتية للاقتصاد الكويتي بما يتوافر له من إمكانيات تمكنه من القيام بدور هام في بناء وتقديم بلدنا المعطاء .

ولا يسعني في هذه المناسبة إلا أن أتقدم بجزيل الشكر وعظيم الامتنان إلى جميع الأخوة الأوائل الذين عملوا في هذا المجال سواء قبل تأسيس دائرة الميناء أو بعد ذلك ، والذين لم يخلوا بتزويدي بالمعلومات الضرورية لإنجاز هذا العمل . كما لا يفوتني أن أنوه بدور الإخوة في بنك الكويت الصناعي ، ومركز البحوث والدراسات الكويتية ، ومؤسسة الموانئ الكويتية وإدارة مركز الوثائق التاريخية ومكتبة الديوان الأميري وغرفة تجارة وصناعة الكويت ووزارة التخطيط والمكتبة الوطنية ومكتبة مسجد الإمام الصادق الذين كانوا عوناً مهماً لي في جمع المعلومات من مصادرها الأساسية وكان لهم أكبر الأثر في إعطاء هذا الموضوع حقه من الدراسة والبحث وإخراج الكتاب بالصورة التي بين يدي القارئ الآن . كما أخص بالشكر والتقدير بنك الكويت الصناعي الذي لم يبخل يوماً في دعمه للأعمال التي تصب في صالح الوطن من خلال توفير الوسائل الضرورية للقيام

بأعمال الطباعة والسكرتارية والأمور الإدارية الأخرى التي لا يستغني عنها أي عمل من هذا النوع ، وكذلك مركز البحوث والدراسات الكويتية على ما قام به من جهد في مراجعة الجانب اللغوي لهذا الكتاب .

وأملني أن يكون هذا الجهد وافياً بالمطلوب ، والله من وراء القصد يهدي إلى سواء السبيل .

المؤلف

إهداء

يتطرق هذا الكتاب إلى نشاط متخصص أبدع فيه رجال الكويت الأوائل وتبعهم في نفس النهج أبناؤهم الذين حملوا الراية من بعدهم إلى طريق العمل الجاد المتواصل والاستمرار في أداء الأمانة . وعلى الرغم من أن عمر ميناء الكويت - أو «الفرضه» - لا يقل عن عمر الكويت نفسها الذي يزيد على ثلاثة قرون ، إلا أن الخطوة الأهم في عمر الميناء والتي رسخت دوره في بناء نهضة الكويت الحديثة كانت قد اتخذت في بداية القرن العشرين ، من قبل أحد أبرز قادة الكويت وأكثرهم حنكة وإقداما وهو المرحوم الشيخ مبارك الصباح الذي جعل من الفرضة - وذلك من خلال قراراته السياسية الصائبة التي سنشير إليها في هذا الكتاب - أهم مرفأ في الخليج العربي لاستقبال البضائع القادمة من الخارج ، وأكبر مركز لإعادة التصدير إلى الدول المجاورة ، مما نتج عنه تبوؤ الكويت موقعاً تجارياً بين بلدان المنطقة ظل لسنوات طويلة خلعت مشهوداً له بالريادة وحسن الأداء وعدم القبول بأقل من التربع في مركز الصدارة بكل ما اتصل بذلك من جدارة في تحمل المسؤولية واقتدار في مواجهة التبعات .

كما أن الخطوات التي كانت سابقة لزمانها ، والتي اتخذها المرحوم الشيخ عبد الله السالم الصباح في منتصف الخمسينيات من القرن الماضي لبناء أحدث

ميناء في منطقة الخليج العربي ، مستخدماً أحدث الوسائل المتوفرة آنذاك ، والتي أعطت الكويت دفعة قوية إلى الأمام لعقود طويلة مقارنة بما كان قائماً في ذلك الوقت - سواء في منطقتنا العربية أو في معظم الدول النامية - سجلت لهذا الرجل موقفاً لن ينساه التاريخ في إطار مجموعة المواقف والقرارات التي اتخذها أثناء فترة حكمه التي لا يزال الكويتيون يقطفون ثمارها بعد أكثر من نصف قرن من الزمان .

لذلك كان حقاً علي أن أهدي هذا العمل إلى هذين الرجلين اللذين ساهما مساهمة عظيمة في ازدهار هذا البلد ورفقيه وأصبحا رمزاً تاريخياً لاستقلاله وتقدمه .

الفصل الأول

ميناء الكويت منذ النشأة الأولى إلى بداية القرن العشرين

- مقدمة
- نبذة تاريخية
- بروز الخليج العربي كممر مائي بين أوروبا ووسط آسيا ودخول الدول الأوروبية المنطقة
 - ١ - تنامي النفوذ الأوروبي في الخليج العربي
 - ٢ - بروز الكويت كميناء ذو أهمية تجارية في الخليج
- العوامل السياسية التي أدت إلى ازدياد أهمية الكويت كميناء
- أهمية ميناء الكويت كما بين ذلك الرحالة الأجانب وممثلو الدول الأوروبية في المنطقة في القرن التاسع عشر
- أثر اتفاقية الحماية عام ١٨٩٩م على الحركة التجارية في الكويت وازدياد أهمية الميناء

ميناء الكويت منذ النشأة الأولى إلى بداية القرن العشرين

مقدمة

تعتبر الموانئ وسيلة الاتصال البحري بين الدول ، وهي من أهم مراكز التفاعل الحضاري بين الشعوب منذ أقدم العصور . وقد مثلت الموانئ الواجهة الرئيسية التي تطل من خلالها حضارات الشعوب وثقافتها على الأمم الأخرى لتنقل إليها المعارف المختلفة وتبادل معها المصالح والخبرات .

ويعتبر النقل البحري الشريان الذي يغذي مختلف الدول باحتياجاتها المتنوعة من السلع والبضائع ، وهو أرخص وسيلة لإيصال تلك البضائع من دولة لأخرى ، إذ لا تكاد أي دولة أن تستغني عن غيرها من الدول في تزويدها بما تحتاج إليه من سلع أو مستلزمات سواء كانت مواد غذائية أو ألبسة أو مواد إنشائية أو كماليات كما هو الحال في زمننا الحديث . كما تحتل السفن والبواخر أهم موقع بين وسائل النقل - قديماً وحديثاً - لإيصال البضائع والمسافرين من بلد إلى بلد ، حيث أدت على مدى التاريخ دوراً مهماً في توثيق أو اصر العلاقات بين الشعوب وتفاعل الحضارات مما أدى إلى ربطها ببعضها البعض وأسهم في تبادل الثقافات والتعارف بين الأمم المختلفة .

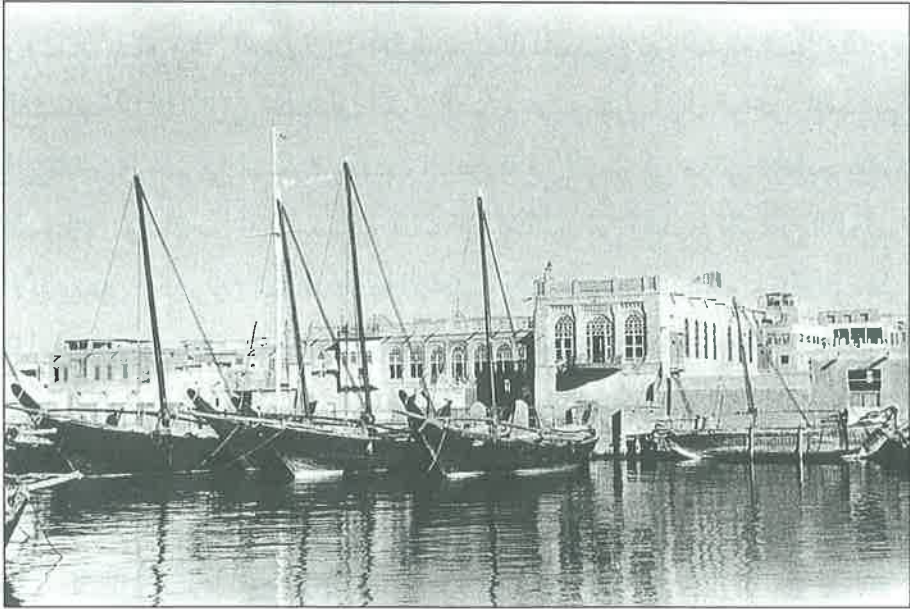
وقد اهتمت الدول بالموانئ لأهميتها في عملية استقبال وتنزيل ومناولة

وتخزين البضائع في أماكن آمنة والمحافظة عليها وصيانتها في كل مرحلة من هذه المراحل من أي عوامل قد تؤدي إلى تلفها . كما حرصت معظم الدول على تجهيز موانئها البحرية بأحدث الإمكانيات لخدمة التجارة الدولية والنقل البحري لكونها مصدراً مهماً من مصادر الدخل القومي ومنفذاً لا يمكن الاستغناء عن خدماته لدعم الاقتصاد الوطني . وتتنافس الكثير من الدول في تقديم هذه الخدمات في موانئها لتنال أكبر دخل ممكن من هذا المصدر المهم الذي يسهم إسهاماً فعالاً في دفع عجلة النمو والتقدم ورفع مستوى المعيشة والرفي بالمستوى الاقتصادي والاجتماعي وكذلك السياسي لهذه الدول . وكان للتقدم التكنولوجي الحديث ومراكز الاختصاص في تصنيع وسائل النقل والمناولة والتخزين دور مميز في هذا المجال على مدى السنين الماضية ، حيث تم اختراع أفضل الوسائل لنقل وتوصيل ومناولة وتخزين هذه البضائع بطرق سريعة وآمنة ومتمنه ، لإيصال البضائع من مصدرها الأصلي إلى يد مستخدميها النهائيين بكفاءة منقطعة النظير حيث لعبت التكنولوجيا دوراً فريداً في إحداث نقلات نوعية كبيرة في هذا المجال .

وقد أولت الكويت منذ القدم أهمية كبرى لهذا المنفذ وأعطته الكثير من العناية والاهتمام إلى أن أصبحت بجدارة أهم ميناء في شمال الخليج مما جعلها تتبوأ مركز الصدارة في عملية النقل البحري في المنطقة حيث كانت البضائع تصل إليها قادمة من الهند وشرق أفريقيا ، وفيما بعد من أوروبا وأمريكا ، ليتم نقلها إلى الدول المجاورة وكذلك الدول النائية كالشام وغيرها من البلدان . وكانت تلك البضائع تنقل من الكويت على ظهور الجمال في قوافل كبيرة

وصلت أعداد جمالها إلى زهاء الألف جمل أو أكثر للقافلة الواحدة في بعض الأحيان . وقد استمر ذلك إلى مراحل متأخرة عندما بدأت بعد ذلك سيارات النقل الكبيرة تلعب دوراً مهماً في الاضطلاع بتلك المهمة منذ بداية الأربعينيات من القرن الماضي تقريباً .

وقد استمر دور ميناء الكويت في وقتنا الحاضر بالأهمية السابقة نفسها بعد أن أدخلت عليه وسائل التكنولوجيا الحديثة وشهد الكثير من التطوير والتوسعة لمواكبة الزيادة الكبيرة في كمية البضائع الواردة إليه . كما تم بناء موانئ أخرى جديدة على مدى السنوات الماضية جهزت كذلك بأحدث الوسائل المطلوبة لتؤدي بدورها الخدمات الضرورية الواجب تقديمها للبوأخر مما يؤدي إلى احتفاظ موانئ الكويت بمركز الريادة بين موانئ المنطقة .



الميناء القديم (الفرضة)

المصدر : الكويت القديمة - د . يعقوب الحجى - ص ٢٠ .

نبذة تاريخية

بروز الخليج العربي كممر مائي بين أوروبا ووسط آسيا ودخول الدول الأوروبية المنطقة

تنامي النفوذ الأوروبي في الخليج العربي

من المعروف أن البرتغال كانت أول دول أوروبا التي عرفت طريق الهند عام ١٤٩٨م عندما أوصلهم إليها البحار العربي أحمد بن ماجد . وقد أسس البرتغاليون نفوذهم في الخليج العربي في مطلع القرن السادس عشر الميلادي وبقوا كذلك دون منازع حتى القرن السابع عشر حينما بدأ نفوذهم بالضعف حيث فقدوا سيطرتهم على البحرين عام ١٦٠٢م وعلى هرمز عام ١٦٢٢م وعمان عام ١٦٥١م ، وكان الخليج ميداناً للصراع بين البرتغاليين والدولة العثمانية آنذاك . وفي منتصف القرن السابع عشر تقريباً زال الوجود السياسي للبرتغال بالرغم من استمرار سفنهم التجارية في الرسو في موانئ الخليج بقصد التجارة . وكان من أهم أسباب طرد البرتغاليين من الخليج تضامن القوتين الأوروبيتين الكبيرتين آنذاك وهما الإنجليز والهولنديون ضدهم ، والعمل على تقليص نفوذهم السياسي والتجاري . وكان يقود تلك الحملة كل من شركة الهند الشرقية الإنجليزية وشركة الهند الشرقية الهولندية اللتان تأسستا عام ١٦٠٠م و ١٦٠٢م على التوالي . وقد خاض الفريقان معركة مشتركة على البرتغاليين ونجحوا في اقتلاع جذور النفوذ البرتغالي من الخليج في مطلع القرن السابع عشر (١) .

(١) تاريخ الكويت الحديث (١٧٥٠-١٩٦٥) - الدكتور أحمد مصطفى أبو حاكمه - ص ٤٧ - ٨٤ .

ومع بداية القرن الثامن عشر أصبح الإنجليز هم القوة المسيطرة الرئيسة الأولى في الخليج العربي بعد أن احتلوا المركز الأول في تجارة الخليج وتفوقوا على جميع البلدان الأوروبية المتاجرة معه . وقد أدى ذلك إلى فتح مكاتب في كثير من بلدان الخليج لوكلاء شركة الهند الشرقية الإنجليزية لرعاية مصالحها والإشراف على خطوط الاتصال بين الهند وأوروبا . وقد تم افتتاح مكتب الشركة في البصرة عام ١٦٤٣م^(١) . وكانت المراكز التجارية التابعة لشركة الهند الشرقية الإنجليزية في الخليج العربي تعتمد في مواصلاتها مع العالم الخارجي على زيارات سفن الشركة من الهند . وقد تمتعت البصرة منذ أوائل القرن الثامن عشر بميزة غير عادية من حيث الاتصال المباشر بأوروبا عن طريق حلب . وفي نهاية القرن الثامن عشر ، وعندما أنشئ اتصال كل أسبوعين بين بومباي والبصرة بواسطة سفن الشركة تم تنظيم خط من بريد الجمال بين البصرة وحلب تحت إشراف ممثل الشركة في البصرة وأضيف إليه خط من بريد الخيل إلى القسطنطينية ، وكان طريق الخليج في ذلك الوقت هو أسرع طريق بين أوروبا والهند^(٢) .

بروز الكويت كميناء ذو أهمية تجارية في الخليج

يقع ميناء الكويت القديم - وكان يشار إليه «بالفرضة» - غربي مبنى قصر السيف القديم مباشرة ، وهو يتوسط مدينة الكويت القديمة يقابله من الجنوب مباشرة سوق التجار ، وهو من أقدم الأسواق التي اتخذها تجار الجملة مقرآ لهم

(١) المصدر نفسه - ص ٤٤ .

(٢) المصدر نفسه .

لتوزيع ما يصلهم من بضائع عن طريق البحر إلى بقية الأسواق . كما توزعت مخازن التجار خلف محلاتهم في ذلك السوق وكانت الخيول تقوم بنقل البضائع من المخازن إلى دكاكين تجار التجزئة في الأسواق الأخرى . وقد بدأ ميناء الكويت منذ منتصف القرن السابع عشر يكتسب أهمية متزايدة نظراً لموقعه الجغرافي المتميز وبعده عن تأثيرات الدولة العثمانية والدولة الفارسية ، وعدم خضوعه للضرائب المرتفعة التي كانت تفرضها تلك الدول وبعده عن الصراعات السياسية والعسكرية التي انتشرت داخل الدولة العثمانية بين الولاة والحكام في مختلف الولايات وكذلك بين الدولة العثمانية والإنجليز على مناطق النفوذ مما أدى إلى نتائج سلبية على الدولة العثمانية من الناحية السياسية والاقتصادية .

وقد برزت الكويت كمركز تجاري مستقل لا يخضع لنفوذ الدول المتصارعة في المنطقة مع بداية القرن الثامن عشر ، حيث شهدت تلك الفترة ازدياد نفوذ دول أوروبا في المنطقة بعد أن انتشرت مكاتبها التجارية في العديد من المدن العربية الخاضعة للدولة العثمانية بالإضافة إلى المدن الفارسية في الخليج بهدف تنمية وتشجيع التجارة لدولها والشركات التابعة لها . وكانت البصرة تعتبر الميناء العثماني الرئيسي الذي تمر من خلاله القوافل التجارية التي كانت تنقل البضائع من الهند إلى أوروبا وبالعكس ، كما أن ميناء بوشهر كان من أهم المراكز التجارية لفارس في الخليج^(١) .

وفي بداية القرن الثامن عشر أيضاً بدأت سفن الكويت بنقل البضائع بين

(١) تاريخ الكويت الحديث (١٧٥٠-١٩٦٥) - الدكتور أحمد مصطفى أبو حاكمه - ص ٤٧-٤٨ .

البصرة والخليج العربي ومرافيء إيران والهند وسيلان وموانئ شبه الجزيرة العربية وشرقي إفريقيا . كما اكتسبت الكويت شهرة كبيرة كمحطة للقوافل المسافرة بين حلب وشرقي الجزيرة العربية منذ منتصف القرن الثامن عشر أو حتى قبل ذلك . وقد كانت القوافل المارة بالكويت تحمل معها بضائع الهند التي كانت تصل الكويت على السفن الكويتية بالإضافة إلى الركاب القادمين من الهند أو جنوبي الخليج والمسافرين إلى حلب . فقد روى الدكتور (آيفز) الذي كان قادماً مع رفاقه من الهند عام ١٧٥٨م في طريقه إلى أوروبا والذي رسا مركبه في جزيرة خرج ونزل في ضيافة رئيس الوكالة التجارية الهولندية هناك البارون (كبنهاوزن) إن البارون (كبنهاوزن) أشار عليه أن يتوجه بأحد القوارب إلى الكويت ومن هناك يستطيعون السفر بسرعة مع القوافل المتجهة إلى حلب . وأضاف البارون أن شيخ الكويت صديق عزيز عليه وأن القافلة ستقطع المسافة بين الكويت وحلب في مدة تتراوح بين خمسة وعشرين أو ثلاثين يوماً وبذلك يختصرون زمناً يتراوح بين أسبوعين إلى أربعة عما لو أرادوا السفر عن طريق شط العرب فالبصرة ببغداد فحلب (١) .

وكانت صناعة بناء السفن الشراعية والزوارق قد ازدهرت حتى صارت الكويت تزود بلدان الخليج الأخرى بها في القرن التاسع عشر . واختلفت أنواع هذه السفن وحمولاتها ، وقدر عددها الرحالة نيبور عندما زار الكويت عام ١٧٦٥م بثمانيه مركب (٢) . ويبدو أن سفن الكويت كانت ترسو

(١) المصدر نفسه - ص ٢٩ .

(٢) دليل الكويت - إصدار غرفة تجارة وصناعة الكويت - ١٩٦٥ - . «اقتصاد الكويت - مقوماته وتطوره» - بقلم السيد نزار سردست - ص ١٨٦ .

في مسقط في طريقها إلى الهند في تلك الفترة إلا أنها توقفت عن ذلك وأخذت تبحر مباشرة إلى الهند في الربع الأخير من القرن الثامن عشر ومنها إلى موانئ الخليج الأخرى وذلك لتجنب دفع الإتاوات لسلطان مسقط . وكان أسطول الكويت آنذاك يعتبر ثاني أسطول لنقل التجارة في الخليج بعد مسقط^(١) . كما كانت السفن التجارية تنقل البضائع من البحرين والزيارة إلى الكويت لنقلها من هناك على ظهور الجمال إلى حلب أو بغداد وذلك لتجنب المكوس الباهظة التي كانت تجبى عليها في البصرة . وعلى هذا فإنه يبدو أن النجاح التجاري للكويت آنذاك كان يعتمد إلى حد كبير على التجارة العابرة^(٢) .

العوامل السياسية التي أدت إلى ازدياد أهمية الكويت كميناء

استفادت الكويت من موقعها الجغرافي واستقرارها السياسي كبديل لموانئ المنطقة كالبصرة وبوشهر التي كانت تشهد الكثير من الصراعات الداخلية والخارجية في الماضي . فقد أدت النزاعات والحروب التي شهدتها المنطقة في الفترة من ١٧٧٥-١٨٢٢م إلى انتقال مكاتب شركة الهند الشرقية الانجليزية من البصرة إلى الكويت ثلاث مرات مما أعطى الكويت دوراً مهماً كمقر آمن ومركز تجاري كان يتم اللجوء إليه من قبل المؤسسات التجارية الدولية في أثناء الأزمات .

(١) أبو حاكمه - ص ٢٧٠ .

(٢) أبو حاكمه - ص ٢٨٢ .

وكان أول حدث يعطي الكويت أهمية دولية كميناء يعتمد عليه وكمركز تجاري آمن هو انتقال نشاط شركة الهند الشرقية الإنجليزية من البصرة إلى الكويت عام ١٧٧٥م نتيجة للخلاف الذي نشأ بين الدولة العثمانية وفارس ونتج عنه حصار القوات الإيرانية واحتلالها للبصرة . فقد تآزمت العلاقة بين حاكم فارس والدولة العثمانية عام ١٧٧٣م وقررت حكومة الهند الإنجليزية نقل نشاطها من بوشهر إلى البصرة مما أدى إلى انهيار تجارة بوشهر وازدهار الحركة التجارية في البصرة ، فنتج عن ذلك ازدياد التوتر في العلاقات بين الدولتين . وعلى إثر ذلك قام كريم خان حاكم فارس بهجوم على البصرة حيث وصلها جيشه في مارس عام ١٧٧٥م واستمر في حصارها فترة ثلاثة عشر شهراً استسلمت بعدها المدينة في أبريل عام ١٧٧٦م . وكان لقرار شركة الهند الشرقية نقل نشاطها من البصرة إلى الكويت نتيجة لذلك أثر كبير على الأحوال التجارية في الكويت . فقد أدى ذلك أولاً إلى قيام علاقات مباشرة بين ممثلي شركة الهند الشرقية الإنجليزية في الخليج وحاكم الكويت . كما أصبحت الكويت محطة رئيسية للقوافل الناقلة للبضائع من البصرة إلى حلب طول فترة الحصار والاحتلال الذي استمر إلى عام ١٧٧٩م . كما أن سوء العلاقة بين الفرس والإنجليز في ذلك الوقت أدى إلى تفرغ البضائع المشحونة لحساب شركة الهند الشرقية الإنجليزية من الهند إلى حلب في الكويت بدلاً من تفرغها في بوشهر فالبصرة . وكانت القوافل تشحنها من الكويت إلى حلب متجنباً البصرة مما نتج عنه ازدهار الأوضاع الاقتصادية في الكويت^(١) . وكان لهذا التطور وقع ممتاز على وكلاء الشركة في المنطقة . إذ كتب وكيلها في البصرة إلى مجلس مديري

(١) تاريخ الكويت الحديث (١٧٥٠ - ١٩٦٥) - الدكتور أحمد مصطفى أبو حاكمه - ص ٨١ .

الشركة في لندن أن موقع الكويت الممتاز يمكن للقوافل أن تسافر إليها وتحمل البضائع منها إلى حلب مما يساعد على رواج بضائع الهند في الشرق الأوسط خاصة مع بقاء الكويت مستقلة ومحايمة تحت سلطان حكامها الحاليين . كما أكد التقرير أن الميناء صالح لرسو السفن وأن المدينة مسورة وتمتع القوافل فيها بالأمان مضيفاً أنه يمكن لسفن الشركة المتجهة إلى البصرة في المستقبل أن تأخذ مرشديها من الكويت في حالة إغلاق ميناء بوشهر في وجهها^(١) . وفي نوفمبر من عام ١٧٧٧م قامت السفينة (النسر) التابعة للشركة الإنجليزية بزيارة الكويت بقصد كتابة تقرير عن المكان . وقد جاء في ذلك التقرير أن الميناء صالح لرسو السفن وأنها تستقبل القوافل التي تتمتع فيها بنوع من الأمان . وكان القنصل البريطاني في حلب قد وجه خطاباً بتاريخ ١١ يونيو ١٧٧٦م إلى وكيل الشركة في البصرة السيد (لاتوش) يؤكد فيه أن مشكلة تسويق البضائع الهندية في المنطقة قد حلت بسبب تحول السفن إلى الكويت وانتقال البضائع من هناك إلى بقية بلدان منطقة الشرق الأوسط^(٢) . وهكذا وكنيجة للسياسة الحكيمة التي انتهجها الشيخ عبد الله الصباح (الحاكم الثاني للكويت) وهي المحافظة على حياد بلاده أصبحت الكويت مأوى للسفن والقوافل الناقلة لتجارة الهند إلى حلب . وقد هاجر إلى الكويت في تلك الفترة الكثير من أهالي البصرة بعد أن تحولت إليها المراكب التي تنقل البضائع من الهند ليتم نقلها برأ إلى بغداد وحلب ودمشق وأصبحت الكويت مركزاً تجارياً بديلاً عن البصرة قال عنها السائح الداغر كي (نيبور) الذي مر بها آنذاك أنها كانت مدينة عامرة^(٣) .

(١) المصدر السابق نفسه - ص ٨١ .

(٢) المصدر السابق نفسه .

(٣) دليل الكويت - غرفة تجارة وصناعة الكويت - ص ٥٧ .

وقد استفادت الكويت من موقعها الجغرافي كبديل لميناء البصرة مرة أخرى خلال الفترة من عام ١٧٩١-١٧٩٣م عندما نشبت الخلافات بين المقيم البريطاني في البصرة السيد (مانستي) والسلطات التركية مما أدى إلى تأزم العلاقات بين الطرفين واستمرارها في التدهور لمدة سنتين تطورت بعدها الأوضاع إلى أن انتهت بإغلاق المقيمة الإنجليزية في البصرة وانتقال المعتمد البريطاني من هناك إلى الكويت بتاريخ ٣٠ ابريل ١٧٩٣م حيث أقام فيها هو ومساعدوه لفترة سنتين ونصف تقريباً . وقد كتب السيد (مانستي) لشركة الهند الشرقية الإنجليزية بلندن رسالة يشرح فيها مميزات انتقال المقيمة إلى الكويت التي يذكر فيها أن شيخها أكرم وفادتهم وأن الكويت تعتبر مركزاً مناسباً للمقيمة الإنجليزية لقلة نفقات إقامة الوكالة فيها حيث أن تلك النفقات أكثر اعتدالاً من نفقات الوكالة في البصرة ولطيب العلاقات بين الإنجليز وأميرها الشيخ عبد الله بن صباح^(١) . كما ذكر (مانستي) أن من الأسباب التي دعت إلى اختيار الكويت صلاحية مينائها لرسو السفن وإمكانية تفرغ شحناتها هناك واستخدامها كمركز لنقل رسائل شركة الهند الشرقية من الهند إلى لندن كما كان الحال خلال فترة احتلال الفرس للبصرة ما بين عامي ١٧٧٥م و١٧٧٩م . وبذلك بدأ بريد شركة الهند الشرقية الإنجليزية المتوجه من الهند إلى أوروبا عن طريق حلب بالتحويل إلى الكويت بدلاً من البصرة حيث أرسلت الدفعة الأولى منه إلى الكويت بتاريخ ١٩ مارس ١٧٩٣م ، أي قبل انتقال رجال الوكالة إلى هناك^(٢) . كما أرسل

(١) تاريخ الكويت الحديث (١٧٥٠-١٩٦٥) - الدكتور مصطفى أبو حاكمه - ص ٩٩ .

(٢) المصدر نفسه - ص ١١٣ .

السيد (مانستي) رسالة من الكويت إلى السيد (سميث) المقيم البريطاني في بوشهر بتاريخ ٦ ديسمبر ١٧٩٣م طلب منه فيها دعوة ربانة السفن الإنجليزية بأن يفرغوا بضائعهم في الكويت بدلاً من البصرة كلما كان ذلك ممكناً . وكانت أول سفينة اتجهت إلى الكويت تدعى «لوريل» وكان يقودها الكابتن (اليكسندر فوجو) حيث وصلت إلى جزيرة فيلكا يوم ١٨ يوليو ١٧٩٣م واتصلت بالسيد (مانستي) تطلب منه تعليمات إضافية (١) .

وقد استمرت الوكالة الإنجليزية في الكويت إلى أغسطس عام ١٧٩٥م بعد أن مكثت في الكويت سنتين وأربعة أشهر استمرت خلالها المفاوضات بين باشا بغداد والسيد مانستي إلى أن تم التوصل إلى اتفاق وافق بموجبه الباشا على جميع الشروط الإنجليزية التي أعيدت بموجبها المقيمة الإنجليزية إلى البصرة . وقد أعطى انتقال المقيمة الإنجليزية إلى الكويت أهمية كبرى ونفوذاً زاد من ثورها الاقتصادي حيث استفادت الكويت فائدة كبيرة من البضائع التي كانت تفرغها السفن فيها بالإضافة إلى استفادتها من بريد الشركة الذي كان يحمله في الغالب «بريد الصحراء العربي السريع» والذي كان قوامه الهجانة الذين كانوا يختارون من العرب النازلين بالمدينة . وقد توطدت علاقة مانستي الشخصية أثناء تلك الفترة مع شيخ الكويت والتجار الكويتيين (٢) .

ومن المهم التأكيد هنا على أن اختيار مانستي ومساعديه للكويت كمقر للوكالة الإنجليزية يدل على كفاءة ميناءها واستعداده لاستقبال السفن الناقلة

(١) المصدر نفسه - ص ١١٣

(٢) المصدر نفسه - ص ١١٥ - ١١٦ .

لتلك البضائع واستقلاليتها عن البلدان المجاورة . ويؤكد ذلك ما كتبه الرحالة (يكنجهام) بعد ذلك بعشرين عاماً تقريباً (عام ١٨١٦) في كتابه (Travels in Assyria) «أن الميناء الذي يلي القطيف على هذا الساحل والذي له أهميته هو القرين ، كما يسميها واضعو الخرائط من الإنجليز على الرغم من أنها تعرف لدى العرب باسم الكويت فقط . . .» (١) .

ولم تكن تلك المرة هي الأخيرة التي تنتقل فيها نشاطات الوكالة الإنجليزية إلى الكويت . فقد انتقلت بكاملها مرة ثالثة من البصرة إلى الكويت في الفترة ما بين ١٥ ديسمبر ١٨٢١م إلى ١٩ أبريل ١٨٢٢م نتيجة للخلافات التي وقعت بين الممثل السياسي الإنجليزي وباشا بغداد ، لكنها انتقلت هذه المرة على ما يبدو إلى جزيرة فيلكا^(٢) . ويرجع ذلك إلى الأوضاع غير المستقرة التي سادت في العراق أثناء النزاع الداخلي بين واليها عبد الله باشا وسعيد باشا الذي استولى على الحكم في بغداد خلال الفترة من عام ١٨١٣م إلى عام ١٨١٧م وصدور الأوامر من عاصمة الدولة العثمانية بعزله وتولية داود باشا بدلاً منه . وكان لحياة الممثل السياسي الإنجليزي بدار الاعتماد ببغداد بناء على تعليمات حكومته أثر سيء على العلاقات الإنجليزية بالبصرة ومتسلم البصرة . وقد نتج عن ذلك إيقاف التسهيلات التجارية التي كان يتمتع بها الرعايا الإنجليز والأوروبيون المتاجرون في ممتلكات الدولة العثمانية ومضاعفة الضرائب عليهم . وقد أدى

(١) تاريخ الكويت الحديث (١٧٥٠-١٩٦٥) - الدكتور مصطفى أبو حاكمه - ص ١١١ ، ص ١٩٨-١٩٩ .

(٢) الكويت في دليل الخليج العربي - جي . ج . لوريمر - جمع وتنسيق السيد خالد سعود الزيد - ص ٨٧ .

ذلك إلى إصدار الأوامر من السيد (ريتش) الممثل السياسي بدار الاعتماد ببغداد إلى إغلاق الوكالة التجارية في البصرة ومغادرة المقيم إلى الكويت بتاريخ ١٥ من ديسمبر ١٨٢١م حيث مكث فيها إلى ١٩ من أبريل ١٨٢٢م بعد تسوية الخلافات (١).

أهمية ميناء الكويت كما بيّن ذلك الرحالون الأجانب وممثلو الدول الأوروبية في المنطقة في القرن التاسع عشر

شهدت الكويت في القرن التاسع عشر زيارة العديد من الرحالين والمسؤولين السياسيين الإنجليز والأوروبيين الآخرين الذين كتبوا تقارير عديدة عن زياراتهم تبرز أهمية الكويت كميناء وتؤكد دوره المهم والحيوي في استمرار نمو التجارة بين الشرق والغرب . وتدل تلك الكتابات على أن ذلك الميناء لعب دوراً مركزياً مهماً في تنشيط التجارة بين دول الخليج وكذلك بينها وبين الموانئ التجارية في الهند وشرق إفريقيا . وقد أدت الكويت ذلك الدور بامتياز شهد له الجميع نتيجة لتمتعها بحرية التجارة وإمكانياتها الكبيرة لنقل البضائع بسفنها المميزة وانخفاض رسومها الجمركية مما أدى إلى توسع أسطولها التجاري وتبوؤ مينائها مركزاً لا ينافسه ميناء آخر في المنطقة .

ففي عام ١٨١٦م زار (بكنجهام) مدينة الكويت وكتب عنها أنها «ميناءً عظيماً وأن غالبية سكانها من التجار الذين يعملون في ميداني التجارة المحلية والخارجية ، ولا يقتصر عملهم على صنف معين من تجارتهم ، بل هم يتاجرون

(١) تاريخ الكويت الحديث (١٧٥٠-١٩٦٥) - الدكتور مصطفى أبو حاكمه - ص ١٧٦ .

في جميع ضروب التجارة السائدة والرأجة في الخليج دون استثناء». وقد قدر عدد السفن الكويتية التي تعمل في نقل التجارة بمائة بين صغيرة وكبيرة^(١). أما (جي. ج. لوريمر) فقد ذكر في كتابه (دليل الخليج) أن إيرادات الكويت بلغت عام ١٨٣٩م ما قيمته ٥٠٠,٠٠٠ روبية وصادراتها ١٠٠,٠٠٠ روبية وذكر أن الرخاء كان يسودها بفضل السياسة السليمة التي كان يتتبعها حاكمها، وأسطولها التجاري الذي بلغ قوامه ١٥ سفينة تتراوح حمولتها من ٤٥٠ إلى ١,٠٠٠ طن و ٢٠ سفينة حمولتها من ١٢٠ إلى ٥٠ طناً و ١٥٠ قارباً آخر تتراوح حمولتها من ١٥٠ إلى ٢٥٠ طناً. وكان الشيخ قد فرض ضريبة عام ١٨٣١م قدرها ٢٪ على كل الواردات^(٢).

وفي (منتخبات حكومة بومباي) يذكر (بروكس)^(٣) أن الكويت بلد مهم نظراً لما امتاز به سكانها من حب للملاحة «ولها تجارة عظيمة خاصة بها، دون سواها، ذلك أنها تزود البلاد البعيدة عن الشاطئ، والتي تقع إلى غربيها بالحنطة والقهوة ومنتجات بلاد الهند. وتمتلك الكويت خمسة عشر مركباً كبيراً من طراز البغلات والداوات، مما تتراوح حمولتها ما بين أربعمئة إلى مائة طن. كما تمتلك عشرين بتيلاً وبغلة، تتراوح حمولة السفينة منها ما بين خمسين ومائة وعشرين طناً. وتمتلك أيضاً مائة وخمسين مركباً تجارياً، تتراوح حمولة واحدها ما بين مائة وخمسين إلى خمسة عشر طناً. وتعمل هذه السفن الكويتية في مياه الخليج العربي والبحر الأحمر وسواحل الهند وقوجورات والمبار وبومباي».

(١) تاريخ الكويت الحديث (١٧٥٠-١٩٦٥) - الدكتور مصطفى أبو حاكمه - ص ٢٨٩.

(٢) الكويت في دليل الخليج - السفر التاريخي - خالد سعود الزيد - ص ٥٧.

(٣) تاريخ الكويت الحديث (١٧٥٠-١٩٦٥) - الدكتور مصطفى أبو حاكمه - ص ٢٩١.



إحدى النقع الكويتية وبها عشرات السفن الراسية

المصدر : صناعة السفن الشراعية في الكويت - د . يعقوب يوسف الحجري - ص ٢١ .

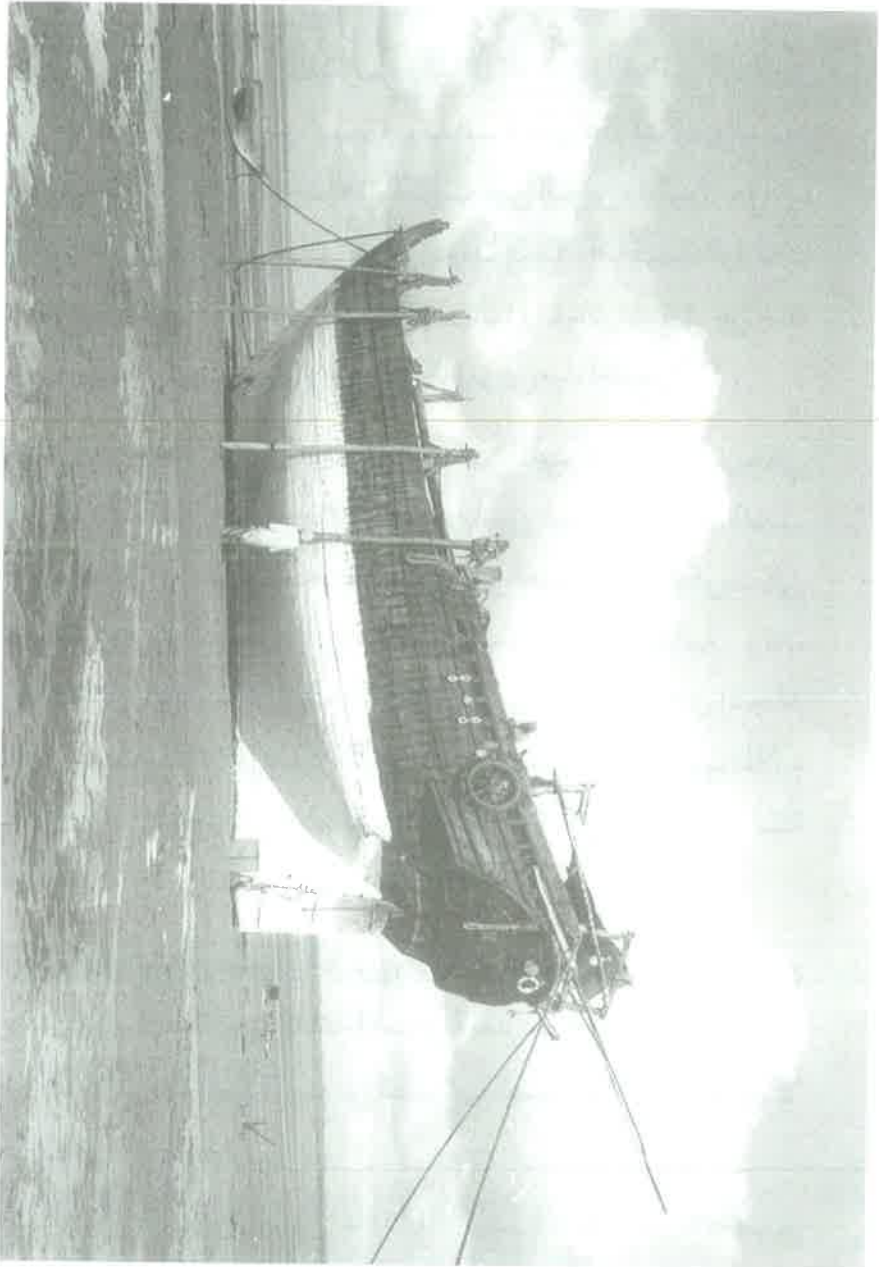
«أما واردات الكويت فهي بضائع هندية مختلفة ، كالأقمشة والرز والسكر والخشب والبهارات والقطن ، وهذه كلها تستورد من الهند . كما تستورد الكويت القهوة من البحر الأحمر (اليمن) ، وكذلك الدخان والفواكه المجففة من بلاد فارس ، والحنطة والتمور من البصرة . كذلك تستورد الأقمشة والتمور والسّمك من البحرين . أما صادرات أهل الكويت فهي السمن والخيول ، وهذه يشترونها من القبائل نظير البضائع التي يوردونها إليها . أما قيمة الواردات الإجمالية فتبلغ حوالي خمسمائة ألف دولار (ريال) والصادرات تقل عن مائة ألف دولار . وتسهم الكويت في الغوص على اللؤلؤ في مياه الخليج» (١) .

وفي عام ١٨٣٩م زار الملازم (أدموندز) مساعد المقيم السياسي البريطاني في بوشهر الكويت لمقابلة الشيخ جابر بن عبد الله بن صباح (الحاكم الثالث للكويت) ليتباحث معه بشأن إنشاء خط بريدي عبر الصحراء من الكويت إلى البحر المتوسط . ووصل (أدموندز) إلى الميناء على سفينة حربية بريطانية . وكان (أدموندز) معجباً بمزايا ميناء الكويت وقد كتب تقريراً عن الميناء أبدى إعجابه بمزاياه وذكر أنه يصلح لأغراض كثيرة للحكومة البريطانية . كما كتب الملازم (فيلكس جونز) من البحرية الهندية تقريراً عن ميناء الكويت في تلك السنة للغرض نفسه (٢) .

أما الكابتن (هنيل) المقيم الإنجليزي في الخليج الذي زار الكويت عام ١٨٤١م بهدف دراسة صلاحيتها كقاعدة عسكرية فقد ذكر أن ميناء الكويت حر لاقبود فيه وأن دخل حاكم الكويت من الضرائب الصغيرة التي يفرضها لا

(١) المصدر نفسه - ص ٢٩١ .

(٢) الكويت في دليل الخليج - جي . ج . لوريمر - الجزء الأول - السفر التاريخي - ص ٦٣ - تجميع وتنسيق السيد خالد سعود الزيد .



البعلة وهي إحدى السفن الكويتية القديمة التي لعبت دوراً بارزاً في نشاط النقل البحري والتجارة
البحرية للكويت في الماضي

المصدر : صناعة السفن الشراعية - د . يعقوب يوسف المحجي - ص ٩

تتجاوز ٣٠٠٠ دولار (ريال) (١). ويذكر (كمبول) المقيم الإنجليزي في الخليج عام ١٨٤٥م أن مدينة الكويت أُنموذج للنجاح التجاري . وقد عدد سكانها بنحو ٢٥ ألف نسمة يملكون ٣١ بغلة وبتيل تتراوح حمولة الواحدة منها بين ١٥٠ - ٣٠٠ طن و ٥٠ سفينة صغيرة تعمل في التجارة على سواحل الخليج و ٣٥٠ قارباً تعمل في صيد اللؤلؤ . وذكر أن ميناء الكويت حر لا تجمع فيه أي جمارك أو مكوس وأن شيخ الكويت يفرض ضريبة على البدو الذين يؤمون مدينة الكويت لشراء حاجياتهم وقدرها بسيط إلا أنها تدر عليه دخلاً يقدر بثلاثة آلاف دولار في السنة (٢) .

وفي سنة ١٨٦٣م قام الرائد بيلي (Pelly) المقيم البريطاني في الخليج بزيارة الكويت . وقد درس الرائد (بيلي) إمكانية استخدام الكويت كميناء تجاري ونقطة التقاء لتجارة البحر وسواها إلى جانب صلاحيتها كي تكون قاعدة لمحطة تلغراف بريطانية أو مستودعات للفحم (٣) . وقد تنبأ (بيلي) للكويت في تقريره بمستقبل زاهر كمرسى للبواخر ومحطة للتغراف وملتقى للسفن النهرية والبواخر ، أي أنها ستكون ميناء له شأن عظيم . وقد تحققت نبؤة (بيلي) بعد سنتين ، أي في عام ١٨٦٦م ، حين صارت الكويت ميناء مهماً ترتاده البواخر الانجليزية حتى أحق هذا الأمر نامق باشا ، والي بغداد ، نظراً للأضرار التي لحقت بتجارة البصرة حتى أنه هدد باحتلال الكويت (٤) ، مما أدى إلى توقف هذا

(١) تاريخ الكويت الحديث - أحمد أبو حاكمه - ص ٢٩٣ .

(٢) تاريخ الكويت الحديث - أحمد أبو حاكمه - ص ٢٩٥ .

(٣) الكويت في دليل الخليج - السيد خالد سعود الزيد - ص ٦٦ .

(٤) المصدر نفسه - ص ٢٣٦ .

النشاط . كما أشار (بيلي) إلى الجهرة التي كانت تتجمع فيها الخيول النجدية قبل إرسالها إلى بومبي بالسفن الكويتية . ومن الواضح أن الكويت بدأت تظهر على مسرح الأحداث في المنطقة بصورة قوية في النصف الثاني من القرن التاسع عشر ، حيث سادها العمران وغدت ميناء مرموقاً في الخليج كله .

وقد كتب الرحالة وليام بلغريف^(١) الذي زار شبه الجزيرة العربية فيما بين ١٨٦٢-١٨٦٣م عن مميزات ميناء الكويت التي أسهمت في شهرته فذكر أن من بينها :

- ١- أن ميناء الكويت أصلح من معظم موانئ الخليج الأخرى لرسو السفن من ناحية طبيعية .
- ٢- انخفاض الرسوم المفروضة على البضائع المختلفة الواردة إلى هذا الميناء .
- ٣- عدم وجود تعقيدات إدارية وحسن معاملة السكان للوافدين .

كما ذكر هذا المؤرخ الإنجليزي أن البحارة في هذه المدينة يمتازون بالمهارة والشجاعة ومتانة الخلق . وقد أصبحت الكويت الآن أهم ميناء في شمال الخليج ويتمتع حاكمها بسمعة طيبة في الداخل والخارج . وجو الكويت طيب صحياً والسكان مسالمون والضرائب قليلة بالإضافة إلى صلاحية الميناء للرسو مما أدى إلى جذب الكويت لمئات السفن التي كانت ترسو قبل ذلك في ميناءي البصرة وأبو شهر^(٢) . كما كتب الوالي مدحت باشا الذي تولى ولاية بغداد فيما بين عامي ١٨٦٩م إلى ١٨٧٢ في مذكراته مشيراً إلى أهمية الكويت قائلاً إن فيها

(١) دليل الكويت - غرفة تجارة وصناعة الكويت - ص ٢٠٠ .

(٢) دليل الكويت - إصدار غرفة تجارة وصناعة الكويت - ص ٥٨ .

سته آلاف دار وأن لدى أهلها ٢,٠٠٠ من المراكب التجارية الصغيرة والكبيرة^(١).

ويتبين مما تقدم أن حظ الكويت من نقل التجارة في الخليج العربي ، وكذلك المتاجرة مع الموانئ الهندية قد بقي عظيماً في تلك الحقبة من تاريخها . ولعل الكويت كانت تقف في مصاف أكبر موانئ الخليج في تعداد السفن الكبيرة من بغلات وبتاتيل . فقد كان للكويت إحدى وثلاثون سفينة من هذا الطراز القادر على المتاجرة مع البلدان النائية على سواحل الهند وغيرها ، وكذلك خمسون سفينة من النوع المتوسط التي تعمل محلياً في مياه الخليج^(٢).

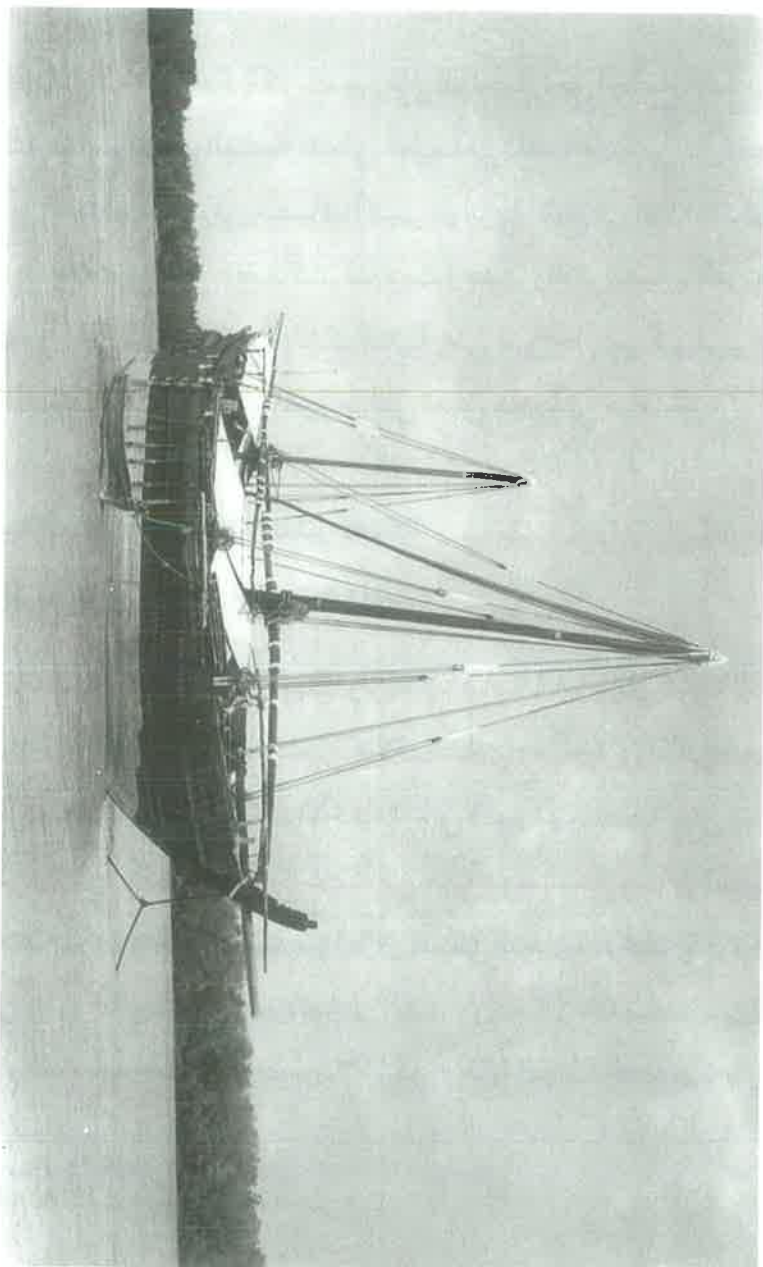
أثر اتفاقية الحماية عام ١٨٩٩م على الحركة

التجارية في الكويت وازدياد أهمية الميناء

كان لاتفاقية الحماية بين الكويت وبريطانيا عام ١٨٩٩م آثار طويلة المدى انعكست إيجاباً على الوضع السياسي والاقتصادي والتجاري للكويت من حيث الأمن والاستقرار في خضم الأحداث التي شهدتها المنطقة على مدى نصف القرن التالي . فقد شهدت الكويت في بداية عهد الشيخ مبارك الصباح تطورات اقتصادية واجتماعية مهمة منها مرور السفن البخارية الإنجليزية مرة كل أسبوع في ميناء الكويت بعد عودتها من الهند ، وإدخال الخدمات البريدية والصحية وإنشاء خدمات التلغراف واللاسلكي وبداية النهضة التعليمية . وقد

(١) أضواء على تاريخ الكويت - قدري قلعجي - ص ٣٠ .

(٢) تاريخ الكويت الحديث - أحمد أبو حاكمه - ص ٣٠١ .



البعلة الكويتية (البدرى) وهي راسية في دلتا نهر الروفيجي في تيرانيا عام ١٩٣٩
المصدر : صناعة السفن الشراعية - د . يعقوب يوسف الطنجي - ص ٨ .

أدت هذه التطورات إلى ازدياد النشاط التجاري في ظل الاستقرار والأمان الذي شهدته الكويت في عهده .

فبعد توقيع الاتفاقية بدأت تنشط الاتصالات بين الجانبين من خلال الزيارات التي قام بها ممثلو بريطانيا في المنطقة إلى الكويت والاتفاقيات الأخرى التي وقعت في السنوات اللاحقة . ففي عام ١٩٠٠م تعهد الشيخ مبارك بعدم الاستمرار في تجارة الأسلحة في الخليج والتي كانت تهرب إلى إيران وأفغانستان والجزيرة العربية عبر ميناء الكويت وغيره من موانئ الخليج . وفي عام ١٩٠١م افتتحت شركة الهند البريطانية للملاحة البحرية وكالة لها في الكويت وجعلت ميناءها بين الموانئ التي تقف عندها بواخرها^(١) . وفي العام نفسه طلب الشيخ مبارك من بريطانيا افتتاح مكتب بريد بريطاني في الكويت حيث تبنت حكومة الهند الإنجليزية ذلك مع تأجيل الافتتاح إلى تاريخ لاحق . وفي أغسطس من عام ١٩٠٤م وبعد الزيارة التي قام بها للكويت نائب الملك في الهند في نهاية عام ١٩٠٣م ، وصل الكولونيل نو كس أول معتمد سياسي بريطاني في الكويت ، مصطحباً معه مساعد جراح ومساعداً مسئولاً عن الخدمات البريدية التي أشرف على تقديمها في البداية موظفو دار الاعتماد البريطانية^(٢) . وفي أوائل سنة ١٩٠٣م نصح القائد (كمب) بإعادة مسح ميناء الكويت فوافقت حكومة الهند على اقتراحاته بهذا الصدد ثم صدقت عليها حكومة صاحبة الجلالة حيث بدأت بعدها في صيف عام ١٩٠٤م البواخر البريطانية تفد إلى ميناء الكويت^(٣) .

(١) الكويت في دليل الخليج - السفر التاريخي - خالد سعود الزيد - ص ٢٥٧ .

(٢) The Postal Agencies in Eastern Arabia and The Gulf, Neil Donaldson, P. 94

(٣) الكويت في دليل الخليج - السفر التاريخي - خالد سعود الزيد ص ٢٢٩ .

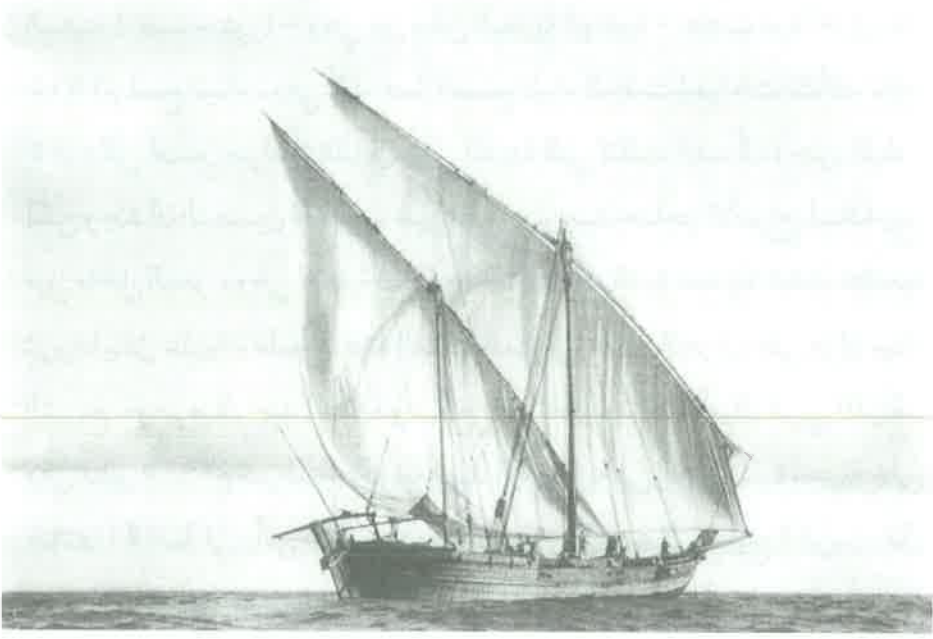


الشيخ مبارك الصباح : كان لسياسته بعيدة النظر أكبر الأثر في زيادة أهمية ميناء الكويت وتحويله إلى أهم ميناء في الخليج العربي لاستقبال البضائع القادمة من الهند وإعادة توزيعها على مناطق الجزيرة العربية .

ويذكر أن مسح الميناء توقف لمدة سنة بسبب وباء أصاب بحارة السفينة ، لكن السفينة (انفستجيتور) - وهي من سفن البحرية الهندية - عادت مرة أخرى عام ١٩٠٥م لمسح الميناء . وفي أثناء عملية مسح الميناء اتخذت إجراءات للتأكد مما إذا كان يمكن تحسين مراسي القوارب في المدينة التي كانت تجف أثناء جزر المياه ، لكن وجد أن التحسين المطلوب غير ممكن بغير مد حاجز الأمواج لمسافة ربع ميل داخل البحر ، وهي عملية لم يكن أحد يستطيع التنبؤ عما إذا كانت نتائجها تبرر ما ينفق عليها ، علماً أن هذه العملية أدت إلى حسن التعرف على مزايا ميناء الشويخ ، وهو ميناء جيد الحماية وصالح للملاحة يبعد ثلاثة أميال غربي المدينة . وفي مايو ١٩٠٥م شرعت حكومة الهند الإنجليزية في إقامة منارة بحرية على نفقتها الخاصة في رأس الأرض لتهدي السفن المتجهة إلى خليج الكويت بدل المنارة القديمة التي كانت الشركة البريطانية للملاحة البخارية في الهند قد أقامتها هناك (١) .

وفي أكتوبر عام ١٩٠٧م تم الاتفاق بين الشيخ مبارك والوكيل السياسي البريطاني على تأجير بندر الشويخ للإنجليز ، وفي عام ١٩١٢م وافق الشيخ مبارك على إنشاء خط للتغراف اللاسلكي في الكويت . كما منح في أكتوبر ١٩١٣م امتياز التنقيب عن النفط واستخراجه من الكويت ، وكان ذلك في رسالة وجهها الشيخ مبارك للسفير (بيرسي كوكس) المقيم البريطاني في بوشهر . وقد أدت هذه الاتفاقيات إلى ازدهار التجارة في الكويت وازدياد النشاط في الميناء الذي كان خير ميناء على الساحل الغربي للخليج آنذاك والمعبر الطبيعي

(١) الكويت في دليل الخليج - السفر التاريخي - خالد سعود الزيد - ص ٢٢٩ .



اعتمد الكويتيون على البوم السفار في تجارة النقل البحري حيث كانوا ينقلون بواسطته آلاف الأطنان من التمور من البصرة إلى موانئ الهند ويعودون من هناك محملين بمختلف أنواع البضائع .

المصدر : صناعة السفن الشراعية - د . يعقوب يوسف الحجى - ص ٤٣ .

إلى قلب نجد التي كانت منذ عهد طويل تتلقى احتياجاتها من الأقمشة والمواد الغذائية عن طريق الكويت التي كانت بالإضافة إلى تميز مينائها البحري في تلك الفترة تملك أسطولاً تجارياً عظيماً ساعدها على استمرار تجارتها التقليدية مع الهند وشرق إفريقيا والعراق . ومما زاد في نشاطها التجاري عودة السفن التجارية

الإجليزية إليها في رحلتها المعتادة والتي كانت تقوم فيها بزيارة الكويت وهي عائدة من الهند بعد أن انقطعت قبل فترة نظراً لاحتجاج والي البصرة على ذلك لأن في ذلك حسب اعتقاده ضرراً لحق بميناء البصرة^(١) .

وقد استمرت تلك السفن التابعة لشركة الملاحة للبواخر البريطانية الهندية حتى يناير من عام ١٩١٣م في القيام برحلات نصف شهرية من بومباي إلى الكويت ، وكانت ترسل بوأخر إضافية إذا دعت الحاجة إلى ذلك . غير أنها قررت بسبب تطور ونمو الميناء بدءاً من فبراير عام ١٩١٣م أن تقوم برحلات أسبوعية من بومباي إلى الكويت ، ورحلة كل أسبوعين إلى البصرة^(٢) .

وفي ظل هذه التطورات التي شجعت الشركات الملاحية على إرسال سفنها إلى الكويت ترك الشيخ مبارك الصباح للكويتيين الحرية الكاملة في مزاوله أنشطتهم التجارية حتى يستفيد من الرسوم الجمركية التي كان يفرضها على البضائع الواردة إلى ميناء الكويت أو على القوافل التجارية التي كانت تدخل أو تخرج من منافذ الكويت البرية . وكان الشيخ في عام ١٩٠٦ قد زاد العوائد الجمركية على البضائع التي ترد إلى ميناء الكويت وكذلك البضائع التي تستخدم طريق البر لكنه من ناحية أخرى عمد إلى تقديم تسهيلات عديدة للتجار ، وكان من بين تلك التسهيلات إنشاء مستودع حجري كبير مزود بالحراسة وبجميع وسائل الأمن لحفظ البضائع^(٣) . وكانت الإدارة الجمركية -

(١) أبو حاكمه - ص ٣٣١ .

(٢) Repot on the trade of Kuwait 1913-1914 The Persian Gulf Trade Reports,

(نشأة الجمارك الكويتية ص ٦٢) . 1905-1940 Kawait 1905-1925, Archive Edition 1987 .

(٣) دليل الخليج - جي . ج . لوريمر - الجزء السادس - ص ١٥٦٦ - ١٥٦٧ .

حسب الوثائق البريطانية - في الكويت تسير سيراً مرضياً ، أضف إلى ذلك أن ترتيبات رسو السفن على أرصفة الميناء كانت تقع على عاتق إدارة الجمارك وذلك على الرغم من كثرة عدد تلك السفن والازدحام الشديد الذي كان يشهده ميناء الكويت بالقياس إلى الموانئ الأخرى في الخليج ، ومع ذلك لم تنشأ أية مشاكل أو صعوبات وذلك باستثناء ما أدى إليه ارتفاع أجور الأيدي العاملة من زيادة ملحوظة في تكاليف شحن وتفريغ حمولات السفن من وإلى الشاطئ . وكان ذلك مما دفع الإدارة الجمركية إلى طلب شراء (ونشات)^(١) لشحن وتفريغ الحمولات الثقيلة من وعلى أرصفة الميناء . وقد ترتب على رواج التجارة توسعة مباني الجمارك وإدخال بعض الإصلاحات ومن بينها إضافة مخازن ومستودعات جديدة قادرة على استيعاب آلاف من الحمولات والطرود ومزودة بوسائل الحراسة والأمن دون التعرض للسرقات أو لأي نوع من أنواع المخاطرة^(٢) .

وكانت جميع شركات بواخر الشحن آنذاك تؤكد أن بضائعها كانت تفرغ بسرعة في ميناء الكويت مقارنة بأية موانئ أخرى في الخليج ، بالإضافة إلى قلة الاختلاسات والسرقات التي عادة ما تقع أثناء نقل الحمولة من السفن إلى الشاطئ وإلى الجمرک ، حيث لم تكن هناك آنذاك أرصفة لرسو السفن الكبيرة . وكان ميناء الكويت يتميز بالإرشاد الجيد للسفن التي تأتي إليه ، فبالإضافة إلى المنارة الموجودة في رأس الأرض هناك منارة أخرى لخدمة الملاحة في جزيرة كبر

(١) (ونشات) أي رافعات .

(٢) نشأة الجمارك الكويتية - د . جمال زكريا قاسم - ص ٦١ .

يبلغ طولها تسعة وعشرين قدماً فوق الماء ، وكان يمكن للسفن القادمة إلى الميناء رؤيتها من على بعد أحد عشر ميلاً^(١) .

وقد أكدت هذه التطورات المتلاحقة أهمية الكويت كميناء رئيسي في الخليج اعتمدت عليه دوله لتزويدها بجزء كبير من حاجاتها التموينية . كما مهدت هذه الأحداث إلى تهيؤ الكويت لتحتفظ لنفسها لعقود قادمة بالمركز الأول في التجارة الدولية في المنطقة ولتصبح إلى نهاية الستينيات من القرن العشرين تقريباً أهم مزود للعديد من السلع الرئيسية لما حولها من بلدان ، في مقدمتها المملكة العربية السعودية والعراق وإيران والبحرين والإمارات المتصالحة التي اعتمدت في جزء كبير من تجارتها على ما كان يصل إلى ميناء الكويت من بضائع كان يعاد تصديرها إلى هذه الدول .

(١) Report on the trade of Kuwait 1913-1914 The Persian Gulf Trade Reports, 1905-(1) 1940 Kuwait 1905-1925 Archive Edition 1987. (نشأة الجمارك الكويتية ص ٦٢) .

الفصل الثاني

التطور الذي شهده ميناء الكويت خلال النصف الأول من القرن العشرين

- التطور في أنشطة الميناء
- وصف لميناء الكويت (الفرضه) كما بدى في العشرينيات والثلاثينيات من القرن الماضي
- توسعة الفرضه في نهاية الثلاثينيات لمواجهة الزيادة الكبيرة في الواردات
- المرسى الشرقي
- المرسى الأوسط
- المرسى الغربي
- العبوات المستخدمة لكل نوع من البضائع
- إدارة العمل في الميناء وخدمات النقل والتوصيل سابقاً
- خدمات النقل والتوصيل
- أعمال تنزيل وتوصيل البضائع في الفرضه
- شركة حمّال باشي
- النقل من الفرضه إلى داخل المدينة
- الطرق المستخدمة لتنزيل ونقل القطع الكبيرة في الماضي

الفصل الثاني

التطور الذي شهده ميناء الكويت خلال النصف الأول من القرن العشرين

التطور في أنشطة الميناء

اكتسب ميناء الكويت أهمية كبيرة بعد أن شهدت الكويت مجمل الأحداث السياسية والاقتصادية التي ذكرناها آنفاً ، مما جعله قبلة لجل البضائع المتوجهة إلى داخل الجزيرة العربية وجنوب العراق وجزء كبير من الساحل الإيراني المطل على الخليج ، بالإضافة إلى حاجاتها الداخلية . وكان الميناء إلى منتصف الثلاثينيات تقريباً عبارة عن مرسى صخري مواز للساحل تقف عنده السفن الشراعية الصغيرة والمتوسطة لإنزال ما بها من بضائع ليتسلمها أصحابها بعد دفع الضريبة التي لم تتجاوز ٤٪ في معظم الأحيان . وكان الميناء - أو «الفرضه» كما يشير إليه الكويتيون - يضم عدداً من الساحات والمخازن المسقوفة بالعرشان لحفظ البضائع من الشمس والأمطار . كما كان الميناء يستقبل السفن على مدار الساعة وهي من ثلاثة أصناف ، صغيرة ويطلق عليها «الأبلام» ومفردها «بلم» ، ومتوسطة وتدعى «التشالة» ، وأنواع أخرى متوسطة الحجم أيضاً وهي من نوع «البوم» و«الجالبوت» و«السنبوك» . ويقوم كل صنف من هذه السفن بدور مهم في نقل أصناف معينة من البضائع إلى الميناء . فالبلم عبارة عن سفينة شراعية صغيرة

الحجم تتراوح حمولتها ما بين ٨٠ - ٥٠٠ من تقريباً (ما بين ٦ أطنان إلى ٤٠ طناً)^(١) كانت تقوم بالرحلات البحرية القصيرة بين الكويت وشواطئ العراق وإيران لجلب السلع الاستهلاكية من هناك حيث تجوب ضفتي الخليج يومياً لتجلب معها إلى الكويت الفواكه والخضراوات والحبوب والبقوليات والأعلاف (الجت والجولان ونوى التمر) ومواد الوقود كالقرم والسعف والكرَبُ وجريد النخيل والبواري والحصران المصنوعة من الجريد والطيور والماعز والأواني والأدوات المنزلية المختلفة المصنوعة من الفخار وغير ذلك .

أما التشاويل فكانت تتوجه إلى الأبوام الكبيرة القادمة من الهند وشرق إفريقيا ، وفيما بعد البواخر القادمة من الهند وأوروبا التي تقف في المياه العميقة مقابل سواحل الكويت لتنقل منها إلى الميناء مختلف أنواع البضائع كالأقمشة والقطن والألبسة والخشب والفحم والأسمنت والحبال (الكمبار) والأواني المنزلية والأثاث بالإضافة إلى السكر والشاي والقهوة والدقيق والأرز والبهارات والصبان (تمر الهند) وجوز الهند . وقد دخلت «الدوب»^(٢) فيما بعد الخدمة لنقل البضائع من البواخر إلى الميناء .

أما سفن القطاعة^(٣) فكانت تعيد نقل البضائع القادمة إلى الكويت من الهند وشرق إفريقيا - وفيما بعد من أوروبا - إلى موانئ الخليج الأخرى كالبحرين

(١) وزن المَن ١٦٨ رطلاً إنجليزي أي حوالي ٧٦ كيلوغراما .

(٢) «الدوب» جمع «دوبه» وهي سفينة مسطحة لنقل البضائع كانت تصنع من الخشب في الكويت ثم استخدمت دوب من الحديد مصنوعة في الخارج .

(٣) كان يطلق على السفن الناقلة للبضائع فيما بين موانئ الخليج «سفن القطاعة» ، ويبدو أن هذا التعبير مشتق من البيع بالقطاعي ، أي بالتجزئة .

ودبي ومسقط وإيران ، وتعود من هناك وهي تحمل السلع المتوافرة في تلك المناطق كالتنمر والأرز والقمح والشعير والملح والتبغ والأعلاف والفواكه من موانئ إيران ، والليمون المجفف (السحاري) والريبان والسلك المجفف والقرم وبعض أنواع الماعز وكذلك التبغ من ميناء مسقط .



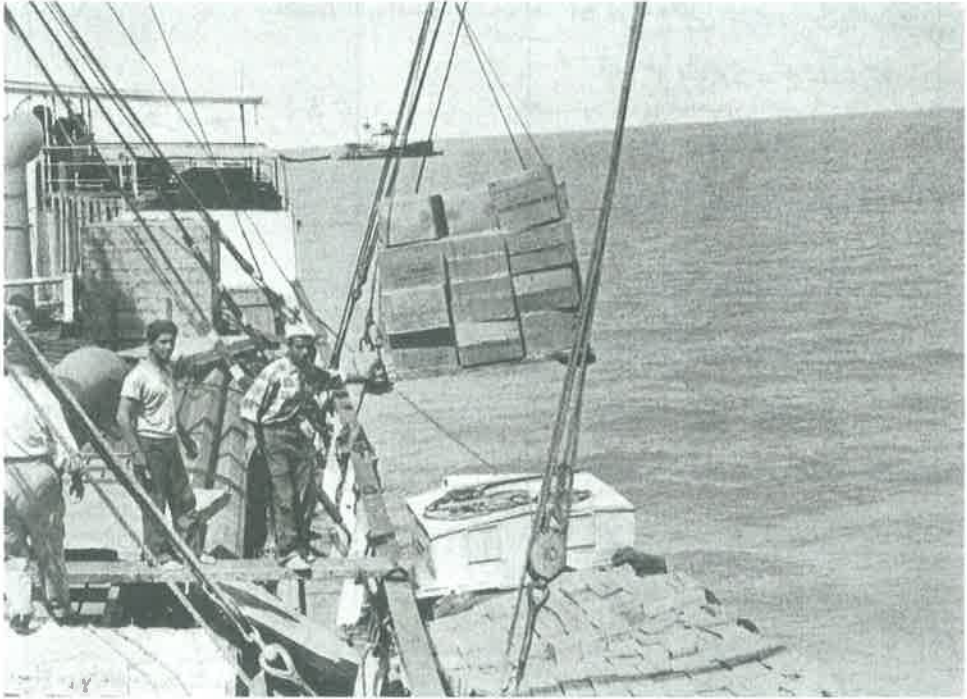
الأبلام أو السفن الصغيرة القادمة من العراق وإيران وقد رست بالفرضه بعد أن قامت بتفريغ البضائع
(تصوير السيد جابر عبد الهادي جمال - ١٩٧٠م)

وكانت جميع البضائع القادمة عبر البحر تصل إلى الكويت بواسطة السفن الشراعية إلى ما قبل حكم المغفور له الشيخ مبارك الصباح الذي سعى جاهداً نحو تشجيع البواخر التجارية للمرور عبر الكويت . ولم تكن البواخر قبل ذلك تتوجه إلى الكويت ، بل كانت ترسو في موانئ بوشهر والبصرة ، ثم بدأت بالرسو مقابل سواحل دبي والبحرين في نهاية القرن التاسع عشر . وبعد توقيع اتفاقية الحماية بين الكويت وبريطانيا عام ١٨٩٩م بدأت البواخر القادمة من بومبي إلى الخليج في التوجه إلى الكويت مرة واحدة كل أسبوعين (١) بعد الجهود التي بذلها الشيخ مبارك الصباح الذي أبدى استعداداه لتحمل مصاريف تلك البواخر في أثناء رسوها أمام سواحل الكويت بهدف تشجيع التجارة . وقد زادت البواخر رحلاتها فيما بعد إلى رحلة واحدة في الأسبوع . ويذكر السيد «جي . ج . لوريمر» في كتابه «دليل الخليج» أن الباخرة البطيئة التابعة للشركة البريطانية الهندية للملاحة البخارية بدأت تذهب بانتظام كل أسبوعين إلى الكويت وذلك منذ الثامن من يوليو عام ١٩٠٣م ، وفي التاسع من ديسمبر عام ١٩٠٤م بدأت الباخرة السريعة في المحييء في الأسابيع التي لا تأتي فيها الباخرة الأخرى . كما يذكر أن ما لا يقل عن خمسين باخرة دخلت ميناء الكويت عام ١٩٠٥-١٩٠٦م كلها بريطانية وبلغ مجموع حمولتها ٨٩٣, ٥١ طنًا (٢) . ويذكر أيضاً أن قيمة البضائع الأجنبية المستوردة عن طريق البحر في عام ١٩٠٥-

(١) افتتحت «شركة الهند البريطانية للملاحة البخارية» في بداية القرن العشرين خطاً بحرياً من بومبي إلى الكويت . وكانت سفنها تتوجه مرتين في الشهر إلى الكويت وترسو في عرض البحر مقابل منطقة رأس عجزوة الواقعة في الساحل الشرقي لمدينة الكويت .

(٢) الكويت في دليل الخليج - جي . ج . لوريمر - السفر الجغرافي - السيد خالد سعود الزيد - ص ٢٧ .

١٩٠٦م كانت ٤,٨١٨,٩٢٩ روبية منها ٢,٧٦٩,٠٥٤ روبية تمثل البضائع التي تصل بالبواخر والبضائع التي تحملها القوارب الشراعية المحلية . وكانت الأنواع الرئيسة للواردات كما يلي (١) :



عملية تفريغ البضائع من البواخر إلى الدوب تمهيدا لنقل البضائع إلى الميناء القديم

المصدر : الكويت الحديثة - محمود قلعه جي .

(١) المصدر نفسه - ص ٢٣ - ٢٥ .

نوع السلعة	القيمة باللكات من الروبية (١)	الملاحظات
الأسلحة والذخيرة	١٠,٥	كلها بالبواخر و٨٠٪ منها من أصل بريطاني و٢٠٪ من أصل فرنسي .
الأرز	٧,٥	أكثر من ٥٠٪ من العراق ويصل بالقوارب الشراعية والباقي من الهند بالبواخر
الأقمشة	٥,٠	بالبواخر و٨٠٪ من الهند .
التبغ	٤,٥	بالقوارب الشراعية من العراق
البلح (الرتب)	٣,٥	من العراق
القمح	٢,٧٥	يهرب من إيران بالقوارب الشراعية
البن	٢,٥	بالبواخر من الهند ٧٥٪ و٢٥٪ من أمريكا ، كما تجلب السفن الشراعية المحلية البن من عدن لكنه ليس للتصدير .
الشعير	٢,٠	بالقوارب الشراعية و٧٥٪ من إيران و٢٥٪ من العراق
السكر	١,٧٥	بالبواخر و٧٥٪ من الهند و٢٥٪ من ألمانيا .

وكانت القيمة الإجمالية للصادرات في عام ١٩٠٥ - ١٩٠٦ م

١,١٥٤,٣٢٢ روبية (٢) .

(١) اللك يساوي ١٠٠,٠٠٠ روبية .

(٢) الكويت في دليل الخليج - جي . ج . لوريمر - السفر الجغرافي - خالد سعود الزيد - ص ٢٦ .

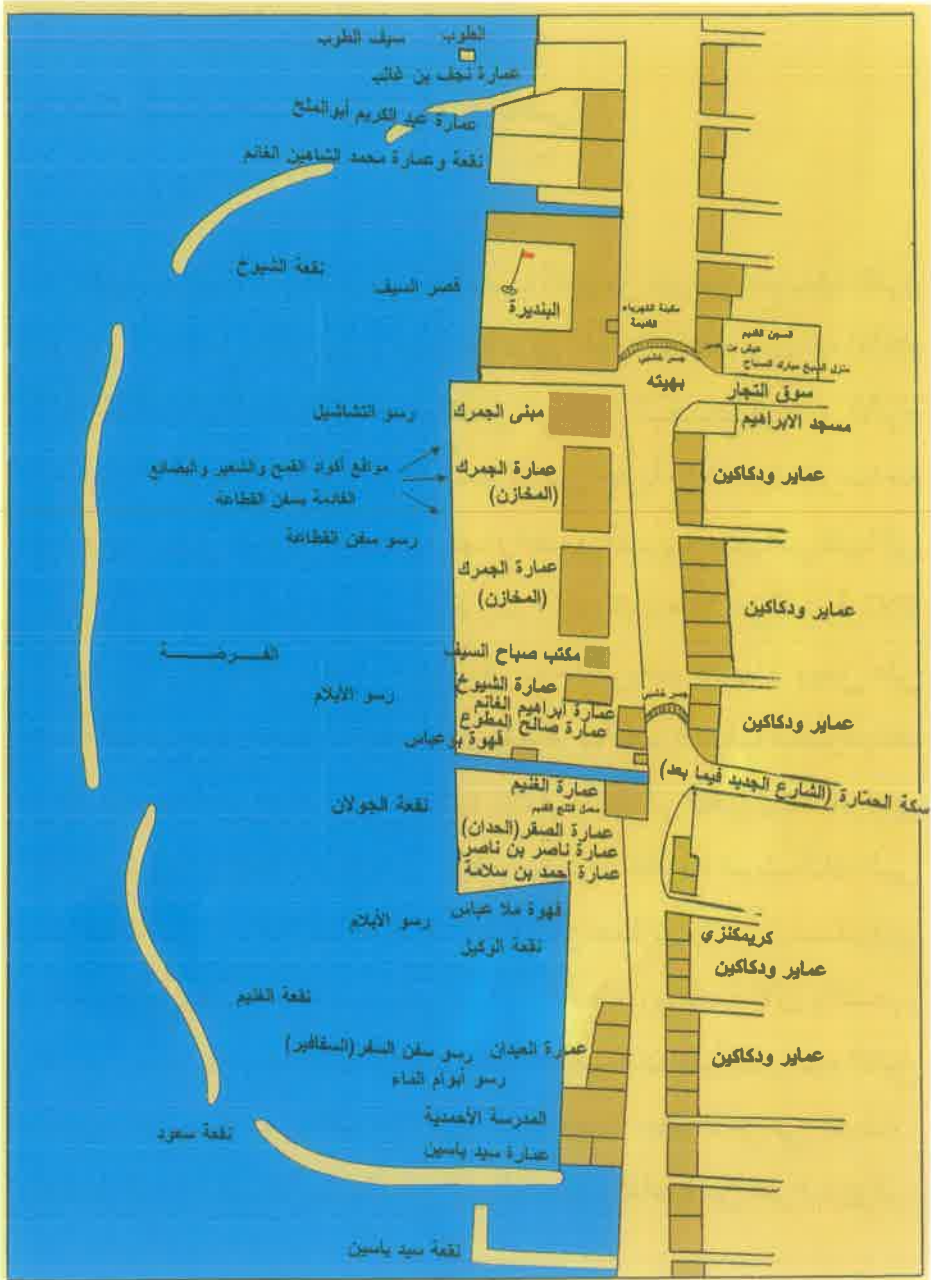
وصف لميناء الكويت (الفرضة) كما بدى

في العشرينيات والثلاثينيات من القرن الماضي^(١)

اكتسب الميناء - أو «الفرضة» - أهمية أكبر من ذي قبل مع بداية القرن العشرين ، وكان في ذلك الوقت عبارة عن مرسى موازل للساحل ترسو فيه الأبلام وأبوام القطاعة بالإضافة إلى التشاشيل التي تنقل البضائع إليه من الأبوام والبواخر القادمة من الهند . وكان يقابل المرسى جنوباً من ناحية البر ساحة فسيحة يتم تنزيل البضائع فيها لتثمينها وتحصيل الضريبة عليها ثم نقلها إلى مخازن الحكومة أو التجار (انظر المخطط رقم ١) . وكان هناك موظفان أو ثلاثة يقومون بتثمين البضائع تمهيداً لحساب الرسوم المفروضة عليها . ويطل على ساحة الفرضة مبنى الجمرك القديم الذي يقع غرب قصر السيف مباشرة وكان في السابق عبارة عن عريش ، تمت إعادة بنائه فيما بعد من الطين والصخر على شكل مبنى يضم عدداً من الغرف . وتقع مخازن الحكومة غرب ذلك المبنى وهي مطلة على الساحة أيضاً ، وكانت عبارة عن عمارتين كبيرتين مسقوفتين بالجنديل والبواري^(٢) لحفظ البضائع فيها من الأمطار وبخاصة الأرز والشعير والقمح . ويقع غرب مخازن الحكومة مكتب صغير كان مقرراً للمرحوم الشيخ صباح بن صباح بن سعود الصباح الذي كانت مهمته حفظ الأمن في الفرضة ، وتحصيل الرسوم على الأبلام والسفن غير الكويتية ، القادمة من العراق وإيران .

(١) تم أخذ هذه المعلومات من كتاب «أسواق الكويت القديمة» للمؤلف .

(٢) الجنديل عبارة عن أغصان لنباتات تنمو في شرق إفريقيا تستخدم لدعم الأسقف . والبواري حصران مصنوعة من نوع من نبات البمبو الذي ينمو في أهوار العراق وإيران .



مخطط رقم (١)

مخطط تقريبي للفرضة كما بدت خلال فترة العشرينيات والثلاثينيات من القرن العشرين

المصدر: أسواق الكويت القديمة - محمد عبد الهادي جمال

ويدفع صاحب كل بلكم روية واحدة للرحلة مقابل رسوه في الفرضة وذلك قبل مغادرته الميناء إلى بلاده ، وتسمى «مطحانية» . وكان يتم حجز «سكان» (١) في مكتب مدير أمن الميناء ليعاد تسليمه لصاحب السفينة بعد دفع المطحانية (٢) .

ويلى مكتب مدير الأمن بالفرضة عمارة أو «بخار» تابع لحاكم البلاد كان مسئولاً عنه شخص من عمال الشيوخ ، ويخزن في ذلك البخار أو العمارة السعف والكرب الذي يتم تحصيله كضريبة عينيه من الأبلام بنسبة ٤٪ تؤخذ من البضاعة نفسها (٣) . ويقع غرب عمارة الشيوخ عدد من العمارات المظلة على البحر وهي تابعة لبعض التجار كانت تباع فيها الأخشاب والمواد المستعملة في إصلاح السفن وصيانتها .

ويقع شمال غرب هذه العماير على البحر مباشرة مقهى قديم ، وهو عبارة عن عريش كبير ، كان البحارة من أصحاب الأبلام من البصارة (البصريين) والأهوازين يستريحون فيه عند وصولهم إلى الفرضة وإنزال بضائعهم للاستراحة وشرب الشاي وتدخين القدو (٤) . كما كان يجلس فيه البحارة الكويتيون ونواخذة الغوص الذين كانوا يتبادلون فيه البيع والشراء لبعض السلع والبضائع . كما يؤمه أصحاب السفن التي تقوم بنقل الماء من شط

(١) «السكان» هو دفة السفينة وهو عبارة عن عجلة خشبية .

(٢) يبدو أن كلمة «مطحانية» مشتقة من كلمة «طرح» - يطرح - وتعني محلياً رسو أو وقوف السفينة في الميناء وهي تعبير محلي يستخدم بمعنى إيقاف السفينة .

(٣) كان يتم تحصيل الضريبة على البضائع إما نقداً بعد تقييم البضاعة أو «عيناً» من نفس البضاعة بحسب النسبة المحددة لكل نوع من البضائع .

(٤) القدو هو الشيعة المستخدمة للتدخين .

العرب إلى الكويت وأولئك القادمون من عшиرج لنقل الصخور إلى الكويت بسفنهم ، ويقضي هؤلاء وقت راحتهم في ذلك المقهى بشرب الشاي ولعب الدامة . كما كان بعض أصحاب الأبلام من البصارة والأهوازيين ينامون ليلتهم في ذلك المقهى استعداداً للعودة إلى بلدانهم في صباح اليوم التالي بعد تناول الإفطار في المقهى الذي كان يقدم الحليب الساخن والخبز صباح كل يوم .

وتقع بالقرب من المقهى - مطلة على الميناء - «مكينة الثلج» القديمة (معمل الثلج) التي جلبها إلى الكويت في بداية القرن العشرين أحد التجار وتم تركيبها على البحر مباشرة داخل عريش لحمايتها من العوامل الجوية . وتلي مكينة الثلج غرباً ساحة كبيرة تقف في الجهة الشرقية منها أبلام البصارة والأهوازيين وتوضع فيها البضائع القادمة من العراق وإيران ، ويطلق عليها نقعة الجولان . ويسمى هذا الموقع أيضاً «نقعة الوكيل» ويقابله من ناحية الجنوب عبر الشارع مكتب شركة كرىمكزى وهي شركة إنجليزية كانت تعمل وكيلة للبواخر المتوجهة إلى الكويت . وترسو في هذا الموقع سفينة تابعة لشركة كرىمكزى كانت تقوم بنقل العمال إلى البواخر لتفريغ حمولتها بالتشاشيل تمهيداً لجلبها إلى الفرضة . وترسو غرب «نقعة الوكيل» أبوام السفر الكبيرة بعد انتهاء موسم السفر إلى الهند وكذلك أبوام الماء القادمة من البصرة . وتسمى هذه النقعة بكاملها - ابتداء من المقهى إلى المدرسة الأحمدية - نقعة الغنيم وكانت متصلة بالفرضة . وقد بنيت المدرسة الأحمدية غرب هذا الموقع في بداية العشرينيات من القرن الماضي وهي تطل على البحر مباشرة .

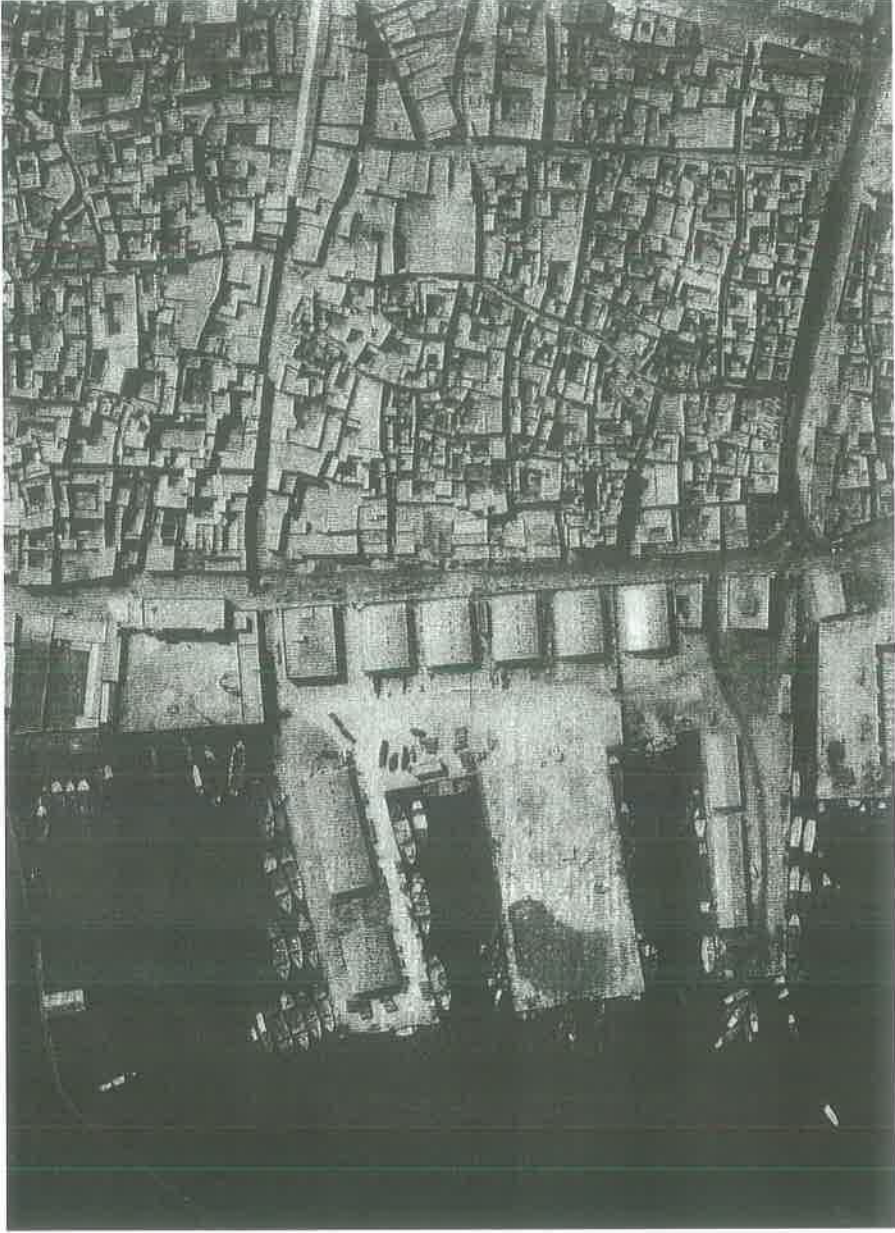
وقد استمرت الفرضة لفترات طويلة ، بمساحاتها الشاسعة ومبانيها

البسيطة ، دون تغيير يذكر إلى نهاية الثلاثينيات وبداية الأربعينيات من القرن العشرين ، عند ازدياد النشاط التجاري في الكويت ، خاصة بعد انتهاء الحرب العالمية الثانية ، حيث تمت توسعتها في نهاية الثلاثينيات .

توسعة الفرضه في نهاية الثلاثينيات لمواجهة الزيادة الكبيرة في الواردات

شهدت الفرضه في نهاية الثلاثينيات توسعة كبيرة في طاقتها الاستيعابية لتتمكن من استقبال وتخزين الكميات الكبيرة من البضائع التي بدأت تصل إليها بعد زيادة عدد البواخر المتوجهة إلى الكويت وتحويل عدد كبير من سفن القطاعه الشراعية إلى «لنجات» - أي سفن بخارية - مما زاد في سرعتها وبالتالي زيادة رحلاتها إلى موانئ الخليج لجلب مختلف أنواع البضائع التي ارتفع الطلب عليها . وقد تمثلت التوسعة في الميناء ببناء عدد من المراسي التي تم مدها إلى داخل البحر وبناء مستودعات جديدة في أماكن مختلفة من الفرضه . كما تم دفن جزءاً من مياه البحر القريبة من حافة الميناء بالرمل البحري المسمى «الحجّام»^(١) ، وتدعيم السور النصف دائري المحيط بالفرضه لحماية السفن المتوقفة هناك من التيارات المائية والأمواج (انظر المخطط رقم ٢) . وقد تم جلب «الحجّام» من جزيرة عوهة والجزر الأخرى بالأبلام والتشاشيل . كما تم تشييد مركز للشرطة يشار إليه بـ (مخفر شرطة الميناء) بدلاً من الغرفة المخصصة لمسئول الأمن في الفرضه وذلك لحفظ الأمن والنظام والتصدي لأي

(١) الحجّام عبارة عن رمل خشن يستخرج من ساحل البحر وهو مكون من بقايا الأصداف المكسورة عبر السنين ، والذي أصبح على شكل قطع بيضاء صغيرة جداً مخلوطة بالرمل الناعم .



صورة جوية للفرضة بعد توسعتها وبناء الأساكل في الثلاثينيات

المصدر: بلدية الكويت

مشكلات قد تنجم بين الموجودين هناك ، وأصبح مسئولاً عن الأمن في الميناء المرحوم الشيخ مبارك الحمد الصباح . أما المسئول عن إدارة الفرضة في تلك الفترة فكان المرحوم عبد الوهاب الجسار . كما بنيت شبرات إضافية فيما بعد تم سقفها «بالشينكو»^(١) عام ١٩٤٨م لتحل محل العمائر القديمة التي كانت تخزن فيها البضائع لحفظها من الشمس والمطر . وسنين فيما يلي بعض الأنشطة التي شهدتها المراسي الجديدة التي خصص كل منها لغرض معين .

المرسى الشرقي؛

يعتبر المرسى الشرقي المكان الذي تحط فيه البضائع القادمة من الهند وشرق إفريقيا بواسطة «الأبوام السفارة»^(٢) وفيما بعد البواخر ، التي أخذت شيئاً فشيئاً تحل محل الأبوام في نقل البضائع من الهند وكذلك أوروبا وأمريكا منذ بداية الأربعينيات . وترسو الأبوام في المياه العميقة ، بعيداً عن الفرضة ، في منطقة تدعى «طوينه» تقع مقابل الجزء الغربي من المدينة قبالة ساحل الشويخ ، نظراً لعدم تمكنها من الرسو بالفرضة وهي محملة بالبضائع ، وذلك لضحالة مياه الفرضة . أما البواخر فكانت ترسو مقابل الجزء الشرقي من المدينة الذي يشار إليه «برأس عجوزه» . وتتوجه «التشاشيل» إلى الأبوام - وفيما بعد البواخر - لنقل البضائع منها إلى الفرضة ليتم إنزالها في هذا المرسى وتحصيل الرسوم

(١) الشبرات ومفردها شبرة وتلفظ محلياً (جبره) هي عبارة عن مخازن أو غرف كبيرة تغطي عادة بالصفيح المموج الذي يسمى «جينكو» أو شينكو محلياً .

(٢) الأبوام السفارة هي السفن الشراعية الكبيرة التي كانت تسافر إلى الهند لنقل التمور من العراق إلى هناك ، ولم تكن تستطيع الرسو في الميناء وهي محملة بالبضائع لكبر حجمها .

الجمركية المفروضة عليها ثم إيداعها في مخازن الفرضة تمهيداً لتسلمها من قبل أصحابها .

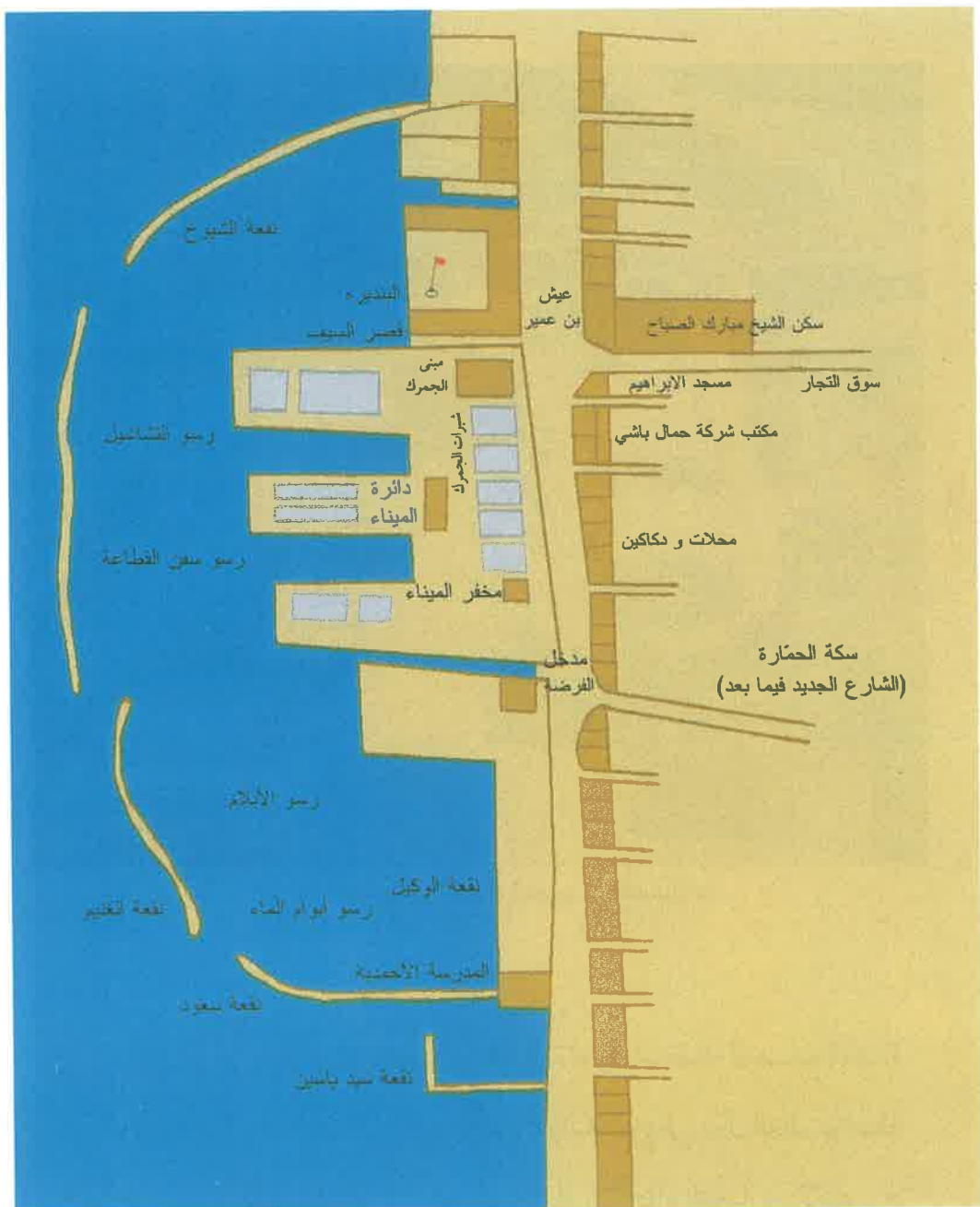
ونظراً للعدد المحدود من المستوردين في الماضي - وإلى نهاية الأربعينيات - فقد تم تخصيص موقع معين من كل مخزن من مخازن الفرضة لأحد التجار أو المستوردين لتخزين بضائعه فيه بعد إكمال إجراءات دفع الرسوم الجمركية انتظاراً لتسلمه البضاعة . وكان موظف الجمرك ينادي باسم التاجر ، بعد إتمام إجراءات دفع الرسوم الجمركية ، إيذاناً باستلام البضاعة ، فيتوجه الحمالون المختصون لنقلها إلى الموقع المخصص للتاجر المعني في مخازن الجمرك . ويقوم حمالون آخرون فيما بعد بنقل تلك البضائع من مخازن الفرضة إلى «بخاخير»^(١) التجار المنتشرة في الأسواق أو يتم نقلها على ظهور الخيل أو بواسطة العربات التي تجرها البغال أو العربات اليدوية لإيصالها إلى هناك .

أما شحنات الأخشاب كبيرة الحجم التي كانت تجلب من الهند بالأبوام لصناعة السفن وتلك التي تستخدم كجسور للمباني الكبيرة ، فكان يتم إنزالها من الأبوام الكبيرة في عرض البحر وجمعها وربطها في مجموعات يطلق عليها «شواش» تمهيداً لقيام البحارة بسحبها إلى النقع أو تجديفها بواسطة «المرادي»^(٢) لتوصيلها إلى هناك ، ليتم نقلها إلى اليابسة بواسطة «الدوار»^(٣) .

(١) «بخاخير» تعني مخازن ومفردها «بخار» .

(٢) المرادي ومفردها «مردي» وهو عبارة عن رمح طويل ، من استخداماته دفعه إلى قاع البحر لتحريك السفينة إلى عكس الاتجاه الذي يدفع فيه المردي .

(٣) الدوار : بكرة كبيرة من الحديد تثبت في الموانئ قديماً وتلف حولها الحبال التي تربط بالسفن أو القطع الخشبية الكبيرة المراد تحريكها أو رفعها إلى الساحل أو إنزالها إلى البحر . ويقوم عدد من العمال أو البحارة بتدوير «الدوار» يدوياً لرفع أو إنزال القطع الكبيرة من البحر وإليه .



مخطط رقم (٢)

مخطط للفرضة بعد بناء المراسي (الأساكل) الثلاثة في نهاية الثلاثينيات من القرن العشرين

المصدر: أسواق الكويت القديمة - محمد عبدالهادي جمال .



مبنى دائرة الميناء ومبنى الجمرك البحري في الخمسينيات

ويمثل المرسى الشرقي أهم جزء من الفرضة نظراً لاستقباله للبضائع القادمة من الهند بالأبوام وفيما بعد من أوروبا وأمريكا واليابان وباقي دول العالم بواسطة البواخر . وكان ذلك النشاط يمثل العمود الفقري لقطاع التجارة والاستيراد وإعادة التصدير في الكويت .

المرسى الأوسط:

يستقبل المرسى الأوسط في معظم الأحيان سفن «القطاعة» متوسطة الحجم التي كانت تجوب موانئ الخليج لنقل البضائع والركاب من الكويت وإليها . كما يستقبل أحياناً التشاشيل لإنزال البضائع القادمة من البواخر في حالة اشتداد الضغط على المرسى الشرقي . وتقوم معظم سفن القطاعة كما ذكرنا سابقاً بإعادة شحن الكثير من السلع القادمة إلى الكويت من الهند وشرق إفريقيا وأوروبا إلى بلدان الخليج وجلب البضائع من هناك في طريق العودة . وقد بدأت السفن البخارية متوسطة الحجم - «اللنجات» - تحمل محل سفن القطاعة الشراعية في هذه المهمة تدريجياً ابتداء من منتصف الأربعينيات تقريباً .

وكان لسفن القطاعة دوراً مهماً في تنشيط التبادل التجاري بين الكويت وموانئ العراق وإيران والبحرين ودبي وقطر وأبوظبي والسعودية وعمان على مدى تاريخ الملاحة في الخليج .

ويتم إنزال البضائع القادمة بواسطة سفن القطاعة من قبل الحمالين في ساحات الفرضة تمهيداً لنقلها إلى مخازن التجار أو بيعها مباشرة لأصحاب المحلات والأهالي . أما الحبوب فيتم إنزالها من السفن وتفرغها في الساحات على شكل أكواد يصل ارتفاع الواحد منها إلى ما يزيد على أربعة أمتار . وتباع الحبوب - وهي أساساً القمح والشعير - في تلك المواقع بالفرضة سواء لتجار الجملة أو تجار التجزئة أو المواطنين الراغبين في شراء موادهم التموينية من هناك . وتستخدم للبيع وحدة للوزن تعرف محلياً «بالمن» . ويشرف على وزن الحبوب عند بيعها بالفرضة عدد من مندوبي الحكومة ويقوم الحمالون بمساعدتهم بتعبئة الحبوب في

أكياس كبيرة - خياش - تمهيداً لوزنها وتسلمها من قبل المشتري ، ويتقاضى هؤلاء بعض الرسوم مقابل ذلك . ويستخدم لوزن المواد المباعة بالجملة ميزان ضخمة يسمى «قَبَان» كانت توزن به الحبوب والبضائع الأخرى «بالمن» .

وكان من أبرز المسؤولين عن وزن القمح والشعير في الفرضة وتسلم الضريبة الحكومية من التجار في بداية القرن العشرين كل من المرحومين طاهر الوزان وعنزان الوزان وسعود بن عون ويوسف الجوعان . أما البضائع الأخرى فكان هناك مسئولون آخرون يقومون بوزنها للمشتريين . أما الشخص المسئول عن تقييم البضائع تمهيداً لحساب الضرائب عليها فهو المرحوم أحمد الخرس .



أحد أكواد القمح بالفرضة

المرسى الغربي:

تعارف كثير من الناس على تسمية المنطقة الغربية المحيطة بهذا المرسى بـ «نقعة الجولان» أو «نقعة البصارة». وكان هذا المرسى وما حوله من شواطئ ناحية الغرب مخصصا لاستقبال السفن الشراعية الصغيرة - «الأبلام» - والتي كانت تجوب مياه الخليج يومياً بين الكويت والبصرة وعبادان والمحمرة لجلب مختلف أنواع المواد الاستهلاكية. وتباع معظم تلك المواد من قبل أصحاب الأبلام - سواء منهم البصارة أو الأهوازيون أو الكويتيون - حال وصولها إلى الفرضة حيث يقبل على شرائها الشريطية^(١) وأصحاب الدكاكين وكذلك المواطنين، الذين يفضلون شراءها من الفرضة مباشرة. ويتوجه الكثير من المواطنين إلى داخل الأبلام لشراء المواد البسيطة، كالدواجن أو الماعز والطيور وما شابه ذلك. كما تباع المواد الاستهلاكية الأخرى، بعد إنزالها إلى ساحات الفرضة، حيث يشتري الجزء الأكبر منها أصحاب الدكاكين الذين يقومون بنقلها إلى دكاكينهم بواسطة الحماميل أو على ظهور الحمير والحصن والبغال.

أما الفواكه والخضار، التي كانت تجلبها أبلام «الطرايح»^(٢) من الكويتيين وغيرهم، فكانت تباع بالمزاد داخل الفرضة، فيشتريها أصحاب الدكاكين في سوق الخضرة، أو يأخذها الطرايح إلى محلاتهم في ذلك السوق لبيعها مباشرة على المستهلكين. ويملك معظم الطرايح حميراً لنقل تلك البضائع إلى محلاتهم في سوق الخضرة.

وهكذا، ومع بداية الأربعينيات، وبعد اكتمال الإصلاحات والإضافات وبناء المراسي والمخازن الجديدة في الفرضة توسع العمل بصورة كبيرة وأصبح الميناء مهياً لاستقبال كميات مضاعفة من البضائع.

(١) الشريطي هو الشخص الذي يقوم بشراء البضائع من مصادرها الأصلية لإعادة بيعها على أصحاب المحلات والمشتريين الآخرين وتحقيق أرباح من وراء تلك العملية.

(٢) الطرايح جمع طراح وهو التاجر الذي يتعامل ببيع الخضراوات والفواكه وشرائها.



الفرضة وقد غصت بالبضائع المختلفة القادمة من كل صوب

العبوات المستخدمة لكل نوع من البضائع (١)

كان لكل نوع من البضائع القادمة من بلدان الخليج والهند عبوات خاصة لحفظها من التلف وتسهيل عملية نقلها ومناولتها . فكان العنب مثلاً يجلب بالركوك (ومفردها رك) وهو عبوة مصنوعة من جريد النخيل على شكل قفص هرمي الشكل بارتفاع ٧٠-٨٠ سم تقريباً له أربعة أضلاع وفوهته العلوية أكثر اتساعاً من قاعدته . ويعبأ التمر في قلاّت ، ومفردها «قَلّة» وهي عبوة مصنوعة من سعف النخيل (الخصوص) وتسع نصف «مَن» من التمر . أما البلح فكان

(١) المصدر : كتاب «الحرف والمهن القديمة في الكويت» للمؤلف

يجلب «بالعثوق» التي يتم صنفها في الخن^(١) في مجموعات تتكون المجموعة الواحدة منها من حوالي ٥-٧ «عثوق» وتسمى (صقّة). وكان التفاح أيضاً يجلب وهو غير معبأ ويوضع في (الخن) ثم تتم تعبئته في خياش عند وصوله إلى الفرضة . ويجلب التتن والفحم واللومي السحاري في خياش كبيرة تسمى «شلفان» . أما الحبوب كالقمح والشعير فتوضع في (الخن) ويتم تعبئتها من قبل الحمالين في زبلان كبيرة عند وصول السفينة إلى الكويت لنقلها من السفينة إلى ساحة الفرضة ليتم تفرغها في ساحاتها على شكل أكواد (أكوام) مرتفعة تمهيداً لوزنها وتحصيل الضريبة عليها قبل بيعها .



كانت الفرضة في الماضي تزخر بالباعة والمواطنين الذين يرغبون
بشراء حاجياتهم المختلفة من الفرضة مباشرة

(تصوير السيد جابر عبد الهادي جمال - ١٩٧٠م)

(١) العثوق جمع «عثق» وهو عذق النخل الذي يحتوي على البلح أو الرطب، أما الخن فهو جوف السفينة .

ومن البضائع التي كانت تجلب من البصرة بالأبلام نوى التمر (الطعام) ، وخاصة نوع «الحلاوي» - لاستخدامه كغذاء للبقر . ويجلب (الطعام) دون تعبئه حيث يوضع في «الخن» أيضاً ، ويباع بالفرضة «بالمن» ، ويعبأ في خياش بعد شرائه لنقله إلى بخاخير التجار .

أما البضائع التي بدأت ترد بصورة متزايدة من الهند وفيما بعد من أوروبا بالبواخر فكان معظمها معبأ في صناديق خشبية أو «بالات» كبيرة مربوطة بحبال أو أطواق حديدية يتم إنزالها من البواخر إلى التشاشيل بالرافعات ومن ثم نقلها الحمالون كما سنبين فيما بعد .

إدارة العمل في الميناء وخدمات النقل والتوصيل سابقاً

خدمات النقل والتوصيل

نظراً لاعتماد الكويت على مينائها البحري في تسلم جل احتياجاتها من البضائع ، سواء للاستهلاك المحلي أو لإعادة التصدير ، نشأ منذ القدم قطاع مهم لتقديم الخدمات الخاصة بالنقل والتوصيل المحلي الذي تطور مع مرور الأيام ليوكب الطلب المتزايد على البضائع ونقلها وتوصيلها إلى الأماكن المختلفة . وقد شملت خدمات هذا القطاع النقل البحري للبضائع من السفن إلى الميناء ، والنقل البري من الميناء إلى مخازن التجار . وكان العدد الكبير من الحمالين يشكلون هذا القطاع المهم الذي أدى هذه المهمة بنظام وكفاءة كبيرة . فقد كانوا ينقلون البضائع على ظهورهم لإنزالها إلى ساحات الفرضة ومن ثم إلى مخازن الحكومة بعد دفع الرسوم عليها ، وتنقل من هناك فيما بعد بواسطة الحمير والبغال والخيول إلى مخازن التجار في الأسواق أو إلى البيوت . وقد تخصص هؤلاء - الذي كان يرأس كل مجموعة منهم «تنديل» - في مجال النقل وإدارة هذا النشاط ، بشقيه البحري والبري ، وتطويره ليؤدي الخدمة المطلوبة منه بصورة عالية الكفاءة على الرغم من اعتماده على القوة البشرية للأفراد وكذلك الدواب لفترة طويلة من الزمن . و «التنديل» هو رئيس الحمالين أو العمال الذي ينظم عملهم ويشرف عليه . وكان هناك اثنان أو ثلاث «تنديلية» - «جمع تنديل» - في الفرضة في الماضي يشرف كل واحد منهم على عدد معين من الحمالين . وكان يتفق مع التجار أو أصحاب السفن على نقل بضائعهم من السفن إلى الفرضة ومن الفرضة إلى المخازن مقابل مبلغ معين يحسب إما بالقطعة أو بالمقولة .

أعمال تنزيل وتوصيل البضائع في الفرضة^(١)

عند التطرق إلى أعمال تنزيل البضائع وتوصيلها فإن الحديث يتركز أساساً على النشاط المتعلق بالمرسى الشرقي من الفرضة الذي كان يستقبل - كما ذكرنا سابقاً - البضائع القادمة من الهند وأوروبا والتي كانت تشكل الجزء الأكبر من الواردات . وكانت عملية النقل والتنزيل والتوصيل المتعلقة بهذا القسم تتبع نظاماً خاصاً اعتمد على التشايشيل والأعداد الكبيرة من عمال النقل الأشداء بقيادة «التنديل» .

وسنبداً بشرح جوانب نشاط نقل البضائع وتنزيلها منذ الفترة التي كانت فيها الأبوام هي الناقل الأساسي للبضائع ثم المراحل الأولى لدخول البواخر مجال النقل إلى الكويت ، لنواكب بعد ذلك التطور الذي شهده قطاع النقل والتوصيل عبر السنين ، إلى أن نصل إلى منتصف القرن الماضي لنشهد التغيرات التي طرأت على هذا النشاط . فقبل توجه البواخر إلى الكويت كانت الأبوام السفارة هي السبيل الوحيد لإيصال مختلف أنواع البضائع إلى الكويت عن طريق الهند التي كانت تشكل المنفذ الرئيسي للتجارة بين الكويت ودول العالم . وكانت عملية تنزيل وتوصيل البضائع من الأبوام تتم بتوجه عدد من التشايشيل إلى موقع رسو الأبوام داخل البحر في منطقة تسمى «طوبينة» تقع مقابل الساحل الغربي للمدينة وقد ضمت كل تشالة عدداً من عمال النقل - الحمالين- الذين تخصصوا بتنزيل البضائع من البوم إلى التشالة بمساعدة بحارة السفينة ، لتتوجه من هناك إلى الفرضة لإنزالها وعدها وتسجيلها من قبل

(١) المصدر: كتاب «الحرف والمهن القديمة في الكويت» للمؤلف .

موظف الجمارك تمهيداً لدفع الضرائب ثم نقلها إلى مخازن الفرضة ليتصرف بها التاجر كيفما يشاء . وتعود التشاويل المستخدمة في النقل لعدد من التجار والنواخذة الذين يتفقون مع التنديل للقيام بذلك العمل . ويعمل تحت إمرة التنديل أكثر من مئة عامل بشكل دائم ، بالإضافة إلى أعداد كبيرة من العمال المؤقتين ، الذين يقوم التنديل من خلالهم بتنظيم عملية النقل والتنزيل وإدارتها وتحديد «الزمامات» (الورديات) وتقسيم العمل بين الحمالين .

ويبدأ العمل بتوجه عدد من التشاويل إلى البوم - وفيما بعد إلى الباخرة - عند وصولها لإنزال البضائع منها ، ويتراوح عدد التشاويل المتوجهة إلى الباخرة الواحدة ما بين خمس إلى ثمان ، بحسب كمية البضاعة الواصلة . وبينما يقوم الحمالون بالتعاون مع البحارة بإنزال البضائع من البوم يدوياً إلى التشالة تستخدم البواخر «الكرين» اليدوي (الآلة الرافعة) للقيام بهذا العمل . وقد استخدمت البواخر فيما بعد الرافعات الكهربائية لإنزال كل مجموعة من البالات أو الخياش - التي يتراوح عددها ما بين عشرة إلى خمسة عشر قطعة في كل ربطة - إلى داخل التشالة ، ليقوم بعد ذلك الحمالون بصفها وتصنيفها تمهيداً لنقلها إلى الفرضة ومن ثم توصيلها إلى المخازن . وتتسع التشالة الواحدة لحوالي ٤٠٠ - ٦٠٠ خيشه أو «باله» ، ويتراوح عدد الحمالين العاملين في التشالة المتوجهة إلى البوم ما بين عشرة إلى خمسة عشر عاملاً ، بينما يتراوح عددهم بين ثلاثة إلى أربعة عمال فقط لكل تشالة تتوجه إلى الباخرة نظراً لإنزال البضائع آلياً من الباخرة إلى التشالة .

وكان رئيس الحمالين يتفق مع النواخذة أو التاجر على أجرة تنزيل البضاعة

من السفينة إلى الفرضة بعد اطلاعه عليها وتقدير العدد اللازم من الحمالين لإنزالها والمدة التي تستغرقها العملية . ويتم التسعير بناء على وزن القطعة وحجمها ونوع البضاعة ، إذ يختلف وزن كيس السكر مثلاً عن كيس التبغ أو صندوق الشاي أو ربطة القطن ، وكان متوسط سعر نقل الخيشة أو «البالة» الواحدة يتراوح ما بين آنتين إلى ثلاث آنات تقريباً .

وعند بدء وصول البواخر إلى الكويت في بداية القرن الماضي أصبح تنزيل البضائع يتم من الباخرة إلى التشاشيل بواسطة «الكرين» ، واقتصر عمل الحمالين على إنزال البضائع من التشاشيل إلى الفرضة . فكان عملهم يبدأ عندما ترسو التشالة قرب أسكلة الفرضة ويتم وضع «دوسه»- توصيلة من الخشب - لتوصيل التشالة بالأسكلة ليمر عبرها العمال في أثناء نقلهم للبضائع إلى الجمرک . وعندما بدأت البواخر الكبيرة بالوصول إلى الكويت ازداد عدد التشاشيل المتوجهة إلى الباخرة الواحدة ليصل في بعض الأحيان إلى ما يقارب من ١٥ تشالة ، تستطيع الواحدة منها تحميل ما بين ٥٠٠-٦٠٠ كيس من السكر أو الشاي .

ومن المعروف أن «شركة الهند البريطانية للملاحة البحرية» (British Indian Navigation Company B.I) - وهي شركة بريطانية تابعة لشركة الهند الشرقية - كانت الجهة الوحيدة التي تنقل البضائع من الهند إلى الكويت منذ أن بدأت البواخر بالتوجه إلى الكويت إلى نهاية الحرب العالمية الثانية تقريباً . ولما كانت الشركة تملك العديد من البواخر كان عدد منها يتوجه إلى موانئ الخليج العربي بما فيها الكويت ، واشتهر من هذه البواخر «دواركة» و «دامرة» و «دارا» ، كانت

كثيرة التردد على الكويت . ويمثل هذه الشركة في الكويت وكيلها «شركة كري مكزني» Grey McKenzie ، الذي كان مسئولاً أيضاً عن تنزيل وتوصيل البضائع من البواخر إلى الفرضة إلى منتصف الثلاثينيات من القرن الماضي ، حيث كان أصحاب التشاشيل يتفوقون معه على توصيل البضائع من البواخر إلى الفرضة . وكانت «شركة كري مكزني» وكيلة أيضاً لشركة «لويدز» (Lloyds) للتأمين ، وكان ممثل هذه الشركة يتخذ مكتب «كري مكزني» ، المطل على البحر مقرأله .

شركة حمّال باشي: (١)

استمر أصحاب التشاشيل والحمالون في عملهم بنقل البضائع لحساب شركة البواخر الهندية البريطانية إلى منتصف الثلاثينيات . ومع زيادة عدد البواخر القادمة إلى الكويت برزت الحاجة إلى تنظيم عملية النقل والتنزيل ليتواكب ذلك مع الوضع الجديد ، خاصة مع قدوم بواخر أخرى من الولايات المتحدة الأمريكية ودول أوروبا مباشرة . وفي عام ١٩٣٥ اقترح المرحوم جاسم محمد بودي ، وكان من كبار التجار في تلك الفترة ، على المرحوم الشيخ أحمد الجابر الصباح فصل أعمال التحميل والتنزيل عن أنشطة شركة الهند البريطانية للملاحة البحرية وتأسيس شركة وطنية للقيام بهذا العمل ، خاصة وأن التجار الكويتيين «عانوا كثيراً من المتاعب والمصاعب من تلك الشركة» (٢) . فرحب الشيخ بذلك وتم تأسيس شركة وطنية مساهمة سميت شركة النقل والتنزيل

(١) المصدر : كتاب «الحرف والمهن القديمة في الكويت» للمؤلف .

(٢) من هنا بدأت الكويت - عبد الله خالد الحاتم - الطبعة الثانية - صفحة ١٨٣ .

المحدودة(حمال باشي) برأسمال قدره ١٠٠,٠٠٠ روبية ساهم فيها عدد من تجار الكويت ، وكان مجلس إدارتها يتألف من المرحومين :

- الحاج عبد الكريم أبل - مساهم ويمثل صاحب السمو الشيخ أحمد الجابر الصباح

- الحاج عبد الرحمن محمد البحر - مساهم

- السيد خالد الزيد الخالد - مساهم

- السيد عبد المحسن الخرافي - مساهم

وقد عين المرحوم خالد الزيد الخالد رئيساً لمجلس إدارة الشركة والسيد ياسين الغربللي أول مدير لها ثم عين السيد عيسى العبد الجليل مديراً لها عام ١٩٤٣م بعد أن انتقل السيد ياسين الغربللي إلى شركة التموين أثناء الحرب العالمية الثانية (القسم الخاص بالأقمشة)^(١) :

وقد تم تصنيع عدة تشاшил كبيرة لحساب الشركة تصل حمولة الواحدة منها ما بين ١,٥٠٠ إلى ٢,٠٠٠ خيشه أو «بالة» ، وبدأت الشركة بإيصال البضائع من البواخر إلى الفرضة في ذلك العام . كما تم تصنيع عدد من الدوب الخشبية الكبيرة محلياً لشركة حمّال باشي في الأربعينيات لمواكبة الزيادة الكبيرة التي طرأت على البضائع الواردة إلى الكويت ، والتي لم تشهد لها مثيلاً من قبل ، وقام بتصنيع التشاшил والدوب للشركة المرحوم أحمد سلمان الاستاذ ، الذي صنع لها أيضاً عدداً من «اللنجات» - أو «التكّات» - وهي السفن التي تعمل بالديزل ، وتستخدم لجر التشاшил والدوب المحملة بالبضائع لإيصالها إلى

(١) من مقابلة للكاتب مع السيد أحمد عبد اللطيف العبد الجليل .

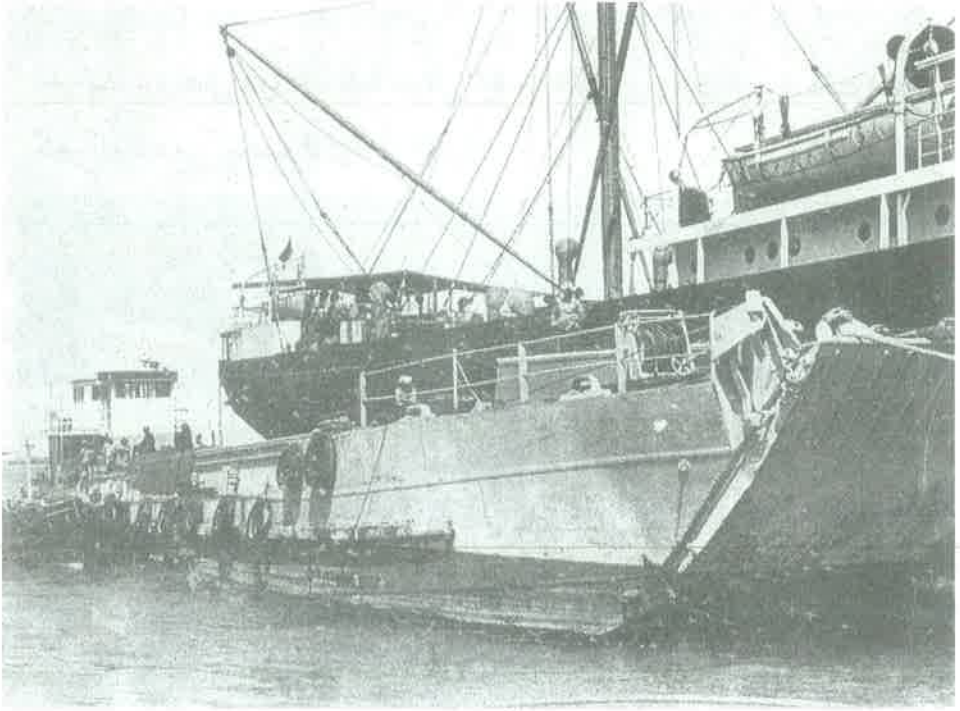
الفرضة . ويصل طول «التك» حوالي ٤٠-٥٠ متراً وبه مكيئة ديزل ذات حجم كبير لتمكته من سحب التشاله أو الدوبة .



البضائع محملة في التشايل لنقلها من الباخرة إلى الميناء

المصدر : الكويت الحديثة - محمود قلعجي .

وقد استمرت عملية النقل اليدوي للبضائع كما هي ، حيث اتفقت شركة حمّال باشي مع المرحوم حسن عاشور ، وكان آنذاك هو التنديل المسئول عن نقل البضائع من البواخر إلى الميناء منذ أن بدأت البواخر بالرسو في مياه الكويت في عهد الشيخ مبارك الصباح . وقد بدأ الحمالون بعملية التحميل على نفس الأسس السابقة التي كانوا يقومون بها بالاتفاق مع أصحاب التشايل . وفي عام ١٩٣٨ تم تأميم شركة النقل والتنزيل (حمال باشي) لصالح الحكومة ، ثم حلت عام ١٩٥٣ وأدمج نشاطها مع دائرة الميناء التي تم إنشاءها في ذلك العام .



عملية نقل البضائع من البواخر بواسطة الدوب إلى مستودعات الميناء

المصدر: الكويت الحديثة - محمود قلقجي .

النقل من الفرضة إلى داخل المدينة (١)

كانت عملية نقل البضائع من مخازن وساحات الفرضة إلى مخازن التجار داخل المدينة تتبع مجموعة أخرى من الحمالين يرأسها تنديل آخر . ويبدأ عمل هذه المجموعة عند انتهاء عمل المجموعة الأولى ، وكان التنديل الذي يرأس هذه المجموعة يدعى «أبو علي» وإسمه حسين عبد الرضا المتوفى عام ١٣٥٩ هـ (١٩٤١م) وقد عمل بهذه المهنة فترة طويلة أيضاً امتدت منذ عهد الشيخ مبارك الصباح إلى عهد الشيخ أحمد الجابر الصباح . وكان أفراد مجموعته يقومون

(١) المصدر: كتاب «الحرف والمهن القديمة في الكويت» للمؤلف .

بنقل البضائع من مخازن الفرضة إلى مخازن التجار في الأسواق ، حيث قام بهذا العمل أيضاً مئات الحمالين الذين كانوا يتوجهون من الفرضة إلى البخاخير وهم يحملون على ظهورهم أكياس السكر والأرز والحبوب و«البالات» الكبيرة الأخرى وغيرها من البضائع التي كانت تزن القطعة الواحدة منها أكثر من مئة كيلوجرام ، ويتوجهون بها عبر «بهيته»^(١) إلى بخاخير التجار . ويتفق رئيس هذه المجموعة أيضاً مع التاجر على أجرة معينة لنقل كل مئة قطعة من الفرضة إلى المخازن حيث يقوم الحمالون برص الخياش والبالات فوق بعضها البعض في الأماكن المخصصة لها في «البخاخير» على شكل مدرجات لتسهيل عملية تخزينها فوق بعضها البعض ونقلها مرة أخرى من هناك إلى الدكاكين أو المنازل .

ويصف أحد المعاشين لذلك النشاط الحمالين وهم يسيرون من الميناء عبر «بهيته» ثم إلى سوق التجار وهم متوجهون إلى مخازن التجار حاملين على ظهورهم الخياش الثقيلة والقطع الكبيرة بأنهم كانوا كأسراب السمل التي تسير بانتظام نحو بيوتها لإيصال طعامها إلى هناك . وهذا يدل بالطبع على أهمية ميناء الكويت الذي كانت تصل إليه آلاف الأطنان من البضائع على مدار الساعة لتزويد الكويت والدول المجاورة بحاجاتها الضرورية من المواد التموينية .

وكانت الدواب أيضاً تقوم بمهمة نقل البضائع إلى مخازن التجار وهي أساساً الخيل والبغال التي كان الواحد منها يحمل ثلاث قطع كبيرة توضع على ظهره مباشرة ويقوده صاحبه إلى المواقع المطلوبة . وقد دخلت العربات التي تجرها الحصن الساحة في العشرينيات تقريباً ، وازداد عددها في الثلاثينيات

(١) «بهيته» هي مرتفع يقع في المدخل الشمالي لسوق التجار المقابل لقصر السيف والميناء .

والأربعينيات ، لكن دور عمال النقل لم يتأثر بذلك ، بل استمر عمل المجموعتين من الحمالين إلى وقت متأخر من الخمسينيات عندما تطورت عملية النقل وازدادت كمية البضائع الواردة إلى الكويت بصورة كبيرة أصبحت بعدها عملية النقل اليدوي غير ذات جدوى .

الطرق المستخدمة لتنزيل ونقل القطع الكبيرة في الماضي (١)

من المناسب في هذا المجال تسليط الضوء على الطرق القديمة المتبعة في تنزيل وتوصيل الربطات والقطع الكبيرة من الأبوام - وفيما بعد من البواخر - إلى الفرضة ، ومن ثم نقلها من هناك إلى المخازن . فقد كانت الأبوام السفارة تنقل معها إلى الكويت أنواعا كثيرة من البضائع المعبأة في ربطات كبيرة - تسمى «نقلات» أو «بالات» - أو صناديق خشبية ثقيلة يصعب حملها يدويا مهما بلغ عدد الحمالين .

وكان يتم تنزيل هذه الصناديق و«البالات» من الأبوام إلى التشاشيل باستخدام «البيوار» وهو الحبل السميك المشدود في «الدقل» (٢) والذي يستخدم في رفع الشراع وإنزاله . ويمر «البيوار» عبر بكرة خشبية كبيرة مثبتة في قمة «الدقل» تسمى «قَفِيَّة» تستخدم لتسهيل عملية تحريك الشراع . ولإنزال الصناديق الكبيرة أو «النقلات» يتم ربطها بحبال سميكة تثبت في «البيوار» الذي يتم شده إلى أسفل لترتفع الصناديق إلى أعلى ، وعندها يمكن توجيهها إلى الجهة

(١) المصدر : كتاب «الحرف والمهن القديمة في الكويت» للمؤلف .

(٢) «الدقل» هو صاري السفينة .

المطلوبة من التشالة ليتم إنزالها هناك . وعند اكتمال تحميل التشالة تتوجه إلى
الفرضة لإنزال حمولتها هناك .

ويتم إنزال البالات والقطع الكبيرة من التشاشيل إلى الفرضة بواسطة آلة
يدوية كبيرة وهي عبارة عن «كرين» يدوي مثبت بالقرب من الأسكلة . وتوضع
هذه القطع على «عربانات» كبيرة مصنوعة من الخشب المربع السميك لها
عجلات حديدية يقوم الحمالون بجرها من الأمام ويدفعها عدد آخر منهم من
الخلف لتوصيلها إلى المكان المطلوب . وكانت هذه الطريقة تستخدم أيضاً لإنزال
السيارات من التشاشيل في الثلاثينيات من القرن الماضي . ومن المعروف أن
السيارات كانت تصل إلى الكويت بواسطة البواخر وهي في صناديق خشبية
كبيرة يتم فتحها بالجمرك ليعاد تجميعها وتركيب عجلاتها ثم ملؤها بالوقود
وتشغيلها هناك وقيادتها إلى معرض الوكيل . كما كان بعض الحمالين ينقلون
السيارات وهي داخل صناديقها إلى مخازن الوكيل بواسطة عربات خشبية كبيرة
ذات عجلتين يقوم الحمالون بجرها من الفرضة إلى المخازن . كما تستخدم طريقة
أخرى لنقل القطع الكبيرة من مكان إلى آخر وذلك باستخدام ما كان يطلق عليه
«المتاي» ، حيث يوضع الصندوق الكبير أو «البالة» فوق قاعدة خشبية كبيرة
مكونة من عدد من الأخشاب المربعة الكبيرة التي تسمى «متاي» . ويتم صف
هذه الأخشاب إلى جانب بعضها البعض وتترك فراغات فيما بينها لإفساح المجال
لإدخال قطع خشبية كبيرة أخرى في تلك الفراغات وتحريكها إلى أعلى لدفع
«القطع» الكبيرة أو الصناديق الخشبية إلى الأمام . ويقوم عدد من العمال بذلك
العمل لتحريك الصناديق بهذه الطريقة من مكان إلى آخر حيث تنزلق على
«جسور» الخشب إلى أن يتم توصيلها إلى المكان المطلوب .

الفصل الثالث

تأسيس إدارة الميناء وما تبع ذلك من إنجازات

- التنظيم الإداري والفني لإدارة الميناء الجديدة
- الأقسام الإدارية
- الأقسام الفنية
- التطورات التي شهدها الميناء بعد التنظيمات الإدارية والفنية التي أدخلت إليه في بداية الخمسينيات
- ١ - الوضع الإداري للميناء
- ٢- فكرة تطوير الميناء
- ٣- أهمية ميناء الشويخ تاريخياً
- ٤- ميناء الشويخ في الأربعينيات
- ٥- مشاريع التطوير الأولى للميناء
- البدء بتنفيذ مشروع ميناء الشويخ

الفصل الثالث

تأسيس إدارة الميناء وما تبع ذلك من إنجازات

التنظيم الإداري والفني لإدارة الميناء الجديدة

كان ميناء الكويت - الفرضه - يدار من قبل شركة النقل والتنزيل (حمال باشي) منذ تأسيسها عام ١٩٣٥ إلى عام ١٩٥٣ عندما تم تأميمها . وكانت الشركة عند تأسيسها قد بنت لها عدداً من التاشيل والدوب لنقل البضائع من البواخر إلى الميناء . كما اشترت عدداً من التاشيل من النواخذة والتجار الذين كانت سفنهم تتوجه إلى البواخر لنقل البضائع منها وإنزالها في الميناء . وعندما أتمت الحكومة الشركة في يونيو من عام ١٩٥٣م أسست بدلاً منها إدارة الميناء ، وعينت المرحوم الشيخ خالد العبد الله السالم الصباح رئيساً للميناء والمرحوم محمد حسين قبازرد مديراً ، كما تم نقل موظفي شركة حمال باشي إلى دائرة الميناء . وقد ضمت إدارة الميناء عدة فروع تم ضمها تحت قسمين رئيسين هما القسم الإداري والقسم الفني لتقوم بتسيير الأعمال تحت إشراف الإدارة التي تعتبر المحور الذي تركز عليه تلك الأقسام في تنظيم أعمالها . وهذه الفروع أو (الأقسام) حسب التقرير الإداري لمدير الميناء لعام ١٩٥٣م والمرفوع إلى اللجنة التنفيذية العليا في منتصف عام ١٩٥٤م هي (١) :

(١) الكويت الحديثة - محمود قلعه جي ١٩٥٥م - ص ٢١١ .



المغفور له الشيخ عبد الله السالم الصباح يعود إليه الفضل الأول في إنشاء إدارة الميناء بعد تأميم شركة
حمال باشي وإعادة بناء وتطوير هذا المرفق الحيوي عام ١٩٥٨م

أولاً : الأقسام الإدارية

وتتكون من :

١- قسم المحاسبة

٢- السكرتارية

٣- التشكيلات

٤- المنفست

٥- الإحصاء

ويقوم كل قسم من هذه الأقسام بالأعمال التالية :

١- المحاسبة

تقوم بتنظيم كافة حسابات الدائرة من الإيرادات والمصروفات وتقديم كشوفات بها للمالية بعد فحصها وتدقيقها وتنظيم حسابات مخازن الورشة الهندسية والمستودعات .

٢- السكرتارية

تقوم بأمانة سر الدائرة وتسلم الرسائل والتقارير الخارجية والداخلية والإجابة عنها وترجمة تقارير الموظفين الأوروبيين وتنظيم ملفات الدائرة المتعلقة بأقسامها الداخلية والمراسلات الخارجية كما تقوم بمراقبة أعمال الموظفين وسلوكهم في جميع الأقسام وإعطاء تقارير عنها للرئاسة .



المرحوم الشيخ خالد العبد الله السالم الصباح
وزير الجمارك والموانئ وأول رئيس لدائرتي الجمارك والميناء

٣ - التشكيلات

يقوم هذا القسم بتنظيم قرارات التعيين والاستقالة والإجازات وتقديم الكشف بأسماء الموظفين في جميع الأقسام التابعة للإدارة والاحتفاظ بملفات خاصة بكل موظف وتسجيل تعيينهم وجنسياتهم ووظائفهم وتحضير بطاقات هوياتهم .

٤ - المنفست

يقوم هذا القسم بتسجيل البواخر الواردة وترقيم المنفست الخاص بها وإعطاء المعلومات على رخص الوكلاء والبيانات فيما يتعلق بمكان خزن البضائع وتعيين تاريخ الأرضية وتطبيق البضائع النازلة من البواخر على المنفست ، وما يرد في المستودعات من نازل البواخر وإصدار الكشف العامة لحمولة البواخر وتنظيم نتيجة التدقيق لبيان الزيادة والنقص .

٥ - الإحصاء

يقوم هذا القسم بتنظيم وإصدار كشف عما يرد من الأموال من مختلف المواني بصورة تبين أنواع الكميات المستوردة من كل ميناء بالأطنان .



الشيخ مبارك الحمد الصباح
رئيس دائرة شرطة الميناء

ثانياً : الأقسام الفنية

أما الأقسام الفنية فتتكون من :

- ١ - المستودعات
- ٢ - النقل البحري
- ٣ - الورشة الهندسية
- ٤ - مراقبة المرفأ
- ٥ - الحراسة العامة
- ٦ - النقل البري
- ٧ - إدارة العمال
- ٨ - الرافعات

وقد زودت هذه الأقسام بما تحتاج إليه من تجهيزات ومعدات تم توفيرها للقيام بأعمالها على أكمل وجه . وفيما يلي المسئوليات التي يقوم بها كل قسم على حدة (١) :

(١) التقرير الفني لمدير الميناء لعام ١٩٥٣م والمرفوع إلى اللجنة التنفيذية العليا . الكويت الحديثة - محمود قلعه جي - ١٩٥٥م - ص ٢١٢ .



السيد محمد حسين قبازد
أول مدير لإدارة الميناء (١٩٥٢م - ١٩٦١م)



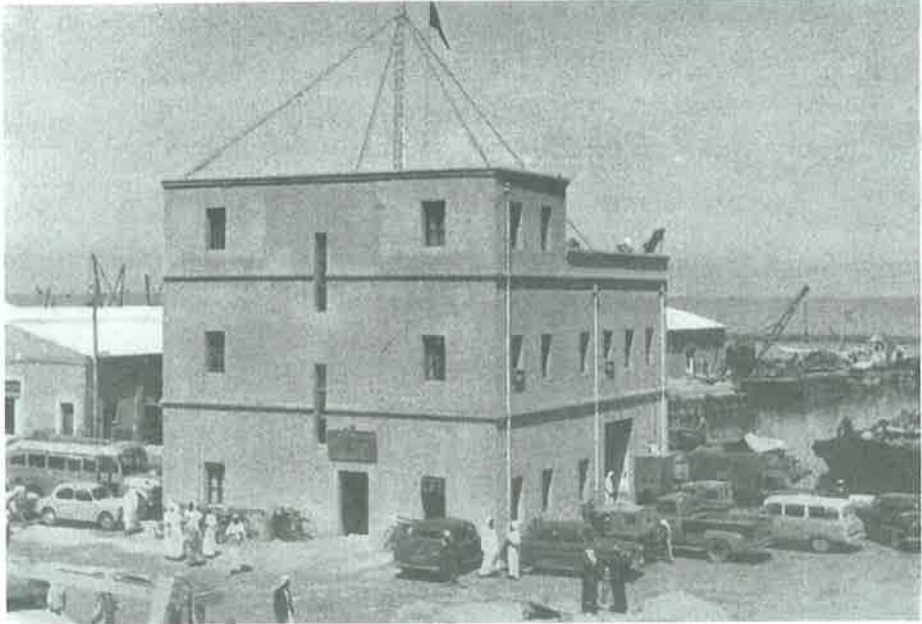
السيد جاسم مشاري العنجري
نائب مدير الميناء
(استمر في العمل نائباً لمدير الميناء للفترة ١٩٥٢م - ١٩٧٥م)

١ - المستودعات ومناطق التخزين

يعد هذا القسم أكبر أقسام الدائرة بتوليه عمليات التخزين والمحافظة على المواد المستوردة وصيانتها من الضرر ويشمل هذا القسم جميع المناطق المخصصة للتخزين في منطقة الكويت والشويخ بما فيها المستودعات والتسقيفات والأغطية كما هي مفصلة أدناه :

- منطقة الكويت

يوجد في منطقة الكويت ١٤ (أربعة عشر) مستودعاً تستعمل على الوجه التالي :



مبنى إدارة الميناء بالفرضة

المصدر: الكويت الحديثة - محمود قلعه جي ١٩٥٥ م .

- تسعة مستودعات لتخزين البضائع سعة الواحد منها ٨٠٠ إلى ١,٠٠٠ طن .

- مستودعان لتخزين البضائع سعة الواحد منها ١,٥٠٠ إلى ٢,٠٠٠ طن .

- مستودعان مخصصان لحفظ الأدوات والمواد اللازمة لسفن الميناء .

- مستودع واحد مقسم إلى ثلاثة أقسام ، قسم يستعمل مكاتب لموظفي قسم البيانات ، والقسم الثاني يستعمل لحفظ بضائع وأموال بيت المال ، والآخر لحزن الحبال والأسلاك اللازمة للتفريغ .

ونظراً لضيق مساحات المستودعات هذه وعدم كفايتها لاستيعاب كل ما يجب أن يخزن فيها من البضائع الواردة ، فإن نسبة البضائع التي تلقى في



المستودعات القديمة في الشويخ

المصدر: الكويت الحديثة - محمود قلعه جي ١٩٥٥ م .

الساحات المجاورة لها تعادل نصف ما يكون مخزوناً في المستودعات على الدوام . مع العلم بأن نسبة استيعاب المستودعات من الأطنان كما هو موضح أعلاه قد وضعت على أساس التخزين العادي أي (دمج البضائع مع بعضها داخل المستودع وعدم فرزها كل ماركة على حدة) . أما مجموع ما تستوعبه جميع المستودعات المستعملة للتخزين في منطقة الكويت كما هو موضح أعلاه فيبلغ حوالي ١٣,٠٠٠ طن تقريباً ، كما أن مجموع ما تستوعبه الساحات المجاورة للمستودعات يقدر بـ ١٠,٠٠٠ طن .

أما الإسمنت فقد خصص رصيف خاص له في الطرف القبلي من رصيف الكويت يتسع لأربعة آلاف طن .

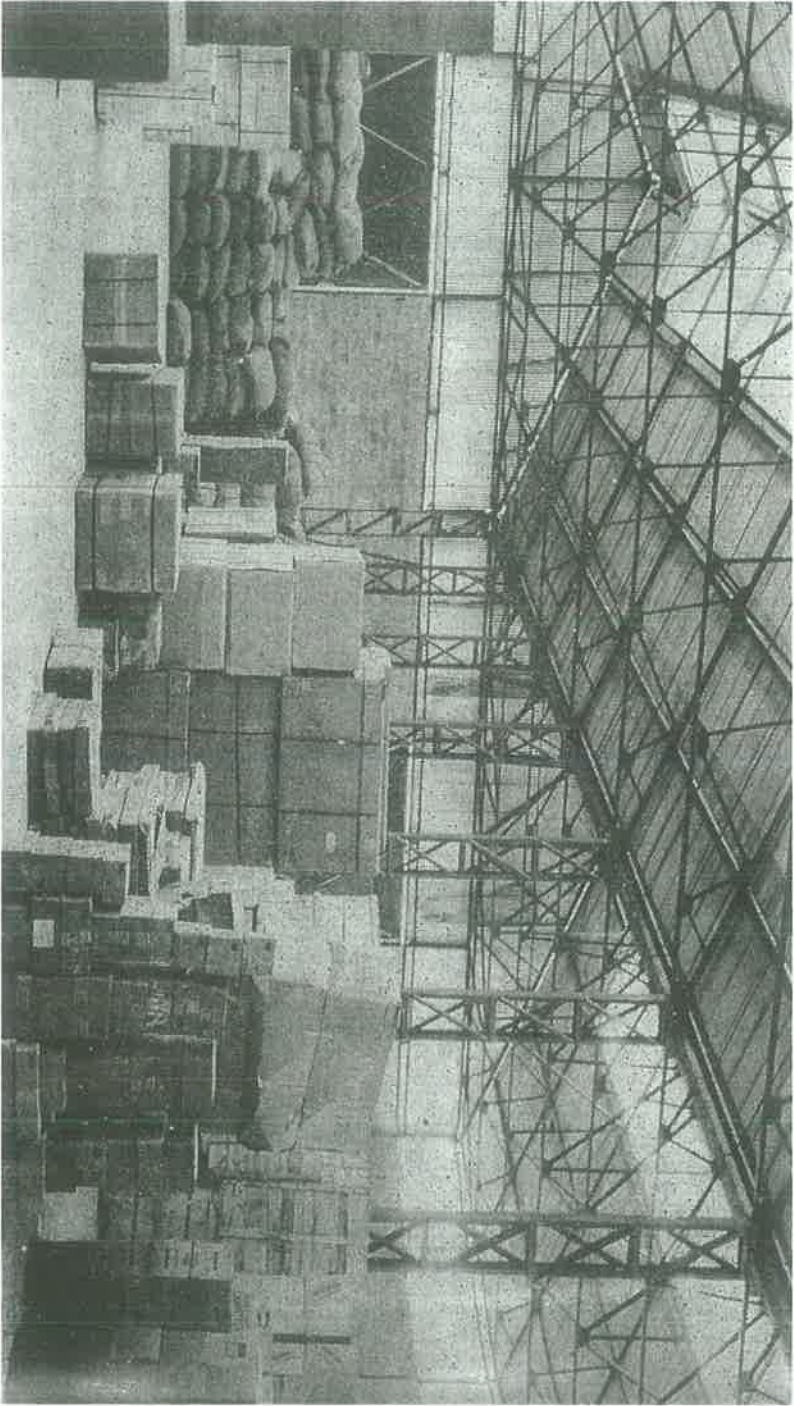
- منطقة الشويخ

يوجد في الشويخ ثلاث مناطق لتخزين البضائع وهي كما يلي :

١ - منطقة رقم (١) وتضم ثلاث مستودعات يستوعب كل منها ما بين ٨٠٠ و ١,٠٠٠ طن .

٢ - منطقة رقم (٢) وتضم تسعة مستودعات تستعمل في تخزين البضائع ولكنها ضيقة المساحة بحيث لا تتسع جميعها لأكثر من الفين وخمسمائة طن ، ومنها ثمانية مستودعات تستعمل في تخزين البضائع ، أما الأخير فيستعمل لحفظ لوازم وأدوات السفن التالفة .

٣ - منطقة رقم (٣) وهي منطقة مكشوفة مقسمة إلى أربعة أقسام وتستعمل لإيداع البضائع القابلة للتخزين في العراء يضاف إليها منطقة خامسة خصصت لإيداع الإسمنت .



أحد المخازن في الميناء القديم

المصدر : مجلة العربي - نوفمبر ١٩٦٠م.

هذا ويضاف إلى هذه المناطق الثلاث ساحات مكشوفة تستعمل لتخزين البضائع غير القابلة للعطب وتتسع لعشرات الآلاف من الأطنان كما جرى العمل على إنشاء اثني عشر مستودعاً بجوار المنطقة رقم (٢) تتسع لحوالي ٢٢,٠٠٠ طن تقريباً وكان ذلك في نهاية العام الحالي (١٩٥٤م) .



المخازن المكشوفة في الميناء لتخزين البضائع كالأخشاب والحديد والسيارات

المصدر : مجلة العربي - نوفمبر ١٩٦٠م .

٢ - النقل البحري

- يشمل هذا القسم جميع وسائل النقل البحرية التابعة للميناء والتي تستخدم للتفريغ من البواخر وعلى الأرصفة وهي موزعة كما يلي :
- باخرتا إنزال حمولة الواحدة منهما ٤٥٠ طناً وقوة محركها ٤٥٠ حصاناً .
 - باخرتا إنزال حمولة الواحدة منهما ٥٠٠ طناً وقوة محركها ٢٥٠ حصاناً .
 - ١٤ سفينة نقل (بوم) حمولة الواحدة من ٥٠ إلى ١٠٠ طناً (صنعت محلياً) .
 - ٢٢ صندلاً حمولة الواحد من ١١٠ إلى ١٧٥ طناً (مستوردة من الخارج) .
 - ٥ صنادل حمولة الواحد ١٠٠ طن (غير صالحة للعمل) .
 - ٣ زوارق سحب بخارية قوة محرك كل منها ١٣٠ حصاناً (صنعت محلياً) .
 - ٣ زوارق سحب بخارية قوة محرك كل منها ٨٨ حصاناً (صنعت محلياً) .
 - جراران (تكات) قوة محرك كل منها ٧٥٠ حصاناً (مستوردة من الخارج) .
 - جرار واحد (تك) قوة محركه ٩٥٠ حصاناً (مستورد من الخارج) .
 - جرار واحد (تك) قوة محركه ٩٥٠ حصاناً (لربط البواخر بجانب رصيف الشويخ) .
 - زورق واحد بخاري قوة محركه ١٣٢ حصاناً (لتنقلات الموظفين) (صنع محلياً) .
 - زورقان بخاريان قوة محركيهما ٤٤ حصاناً (لنقل العمال والطعام ولوازم السفن) .
 - زورق واحد بخاري قوة محركه حصان (للمراقبة والتفتيش البحري) .
 - زورق واحد بخاري قوة محركه حصان (غير صالح للعمل) .

يضاف إلى هذا العدد خمس دواب مستأجرة من الخارج حمولتها جميعها ١٢٥, ١ طناً وجرار لقطر الدوب ، فيكون مجموع حمولة الدوب والصنادل والسفن الصالحة للعمل جميعاً ٣٢٥, ٧ طناً .

وتعمل هذه الوسائط على نقل البضائع من البواخر الراسية في المرفأ الخارجي إلى رصيف الكويت ليل نهار دون توقف ، لكن هناك عوامل عدة تتضافر لتحد من نشاط حركة التفريغ وهي :

- ١ - أن خمس دواب تكون دائماً تحت التصليح والترميم فيصبح مجموع حمولة المتبقي من السفن ٦, ٥٠٠ طناً .
- ٢ - إن حالة الجزر تفرض على الدوب المحملة الانتظار في عرض البحر إلى أن يرتفع المد فتدخل إلى حوض السفن بجانب الرصيف للتفريغ .
- ٣ - إن نسبة البضائع الواردة قد ارتفعت في آخر النصف الأول من هذا العام (١٩٥٤م) عن بداية العام الحالي (١٩٥٤م) بنسبة ٤٦٪ وهذه النسبة تبلغ بالأطنان ٢٨٦, ٣٤ طناً .

٣ - الورشة الهندسية البحرية

لقد توسعت أعمال الميناء توسعاً كبيراً ازدادت معه وسائطه الآلية كالرافعات والجرارات والسيارات فأصبح لزاماً عليه إنشاء ورشة ميكانيكية خاصة تقوم بصيانة وتصليح هذه الوسائط والمحافظة عليها في حالة صالحة للعمل . ولما استورد الميناء سيارات نقل كبيرة خاصة له وعددها خمس وأربعون سيارة لنقل البضائع من الأرصفة إلى مناطق التخزين في الشويخ رأّت الإدارة ضرورة تنظيم الورشة وتقسيم أعمالها فجعلت منها قسماً خاصاً لوسائط النقل

البحري والآخر لوسائط النقل البري . وقد اشترت منذ مدة قريبة ورشة شركة الحفريات بكامل معداتها وأدواتها والمكائن الموجودة فيها وبذلك أصبحت ورشة الميناء مجهزة بأحدث الآلات التي تمكنها من القيام بجميع الأعمال الميكانيكية والصيانة العامة ويقوم بالإشراف على أعمال الورشة مهندسون وفنيون استقدموا خصيصاً لهذا الغرض .

٤ - مراقبة المرفأ

يقوم هذا القسم بالمحافظة على سلامة الملاحه في المرفأ ومراقبة حركة البواخر عند الرسو والإبحار وإعطاء الإرشادات اللازمة ومسح أعماق البحر في منطقة المرفأ وعبر القناة وضبط مقياس المد والجزر وإعداد جداول بذلك ووضع العوامات والأضواء وصيانتها والمحافظة عليها في أماكنها وإدارة برج المراقبة الذي يقوم بالاتصال بالبواخر بواسطة الأضواء ليلاً والأعلام نهاراً عن طريق الشفرة الدولية لمراقبة حركة البواخر كما يقوم بالكشف والمحافظة على المنارات الحالية والعمل على إقامة منارات جديدة لإرشاد السفن الشراعية يضاف إلى هذا القسم الأدلاء الذين يقومون بإدخال البواخر عبر القناة إلى مرفأ الشويخ وإخراجها منه .

٥ - الحراسة العامة

لدى الميناء طابور خاص من الحراس الذين يبلغ عددهم ١٩٢ حارساً . ويقوم هؤلاء الحراس بحراسة مناطق التخزين في الشويخ ومنطقة المرفأ والرصيف ومكاتب الميناء المنشأة هناك . كما يقومون بحراسة المستودعات والمساحات المجاورة لها وأرصفة الميناء بالكويت .

٦ - النقل البري

يضم هذا القسم مئة سيارة منها :

النوع	العدد	النوع	العدد
باص	٦	صالون	٦
لوري	٤	بوكس	١٢
تانك للماء	٢	جيب	١٥
تريلر	٤٣	وانيت	١٢

وينقسم إلى شعبتين الأولى شعبة نقل البضائع وتضم الـ ٤٣ سيارة التريلر ، ويقوم هذا القسم من السيارات بنقل البضائع من أرصفة الكويت إلى مناطق التخزين في الشويخ .

ومن الجدير بالذكر أن الميناء قد استغنى عن السيارات المستأجرة من المتعهدين نهائياً والتي ستسحب في أواخر الشهر الحالي (يوليو ١٩٥٤م) .

أما الشعبة الثانية فتقوم بالخدمات العامة لجميع أقسام الميناء إذ تعمل سيارات (البوكس والباص) على نقل موظفي الدائرة من بيوتهم إلى مراكز أعمالهم وبالعكس . كما تعمل على نقل كتبة الأرصفة ومناطق التخزين إلى الشويخ ليلاً ونهاراً لتناوب العمل .

وتعمل سيارات الجيب على نقل المراقبين ومفتشي الأرصفة ونظار مناطق التخزين والورشة إلى المناطق التي تتعلق بأعمالهم .

وتستعمل سيارات الوانيت واللوري لنقل العمال والمستخدمين في جميع الأقسام وتزويد هذه الأقسام بما يلزمها من المواد والحاجيات . وتقوم سيارات الماء بتزويد الدائرة ومكاتب الشويخ ومناطق التخزين والأرصفة والمراكب والسفن التابعة للميناء بماء الشرب . أما سيارات الصالون فهي خاصة لمدير الإدارة والمعاون ورؤساء الأقسام التابعة للميناء .

٧ - العمال

ينقسم العمال التابعون للميناء إلى ثلاثة أقسام :

- ١ - قسم لتسلم البضائع من البواخر إلى السفن وعددهم من ٣٠٠ إلى ٤٠٠ عامل وهؤلاء (مياومون) - أي يعملون بأجر يومي .
- ٢ - قسم للتفريغ من السفن على الأرصفة وإلى المستودعات وعددهم من ٥٠٠ إلى ٦٠٠ عامل وهؤلاء متعهدون .
- ٣ - قسم للتفريغ من السيارات إلى مناطق التخزين في الشويخ وعددهم من ٢٠٠ إلى ٣٠٠ وهؤلاء (مياومون) ومتعهدون .

يعمل القسم الأول على تسلم البضائع من البواخر التي تفرغ حمولتها إلى السفن والدوب . ويعمل القسم الثاني على تفريغ البضائع من السفن والدوب إلى المخازن والأرصفة . أما القسم الثالث فيقوم بتحميل البضائع في سيارات النقل وتفريغها في مناطق التخزين في الشويخ .

ويتناوب هؤلاء العمال ليل نهار لتسيير العمل كما تتطلب حركة التفريغ والنقل البحري من البواخر . يضاف إلى هؤلاء العمال قسم آخر تابع لوكلاء البواخر يعملون للتفريغ من عنابر البواخر ويتراوح عددهم ما بين ٣٠٠ و ٤٠٠ عامل .

٨- الرافعات

لدى الميناء الآن (١٩٥٤م) اثنتان وعشرون رافعة أو صافها كما يلي :

١ سمث رودلي ٧,٥ طن تحت التصليح بانتظار قطع الغيار

٢ بي سيتي ٧,٥ طن

٣ بي سيتي ١٢,٥ طن واحدة منها تحت التصليح

٢ كولر ١٢,٥ طن

٢ إن . سي . كي . ١٠ طن تركب أجزاءها الآن في الورشه

١ إن . سي . كي . من ١٥ إلى ٢٠ طناً تركب أجزاءها (الآن) في الورشه

٣ كولر ٢٠ طناً لاتزيد قوة رفعها على ١٠ أطنان

٣ كولر من ٦ إلى ١٠ أطنان

٣ نيلر ٤ أطنان

٢ دويز ٢٠ طناً (المانيتان) وصلتا (حديثاً) والعمل جار لاستلامها وتركيب أجزائهما .



الرافعات التي تم تزويد الميناء بها عام ١٩٦٠م وتبلغ طاقة الواحدة منها ٦ أطنان

المصدر : مجلة العربي - نوفمبر ١٩٦٠م .



الرافعات الضخمة التي تم شراءها لميناء الشويخ الجديد عام ١٩٦٠م

المصدر: مجلة العربي - نوفمبر ١٩٦٠م.

إن تسع رافعات من العدد المذكور أعلاه استوردت عند بداية العام الحالي (١٩٥٤م) ومن هذه الرافعات التسع ثلاث رافعات تقوم الورشة بتركيبها ورافعتان المانيتان حمولة الواحدة منهما ٢٠ طناً وصلتا (حديثاً) وسيعمل على تركيبهما (قريباً) وستباشر جميع هذه الرافعات العمل خلال الشهر القادم .

أما الرافعات المتبقية التي تقدم ذكرها فمنها سبع رافعات تعمل (الآن) على رصيف الكويت وهي بحالة جيدة يركن إليها وباستطاعتها إنجاز تفريغ ما يرد من البضائع بكل سهولة . وفي حالة تزايد كميات البضائع الواردة يمكن جلب رافعات إضافية من مناطق التخزين التابعة للميناء ، إلا أن هذه الرافعات من طراز قديم بحيث لا يمكن الاعتماد عليها كلياً ، أما الرافعات التي تعمل على رصيف الشويخ فهي دائماً بين اثنتين وأربع رافعات .



الرافعات الجسرية الحديثة

ويستثنى من مجموع الرافعات عدد يقدر بأربع رافعات تحت التصليح والصيانة على الدوام . ولا يزال أقصى ما يمكن تفريغه من القطع الثقيلة في حدود ١٠ طن (حتى الآن) .

وقد بين مدير عام الميناء للجنة التنفيذية العليا للميناء في ذلك التقرير - الذي قدمه بعد سنة تقريباً من تأسيس الميناء (أي في يونيو ١٩٥٤م) - كل ما يخص ذلك المرفق من أعمال منذ إنشائه في يونيو عام ١٩٥٣م إلى تاريخ ذلك التقرير . وقد بين تطور الميناء خلال تلك الفترة وإمكانياته ومدى نشاطه منذ أن أصبح دائرة تعمل ضمن حدود مسؤولياتها المناطة بها . وقد واجهت الإدارة في البداية صعوبات في استقبال الشحنات الكبيرة من المواد ، وخاصة العمرانية منها ، التي أخذت ترد تباعاً وذلك نظراً للنقص في الإمكانيات التي لم تكن كافية لمواكبة تراكم الواردات وازدحام الميناء بالبواخر المشحونة بالمواد الإنشائية والبضائع التجارية . غير أن اهتمام الحكومة بتنظيم الميناء واتخاذ التدابير العاجلة حل كثيراً من المشكلات التي واجهت الميناء في إنجاز عملية تفريغ البواخر بعد أن تم توفير الوسائط الآلية الحديثة للتفريغ وزيادة عدد الرافعات والسفن والصنادل وإنشاء المستودعات الواسعة وتوفير الأغطية وإيجاد مناطق إضافية مكشوفة للتخزين مما أدى إلى رفع مستوى التفريغ اليومي من البواخر وعلى الأرصفة من ١,٠٠٠ طن إلى ٢,٠٠٠ طن في اليوم الواحد .

التطورات التي شهدتها الميناء بعد التنظيمات الإدارية والفنية التي أدخلت إليه في بداية الخمسينيات

١ - الوضع الإداري للميناء

شهد الميناء عدة تطورات إدارية وتغييرات في الجهات المسؤولة عن إدارته والإشراف عليه منذ تأسيس الإدارة في يونيو من عام ١٩٥٣م إثر تأميم الحكومة لشركة جمال باشي . ففي يونيو من عام ١٩٦١م ضُمت إدارة الميناء إلى إدارة الجمارك بناء على المرسوم الأميري رقم ٦١ / ٨ وأصبحت تعرف باسم «دائرة الجمارك والموانئ» . وفي ١٧ يناير من عام ١٩٦٢م تم تأسيس وزارة الجمارك والموانئ بناء على المرسوم بالتشكيل الوزاري آنذاك حيث أخذت تلك الوزارة على عاتقها إدارة ذلك النشاط . وفي ٢٨ من يناير ١٩٦٣ صدر مرسوماً أميرياً بضم الجمارك والموانئ إلى وزارة المالية والصناعة . وفي ١٤ / ٤ / ١٩٧٥م صدر مرسوم أميري بإلحاق إدارة الجمارك والموانئ بوزارة المواصلات ، واستمر ذلك إلى أن تم فصل الموانئ عن إدارة الجمارك عام ١٩٧٧م وإنشاء المؤسسة العامة للموانئ بناء على المرسوم رقم ٧٧ / ١٣٣ بتاريخ ٢٧ // ١١ / ١٩٧٧م . وبتاريخ ٣١ / ٨ / ١٩٩٣م صدر قانون رقم ٤٠ لسنة ١٩٩٣م بتعديل المادة (١) من المرسوم بالقانون رقم ١٣٣ / ١٩٧٧م بإنشاء المؤسسة العامة للموانئ واستبدال اسم المؤسسة إلى «مؤسسة الموانئ الكويتية» . وقد ذكر في المذكرة

الإيضاحية للمرسوم أن سبب تغيير اسم المؤسسة هو أن الاسم الذي كانت تحمله (المؤسسة العامة للموانئ) «لا يبرز اسم الكويت ، كما أنه مسمى عام تشترك فيه بعض مؤسسات الموانئ في الدول الأخرى . . . ونظراً لأن الموانئ الكويتية قد أصبحت تدخل ضمن عداد الموانئ العالمية ذات الشأن وتشارك بمسئوليتها في حضور المؤتمرات والندوات الدولية ، لذلك فقد بات من الضروري تعديل اسم المؤسسة لإبراز اسم الكويت على الصعيد الدولي بصورة لا تختلط مع أي من المؤسسات الأخرى ذات النشاط المشابه على المستوى العربي أو الخليجي» .

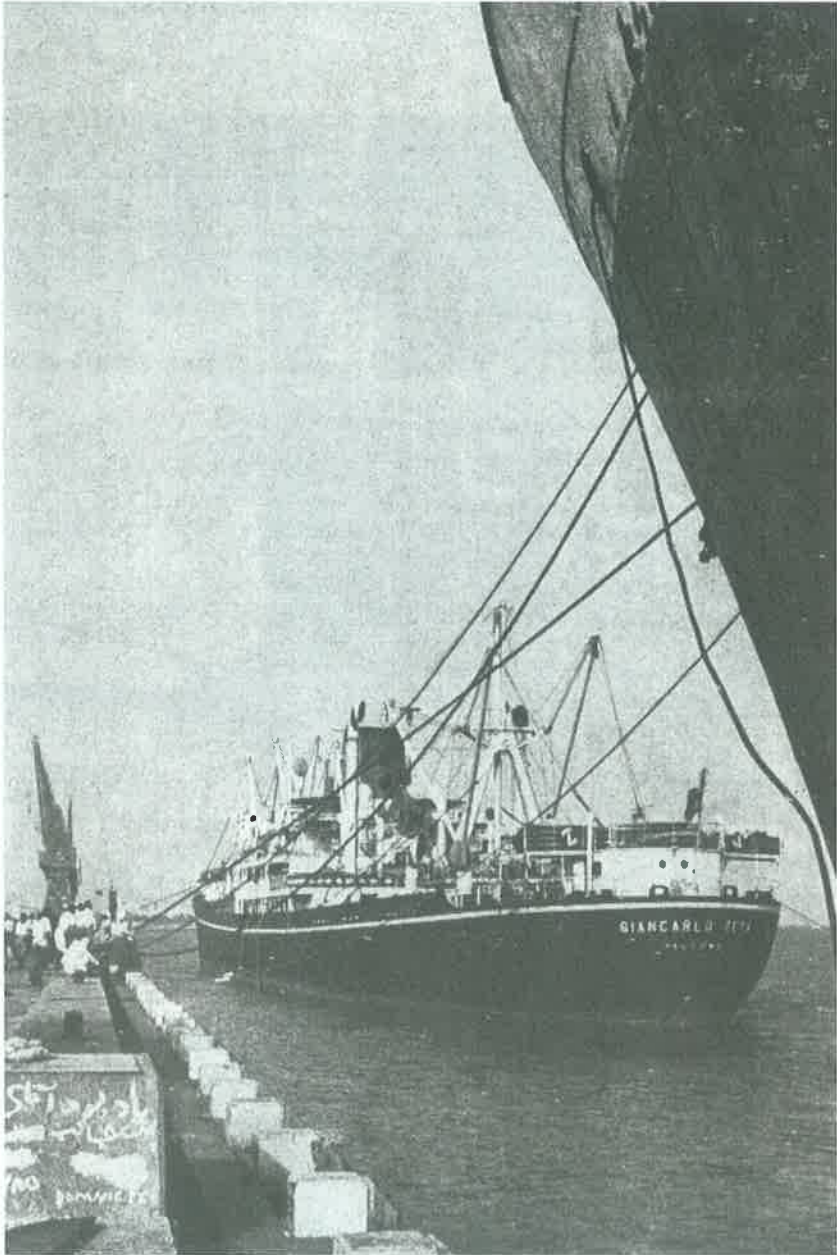
٢ - فكرة تطوير الميناء

بدأت حكومة الكويت في نهاية الأربعينيات من القرن الماضي بالتفكير بتوسعة الميناء القديم أو بناء ميناء آخر لمواجهة الزيادة الكبيرة في الواردات نتيجة للطفرة الاقتصادية التي صاحبت البدء في إنتاج النفط بكميات تجارية كبيرة بعد انتهاء الحرب العالمية الثانية . وكانت الأنظار تتجه إلى إنشاء ميناء آخر خارج المدينة نظراً للموقع الحساس لميناء الكويت القديم بالقرب من مركز اتخاذ القرار وهو قصر السيف . وقد طرحت فكرة تشييد ميناء في أقصى المنطقة الشرقية من مدينة الكويت .

وكان من بين الذين أدلوا بدلوهم في هذا المضممار المرحوم محمد قبازرد - الذي عين فيما بعد أول مدير للميناء - حيث كتب في العدد الثالث من مجلة كاظمة الصادر في سبتمبر من عام ١٩٤٨م تحت عنوان « حاجة الكويت إلى مرفأ» يقول : « . . . إن موقع الكويت الجغرافي يمتاز على غيره من الموانئ بما له

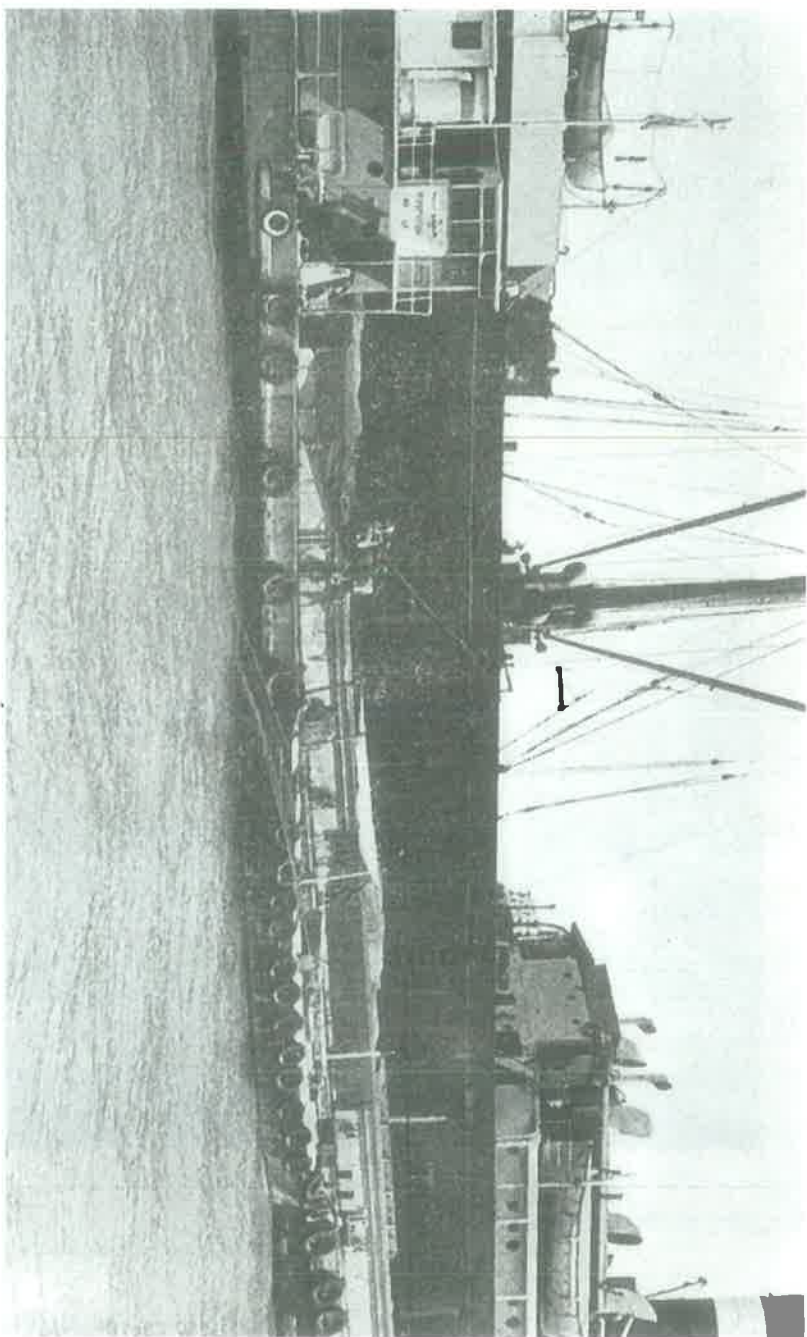
من ميناء طبيعي ملائم للملاحة والمواصلات البرية والجوية مما جعل من الكويت نقطة اتصال مهمة بين الشرق والغرب . وإذا نظرنا إلى ما لميناء الكويت من أهمية تجارية ، وما له من شأن في الحاضر وفي المستقبل أدركنا مدى ما تدعو إليه الحاجة الماسة إلى التفكير في إصلاح ما يحتاج إليه هذا الميناء الهام من إقامة المنشآت البحرية التي من شأنها تأمين حركة الملاحة والتجارة والعمل . ومن أهم ما يحتاج إليه هذا الميناء هو إنشاء مرفأ عام يكفل لأكبر البواخر التجارية أن ترسو فيه لتكون في مأمن من تقلبات الجو والعواصف ، ثم بناء أرصفة تمكن هذه البواخر والسفن من الوقوف إلى جانبها لتفريغ حمولاتها بصورة مستمرة لا تحول دون ذلك أشد العواصف . كما أن توفير العوامات والأنوار الكشافه لإرشاد السفن من الأمور اللازم توافرها للملاحة في الميناء وغير ذلك مما يتفق وتطور حالة البلاد التجارية والاقتصادية . . . » ، وقد دعاني إلى الكتابة في هذا الموضوع ما سمعته بأن هناك فكرة ترمي إلى إنشاء مرفأ سيني في الجهة الشرقية من المدينة يمتد إلى حيث العمق المناسب لرسو البواخر فيه أي إلى بعد ميل واحد ونصف الميل من الساحل .

والواقع أن هذه الفكرة قد ظهرت في وقت تدعو الحاجة إليها نظراً إلى أن ميناء الكويت قد أصبح اليوم لا يخلو من البواخر بصورة غير منقطعة ، كلها تنتظر دورها لتفريغ شحناتها الكبيرة نظراً لأن وسائل التفريغ الموجودة حالياً هي من الوسائل القديمة غير الملائمة لعصر السرعة ، إذ أنها لا تكفي أو لا تصلح لاستيعاب ما يرد إلى هذا الميناء من الشحنات التجارية ليل نهار .



احدى السفن تقترب من الرصيف الرئيسي لترسو بمحاذاته تماما

المصدر: الكويت الحديثة - محمود قلعه جي .



عدد من الدوب بالقرب من الباجرة للقيام بترال البضائع منها وبقائها للميناء القديم
المصدر : الكوريت الحديتية - محمود قلعه جني .

وقد رأيت بمناسبة ظهور هذه الفكرة الموفقة أن ألفت نظر القائمين عليها إلى أن بناء مرفأ في هذه الجهة من المدينة قد لا يفي بالقصد المتوخى من ذلك على أتم وجه مطلوب ، هذا إذا أمعنا النظر في موقع المرفأ من الوجهة الإنشائية والطبيعية على السواء إذ يستحسن إنشاء مرفأ في موقع أمين يكفل للسفن السلامة من هبوب الرياح ثم مراعاة صلاحية ذلك المرفأ لتشديد الأرصفة والمستودعات الكافية فيه لحفظ ما يرد من البضائع ولوقوف عدد من البواخر بجانبه في وقت واحد .

على أن هناك مرفأ مناسباً أميناً يصلح لأن يكون المرفأ العام للميناء وهو الشويخ الذي لا يكلف إنشاؤه أكثر مما قد يكلفه بناء رصيف يمتد ميلاً ونصف الميل إلى البحر . فالشويخ تمتاز بغزارة مائها وموقعها الهادئ الأمين من العواصف لكونها بين ساحلين قريبين من بعضهما البعض يجعلان منها مرفأ مناسباً بعيداً عن المدينة وقريباً منها في آن واحد ، وأن هذا المرفأ - إذا قدر له أن يكون مرفأ الكويت - فإنه لا يكفل سلامة البواخر من العواصف فحسب بل سيؤوي حتى السفن الكويتية التي ستجد فيه خير ملجأ من الرياح والعواصف . وتصلح الشويخ لأن تكون مرفأ ورصيفاً عاماً للبلاد بصورة أحسن مما لو أنشئ رصيف ضيق ممتد إلى البحر لا يسع لأكثر من باخرتين أو ثلاث لتفريغ حمولتها في حين أن شاطئ الشويخ الممتد شرقاً وغرباً يساعد كثيراً على تشييد أرصفة عديدة أو رصيف واحد يمتد إلى كل ما تدعو إليه الحاجة من التوسع بحيث يتسع لعدة بوأخر لأن ترسو على طولهِ . كذلك يمكن مد سكة حديد على هذا الرصيف لتفريغ الحمولة عليها ثم توزيعها في مخازن تبني لهذا الغرض . . وبما

أنه لا يستبعد أن يُسن قانون لأموال الترانزيت فإن الحاجة تدعو في هذه الحالة إلى تأسيس مخازن خاصة للأموال (البضائع) المراد تصديرها إلى خارج الكويت .

٣ - أهمية ميناء الشويخ تاريخياً

يقع ميناء الشويخ على بعد حوالي ثلاثة أميال إلى الغرب من مدينة الكويت . وجاء الاهتمام بذلك الموقع مبكراً ، وتحديدأ في بداية عام ١٩٠٥م عندما قامت حكومة الهند الأنجليزية بعمليات المسح لميناء الكويت حيث أدت هذه العمليات إلى إبراز أهمية ميناء الشويخ ومزاياه باعتباره ميناء جيد الحماية وصالحاً للملاحة^(١) . وإثر الانتهاء من عمليات المسح هذه أبدت الحكومة البريطانية اهتمامها بذلك الموقع واقترحت على الشيخ مبارك الصباح تأجيره لاستخدام البواخر فوافق الشيخ مبارك الصباح على ذلك لأغراض سياسية أهمها دفع الخطر العثماني والمطامع الألمانية في الخليج في ذلك الوقت . فوقع الشيخ مبارك الصباح مع الميجور (نوكس) الوكيل السياسي البريطاني في الكويت على اتفاقية خاصة بتأجير ذلك الموقع مع شريط من الأراضي حوله في بندر الشويخ . وكان الهدف من تلك الاتفاقية قطع السبل نهائياً أمام الخطط الألمانية العثمانية التي كانت لاتزال تسعى إلى إيصال خط حديد بغداد إلى الكويت ، وخاصة أن بندر الشويخ كان من بين النهايات المقترحة للخط . وفي تلك الاتفاقية وافق الشيخ مبارك الصباح على التوقيع على عقد الإيجار مقابل ستين ألف روبية . وقد ظلت البواخر البريطانية تستخدم الميناء بناء على عقد

(١) الكويت في دليل الخليج - السفر التاريخي - خالد سعود الزيد - ص ٢٢٩ .

الإيجار من عام ١٩٠٧م حتى تم إلغاء العقد المبرم بين بريطانيا والكويت في عام ١٩٢٢م ، بعد أن زالت الأسباب التي أدت ببريطانيا إلى الحصول على عقد إيجار الميناء ، وإثر هزيمة كل من ألمانيا والدولة العثمانية في الحرب العالمية الأولى . وعقب استرداد الكويت للميناء أخذت تحدث فيه العديد من التطورات حتى أصبح في وقتنا الحاضر واحداً من أكثر موانئ الكويت أهمية (١) .

٤ - ميناء الشويخ في الأربعينيات (٢)

اهتمت شركة نفط الكويت مع بداية حصولها على عقد التنقيب على النفط في الكويت بموضوع الحصول على مرفأ مناسب لاستخدامه في جلب الآتيا وأجهزتها وأدواتها اللازمة للتنقيب والحفر ونقل النفط من الآبار إلى الناقلات للتصدير . وكانت منطقة البحرة الواقعة على الساحل الشمالي من خليج الكويت ، والتي تبعد حوالي ٣٠ كيلومتراً عن كاظمة ، أول منطقة يتم التنقيب فيها عن النفط عام ١٩٣٦م . وكانت الشركة قد أنشأت في تلك الفترة مكاتب لها في منطقة القبلة ودائرة خاصة بالشئون البحرية (Marine Department) في الشويخ بالقرب من محطة تصفية المياه القديمة ، للإشراف على وصول المعدات لنقلها إلى مواقع التنقيب والإنتاج والنقل . وقد بنت الشركة في منطقة الشويخ رصيفاً صغيراً لاستقبال الدوب التي بدأت بنقل المعدات والأنابيب الكبيرة من البواخر إلى الرصيف ليتم نقلها من هناك إلى مواقع حفر الآبار .

(١) نشأة الجمارك الكويتية - الدكتور جمال زكريا قاسم - مركز البحوث والدراسات الكويتية - ٢٠٠٠م - ص ٥٣ .

(٢) من مقابلات للكاتب مع عدد من الذين عملوا في شركة نفط الكويت وفي ميناء الشويخ التابع للشركة في الأربعينيات من القرن الماضي ومنهم السيد محمد زمان أشكناني والسيد عابدين حبيب الصايغ والسيد خليل إسماعيل الصالح والسيد داود سليمان الجاسم .

وكانت البواخر التي تنقل المعدات والأنابيب الكبيرة (قطر ٢٢ إنش) ترسو مقابل منطقة الشويخ فتتوجه إليها الدوب لإنزال تلك المواد ونقلها إلى الميناء ، فيتم إنزالها هناك بواسطة الرافعات وتنقل من هناك بسيارات المتعهدين إلى الأحمدي والمقوع ومواقع الحفر الأخرى . وكان ذلك الميناء مخصصاً لاستخدام شركة نفط الكويت التي قامت ببنائه وتعميق الممرات من حوله وتجهيز ساحات كبيرة على اليابسة لتخزين المعدات والأنابيب قبل نقلها إلى المواقع . ويمتد الرصيف داخل البحر ما بين ٨٠-١٠٠ متر تقريباً ويبلغ عرضه ما بين ٤٠-٥٠ متراً . وكانت الرافعات تقوم بإنزال الأنابيب والمعدات من الدوب ونقلها إلى سيارات الشحن (التريلات) التي تتوجه بها إلى مناطق العمل . وتقف الشاحنات فوق الرصيف (الجلي) لتحميل بعض المعدات لنقلها مباشرة إلى الأحمدي والمقوع والمواقع الأخرى . كما شيدت الشركة عدداً من الشبرات لإيواء عمال الصيانة والموظفين .

وكان من بين موظفي شركة النفط هناك نواخذة سابقون أصبحت مهمتهم إرشاد البواخر للدخول في الأماكن المخصصة لها وقيادة التكات التي تسحب الدوب إلى الرصيف . كما تم توظيف عدد من الكتبه والفنيين والعمال للقيام بالأعمال الخاصة بإرشاد الدوب والنقل والتنزيل والصيانة والنجارة والتسجيل والمحاسبة وغير ذلك من أعمال . وقد استمرت شركة نفط الكويت بإدارة ذلك الرصيف واستخدامه إلى عام ١٩٥٥م عندما تم تسليمه لدائرة الميناء التي أدخلت عليه بعض التحسينات ثم بدأت باستخدامه عام ١٩٥٦م (١) .

(١) من مقابلة للكاتب مع السيد عابدين حبيب الصايغ .

ويقع ذلك الميناء بالقرب من محطة تصفية المياه الأولى وهو موقع ميناء الشويخ الحالي نفسه .

٥- مشروعات التطوير الأولى للميناء

أعطيت فكرة تطوير ميناء الكويت أهمية كبيرة بعد تأسيس إدارة الميناء وإدخال التنظيمات الجديدة عليه ، وقد أجريت عدة دراسات في ذلك الشأن استمرت لفترة من الزمن أشرف عليها مجلس الإنشاء . وفي عام ١٩٥٢م كلفت الحكومة الكويتية إحدى الشركات البريطانية المتخصصة في اختيار موقع مناسب يصلح لإقامة ميناء بديل يكون قادراً على مواكبة ومواجهة المتغيرات الجديدة في التجارة الخارجية . وتقدمت الشركة بثلاثة مواقع مقترحة للميناء الجديد هي :

أ - منطقة الشويخ على الساحل الجنوبي لجون الكويت في القسم الشرقي من الخليج الأوسط .

ب - منطقة رأس السالمية (رأس الأرض) .

ج - منطقة رأس كاظمة على الساحل الشمالي لجون الكويت .

وقد وقع الاختيار على منطقة الشويخ لإقامة أول ميناء تجاري حديث لعدة اعتبارات من بينها تميزه بتوافر الحماية الطبيعية لموقعه الذي يحميه من خطر الأمواج وخلو المواقع المحيطة به من العمران في ذلك الوقت ولكونه أقرب المواقع المقترحة لقلب المدينة التجاري^(١) . وبعد اختيار منطقة الشويخ لإقامة الميناء أقيم

(١) الموانئ الكويتية التجارية - دكتور زين الدين عبد المقصود - جامعة الكويت ١٩٨٣م - ص ٣٩ .

بصورة مؤقتة هناك رصيف خشبي عام ١٩٥٣م لرسو السفن . كما أقيم في عام ١٩٥٦م أول رصيف مبني من الحجارة بطول ٧٣٠ متراً وعمق عشرة أمتار (١) . وقد بدأت دائرة الميناء باستخدام ميناء الشويخ في ذلك العام ، بعد أن تم بناء الرصيف المؤقت لاستقبال البواخر الصغيرة حيث رست أول سفينة هناك في يونيو من ذلك العام بحضور رئيس دائرة الميناء المرحوم الشيخ خالد العبد الله السالم الصباح ومدير دائرة الميناء المرحوم محمد حسين قبازرد ونائب مدير الميناء المرحوم جاسم مشاري العنجري وكبار موظفي دائرة الميناء وجمهور غفير من المواطنين الذين جاؤوا لمشاهدة أول باخرة وهي ترسو بجانب الرصيف ليتم إنزال البضائع منها مباشرة في سيارات الشحن الكبيرة (اللوارى) (٢) . وبذلك بدأت البواخر ذات الحمولة التي تصل إلى ١٠٠٠ طن ترسو هناك لتتولى الرافعات التابعة للباخرة إنزال البضائع على السيارات لتنقلها إلى المستودعات التابعة للميناء .

البدء بتنفيذ مشروع ميناء الشويخ

في منتصف عام ١٩٥٣م اتخذت الخطوة الأولى نحو إنشاء الميناء البديل وذلك بتعيين السير وليام هالكرو خبيراً فنياً للمشروع وللقيام بوضع التصميمات اللازمة له والإشراف على إنشائه . وكان المشروع ينقسم إلى شقين (٣) :

- الأول : ويتعلق بحوض رسو السفن والقناة الموصلة إليه .
- الثاني : ويتعلق برصيف الميناء وجميع المنشآت اللازمة له .

(١) المصدر السابق نفسه - ص ٤٦ .

(٢) من مقابلة للكاتب مع السيد عابدين حبيب الصايغ .

(٣) الكويت الحديثة - محمود قلعه جي - ص ٢٢٨ .

وبعد اكتمال الدراسات بدأ العمل بالحفر في الحوض المقترح بالإضافة إلى عمليات حفر القناة المؤدية إلى هذا الحوض بعمق وعرض كافيين . كما جرى إعداد وثائق مناقصة رصيف الميناء والمنشآت اللازمة له . وفي منتصف عام ١٩٥٤م توقف العمل بحفر الحوض والقناة ، وكذلك توقف إعداد وثائق مناقصة رصيف الميناء والمنشآت اللازمة له بناء على أمر أمير البلاد . وفي منتصف عام ١٩٥٥ ، عاد السير وليام هالكرو وشركاه إلى استئناف البحث في الموضوع حيث عقدت عدة جلسات مع مجلس الإنشاء لبحث النواحي الفنية بحضور مهندس إدارة الميناء وتقرر تحضير اتفاقية جديدة لعمليات إنهاء الحفر وإنجاز بناء الرصيف والمنزلق بعد إدخال المتطلبات الإضافية عليه (١) .

وقد بدأ العمل في إنشاء الميناء بالشويخ بتاريخ ٢٥ من يناير سنة ١٩٥٨م وبدأ الاستخدام الفعلي للميناء عام ١٩٥٩م حيث تم إدخال أول سفينة على المراسي الجديدة . وقد انتهى العمل الفعلي بالميناء في مايو سنة ١٩٦٠م وافتتح رسمياً في ٢٩ أغسطس من نفس العام (٢) وكان في ذلك الوقت يعتبر من أحدث الموانئ الخليجية . وقد بلغت تكلفة إنشاء الميناء الجديد ٢٩ مليون دولار ، ويتشغيله بدأت أربع سفن من عابرات المحيطات تقف على أرصفته لتقوم الرافعات الكهربائية لأول مرة بتفريغ البضائع مباشرة من الماء إلى اليابسة . وقد أدى ذلك إلى انخفاض مدة الانتظار للبواخر التي كانت تزود الكويت بالبضائع

(١) الكويت الحديثة - محمود قلعه جي - ص ٢٢٩ .

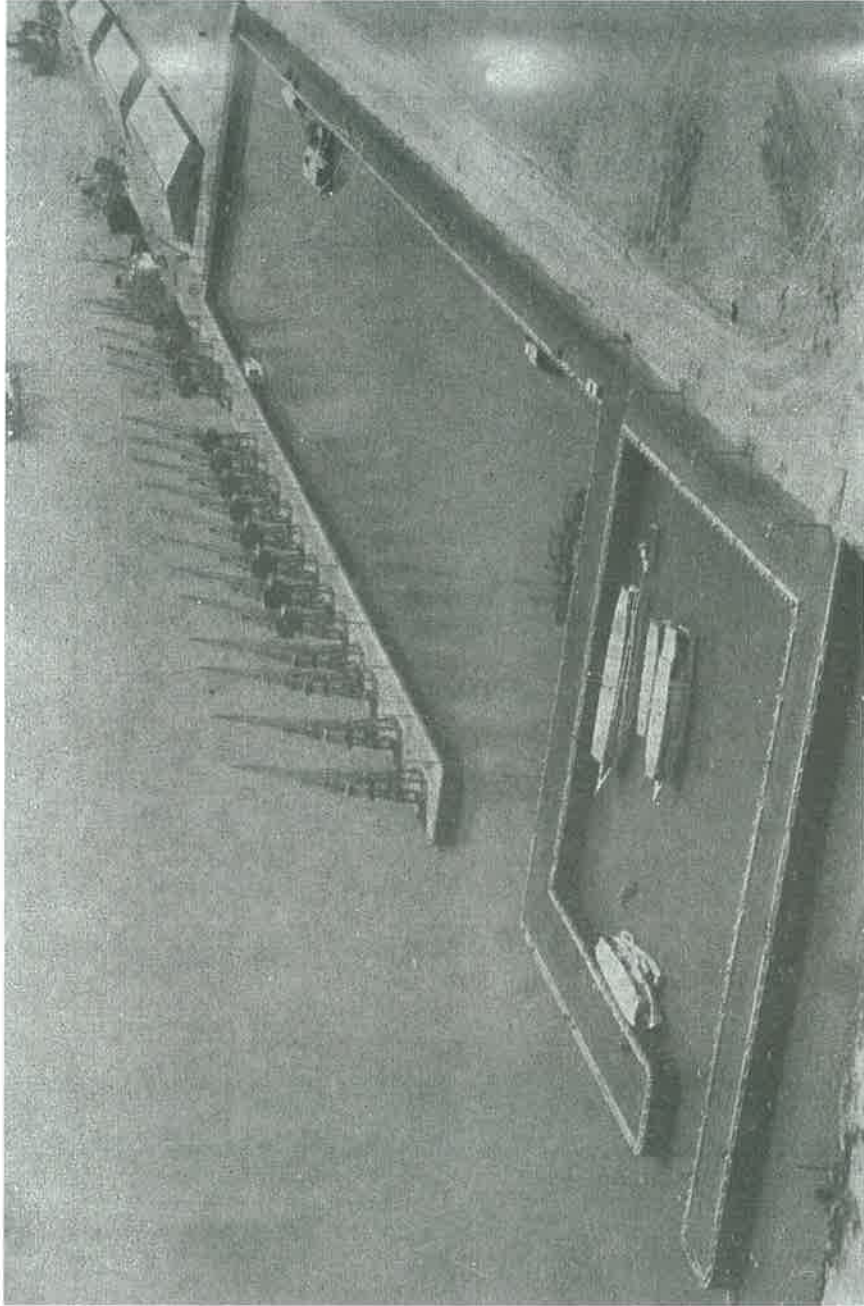
(٢) وزارة الإعلام - الكتاب السنوي - ١٩٧٣م - " الجمارك والموانئ " - ص ١٦٠ .

إلى يومين كحد أعلى بينما بلغت في وقت ما من عام ١٩٥٩م خمسة وأربعين يوماً^(١).

وقد استلزم المشروع حفر وإزالة نحو خمسة ملايين ياردة مكعبة من الرمال والصخر الصلد الذي استعملت المتفجرات لتفتيته ، كما استلزم إيجاد قناة للدخول طولها ١٧ ألف قدم وعمقها ٢٤ قدماً في حالات الجزر الأدنى ، كما اقتضى الحال كذلك بناء حوض للإرساء عرضه ١٢٠٠ قدماً وعمقه ٢٨ قدماً في حالات الجزر الأدنى ، فضلاً عن المرسى الرئيسي وعمقه ٣٣ قدماً ، وبني كذلك ميناء للسفن الصغيرة والمراكب بعمق ١١ قدماً ومراس أخرى بعمق ١٨ و ١٣ قدماً لرسو أربع سفن كبيرة مرة واحدة ، كما ترسو سفينة خامسة إلى رصيف آخر يبلغ عمق الماء بجواره ٢٦ قدماً . وتم تزويد الميناء بكل وسائل المعاونة التي جعلته من أفضل الموانئ الحديثة ، فهناك ست عشرة رافعة كهربائية ضخمة تسير على خطوط حديدية ، زودت بها المراسي الأربعة في الرصيف الرئيسي ، وتعمل كل منها في مدار قدره ٦٥ قدماً ، أما حمولتها فمختلفة إذ إن هناك أربع رافعات تستطيع كل منها أن تحمل ستة أطنان دفعة واحدة ، بينما تستطيع كل واحدة من الاثني عشرة الباقية رفع ثلاثة أطنان في كل مرة . كما أضيفت إلى جانب هذه الرافعات الضخمة سبع وخمسون رافعة متحركة موزعة على الأرصفة والمخازن لتفريغ حمولات السفن المختلفة ، وهناك أيضاً عشرون رافعة كهربائية صغيرة ذات المشبك لسرعة صف البضائع داخل المخازن^(٢) .

(١) الجمارك والموانئ - التقرير السنوي - ١٩٦١م - ١٩٦٢م - ص ٩ .

(٢) دولة الكويت الحديثة - الدكتور ابراهيم عبده - ١٩٦٢م - ص ١٣٩ .



ميناء الشويخ عام ١٩٦٠م وشاهد عدد من أحواض السفن والرافعات والمخازن
المصدر: مجلة العربي - نوفمبر ١٩٦٠م.

ولمواجهة الزيادة الملحوظة في حركة الاستيراد بالكويت عهد المسئولون في الميناء إلى زيادة المخازن المسقوفة ، فاصبح عددها ٢٤ مخزناً مساحتها ٦٥٩,٠٠٠ قدماً مربعاً تستعمل للبضائع التي يمكن تخزينها في العراء مثل الحديد والسيارات^(١) .

وقد اتخذت كافة الاحتياطات في الميناء الجديد لمواجهة خطر الحريق في السفن ، فتكونت فرقة خاصة للحرائق البحرية مزودة بزورقين بهما أحدث آلات الإطفاء وأقواها ، إذ يستطيع كل من الزورقين أن يقذف خمسة آلاف جالون من الماء في الدقيقة الواحدة إلى مقر الحريق ، فضلاً عن تسعمائة جالون من وسائل الإطفاء الرغوي التي يمكنه إرسالها في نفس الدقيقة^(٢) .

وقد اهتمت إدارة الميناء في تعيين مرشدين بحريين ذوي خبرة لإرشاد السفن للتوجه إلى مراسي الميناء ، فاختارت عشرة «نواخذة» كويتيين من الذين سبق لهم العمل في السفن الشراعية لأداء هذه المهمة وهم السادة : عيسى النشمي ، سعد القطامي ، إبراهيم بن شيبه ، أحمد الصقر ، يوسف القصار ، بدر القطامي ، أحمد المضاحكة ، عبداللطيف الصقر ، عبدالله اسماعيل ومحمد حسن الكوس . كما تم تعيين عدد من الشباب الكويتي من خريجي ثانوية الشويخ للعمل مساعدين لهم بعد أن تم تدريبهم .

ويجب على كل سفينة تزيد حمولتها عن خمسمائة طن أن تستعين بأحد المرشدين لدخول الميناء ، فتتصل لاسلكياً وهي في عرض البحر بالمحطة الساحلية التابعة للميناء وتخبرها بموعد وصولها وحمولتها ، فتتولى المحطة

(١) دولة الكويت الحديثة - الدكتور ابراهيم عبده - ١٩٦٢ - ص ١٣٩ .

(٢) المصدر السابق نفسه - ص ١٤٠ .

توزيع الإشارة على مراقب المرفأ لعمل ما يجب لاستقبال الباخرة حتى تفرغ حمولتها وتتزود بالوقود والماء العذب ، ويقوم برج المراقبة بالاتصال بالباخرة بواسطة الشارات الضوئية . وتقع على هذه المحطة الساحلية مسئولية سلامة الأرواح في البحار ، فهي التي تساعد البواخر في حالتها الاستغاثة وعدم الرؤية ، كما أنها تقوم بمساعدة الباخرة طبيأ في حالة مرض أحد ركابها إذ تنقل له تعليمات وإرشادات طبيب الميناء بواسطة اللاسلكي .

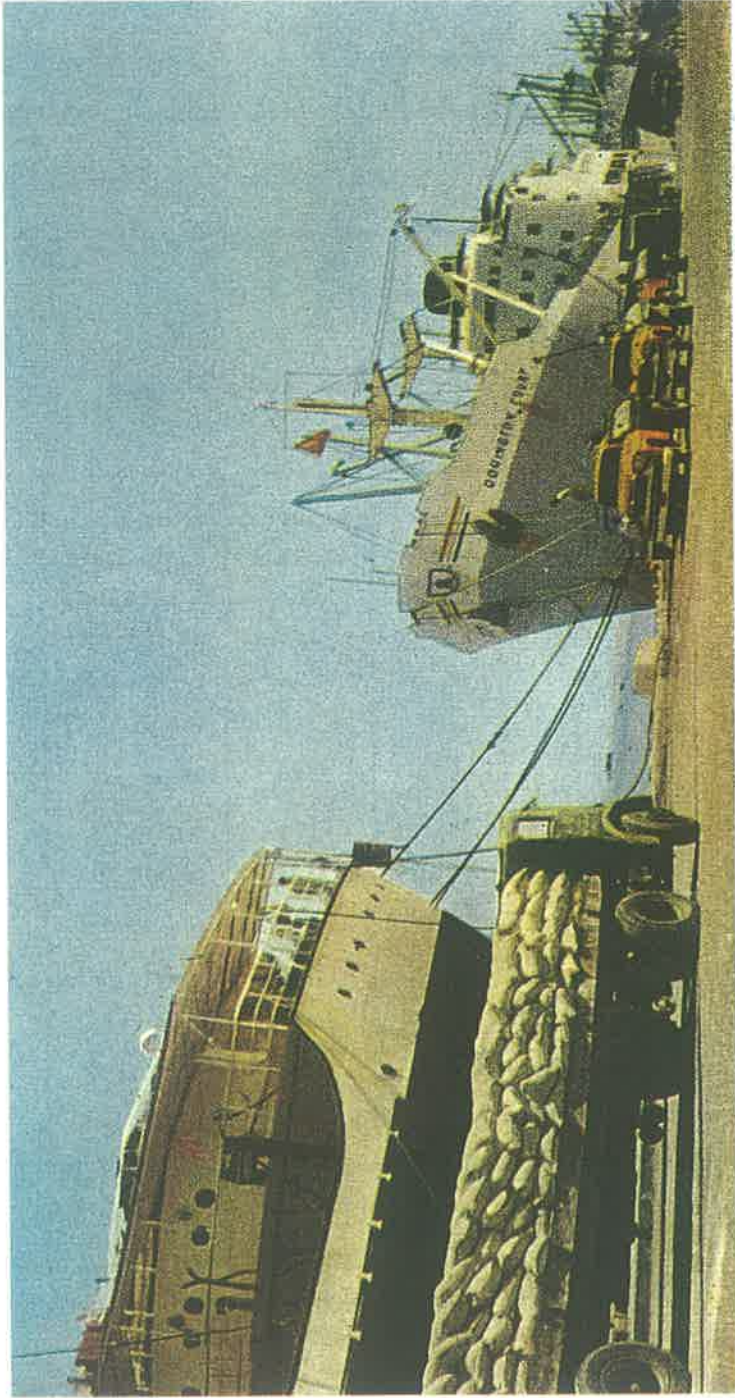
ويمكن القول إنه ومع اكتمال إنجاز ذلك المشروع فقد أصبح ميناء الكويت في مصاف أحدث الموانئ في ذلك الوقت بعد أن استكمل كل ما يحتاج إليه من تجهيزات لخدمة الملاحة الدولية وزيادة التبادل التجاري بين الكويت والعالم ، «وأن قباطنة السفن الكبيرة ليذكرون البون الشاسع في تفرغ حمولاتهم قبل إنشاء هذا الميناء ، فقد كان قبطان السفينة يلقي مرسى سفينته على بعد خمسة كيلومترات من الشاطئ ويظل ينتظر أسبوعاً كاملاً حتى تصله الصنادل الصغيرة فيفرغ سفينته على عشر مرات ، وهي عملية شاقة ومرهقة ، بينما تصل السفينة الكبيرة اليوم فلا يمضي على بقائها ساعات قليلة حتى تفرغ حمولتها وتمضي إلى حيث تشاء» (١) .

وفي مقارنة بسيطة للواردات التي وصلت إلى الكويت خلال الفترة من عام ١٩٥٢م إلى عام ١٩٦٤م - أي منذ ما قبل تأسيس دائرة الميناء بعدة أشهر إلى ما بعد إدخال التوسعات الرئيسة عليه ، واكتمال تنفيذ مشروع التوسعة عام ١٩٦٠م - نجد أن قيمة هذه الواردات قد تضاعفت حوالي سبعة أمثال ونصف عما كانت عليه خلال ثلاثة عشر عاماً فقط (انظر الجدول) . فقد ارتفعت بحسب ما يبين الجدول من ٥١٧,٥٠٠,٥١٧,٥٠٠ دينار عام ١٩٥٢م إلى

(١) دولة الكويت الحديثة - الدكتور ابراهيم عبده - ١٩٦٢ - ص ١٤٢ .



مياه الشويخ عند افتتاحه عام ١٩٦٠م
المصدر : مجلة العربي - نوفمبر ١٩٦٠م .



عدد من البواخر وهي تفرغ حمولتها وقد وقفت ملاصقة للرصيف الرئيسي في ميناء الشويخ عند افتتاحه عام ١٩٦٠ م
المصدر : مجلة العربي - نوفمبر ١٩٦٠ م .

١٥,٠٧٨,٩٠١ دينار عام ١٩٦٤. ويعود ذلك بالطبع إلى زيادة الدخل نتيجة لارتفاع إنتاج النفط وازدهار النشاط الاقتصادي واستمرار سياسة حرية التجارة. وكان لمشروع تطوير الميناء وتوسعة قدرته الاستيعابية أكبر الأثر في إفساح المجال لدخول تلك الكميات الضخمة من البضائع إلى الكويت.

المستوردات والصادرات فيما بين ١٩٥٢ - ١٩٦٤ (١)

السنة	المستوردات بالدينار الكويتية	نسبة التغيير عن السنة السابقة	الصادرات بالدينار الكويتية	نسبة التغيير عن السنة السابقة	نسبة الصادرات إلى المستوردات
١٩٥٢	١٥,٥١٧,٥٠٠	-	٥,٣٦٢,٥٠٠	-	٣٤,٥%
١٩٥٣	٣٠,٧٣٥,٥٠٠	+٩٨%	٤,٠٣٩,٨٣٣	-٢٥%	١٣%
١٩٥٤	٢٩,٨٨٧,٥٠٠	-٣%	٤,٢٦٠,٠٠٠	+٥%	١٤,٢%
١٩٥٥	٣٢,٨٥٧,٥٠٠	+١٠%	٥,٧٣٧,٥٠٠	+٣٥%	١٧,٤%
١٩٥٦	٤١,٠٧٧,٥٠٠	+٢٥%	٥,٢٦٨,٧٥٠	-٨%	١٢,٤%
١٩٥٧	٥٥,٦١٢,٥٠٠	+٣٦%	٤,٩٢٧,٥٠٠	+٦%	٩%
١٩٥٨	٧٥,١٥٠,٠٠٠	+٣٥%	٥,٥٢٧,٥٠٠	+١٢%	٧,٢٥%
١٩٥٩	٩٣,١٥٠,٠٠٠	+٢٤%	٧,٢٤٥,٠٠٠	+٣١%	٨%
١٩٦٠	٨٦,٤٠٠,٠٠٠	-٧%	٨,٢٩١,٢٥٠	+١٥%	١٠%
١٩٦١	٨٩,٠٠٠,٠٠٠	+٣%	٩,١٦٤,٠٠٠	+١١%	١٠%
١٩٦٢	١٠١,٨٦٥,٠٠٠	+١٤%	٨,١٠٢,٠٠٠	-١٢%	٨%
١٩٦٣	١١٥,٦٤١,٩٥٨	+١٤%	١٠,٤٦٩,٢٣٨	+٢٩%	٨%
١٩٦٤	١١٥,٠٧٨,٩٠١	-٥%	١١,٨٨٧,٠٠٠	+١٣,٥%	١٠,٣%

(١) المصدر: دليل الكويت - إصدار غرفة تجارة وصناعة الكويت - ١٩٦٥ - ص ٢٠٤.



سفن الإرشاد واقفة بجوار سفنيتي الإطفاء في الحوض الخلفي لميناء الشويخ (١٩٦٠)

المصدر: مجلة العربي - نوفمبر ١٩٦٠ م.

وقد شهد ميناء الشويخ عدة توسعات في السنوات اللاحقة ، حيث تمت التوسعة الأولى عام ١٩٦٤م^(١) والثانية عام ١٩٦٨م لترتفع طاقته من ٧٥٠,٠٠٠ طن سنوياً عام ١٩٦٠م إلى ٣,٠٠٠,٠٠٠ طن عام ١٩٦٨م لتواجه الزيادة الكبيرة في عدد البواخر المتوجهة إلى الكويت والتي بلغت ٩٤٣ باخرة عام ١٩٦٦م مما اضطر تلك البواخر أن تنتظر دورها للتفريغ مرة أخرى وجعل توسعة الميناء ضرورة قصوى . فأضيف رصيف جديد في ذلك العام طوله ٦٠٠ متر من الناحية الشرقية للميناء لاستقبال سفينة خامسة ، لكن ذلك لم يكن كافياً إذ استمرت السفن في الوقوف في صف طويل في عرض البحر تنتظر دورها لتنزيل شحناتها . ولم يكن بالإمكان زيادة طول الرصيف إلى أكثر من ذلك بسبب وجود محطة تقطير المياه بجواره مما أدى إلى التفكير في توسعة الميناء من الناحية الغربية . وفي مطلع شهر مارس ١٩٦٨م اكتمل إعداد دراسة كاملة لمشروع توسعة ضخمة وتم طرح عطاء دولي لتوسعة الميناء من الناحية الغربية لإتاحة المجال لستة عشر باخرة تجارية كبيرة للوقوف على الأرصفة وتفريغ حمولتها على اليابسة حيث فازت نفس الشركة التي قامت بإنشاء الرصيف في الجهة الشرقية وذلك بسعر إجمالي قدره تسعة ملايين ونصف مليون دينار^(٢) . وقد بدأ العمل في تلك التوسعة في سبتمبر من عام ١٩٦٨م واکتمل قبل نهاية عام ١٩٧٣م . وفي عام ١٩٧٤م تم تعميق قناة الدخول وزيادة طولها وعرضها أيضاً^(٣) .

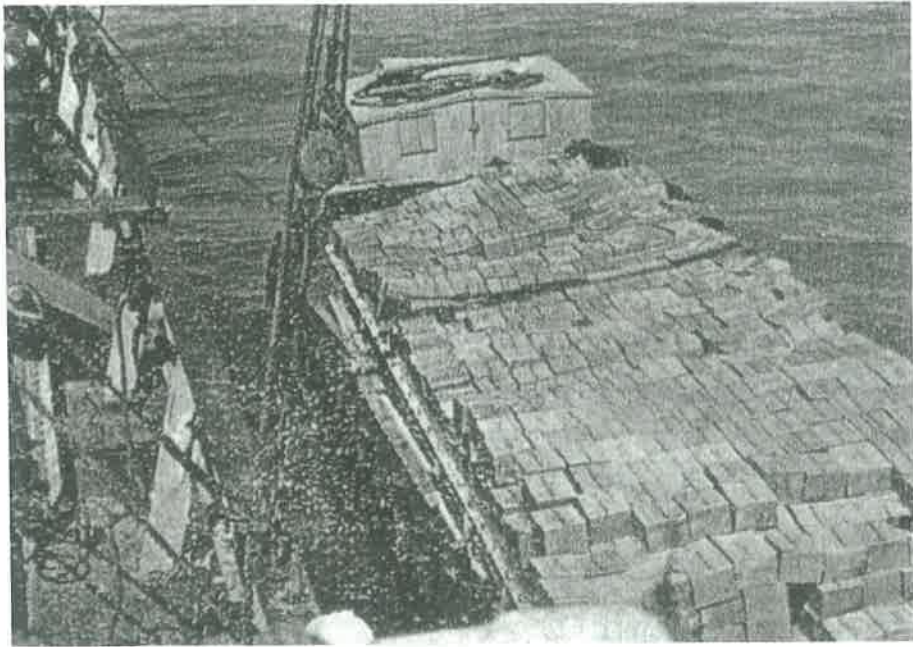
وبالعودة إلى ميناء الكويت القديم (الفرضه) نجد أنه تحمل لقرنين ونصف من الزمن أو أكثر من ذلك - عبء استقبال البضائع القادمة إلى الكويت حيث

(١) دليل الكويت - إصدار غرفة تجارة وصناعة الكويت - ١٩٦٥م - ص ٢٠٤ .

(٢) مجلة العربي - العدد ١٤٣ - أكتوبر ١٩٧٠م - ص ٥٩ .

(٣) الموانئ الكويتية التجارية - دكتور زين الدين عبد المقصود - جامعة الكويت - ١٩٨٣م - ص ٤٩ .

استمر إلى عام ١٩٦٠م عندما تم البدء بتشغيل ميناء الشويخ كميناء بديل لخدمة التجارة الخارجية حيث كان ذلك الميناء عبارة عن رصيف بغاطس محدود يتراوح بين ٣ و ٥ أمتار لاستقبال السفن الصغيرة والجنائب . وقد فقد ميناء الكويت القديم وظيفته التجارية إلى حد كبير مع بدء تشغيل ميناء الشويخ ، ثم فقدها تماماً عام ١٩٧٨م عندما بدأ تشغيل ميناء الدوحة وتحويل اللنشات والدوب للتعامل مع هذا الميناء . ومع عام ١٩٨٣م أصبح دور الميناء القديم مقتصرأ على استقبال بعض سفن الصيد وإصلاح بعض السفن الشراعية ولم تعد له أية وظيفة تجارية (١) .



بعد تفرغ البضائع من الباخرة يجري نقلها إلى المستودعات حسب تعليمات أمين المستودعات
المصدر : الكويت الحديثة - محمود قلعجي .

(١) الموانئ الكويتية التجارية - دراسة جغرافية - الدكتور زين الدين عبد المقصود - ١٩٨٣م - مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية - جامعة الكويت - ص ٤٢ .

الفصل الرابع

مؤسسة الموانئ الكويتية: مسئوليات كبيرة وأداء مميز

- مؤسسة الموانئ الكويتية : نبذة تعريفية
- موارد المؤسسة
- الموانئ التي تديرها المؤسسة والتطور الذي شهدته في السنوات الأخيرة
- أولاً : ميناء الشويخ
- ثانياً : ميناء الشعبية
- ثالثاً : ميناء الدوحة
- دور الموانئ الكويتية في الاقتصاد الكويتي
- نصيب الموانئ التجارية الكويتية من حجم التجارة الخارجية الوطنية
- إيرادات المؤسسة
- إنجازات المؤسسة ودورها في عملية التنمية الاقتصادية والاجتماعية
- مدراء الميناء والمؤسسة على مدى السنوات الماضية

الفصل الرابع

مؤسسة الموانئ الكويتية : مسؤوليات كبيرة وأداء مميز

مؤسسة الموانئ الكويتية : نبذة تعريفية

استمرت إدارة الميناء في أداء عملها على مر السنين منذ إنشائها عام ١٩٥٣م حيث أشرفت على إدارة ميناء المدينة (الفرضة) وكذلك ميناء الشويخ وعاصرت مشروعات توسعته وتطويره ، ثم ضم إليها ميناء الدوحة في ١٦ من نوفمبر عام ١٩٧٧ ثم ميناء الشعيبه بتاريخ ١٨ من أكتوبر ١٩٨٦م . كما واكبت الزيادة الكبيرة في كميات البضائع الواردة إلى هذه الموانئ وما تبع ذلك من تطوير للأجهزة الخاصة باستقبال البضائع ومناولتها وتخزينها إلى أن أصبحت هذه الموانئ من أحدث وأكبر الموانئ في الخليج العربي في الثمانينيات من القرن الماضي . وكانت إدارة الميناء خلال تلك الفترة تعاني من عدم الاستقرار الإداري ، حيث كانت تنقل من وزارة إلى أخرى خاصة بعد أن ألحقت بدائرة الجمارك مما أدى إلى حرمانها من وجود إدارة متفرغة تبذل جهودها ووقتها في سبيل تطوير العمل ورفع مستوى الأداء ليصل إلى مصاف أداء الموانئ العالمية الحديثة .

وكان من أهم القرارات التي اتخذت في سبيل تطوير هذا النشاط الحيوي ودفعه إلى الأمام وإعطائه الفرصة للمساهمة الفعالة في بناء أسس الدولة الحديثة

ودعم هياكلها الأساسية لتصل إلى مصاف الدول المتقدمة هو القانون رقم ٧٧ / ١٣٣ الصادر بتاريخ ١٦ نوفمبر من عام ١٩٧٧م والذي أنشئت بموجبه المؤسسة العامة للموانئ التي أصبحت مؤسسة ذات شخصية اعتبارية مستقلة تدار على أسس تجارية بعد أن كانت جزءاً يتبع مباشرة إحدى وزارات الدولة ، متحملة بذلك كل سلبات البيروقراطية والروتين الحكومي الذي لايسطيع مجاراة التقدم السريع الذي يشهده مجال النقل البحري وما يتبعه من نشاطات تشهد تقدماً شبه يومي في نواحيه المختلفة . وقد تم تحديد رأسمال المؤسسة بمائتي مليون دينار عند تأسيسها لكن مجلس الإدارة قرر تخفيضه إلى ٦٥ مليون دينار عام ١٩٨٨ . وتتلخص أهداف المؤسسة بإدارة وتشغيل الموانئ المخصصة للملاحة التجارية وإنشاء الأرصفة والمرافق والمنشآت اللازمة وشراء واستئجار جميع الوسائل اللازمة للخدمات البحرية والبرية لأعمال الموانئ وكل ما يلزم لتطوير مرافقها وأجهزتها التنفيذية . وقد أنيطت إدارة المؤسسة بمجلس إدارة يرأسه وزير المواصلات ويضم في عضويته المدير العام للمؤسسة وسبعة أعضاء من القطاع العام والخاص من ذوي الخبرة في شئون الموانئ والخدمات البحرية . وكان أول مجلس لإدارة المؤسسة يتكون من كل من السادة :

- ١- خلف أحمد الخلف
- ٢- عبدالرحمن خالد الغنيم
- ٣- عبدالرحمن ملا حسين
- ٤- علي عبدالرحمن العمر
- ٥- محمد إبراهيم العيسى
- ٦- محمد عبدالسلام شعيب
- ٧- مشاري عبدالرحمن البحر



مجمع الموانئ في الشويخ

- موارد المؤسسة -

تضمنت المادة رقم ١٤ من القانون رقم ١٣٣ / ٧٧ الخاص بإنشاء المؤسسة العامة للموانئ مادة تشير إلى الأجرور والرسوم التي تقوم المؤسسة بتحصيلها مقابل الخدمات في الميناء . وتضمنت الفقرة الخاصة بذلك ما يلي :

«تتكون موارد المؤسسة من الرسوم والأجرور والأثمان المحصلة طبقاً لأحكام القوانين والقرارات السارية على الميناء الذي يعهد إليها بإدارته وتشغيله ، وكذلك من حصيلة مقابل الخدمات والأثمان التي يقررها مجلس إدارتها عن الأعمال التي تقوم بها وما يؤول إليها من أرباح الشركات التي تساهم فيها . وتخضع لوائح الأجرور والأثمان التي تضعها المؤسسة لمراجعة مجلس الوزراء



أحد نكات السحب الحديثة في الميناء



سفينة خاصة بنقل المواشي أثناء عملية إدخالها للميناء

وموافقته قبل العمل بها» .

وتتكون الرسوم والأجور من التالي (١) :

أولاً : أجور خدمات النقل والتخزين

- أ - رسوم الحمولة
- ب - أجور التفريغ والشحن
- ج - المناولة داخل عنابر السفن
- د - مناولة الحاويات خارج عنابر السفن
- هـ - رسوم الأرضية

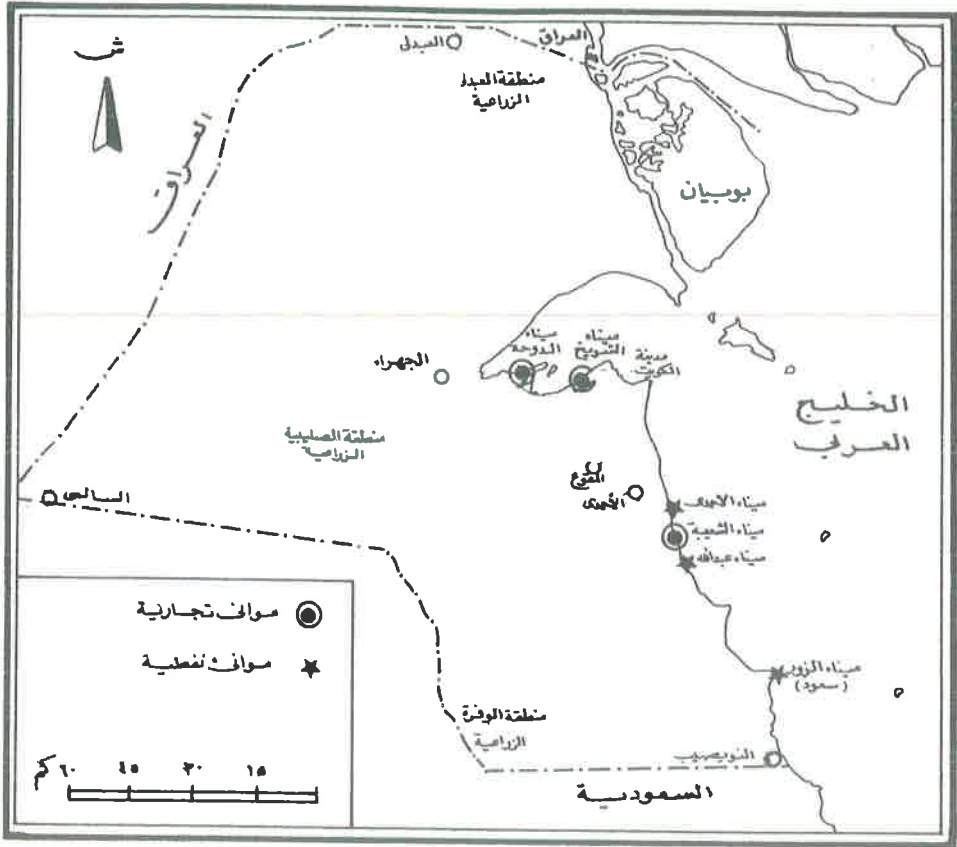
ثانياً : الخدمات الملاحية

- أ - رسوم الميناء
- ب - رسوم الأضواء البحرية
- ج - رسوم الإرشاد
- د - رسوم بقاء السفن
- هـ - خدمات الجرارات

ثالثاً : أجور الخدمات

- أ - أجور السيارات
- ب - أجور الرافعات المتحركة
- ج - أجور السيارة ذات السلم المتحرك
- د - أجور خدمات القطع البحرية

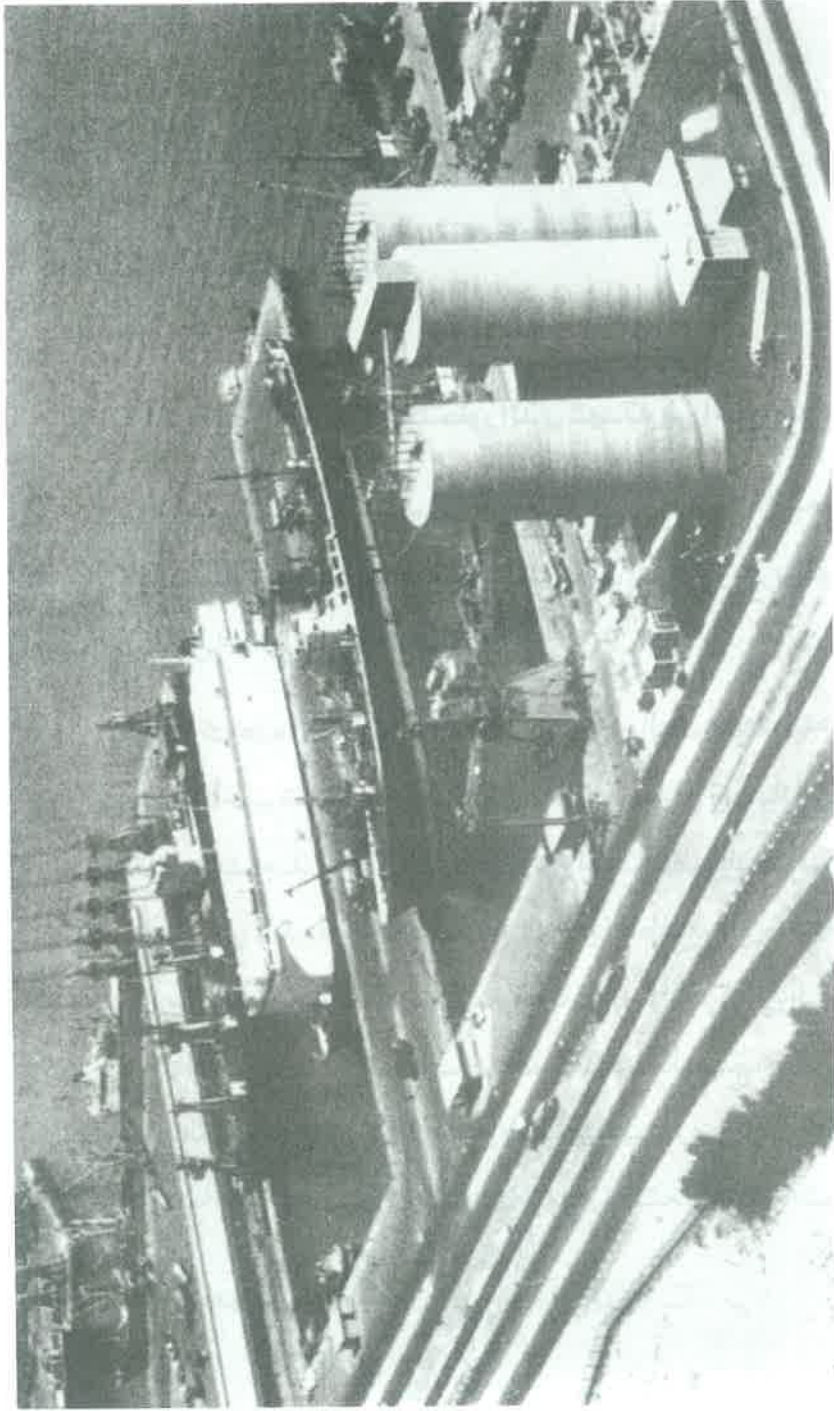
(١) المصدر : «تعرفة الرسوم والأجور في ميناء الشويخ» - إصدار المؤسسة العامة للموانئ - ١٩٨١ م .



مواقع الموانئ التجارية (الشويخ ، الشعبية ، الدوحة)

المصدر : الموانئ الكويتية التجارية - دراسة جغرافية- د. زين الدين عبد المقصود- جامعة الكويت- ص

١٢٧ (معدلة من المؤلف) .



صوامع الأسمنت

المصدر : الموانئ الكويتية التجارية - دراسة جغرافية - د. زين الدين عبد المقصود - جامعة الكويت - ص

. ١٢٧

هـ - أجور خدمات الورشة البحرية

و - أجور التنظيف

ز - أجور العمل الإضافي

ح - التزود بالمياه العذبة

ط - رسوم المستندات الرسمية

ي - رسوم متنوعة

- الموانئ التي تديرها المؤسسة والتطور الذي شهدته في السنوات الأخيرة

تدير المؤسسة حالياً ثلاث موانئ هي ميناء الشويخ وميناء الشعبية وميناء الدوحة ، ويتعلق نشاطها أساساً بحركة دخول السفن وخروجها ومناولة البضائع والحاويات في الموانئ المذكورة .

وقد شهدت هذه الموانئ تطوراً كبيراً في إدارتها والنظم التشغيلية الخاصة بها في السنوات الأخيرة تركز في التوسع في أنشطة مناولة البضائع والحاويات وإجراء تعديلات جذرية على نظام المناولة وميكنة نظام التعرفه والأجور والأنظمة المالية والإدارية وإعداد الكوادر الوطنية المطلوبة من خلال التدريب المكثف في مختلف مجالات العمل المتعلقة بالموانئ ، الأمر الذي أدى إلى زيادة كبيرة في إيرادات المؤسسة أتاح لها أن تحقق فائضاً مالياً بلغ حوالي ٦ ملايين دينار بنهاية العام المالي ٩٧/٩٨^(١) . وطبقاً للقانون رقم ١٣٣/٧٧ الصادر بإنشاء المؤسسة فقد عهد إليها في بادئ الأمر بإدارة وتشغيل ميناء الشويخ وميناء

(١) مؤسسة الموانئ الكويتية - ١٩٩٨ - كتاب تعريفي صادر من قبل المؤسسة - ص ٩ .

الدوحة ، وفي ١٨ من أكتوبر عام ١٩٨٦م عهد إليها أيضاً بإدارة وتشغيل ميناء الشعبية^(١) الذي كانت مسؤولة إدارته قبل ذلك مناة بالإدارة العامة لمنطقة الشعبية الصناعية . وبذلك أصبحت المؤسسة تقوم بإدارة وتشغيل الموانئ الثلاث المخصصة للملاحة التجارية بما في ذلك السفن الكبيرة والصغيرة وسفن الصيد والركاب .

ويعد ميناء الشويخ الميناء التجاري الرئيس في البلاد يليه ميناء الشعبية ثم ميناء الدوحة الذي خصص لاستقبال السفن الصغيرة ، وستناول بشيء من الإيجاز فيما يلي كلا من هذه الموانئ وما يتبعه من وسائل .

أولاً : ميناء الشويخ

يقع ميناء الشويخ على خط عرض ٢٩ درجة ، ٢١ دقيقة شمالاً وعلى خط طول ٤٧ درجة ، ٥٦ دقيقة شرقاً وتبلغ مساحة حوضه المائي ١٢ مليون متر مربع ومساحته الأرضية ٣٢ مليون متر مربع .

ويوجد بالميناء ٢١ مرسى منها ١٤ مرسى بعمق ١٠ أمتار وهي المراسي من رقم (١) إلى رقم (١٤) وعدد ٤ مراسي بعمق ٨ر٥ أمتار وهي المراسي من (١٨-٢١) و٣ مراس بعمق ٦,٧ أمتار وهي المراسي (١٥ ، ١٦ ، ١٧) ويبلغ إجمالي طول هذه المراسي ٤,٠٥٥ متراً .

وتعتمد حركة السفن القادمة إلى الميناء والمغادرة له على قناة ملاحية محفورة في جون الكويت يبلغ طولها حوالي ٨ كيلومترات وعمقها ٨,٥ أمتار

(١) المصدر السابق نفسه - ص ١٤ .



عملية رسو إحدى البواخر على رصيف ميناء الشويخ



يستقبل ميناء الشويخ سفن نقل الركاب القادمة إلى الكويت

تحت منسوب أدنى جزر ، ويستطيع الميناء استقبال سفن غاطسها ٧, ٥ أمتار في أي وقت وسفن غاطسها ٩, ٥ أمتار في أوقات المد العالي (١) .

ويمكن تصنيف السلع المفرغة في ميناء الشويخ إلى ثلاث مجموعات سلعية مميزة هي :

أ - مجموعة مواد البناء وتشمل الأسمنت والحديد والأخشاب .

ب - مجموعة المواد الغذائية ومنها الحبوب والحيوانات والمواد الغذائية الأخرى .

ج - مجموعة البضائع الاستهلاكية الأخرى وتشمل السيارات والآليات الثقيلة والأجهزة الكهربائية والالكترونية والمنسوجات والملابس وغيرها (٢) .



مرسى ٣ و٤

- (١) «مؤسسة الموانئ الكويتية» - ١٩٩٨م - كتاب تعريفى صادر من قبل المؤسسة - ص ٩ .
(٢) الموانئ الكويتية التجارية - دكتور زين الدين عبد المقصود - جامعة الكويت ١٩٨٣م - ص ٥٦ .

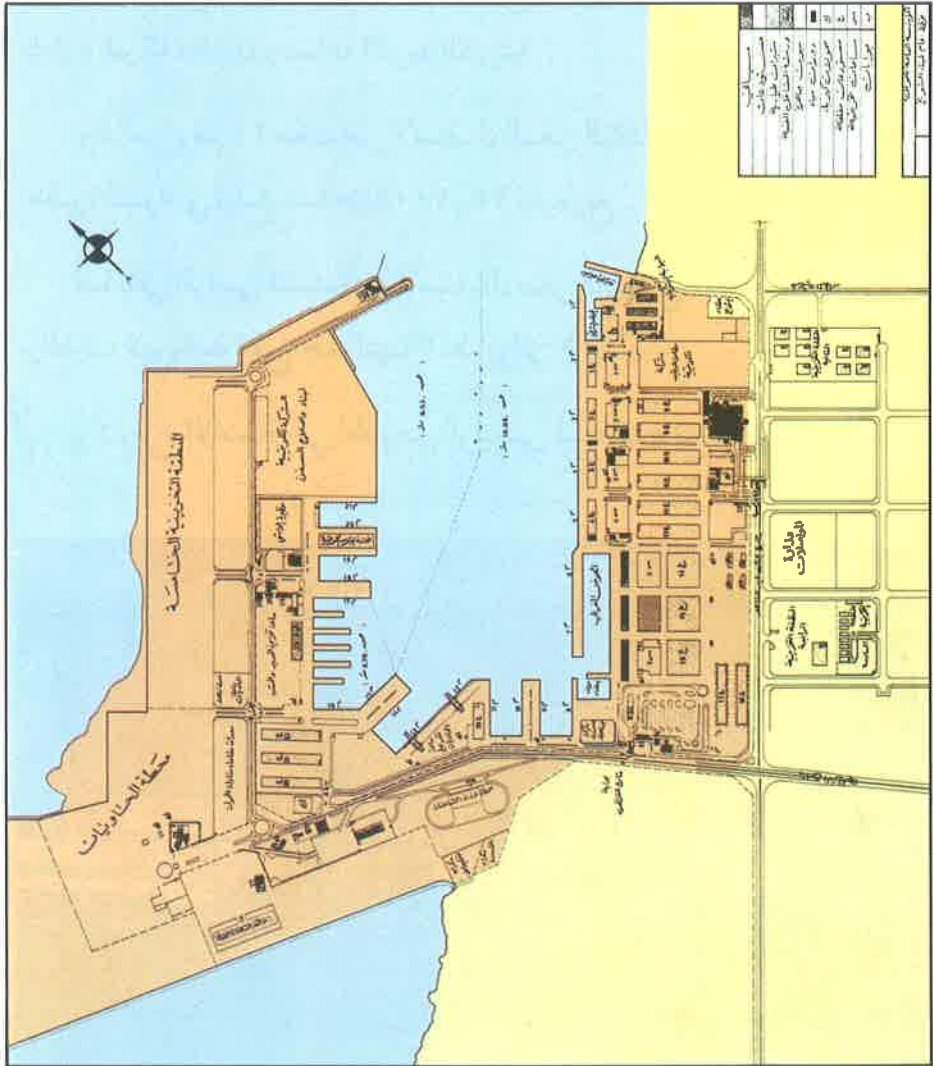
والمرسى رقم (١) بالميناء مخصص لاستقبال السفن الناقلة للحبوب وهو مجهز برافعة لشطف الحبوب السائبة من السفن تبلغ طاقتها ٤٠٠ طن في الساعة حيث يتم نقل الحبوب بواسطة أنابيب الشفط الواصلة بين المرسى وصوامع الغلال العائدة لشركة مطاحن الدقيق والمخابز الكويتية .

أما المرسى رقم (٨) فترسو عليه سفن الأسمت السائب ، وهو مجهز برافعة لشفط الأسمت تبلغ طاقتها ٤٠٠ طن في الساعة لتخزينه في صوامع الأسمت العائدة لشركة أسمت بورتلاند ، وتبلغ طاقة الصوامع الإجمالية ٦٠,٠٠٠ طن ويتم بعد ذلك تعبئة الإسمت داخل أكياس لنقلها إلى أماكن الطلب .

والمرسيان رقم ١٢ و١٣ مخصصان لاستقبال سفن الحاويات ، وهما مجهزان برافعتين جسريتين لمناولة الحاويات تبلغ حمولة كل منهما ٤٠ طناً .



عملية مناولة على أحد الأرصفة



ميناء الشويخ

المصدر: المؤسسة العامة للموانئ ١٩٩٨ م.

أما المرسيان رقم ١٩ و ٢٠ فترسو عليهما سفن المواد الغذائية حيث يوجد بينهما مستودع لاستقبال المواد المبردة تبلغ طاقته ١١,٥٠٠ طن تبريد وتقوم بإدارته شركة مخازن وصناعة التبريد الكويتية .

والمرسى رقم ٢١ مخصص لاستقبال السفن الناقلة للمواشي ، ويقع مقابل حظيرة للمواشي تبلغ مساحتها ٢٥,٧٠٠ متر مربع .

أما باقي المراسي فتستخدم لاستقبال سفن البضائع العامة وهي مجهزة برافعات كهربائية تبلغ حمولتها ٣ أطنان إلى ٦ أطنان .

وتتراوح الأعماق في الحوض الرئيسي لميناء الشويخ ما بين ٦,٧ أمتار



إحدى السفن على مرسى تفرغ الجبوب

و ٨, ٥ أمتار و ١٠ أمتار ، أما الحوض الشرقي فيبلغ عمقه ٣ أمتار والحوض الغربي يبلغ عمقه ٣, ٣٥ أمتار ، كما يبلغ عمق الحوض الشمالي ٦٧ أمتار وتمتد داخله عشرة أرصفة صغيرة لإرساء الساحبات وزوارق الإرشاد والوحدات البحرية المساعدة والخاصة بخدمات الميناء ، ويبلغ إجمالي طول الأرصفة الصغيرة ١٩٠, ١ متر .

ويوجد بالميناء عدد ٢٥ مستودعا مغلقاً تبلغ مساحتها الإجمالية ٣٢٣, ١٧٠ متراً مربعاً ومستودعات طيارية^(١) تبلغ مساحتها الإجمالية ١٣٧, ١٥ متراً مربعاً وساحات تخزين مكشوفة مساحتها الكلية ٧١٨, ٤٨٥ متراً مربعاً .



منظر عام لمستودعات الميناء

(١) مستودعات طيارية تعني مستودعات مغطاة ذات جوانب مفتوحة .

كما توجد مساحات تخزينية مختلفة خارج ميناء الشويخ تبلغ مساحة المستودعات المغلقة منها ١٨٠, ١٠٠ متر مربع ومساحة الشبرات الطيارية منها ٤٠, ٠٠٠ متر مربع ومساحة الساحات المكشوفة منها ١٠٠, ٧٧٥ متراً مربعاً^(١).

وهناك محطة للحاويات شمال غرب ميناء الشويخ تبلغ مساحتها حوالي ٢٦٠, ٠٠٠ متراً مربعاً وهي مخصصة لاستقبال الحاويات سواء الواردة أو المعاد تصديرها وهي مزودة بمآخذ كهربائية يبلغ عددها ١٢٨ لاستقبال الحاويات المبردة وتعمل هذه المآخذ على نظام كهربائي متطور يضمن سلامة حفظ الأغذية المبردة.

وقد خصصت المؤسسة المراسي ١٢ و ١٣ بالميناء لمناولة الحاويات، وجهازها برافعتين جسريتين حمولة كل منهما ٤٠ طناً تحت ذراع الانفراج، كما تم تزويد محطة الحاويات برافعتين متحركتين لمناولة الحاويات حمولة كل منها ٣٥ طن لتدعيم قدرة مناولة الحاويات بميناء الشويخ، وهاتان الرافعتان مزودتان أيضاً بإمكانية رفع أحمال ثقيلة تصل إلى ١٠٠ طن لكل رافعة.

وتجري عمليات الرقابة الجمركية والأمنية للحاويات في مركز التفتيش الجمركي حيث بالإمكان تفتيش ٣٠ حاوية في وقت واحد.

(١) مؤسسة الموانئ الكويتية - ١٩٩٨م - ص ٢٣.



الروافع على أحد المراسي

ثانياً: ميناء الشعيبة (١)

يقع ميناء الشعيبة على بعد ٤٥ كيلومترا جنوب مدينة الكويت بموقع جغرافي على خط عرض ٢٩ درجة، ٢ دقيقة، ٢٦ ثانية شمالاً وخط طول ٤٨ درجة، ١٠ دقائق، ٥٦ ثانية شرقاً ويحده شمالاً الرصيف الجنوبي لميناء الأحمدى وجنوباً منطقة ميناء عبد الله .

ويحتوي ميناء الشعيبة على أرصفة للبضائع التجارية وأرصفة مخصصة للحاويات ورصيف للمنتجات البترولية، وتدير هذا الرصيف حالياً مؤسسة البترول الوطنية الكويتية .

وتشمل أرصفة ميناء الشعيبة ٢٠ مرسى يبلغ مجموع أطوالها ٤٠٦٨ متر وتتراوح أعماقها من ١٠ أمتار إلى ١٤ مترا، منها ٤ مراسي مخصصة لمناولة

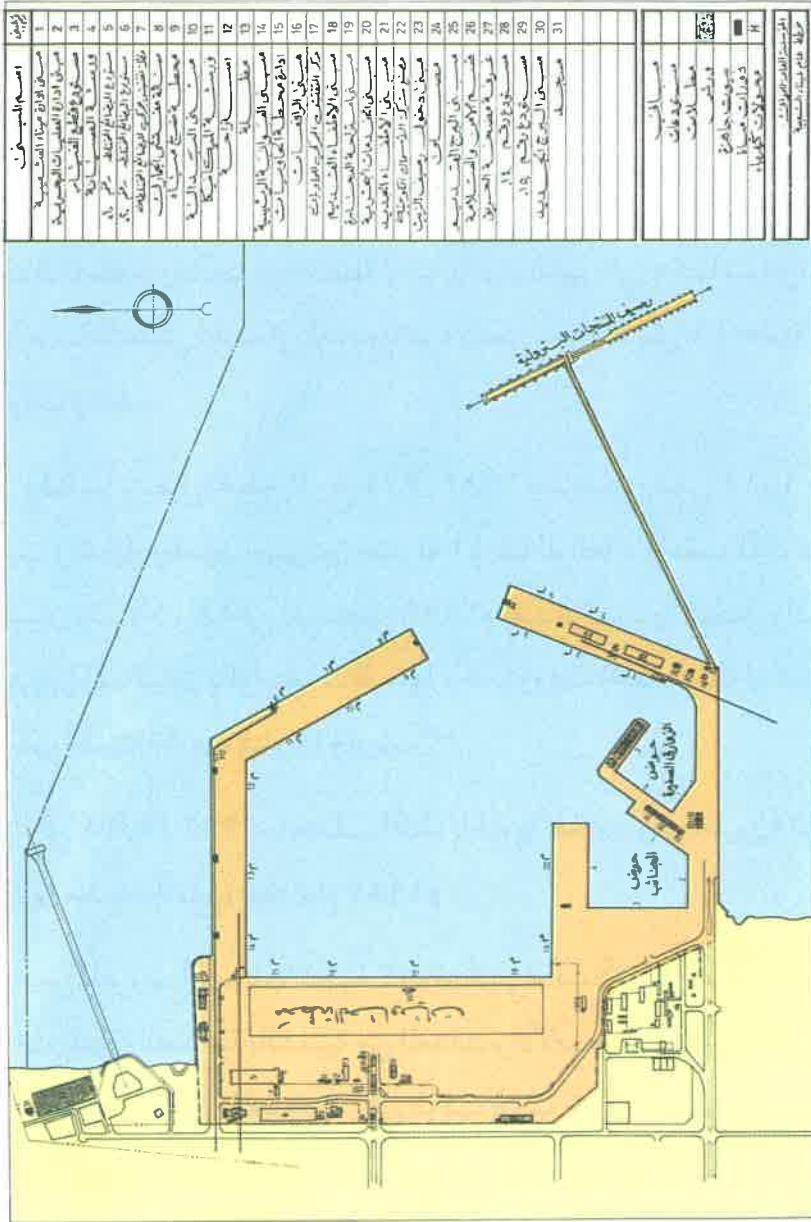
(١) مؤسسة الموانئ الكويتية - ١٩٩٨م - ص ٢٧ .

الحاويات وهي المراسي ١٥ و١٦ و١٧ و١٨. أما رصيف المنتجات البترولية فيبلغ عمق المياه أمامه ١٦ متراً. ويوجد بالميناء حوضان للقطع البحرية الصغيرة وللجنائب، ويصل عمق الحوض الأول إلى ٤ أمتار ويضم ٣ مراسي تبلغ أطوالها ١٠٠ و٢٠٠ و١٧٥ متراً أما الحوض الثاني فيصل عمقه إلى ٦ أمتار ويحتوي على ٤ مراسٍ تصل أطوالها إلى ٢١١ و٢٧٨ و٢٥٠ متراً.

ويحتوي الميناء على سير متحرك لنقل صادرات شركة صناعة الكيماويات البترولية من سماء اليوريا من المصنع إلى السفينة على المرسيين ٢١ و٢٠ وسير متحرك لنقل صادرات شركة البترول الوطنية الكويتية من مادة الكبريت من منطقة تحميله إلى المرسى رقم ٦ وسير آخر لنقل مادة الفحم البترولي إلى المرسى رقم ١٤.

ويحتوي الميناء على عدة ورش حديثة تستخدم لصيانة القطع البحرية والمعدات. ويقوم نظام تسليم البضائع بميناء الشعبية أساساً على نظام «الاستلام المباشر» لذلك تتوافر خارج الميناء الساحات المساندة لعمليات نقل البضائع مثل ساحة الشاحنات المحملة وساحة الشاحنات الفارغة.

ويضم ميناء الشعبية أيضاً محطة للحاويات تعد من أحدث المحطات المتطورة في منطقة الخليج العربي، وتبلغ مساحتها ٣١٠,٠٠٠ متر مربع، وتتكون المحطة من أربعة مراسٍ لاستقبال ومناولة سفن الحاويات والدحرجة بطول إجمالي قدره ٨٨٠ متر وعمق مياه ١٤ متراً وتستقبل السفن حتى غاطس ١٣ متراً. كما أن المحطة مزودة بساحة تقع خارج حدود الميناء لاستقبال الحاويات الفارغة قبل نقلها إلى المحطة ثم تحميلها على السفن وتبلغ مساحتها حوالي ٩٧ ألف متر مربع.



ميناء الشبيبة

المصدر: المؤسسة العامة للموانئ ١٩٩٨ م .

وبالإضافة إلى هاتين الساحتين يوجد مستودعان مسقوفان لتفريغ الحاويات المختلطة بمساحة إجمالية قدرها ١٤,٥٠٠ متر مربع .

وهناك ساحة لتخزين الحاويات المملوءة المبردة التي تحتوي على مواد غذائية وهذه الساحة مزودة بعدد ٨٠ نقطة تغذية بالتيار الكهربائي ، كما تتوافر بالمحطة أيضاً منصة للتفتيش الجمركي للحاويات ، ويمكن إجراء تفتيش ١٦ حاوية عليها في وقت واحد .

وقد بدأ تشغيل المحطة بتاريخ ٤ / ٥ / ١٩٨٢ بالمرسين رقمي ١٥ و ١٦ بعد تركيب وتشغيل رافعتين جسريتين حمولة ٤١ طناً للرافعة ، وأُعقب ذلك تشغيل المرسين رقم ١٧ و ١٨ في أغسطس ١٩٨٣م بعد تركيب وتشغيل رافعتين جسريتين إضافيتين بالموصفات نفسها . كما زودت المحطة بأسطول كبير من المعدات الحديثة الخاصة بمناولة الحاويات (١) .

وفي ١٨ / ٥ / ١٩٩٢م احتفلت المحطة بالحاوية المكافئة رقم «مليون» التي تم مناولتها منذ بدء افتتاح المحطة عام ١٩٨٢م .

ومن المعروف أن ميناء الشعبية كان قد أنشئ أصلاً ليتولى مهمة استقبال واردات المنطقة الصناعية بالشعبية من المعدات والآلات وبعض المواد الخام ومواد البناء اللازمة لبناء هذه المصانع ، وفي الوقت نفسه كنافذة لتصدير منتجات المنطقة الصناعية ، خاصة وأن معظم الصناعات مخطط لها أن تكون صناعات تصديرية بالدرجة الأولى (٢) .

(١) مؤسسة الموانئ الكويتية - ص ٣٠ .

(٢) الموانئ الكويتية التجارية - دكتور زين الدين عبد المقصود - جامعة الكويت - ١٩٨٣م - ص ٦٤ .

وينقسم الميناء إلى قسمين هما :

- ١ - الميناء التجاري ، أو ما يسمى قطاع البضائع الجامدة ، ومهمته استقبال الواردات وشحن الصادرات الصناعية الجامدة .
- ٢ - ميناء المنتجات السائلة ، ومهمته تصدير منتجات المنطقة من صناعات سائلة ممثلة في مشتقات النفط والأمونيا السائلة .

وقد مرت عملية إنشاء ميناء الشعيبية وتطوره منذ عام ١٩٦٤م في عدة مراحل تمثل كل مرحلة درجة من درجات التطور . وقد بدأ إنشاء الميناء عام ١٩٦٤م وانتهى عام ١٩٦٧م وتضمنت بناء خمس مراسٍ بطول إجمالي يبلغ ٨,٥٠٠ متر وبيغاطس يتراوح بين ٧-٣ و ١٠ أمتار بين الجزر والمد على التوالي . كما تضمنت تلك المرحلة إقامة حوض للجنائب (الدوب) يتكون من مراسٍ ثلاثة بطول يبلغ ٤٧٥ متراً وبيغاطس يبلغ ٣,٥ أمتار في حالة الجزر . وكانت طاقته تقدر بحوالي ٢,١ مليون طن سنوياً .

وفي عام ١٩٧٩م تم الانتهاء من توسعة الميناء وتعميقه ليخفف الضغط على ميناء الشويخ . وقد تم في هذه التوسعة تعميق منطقة الميناء إلى ١٤ متراً وإنشاء عشرة مراسٍ جديدة بنفس العمق ، وبذلك ارتفعت طاقة الميناء إلى ٣,٥ مليون طن سنوياً . وفي عام ١٩٨١م تم إكمال المرحلة الثالثة بإقامة ٥ مراسٍ جديدة وحوض آخر للجنائب ، وبذلك أصبح الميناء يضم ٢٠ مرسى وحوضين للجنائب وأصبحت طاقته ٧,٥ مليون طن سنوياً . كما شهد الميناء تحديثاً في وسائل الشحن بالنسبة إلى الصادرات الصناعية حيث تم في عام ١٩٨٢م ميكنة نقل ومناولة الأسمدة الكيماوية المصدرة ومناولتها باستخدام السيور المتحركة من

المصنع إلى السفينة مباشرة . كما أدخلت طرق جديدة لمناولة الاسمنت السائب باستخدام مضخات شافطة إلى صوامع خاصة أعدت لذلك (١) .

أما ميناء المنتجات السائبة فقد أنشئ عام ١٩٦٩م ويقع إلى الجنوب الشرقي من الميناء التجاري داخل الخليج لمسافة تبلغ حوالي كيلومتر واحد . ويربطه بالمنطقة الصناعية طريق يبلغ عرضه ١٦ متراً منها أربعة أمتار طريق مرصوف ، والباقي تجري فوقه أنابيب نقل هذه المنتجات . وتبلغ طاقة قطاع المنتجات السائبة ما يقرب من ٢٤ مليون طن سنوياً ، ولكن الذي يحدد حجم الحركة فيه إنتاج مصفاة الشعبية من ناحية ووحدة الأمونيا السائلة من ناحية أخرى .



تفريغ الحاويات في ميناء الشعبية لاحدى السفن

(١) الموانئ الكويتية التجارية - دكتور زين الدين عبد المقصود - جامعة الكويت - ١٩٨٣م - ص ٦٦ -

وكان لإنشاء ميناء الشعبية أثر كبير في الحركة التجارية الكويتية إذ ارتفع حجم المناولة فيه (صادرات ووادات) من حوالي ٣٣٠,٠٠٠ طن عام ١٩٧٦ إلى نحو ٦,٥٠٠,٠٠٠ طن عام ١٩٨٢ م. وقد لعب ميناء الشعبية دوراً هاماً عندما واجه ميناء الشويخ في عامي ١٩٧٦ م و ١٩٧٧ م أزمة حادة في استقبال البضائع التي زادت كمياتها بصورة هائلة غير متوقعة في وقت لم يكن فيه الميناء مهياً بعد لاستقبال ذلك السيل من البضائع حيث تكدست البضائع فوق الأرصفة واضطربت حركة العمل داخل الميناء واضطرت السفن إلى الانتظار في المرسى الخارجي لمدة طويلة تراوحت بين ٥٠ و ٦٠ يوماً حتى حلول موعد دخولها منطقة التفريغ. فقد تم توجيه بعض السفن القادمة لميناء الشويخ لتفريغ حمولتها في ميناء الشعبية ضمن الخطة الطارئة لتخفيف الضغط وحل مشكلة تكدس البضائع وطول انتظار السفن في المرسى الخارجي لميناء الشويخ. ويتوجيه جزء من التجارة الخارجية الكويتية إلى ميناء الشعبية، أصبح لأول مرة ميناءً تجارياً لغير المنطقة الصناعية وتعدى بذلك أهدافه الأساسية التي أنشئ من أجلها^(١).

وفي عام ١٩٨٠ م، ١٩٨١ م شهد ميناء الشعبية طفرة كبيرة ثانية عكست بشكل واضح أثر المتغيرات الخليجية (الحرب العراقية - الإيرانية) على مسيرة الميناء. فقد ترتب على هذه الحرب زيادة ضخمة في حجم تجارة العبور بشكل فجائي وغير متوقع شغلت معها معظم مراسي الميناء، حيث خصصت ثمانية منها لاستقبال سفن تجارة العبور فقط. وقد أدت هذه الطفرة إلى ارتفاع حجم الواردات، خلال عامين فقط من ٤, ٢ مليون طن عام ١٩٧٩ م إلى ٦, ٢ مليون

(١) الموانئ الكويتية التجارية - دكتور زين الدين عبد المقصود - جامعة الكويت - ١٩٨٣ م - ص ٧١.

طن عام ١٩٨١ م. وقد أصبحت بذلك حجم تجارة العبور في عامي ١٩٨١ م و ١٩٨٢ م تمثل القطاع الأكبر من حجم حركة الواردات . كما أنه أصبح في السنوات التالية يستقبل البضائع التي تحتاج إليها السوق الكويتية ككل . فلم تعد وارداته قاصرة على البضائع الخاصة بمنطقة الشعبية الصناعية ، وإنما امتدت لتشمل بضائع متنوعة تنبع من احتياجات السوق الكويتية وتجارة العبور . وتبين نوعية البضائع الواردة إلى ميناء الشعبية في عامي ١٩٨١ م و ١٩٨٢ م ذلك ، حيث شملت بضائع متنوعة منها الأسمت المعبأ والسائب والجبس والحديد والملح والأخشاب والقمح والذرة الصفراء والشعير والأرز والسكر والتمر وما شابه ذلك (١) .

ثالثاً : ميناء الدوحة

يقع ميناء الدوحة على خط عرض ٢٩ درجة ، ٢٣ دقيقة شمالاً وخط طول ٤٧ درجة ، ٤٨ دقيقة شرقاً ، وهو عبارة عن حوض شبه مقفل بحواجز أمواج ، تمتد داخله عدة أحواض يبلغ عددها تسعة أحواض بها مراسٍ صغيرة يبلغ إجمالي طولها حوالي ٦٠٠ ، ٢ متر . وميناء الدوحة ساحلي صغير يبلغ عمقه ٣ ، ٤ أمتار لاستخدام الجنائب والزوارق والسفن الصغيرة التي تقوم بالخدمة الساحلية بين دول الخليج . ويضم الميناء ١١ مستودعاً مساحتها الإجمالية ٨ ، ١٠٠ متر مربع وعدد ٤ مستودعات طيارية مساحتها الإجمالية ٤ ، ١٠٠ متر مربع إلى جانب حظائر للمواشي مساحتها ٣ ، ٢٥٠ متر مربع (٢) .

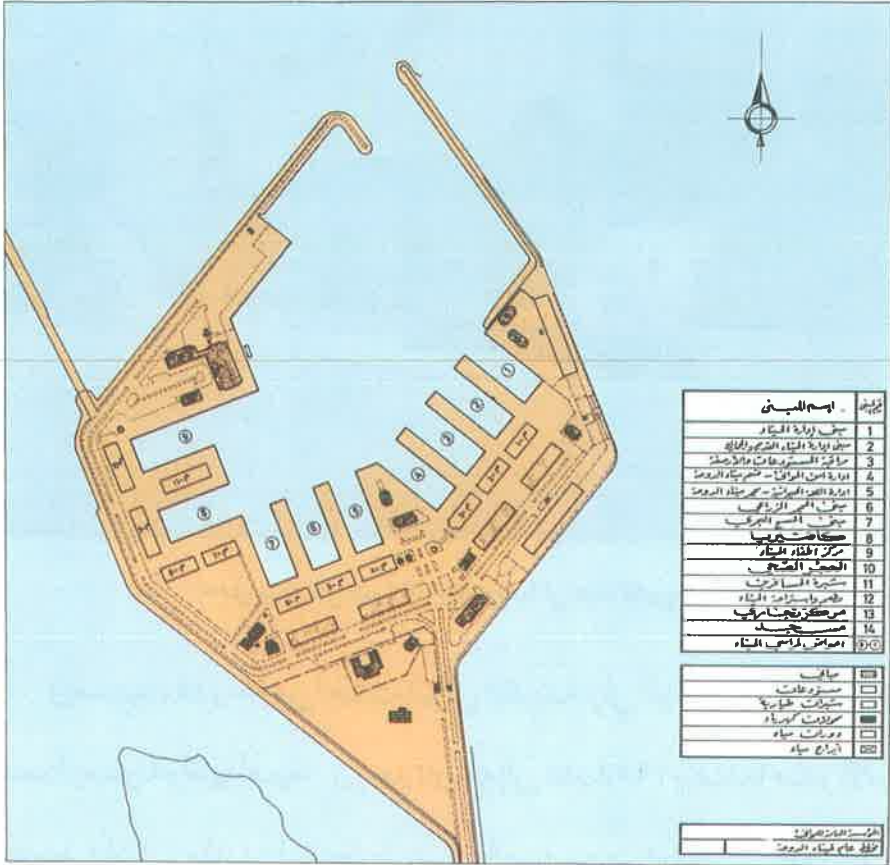
(١) المصدر السابق نفسه - ص ١١٨ .

(٢) «مؤسسة الموانئ الكويتية» - ١٩٩٨ م - كتاب تعريفني صادر من قبل المؤسسة - ص ٣٣ .



إحدى سفن نقل السيارات وهي راسية في ميناء الشويخ

ويعد ميناء الدوحة من أحدث الموانئ الكويتية وفي الوقت نفسه أصغرها حجماً ومناولة وأقلها أهمية . ويرجع تاريخه إلى عام ١٩٧٨م عندما صدر الأمر بتحويل الجنائب والبنشات التجارية وسفن الصيد من ميناء الكويت القديم إلى ميناء آخر بديل تفادياً لاختناق حركة المرور ، وتقليل مشكلة الضوضاء في المنطقة المحيطة بقصر السيف . وقد وقع الاختيار على منطقة الدوحة التي تقع بالقرب من رأس عشيرج على الساحل الجنوبي أيضاً لجون الكويت لتكون الموقع الجديد للميناء البديل .



ميناء الدوحة

المصدر: المؤسسة العامة للموانئ ١٩٩٨م .

وميناء الدوحة عبارة عن حوض شبه مقفل بحواجز أمواج من الشرق والشمال والغرب ، تمتد داخله عدة مراسي صغيرة أصبعية الشكل (Finger Berther) يبلغ عددها تسعة مراسي (أحواض) ويتسع المرسى لاستقبال دوية واحدة أو عدد من اللنشات (سفن خشبية صغيرة) يتراوح عددها ما بين ٥ و ٨ لنشات ، حسب حجمها . وتتم المناولة في أغلب الأحيان يدوياً حيث تفتقر المراسي لأية رافعات باستثناء مرسى الدوب . ويعتبر ميناء بوشهر الإيراني الميناء الرئيسي الذي يتعامل مع ميناء الدوحة ، فقد خصه وحده ٥,٨٨٪ من جملة الحمولة المفرغة عام ١٩٨٢ م . ومن البضائع الواردة من هناك الجص والرخام وبودرة القيشاني والبَنكُ والبَفكُ والكشمش والفسق والتمر والرمال وفسائل النخيل والليمون . أما الصادرات فتشمل السيارات (الوانيت) والحديد الخردة والأرز وبعض الأجهزة الكهربائية وتصدر معظمها لإيران^(١) .

دور الموانئ الكويتية في الاقتصاد الكويتي

لعبت الموانئ الكويتية التجارية دوراً مهماً وحيوياً في بناء دولة الكويت منذ إنشائها حتى الوقت الحاضر . فقد نمت الكويت كدولة من حول ميناء الكويت القديم واعتمد رخاؤها في فترة طويلة من مسيرة حياتها على ما كان يجلب إليها من خلال ذلك الميناء من بضائع . وقد تطورت الموانئ الكويتية التجارية تطوراً سريعاً وبخاصة في النصف الثاني من القرن العشرين من مجرد ميناء صغير

(١) الموانئ الكويتية التجارية - دكتور زين الدين عبد المقصود - جامعة الكويت - ١٩٨٣م - ص ٩٤ .

محدود الأهمية والطاقة إلى ثلاثة موانٍ ، إثنان منها يعتبران من أكبر موانئ الخليج حركة ونشاطاً ، وهما ميناء الشويخ وميناء الشعبية^(١) .

ومع بداية القرن العشرين استطاع ميناء الكويت (الفرضة) السيطرة على معظم تجارة المناطق الداخلية من شبه الجزيرة العربية لتشمل منطقتي نجد وشمس . فقد كانت القبائل تأتي من تلك المناطق إلى الكويت لاستقبال وتسلم ما يرد لها من أرز وسكر وأقمشة وأسلحة . ومما يؤكد تفوق ميناء الكويت على جذب تجار منطقة الجزيرة العربية وخاصة منها نجد أن السلطان عبد العزيز آل سعود سلطان نجد آنذاك حاول أن يرغم رعاياه على أن يجلبوا بضائعهم من إحدى الأسواق النجدية في الإحساء مثل العقير والقطيف والجبيل لكنه لم يفلح لارتباط تجار نجد بالتجار الكويتيين . فقد كانوا يجدون في أسواق الكويت دائماً ما يحتاجون إليه ، ولأن تجارها يتساهلون معهم فلا يتقاضونهم دفع ما عليهم ولو مر على الدين سنتان أو ثلاث^(٢) . ومن ناحية أخرى كان تجار البصرة يلجؤون للاستيراد عن طريق ميناء الكويت تفادياً للضرائب الباهظة التي كانت تفرض عليهم ثم يقومون بنقل بضائعهم براً من الكويت إلى كل من بغداد ودمشق وحلب وأزمير وغيرها^(٣) . وهذا يؤكد العمق التاريخي لتجارة العبور (Transit Trade) وتجارة إعادة التصدير التي كانت ولا تزال تسهم بنصيب كبير في حجم البضائع

(١) المصدر السابق نفسه - ص ٢٢ .

(٢) المصدر السابق نفسه ص ٨ (نقلاً من كتاب «ملوك العرب» لأمين الريحاني الجزء الثاني - ص ١٨٤) .

(٣) الموانئ الكويتية التجارية - دراسة جغرافية - الدكتور زين الدين عبد المقصود - ١٩٨٣ م - مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية - جامعة الكويت - ص ٢٨ (نقلاً من كتاب «جغرافية الخليج» - محمد متولي موسى - الجزء الثاني ص ١٨٥) .

الواردة إلى الموانئ الكويتية التي كانت منذ نشأتها الأولى موانئ دولية أكثر من كونها موانئ محلية^(١).

نصيب الموانئ التجارية الكويتية من حجم التجارة الخارجية الوطنية

للموانئ الكويتية دور كبير في خدمة التجارة الخارجية بالمقارنة مع وسائل النقل الأخرى (البري والجوي) والتي تسهم بدور يسير في حركة التجارة الخارجية. فقد أسهم ميناء الكويت تاريخياً في معظم واردات الكويت الخارجية على مدى السنين الماضية واستمر في ذلك إلى وقتنا الحاضر. وقد بلغت نسبة الموانئ في حجم الواردات عام ١٩٨٠م مثلاً ٦,٨٧٪ ونسبة ٨,٤٤٪ من حجم الصادرات. أما إذا أخذنا في الاعتبار مجموع الواردات والصادرات فيبلغ نصيب الموانئ ٢,٧٨٪ والبر ٤,٢١٪ والجو ٤,٠٪. كما لعبت الموانئ دوراً مهماً في تجارة العبور التي أصبح لها وزن مهم في حجم الحمولة المفرغة في الموانئ الكويتية التجارية وخاصة في الثمانينيات. فقد مثلت هذه التجارة ٥,٤٠٪ من جملة الحمولة الواردة إلى الموانئ الكويتية التجارية عام ١٩٨٢م حيث بلغت حوالي ٥,٥ مليون طن من مجمل الحمولة في ذلك العام الذي بلغ ٦,١٣ مليون طن بسبب الحرب العراقية الإيرانية^(٢). وقد تراجعت تلك الأرقام في السنوات التالية لأسباب عدة طرأت على الساحة الدولية. ففي عام ١٩٨٣م والأعوام التي تلتها شهدت موانئ الكويت انخفاضاً مستمراً في الحركة نظراً للأزمات الاقتصادية التي أصابت البلاد (ومن بينها أزمة المناخ عام ١٩٨٣م) وتناقص الإيرادات النفطية بعد تدني أسعار النفط وإنتاجه معاً مما أدى إلى

(١) المصدر السابق نفسه - ص ٢٩.

(٢) الموانئ الكويتية التجارية - دكتور زين الدين عبد المقصور - جامعة الكويت - ١٩٨٣م - ص ١٠١.

حدوث عجز في ميزانية الدولة لعامي ١٩٨٤/٨٣ و ١٩٨٥/٨٤ على التوالي ، والإجراءات التي استتبع ذلك لترشيد الإنفاق وتجميد بعض المشروعات لمواجهة هذا العجز وتراجع نسبة النمو السكاني نسبياً بعد ضبط حركة الهجرة الوافدة . كما أن استكمال البنية الأساسية في معظم الدول الخليجية العربية جعلهم يتوجهون إلى الاتجار بصورة مباشرة مع الأسواق الخارجية بدلاً من الاعتماد على السوق الكويتي مما أدى إلى تناقص حجم إعادة التصدير . وكان لتوجه العراق لاستيراد احتياجاته عن طريق ميناء العقبة الأردني في تلك الفترة أثر كبير أيضاً على الحركة في موانئ الكويت . وقد أدت تلك التطورات إلى فقدان السوق الكويتي للكثير من نشاطه وعائداته (١) ، حيث استمر الانخفاض إلى أن بلغ أدنى مستوى له عام ١٩٨٧ م . وقد أدى الغزو العراقي في أغسطس عام ١٩٩٠ م إلى توقف الحركة في موانئ الكويت إلى ما بعد التحرير بعدة أشهر حيث عاد النشاط تدريجياً للموانئ فكان إجمالي البضائع المناولة فيها عام ١٩٩١ م أكثر من مليون طن ازداد تدريجياً ليصل إلى أرقام كبيرة فاقت الأرقام التي حققها عام ١٩٨٣ م بكثير بما فيها الصادرات . ويبين هذا أن موانئ الكويت تستطيع أن تلعب دوراً مركزياً مهماً - كما كانت كذلك على مر القرون الثلاثة الماضية - في تجارة الخليج العربي مع بقية الدول المطلة على الخليج ودول الجوار الأخرى .

ويبين الجدول التالي نشاط موانئ الكويت في السنوات الماضية ومنذ عام

١٩٧٨ م حتى عام ٢٠٠٠ م :

(١) دور الموانئ الكويتية في إحياء طريق التجارة العالمي عبر الخليج العربي - أ.د. زين الدين عبد المقصود غنيمي - جامعة الكويت - قسم الجغرافيا ١٩٨٥ م ، «ندوة الموانئ والتنمية في دول الخليج العربية» ص ١٠-١١ .

مجموع البضائع الواردة والصادرة من موانئ الكويت

خلال الفترة ١٩٧٨م - ٢٠٠٠م (بالطن) (١)

السنة	الواردات (طن)	الصادرات (طن)	المجموع (طن)
١٩٧٨	٥,٧٠٥,٤٩٦	٨٣٣,٢٤٦	٦,٥٣٨,٧٤٢
١٩٧٩	٧,١٢١,٥٧٨	٨٨١,٦٨٤	٨,٠٠٣,٢٦٢
١٩٨٠	٨,٢٩٩,٣٥٨	٧٣٧,٧١٣	٩,٠٣٧,١٧٦
١٩٨١	١٢,٩٤٨,٢٧٢	٥٠٧,٧٦٦	١٣,٤٥٦,٠٣٨
١٩٨٢	١٣,٩٧٠,٧٨٩	٥٥٣,٦٧٠	١٤,٥٢٤,٤٥٦
١٩٨٣	١٠,٧٦٣,٦٢٢	١,٢١٢,٣١٤	١١,٩٧٥,٩٣٦
١٩٨٤	١٠,٤٠٦,٨٩٠	١,٣٣٢,٥٥٠	١١,٧٣٩,٤٤٠
١٩٨٥	٨,١٠٦,٥٨٣	١,١٣٩,٧٣٧	٩,٢٤٦,٣٢٠
١٩٨٦	٥,٣٥٣,١٤٢	١,٣١٠,٤٢٩	٦,٦٦٣,٥٧١
١٩٨٧	٤,٦٥٠,٧٨٠	١,٤١٣,١٠٣	٦,٠٦٣,٨٨٣
١٩٨٨	٥,٦٢١,٧٩٦	١,٦٣١,١٥٠	٧,٢٥٢,٩٤٦
١٩٨٩	غير متوفر	غير متوفر	غير متوفر
١٩٩٠	غير متوفر	غير متوفر	غير متوفر
١٩٩١	١,٠٠٢,٧٦٤	٢٩,٢٤٠	١,٠٣٢,٠٠٤
١٩٩٢	٣,٠٥٦,٣٠٤	٤٤٩,٠٥٨	٣,٥٠٥,٣٦٢
١٩٩٣	٤,٦٢١,٢٩٧	١,٥٦٩,١٧٨	٣,١٩٠,٤٧٥
١٩٩٤	٥,٥٧٧,٩٥٣	٢,٣٨٣,٧٣٣	٧,٩٦١,٦٨٦
١٩٩٥	٥,٨٩٠,٤٠٨	٢,٥٥٩,٦٦٣	٨,٤٥٠,٠٧١
١٩٩٦	٦,٣٦٥,٩٩٧	٢,٣٨٤,٧١٥	٨,٧٥٠,٧١٢
١٩٩٧	٦,٨٩٢,٢٥٦	٢,٢١٠,٢٢٨	٩,١٠٢,٤٨٤
١٩٩٨	٩,٩٨٠,٠٠٥	٢,٩٩١,٤٤٠	١٢,٩٧١,٤٤٥
١٩٩٩	١١,٦٩٣,٥٢٩	٣,٦٠٨,٢٨٦	١٥,٣٠١,٨١٥
٢٠٠٠	١٣,١٩٤,٠٦٧	٣,٣٥٤,١٣٩	١٦,٥٤٨,٢٠٦

لمصدر: التقرير السنوي لعام ٢٠٠٠م - مؤسسة الموانئ الكويتية - ص ٣٣ - ٣٥

ويمكن ملاحظة الزيادة الكبيرة في حركة البضائع الواردة خلال الفترة ١٩٨١ - ١٩٨٤م بسبب زيادة تجارة العبور خلال تلك الفترة التي شهدت إعادة تصدير كميات كبيرة من البضائع إلى العراق (عن طريق البر) في أثناء الحرب العراقية الإيرانية . فقد تراوحت الواردات خلال تلك الفترة من ٤, ١٠ ملايين طن (عام ١٩٨٤م) إلى حوالي ١٤ مليون طن (عام ١٩٨٢م) .

ويبين الجدول كذلك أن واردات الكويت ازدادت بصورة كبيرة بعد التحرير لترتفع من حوالي مليون طن عام ١٩٩١م إلى ٩٥٣, ٥٧٧, ٥ ملايين طن عام ١٩٩٤م ثم إلى ٦٧, ١٩٤, ١٣ طناً عام ٢٠٠٠م . كذلك يمكن ملاحظة ازدياد الصادرات من خلال الموانئ في السنوات الأخيرة بصورة كبيرة مقارنة بالسنوات السابقة ، بما فيها فترة ما قبل الغزو العراقي . فقد كانت الصادرات عن طريق الموانئ قد وصلت أقصى كمية لها عام ١٩٨٨م عندما تم تصدير ١٥٠, ٦٣١, ١ طن ، بينما ارتفع الرقم إلى ٢٨٦, ٦٠٨, ٣ طن عام ١٩٩٩م مما يدل على ازدياد أهمية الموانئ فيما يخص التصدير .

ويمكن تبين كمية البضائع الواردة إلى كل ميناء من الموانئ الثلاث خلال السنوات الخمس الماضية في الجدول التالي (١) :

(١) المصدر : التقرير السنوي لعام ٢٠٠٠م - مؤسسة الموانئ الكويتية - ص ٣٣ .

السنة	الشويخ	الشعبية	الدوحة	الإجمالي
١٩٩٦	٣,٤١٢,١٢١	٢,٧٥٨,٦٨٨	١٩٥,١٨٠	٦,٣٦٥,٩٩٧
١٩٩٧	٣,٥٩٥,٢٣٩	٣,١١٣,٦٧٨	١٨٢,٩٣٩	٦,٨٩٢,٢٥٦
١٩٩٨	٣,٣٣٠,٠٢٦	٦,٤٠٢,٢١٥	٢٤٧,٧٦٤	٩,٩٨٠,٠٠٥
١٩٩٩	٣,٨٦٩,٧٠٧	٧,٤٩١,٣٦٤	٣٣٢,٤٨٥	١١,٦٩٣,٥٢٩
٢٠٠٠	٤,٠٩٦,٨٣٦	٨,٧٧٠,٤٥٩	٣٢٦,٧٧٢	١٣,١٩٤,٠٦٧

ويمكن تقسيم البضائع الواردة إلى موانئ المؤسسة كالتالي :

- ١ - البضائع العامة
- ٢ - البضائع السائبة
- ٣ - المواشي الحية
- ٤ - بضائع الحاويات

وتتكون البضائع الرئيسية الواردة إلى ميناءي الشويخ والشعبية عادة من منتجات رئيسية يمكن تلخيصها في الجدول التالي :

البضائع الرئيسية الواردة إلى ميناء الشويخ والشعبية (عام ٢٠٠٠) (١)

الميناء		نوع البضاعة
الشعبية (ألف طن)	الشويخ (ألف طن)	
٩٦٢	٨٧٨	حاويات
-	٧٢	مواشي
١,٤٣٦	٧١٤	اسمنت
٦,٠١٤	١٤٧	صلبوخ
٢٠٣	٢١٣	سائبة أخرى
٢٨	٥٠٧	حبوب
٢١	٣	ثقيلة
٤	٢١	نصف ثقيلة
٦٣	٦٣٥	صخور
٠,٣	١٢	آليات
٠,١	٩٣	سيارات
٢	١٤٤	خشب
٥	٢٨	أكياس
٤	١١٨	أكياس اسمنت
١٨	٥١	انابيب
٢	٣٥٧	حديد
٨	١٠٤	تجاري
٨,٧٧٠	٤,٠٩٧	المجموع

(١) المصدر: التقرير السنوي لعام ٢٠٠٠ - مؤسسة الموانئ الكويتية - ص ٥٣، ص ٨٣.

أما عدد السفن القادمة إلى موانئ المؤسسة خلال السنوات الخمس الماضية فقد تراوحت ما بين ٢,٢٤٧ إلى ٢,٦٤٠ سفينة كبيرة . ويبين الجدول التالي حركة السفن الكبيرة والصغيرة وكذلك عدد الحاويات المكافئة وإجمالي الواردات والصادرات في الفترة نفسها^(١) :

٢٠٠٠	١٩٩٩	١٩٩٨	١٩٩٧	١٩٩٦	البيان
٢,٣٥٠	٢,٥٧٨	٢,٦٤١	٢,٢٤٧	٢,٣٩٧	- عدد السفن القادمة إلى ميناء الشويخ والشعبية
٨,٤٩٢	٨,١٢٠	٦,٧١٦	٦,٩٢٤	٧,٢٧٩	- عدد السفن الصغيرة القادمة إلى ميناء الدوحة
٣٠٧,٧٩٥	٢٩٣,٩٨٥	٢٨٨,٠٢٤	٢٦٠,٩٤٧	٢٤٥,٥٧٢	- الحاويات المكافئة الواردة والصادرة لمينائي الشويخ والشعبية
١٣,١٩٤,٠٦٧	١١,٦٩٣,٥٢٩	٩,٩٨٠,٠٥٠	٦,٨٩٢,٢٥٦	٦,٣٦٥,٩٩٧	- إجمالي الواردات لموانئ المؤسسة (طن)
٣,٣٥٤,١٣٩	٣,٦٠٨,٥٨٦	٢,٩٩١,٤٤٠	٢,٢١٠,٢٢٨	٢,٣٨٤,٧١٥	- إجمالي الصادرات من موانئ المؤسسة (طن)

وتبين هذه الأرقام ازدياداً ملحوظاً في كمية الواردات والصادرات وأعداد السفن والحاويات المكافئة مما يدل على أهمية الدور الذي يمكن للموانئ الكويتية أن تقوم به في التجارة الدولية . ويمكن لهذا الدور أن ينمو بصورة كبيرة في حالة قيام الحكومة بإدخال إصلاحات على أنظمة الجمارك والموانئ وتسهيل إجراءات دخول التجار القادمين من الدول المجاورة والراغبين في شراء البضائع لإعادة شحنها إلى بلدانهم ، وتخفيض الرسوم مما يؤدي إلى زيادة التجارة البينية

(١) التقرير السنوي لعام ٢٠٠٠م - مؤسسة الموانئ الكويتية - ص ٢٨ - ٢٩ .

فيما بين موانئ الخليج . ويمكن الإشارة هنا إلى أن زيادة الواردات في السنوات الأخيرة يعود إلى كميات الصلبوخ المستورد والذي وصلت كمياته إلى حوالي ٦,٠٠٠,٠٠٠ طن عام ٢٠٠٠م وذلك بعد منع استخراجيه من الدراكيل المحلية . أما زيادة الصادرات فيعود إلى بدء شركة (إيكويت) بتصدير منتجاتها إلى الخارج عام ١٩٩٨م وكذلك الزيادة الناتجة عن صادرات الصناعات البتروكيمياوية .

أما جنسيات السفن القادمة إلى الكويت بحسب المناطق العائدة إليها فيبينها الجدول التالي :

عدد السفن القادمة إلى موانئ المؤسسة عام ٢٠٠٠ طبقاً للعلم المرفوع (١)

المجموع	الشعبية	الشويخ	البيان
٤٣٨ سفينة	٢٥٣	١٨٥	- دول مجلس التعاون
٦٨٨ سفينة	١٥٦	٥٣٢	- آسيا وجنوب الباسيفيك
٧٧	١٨	٥٩	- أفريقيا
٣٤٢	١٨٢	٥٩	- أوروبا
٨٠٣	٢٧٤	٥٢٩	- أمريكا (الشمالية والجنوبية)
٢	--	٢	- استراليا ونيوزلندا
٢,٣٥٠ سفينة	٨٨٣ سفينة	١,٤٦٧ سفينة	المجموع

(١) المصدر : التقرير السنوي لعام ٢٠٠٠م - مؤسسة الموانئ الكويتية - ص ٤٧ - ٤٩ و ص ٧٢، وص ٧٨ - ٧٩ و ص ١٠٢ .

أما ميناء الدوحة فقد استقبل في عام ٢٠٠٠م ما مجموعه ٤٩٢, ٨ سفينة صغيرة معظمها من إيران .

ويمكن الإشارة إلى أن الكويت تبوأ المركز الأول من بين دول مجلس التعاون في عدد السفن القادمة إلى هذين الميناءين حيث بلغ مجموع سفنها ٢٩٣ سفينة من بين ٤٣٨ سفينة (أي حوالي ٦٧٪) ، وبلغ عدد سفن إيران ٤٢٠ سفينة من مجموع سفن دول آسيا ممثلة ٦١٪ ، وبلغ عدد سفن ليبيريا ٦٣ سفينة من بين سفن إفريقيا ممثلة حوالي ٨٢٪ ، والمملكة المتحدة ٣٨ سفينة ممثلة ١١٪ من سفن أوروبا ، وقبرص ٨٤ سفينة ممثلة ٢٤٫٥٪ من سفن أوروبا أيضاً ، وبما ٤٨٥ سفينة ممثلة ٦٠٪ من سفن الأمريكتين وسانت فنسنت ١١٢ سفينة ممثلة ١٤٪ من سفن نفس المنطقة .



سفينة تغادر الميناء

إيرادات المؤسسة

تُعد مؤسسة الموانئ الكويتية ميزانية خاصة بها سنوياً يتم فيها تقدير الإيرادات والمصروفات ، وتبدأ من أول شهر يوليو من كل عام وتنتهي في آخر شهر يونيو من العام التالي ، ويقر مجلس إدارة المؤسسة الميزانية التي على أساسها تقوم المؤسسة بتنفيذ برامجها وأعمالها المناطة بها . وبينما تأتي الإيرادات من الرسوم والأجور المحصلة من موانئ المؤسسة تتكون المصروفات من الرواتب والأجور لموظفي المؤسسة وكذلك المصروفات العامة والرأسمالية وغيرها .

وقد تراوحت إيرادات المؤسسة خلال الفترة من عام ١٩٨١/١٩٨٢م إلى عام ١٩٨٩/١٩٩٠م ما بين حوالي ٢, ١٧ مليون دينار عام ١٩٨٦/١٩٨٧م - وهو أدنى مستوى تصل إليه الإيرادات في تلك الفترة - إلى ٤, ٥٢ مليون دينار عام ١٩٨١/١٩٨٢م . وقد تفاوتت النتائج المالية لأعمال المؤسسة في تلك الفترة ما بين ربح وخسارة ، وبلغت أقصى أرباح لها عام ١٩٨١/١٩٨٢م حيث وصلت إلى ٥, ٢٩ مليون دينار تقريباً بينما وصلت أقصى خسارة عام ١٩٨٧/١٩٨٨م بتحملها ما قيمته ٤ر٤ ملايين دينار . كما استمرت المؤسسة في السنوات التالية بتحقيق خسائر إلى عام ١٩٩٥/١٩٩٦م وكانت أعلاها في عام ١٩٩١/١٩٩٢م عندما بلغت الخسائر ٤, ٩ ملايين دينار^(١) .

وفي عام ١٩٩٦/١٩٩٧م بدأت المؤسسة بتحقيق أرباح سنوية متواضعة بلغت ٥٥٠, ٥٨ دينار ارتفعت بعدها بصورة كبيرة عام ١٩٩٧/١٩٩٨م لتصل إلى أكثر من ٦ ملايين دينار ثم استمرت في الصعود لتصل إلى ٥, ١٠ ملايين دينار عام ١٩٩٨/١٩٩٩م و ٥, ٨ ملايين دينار عام ٢٠٠١/٢٠٠٢م .

(١) المصدر : مؤسسة الموانئ الكويتية .

وتعود هذه الأرباح إلى الزيادة الكبيرة في واردات المؤسسة مقابل بقاء المصروفات كما هي أو انخفاضها في بعض السنوات الأخيرة . وفيما يلي جدول يبين إيرادات ومصروفات وأرباح مؤسسة الموانئ الكويتية للسنوات الخمس الماضية (١) :

السنة	إجمالي الإيرادات (د. ك.)	إجمالي المصروفات (د. ك.)	الأرباح (الخسائر) (د. ك.)
١٩٩٨/١٩٩٧	٣٣,٧٣٣,٢٦٩	٢٧,٦٦٦,٢٢٧	٦,٠٦٧,٠٤٢
١٩٩٩/١٩٩٨	٣٠,٣٥٤,٨٩٦	١٩,٨٣٨,٣٥٧	١٠,٥١٦,٥٣٩
٢٠٠٠/١٩٩٩	٢٧,٩٧٥,٠٠٠	٢٣,٠٢٠,٠٠٠	٤,٩٥٥,٠٠٠
٢٠٠١/٢٠٠٠	٢٢,٤٣٥,٠٠٠	١٧,٢٥٠,٠٠٠	٥,١٨٥,٠٠٠
٢٠٠٢/٢٠٠١	٣٢,٢٩٣,٠٠٠	٢٣,٨٠٨,٠٠٠	٨,٤٨٥,٠٠٠

إنجازات المؤسسة ودورها في عملية التنمية الاقتصادية والاجتماعية

كان لإنشاء مؤسسة الموانئ الكويتية نتائج إيجابية عديدة انعكست إيجاباً على أدائها الاقتصادي والاجتماعي والتنموي عبر السنين بعد أن ابتعدت عن الروتين الحكومي وما يتبعه من قيود وسلبيات تجعل من المؤسسات الاقتصادية حبيسة نظم وقوانين جامدة لا تؤدي إلا إلى بقاء هذه المؤسسات تراوح في مكانها دون تطور في أحسن الأحوال ، إن لم تكن النتيجة هي العودة إلى الوراء ، كما هو حاصل بالنسبة لكثير من الدوائر الحكومية ، نتيجة لتكدس الموظفين وانخفاض الإنتاجية والتسيب الإداري في كثير من الأحيان .

(١) المصدر السابق نفسه .

وقد بدأت نتائج أعمال المؤسسة بالظهور بعد أن بدأت باستغلال طاقاتها الإنتاجية بصورة أكبر وقامت بالاستغناء عن أعداد كبيرة من الموظفين مما نتج عن ذلك زيادة في الإيرادات ونقص بالمصاريف . كما أن المؤسسة لعبت أدواراً مهمة في السنوات الأخيرة سواء على المستوى الاجتماعي أو الفني أو الإقليمي مما جعلها في مصاف المؤسسات الناجحة في الدولة .



منصة عائمة لمكافحة التلوث البحري

ويمكن إيجاز أهم إنجازات المؤسسة في السنوات الأخيرة بما حققته من فوائض مالية أو أرباح خلال الخمس سنوات الماضية ، واهتمامها برفع كفاءة العاملين فيها من خلال الدورات التدريبية التي تقدم لهم ، والاشتراك الفعال في المؤتمرات والندوات الإقليمية والدولية ، والحرص على إحلال الكوادر الوطنية

في المراكز القيادية للمؤسسة ، والاستمرار في تطوير العمل في الموانئ والتوسع في جلب أحدث الأجهزة والمعدات لرفع الكفاءة الاستيعابية للموانئ مما أدى إلى زيادة الصادرات الكويتية إلى الخارج واستقبال الكميات الكبيرة من البضائع دون أي تأخير ، ووضع الخطط المستقبلية لمواكبة التطور الذي يشهده هذا النشاط على المستوى الدولي ، وإعطاء الفرصة للقطاع الخاص للمشاركة في بعض العمليات التي تؤدي إلى زيادة الكفاءة الإنتاجية وتخفيض المصاريف ، بالإضافة إلى القيام بالدراسات والخطط المستقبلية لبعض الأنشطة ذات العلاقة بالنقل البحري وتنشيط الحركة التجارية ، ومن بين تلك الدراسات إنشاء منطقة تجارية حرة وتخفيض الرسوم لتشجيع المزيد من المستوردين لاستخدام الموانئ الكويتية .

وستتطرق فيما يلي بشيء من التفصيل إلى بعض هذه الإنجازات :

١ - الإنجازات المالية والاقتصادية

حققت المؤسسة خلال السنوات الخمس الماضية نتائج مالية مشجعة عكست أداءها المميز وكفاءتها العالية في العمل وتقديم خدماتها المتكاملة لعملائها من الشركات المستخدمة لمرافقها الحيوية وتجهيزاتها الحديثة . وتعتبر النتائج المالية خير دليل على الكفاءة العالية والنجاح الكبير الذي تحققه مثل هذه المؤسسات . وكان تحقيقها للأرباح التي تراوحت ما بين ٥,٠٠٠,٠٠٠ دينار و ١٠,٥٠٠,٠٠٠ دينار خلال الفترة ١٩٩٧/١٩٩٨م - ٢٠٠١/٢٠٠٢م مؤشرا ذا مغزى مهم يدعو إلى التفاؤل بالنسبة لدور هذه المؤسسة وغيرها من مؤسسات الدولة في المساهمة ولو بشيء يسير في ميزانية الدولة التي تحتاج إلى

مثل هذه المؤسسات التي قد تلعب دوراً مركزياً مهماً في المستقبل للمساهمة في دخل الدولة ودعم إيراداتها المالية مهما صغرت هذه المبالغ . إذ إن تنامي هذا النوع من الإيرادات والأرباح سنة بعد أخرى وتواردها من قبل مؤسسات مختلفة وتراكمها عبر السنين سيؤدي إلى تحولها إلى روافد ثابتة للاقتصاد الكويتي تؤدي إلى زيادة الدخل القومي للدولة وبالتالي زيادة استفادتها من هذه المؤسسات بدلاً من أن تكون عبئاً عليها ، خاصة إذا ما استمرت في التبعية لوزارات الدولة ودوائرها .

٢ - رفع كفاءة القوى الوطنية العاملة

استحدثت المؤسسة إدارة متخصصة للتدريب أطلق عليها إدارة تنمية القوى العاملة للتفرغ لتدريب وتأهيل الكوادر الوطنية ورفع مستوى الأداء عن طريق التدريب المحلي داخل المؤسسة أو خارجها . وقد استمرت المؤسسة خلال السنوات الماضية بتشجيع موظفيها الإداريين والفنيين للاشتراك في الندوات والدورات التدريبية التي تنظمها المؤسسة مما أدى إلى زيادة معرفة هؤلاء بمجال عملهم وكسب الخبرة وبالتالي رفع مستوى الأداء الوظيفي الذي انعكس إيجابياً على المؤسسة لتحقيق أغراضها . وتتعاون المؤسسة في تنظيم الدورات التدريبية لموظفيها مع وزارات الدولة والمعاهد والمؤسسات المحلية كوزارة التخطيط وجامعة الكويت والهيئة العامة للتعليم التطبيقي وديوان الموظفين وحماية البيئة ومعهد التربية للعلوم الإدارية وجهات أخرى من القطاع الخاص المختص بالتدريب . كما تتعاون خارجياً وبصورة خاصة مع الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا بالإسكندرية وكذلك مع جهات معينة في اليابان في مختلف التخصصات

المرتبطة بأعمال الموانئ ونظم الملاحة الإلكترونية . وقد ركزت المؤسسة على الاشتراك في المؤتمرات والندوات الخارجية المتعلقة بأعمال الموانئ والنقل البحري وخاصة التي تشرف عليها المنظمات الدولية والإقليمية بغرض الاطلاع على أحدث النظم ومواكبة التطور في هذا المجال والاطلاع على المستجدات وبناء علاقات مهنية مع المسؤولين في المؤسسات المشابهة في العالم وتبادل الخبرات معهم . وقد استفاد المئات من الكوادر الكويتية من هذه الفرص خلال السنوات القليلة الماضية مما انعكس على أدائهم في المؤسسة .

وقد بدأت المؤسسة بتنشيط هذا التوجه مع بداية التسعينيات . فعلى سبيل المثال اشتركت المؤسسة عام ١٩٩٣م بحوالي ٥٤ دورة وندوة تدريبية في مجالات مختلفة اشترك فيها نحو ٣٣٦ من موظفي المؤسسة من المستويات الإدارية والفنية المختلفة . كما وقعت المؤسسة في ذلك العام بروتوكولاً للتعاون في مجال التدريب مع الأكاديمية العربية للنقل البحري في الإسكندرية يتضمن عقد عدد من الدورات التدريبية في مقر المؤسسة بدولة الكويت في المجالات المتعلقة بالنقل البحري وشئون الموانئ . وفي عام ١٩٩٤م اشركت المؤسسة ٢١٦ من موظفيها في ٦٣ دورة داخلية نظمتها وزارة التخطيط وجامعة الكويت والهيئة العامة للتعليم التطبيقي ، وديوان الموظفين وحماية البيئة وجمعية المهندسين والمراجعين الكويتية ومعهد التنمية للعلوم الإدارية وجهات أخرى من القطاع الخاص المختص بالتدريب^(١) . كما نظمت المؤسسة دورة تم عقدها بمجمع الموانئ وذلك في تخطيط وتشغيل المرافق العامة بالموانئ بالتنسيق

(١) الكتاب السنوي - وزارة الإعلام - ١٩٩٤م - ص ٢٨٦ .

مع الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا حضرها ١٥ متدرباً ولمدة أسبوعين .
كما قامت المؤسسة بإشراك ١٧٥ موظفاً من موظفيها في ٨١ دورة خارجية تم
تنظيمها في الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا بالإسكندرية وفي اليابان في
مختلف التخصصات المرتبطة بأعمال الموانئ ونظم الملاحة الإلكترونية^(١) .

٣ - تكوين الوظائف القيادية

قامت المؤسسة بعد التحرير بتكوين معظم الوظائف وتأهيل الكوادر
الوطنية لإحلالها محل العمالة الأجنبية . كما قامت في عام ١٩٩٤م بإجراء
دراسات شاملة لتطوير الهيكل الإداري ونظم العمل لكل وحدة تنظيمية
بالمؤسسة بهدف رفع كفاءة العمليات التشغيلية بموانئها . واستمرت المؤسسة في
عملية التكوين في منتصف التسعينيات حيث أعطت الفرصة للشباب الكويتي
لأداء مختلف الأعمال والمساهمة في تطور البلاد ودفع عجلة الاقتصاد عن طريق
تأهيل الشباب لتبوؤ المراكز القيادية وغرس الشعور بالمسئولية فيهم وحثهم على
العمل الجاد ورفع الإنتاجية .

٤ - إقامة المؤتمرات والندوات المتخصصة

نظمت المؤسسة عدة مؤتمرات وندوات إقليمية كان من أبرزها مؤتمر لمناقشة
الرؤية المستقبلية لموانئ دول مجلس التعاون وإقامة تعاون فيما بينها بهدف
التنسيق بين تلك الموانئ لتحقيق الأهداف المشتركة ولبحث المؤثرات وبخاصة أثر

(١) المصدر السابق نفسه - ص ٢٨٦ .

توقيع اتفاقية الجات وآثارها المترتبة على نشاط النقل البحري العالمي والخليجي . وكان المؤتمر حول (مستقبل موانئ مجلس التعاون لدول الخليج العربية) . وقد عقد المؤتمر في دولة الكويت تحت رعاية سمو ولي العهد رئيس مجلس الوزراء خلال الفترة ٣-٥ ديسمبر ١٩٩٤ م . وقد حضر المؤتمر نخبة من الخبراء والمختصين بشئون النقل البحري والموانئ ومندوبين عن وزارات المواصلات والنقل وسلطات الموانئ وشركات التأمين والنقل وغرف التجارة والصناعة في دول مجلس التعاون . وقد قدمت أبحاث عديدة وتم التعرف على ما هو جديد ومستحدث في مجالات التجارة والنقل البحري .

٥ - المساهمة الفعالة في زيادة الصادرات

قامت مؤسسة الموانئ الكويتية بأداء دورها بكفاءة عالية ونجاح مميز في السنوات الأخيرة من خلال إدارة موانئها التي ارتفع مستوى أدائها بصورة كبيرة حيث اعتمدت عليها المصانع الوطنية في تصدير منتجاتها إلى الخارج وخاصة منها مصانع البتروكيماويات التي ارتفع إنتاجها بصورة كبيرة بعد التوسعات التي شهدتها منطقة الشعيبية الصناعية ابتداء من أواخر التسعينيات . وقد أدت هذه الزيادة في الإنتاج إلى زيادة الصادرات الكويتية وبالتالي المساهمة في رفع مستوى الدخل القومي للبلاد .

كما أدى استقبال موانئ المؤسسة للكميات الكبيرة من الصلبوخ القادم من دول الخليج إلى الحفاظ على احتياطي البلاد من هذه المادة الناضبة بعد أن تم منع

استخراجها من المقالع المحلية في السنوات الأخيرة وكذلك الحفاظ على البيئة وخفض مستوى التلوث الجوي .

٦ - تفعيل نشاط إعادة التصدير إلى الدول المجاورة

نظراً لخبرة الكويت الطويلة في النقل وارتباطها التاريخي مع البحر فإن ذلك أدى إلى تفعيل دور الموانئ لتكون رافداً من روافد الاقتصاد الكويتي . وتعتبر الموانئ الكويتية مراكز تجارية مهمة يعتمد عليها في إعادة التصدير للدول المجاورة ، حيث كانت ولا زالت تلعب دوراً مهماً في هذا المجال . ونظراً للأهمية الكبيرة التي تتمتع بها تجارة العبور وإعادة التصدير من الموانئ الكويتية تاريخياً ودور هذا النشاط الحيوي في تاريخ الكويت واعتماد الآباء والأجداد على ذلك النشاط فإن هذه التوجهات التي تم التركيز عليها في السنوات الماضية بدأت تجني ثمارها حيث يمكن ملاحظة ذلك في أداء المؤسسة خلال السنوات الأخيرة . وما ارتفاع الدخل وتحقيق الأرباح وزيادة الكفاءة الإنتاجية لإنتيجة لذلك العمل الدؤوب الذي بني على خبرات من سبقونا من الأجيال التي بنت هذا الصرح الكبير الذي بقي لعقود طويلة من الزمن يخدم الكويت وجيرانها على أكمل وجه .

٧ - الخطة الخمسية ومشروعات المستقبل

تقدمت المؤسسة عام ١٩٩٣م بعدة مشاريع إلى مجلس الوزراء تهدف إلى تطوير العمل بموانئها وإنعاش الحركة التجارية ووضع استراتيجية طويلة المدى

وإعادة تقييم إمكانيات الموانئ حيث تم التعاقد مع إحدى الجهات الاستشارية العالمية لإنجاز مشروع تطوير نظم العمل بموانئ المؤسسة وتحديد الاستراتيجيات والأهداف . كما تضمن العقد كيفية رفع كفاءة أسلوب العمليات التشغيلية بموانئ المؤسسة ودراسة حركة النقل البحري المتوقع بموانئ المؤسسة حتى عام ٢٠١٠م ووضع خطة لتطوير هذه الموانئ لاستيعاب حركة النقل البحري حتى ذلك التاريخ . وقد تم إقرار الخطة من قبل مجلس إدارة المؤسسة بتاريخ ١٨ / ١٢ / ١٩٩٣م وأرسلت إلى مجلس الوزراء ليتم إدراجها ضمن الخطة الخمسية للسنوات ١٩٩٥ / ١٩٩٦م - ١٩٩٩ / ٢٠٠٠م .

كما تقدمت الإدارة العامة للمؤسسة بمذكرة لمجلس الوزراء لإنشاء منطقة تجارية حرة حيث وافق مجلس الوزراء على تشكيل لجنة من مؤسسة الموانئ الكويتية ووزارة الداخلية ووزارة المالية ووزارة التجارة والصناعة وبلدية الكويت والإدارة العامة للجمارك وغرفة تجارة وصناعة الكويت حيث قامت اللجنة بدراسة الموضوع ورفعت تقريرها إلى مجلس الوزراء الذي أصدر قراراً بتاريخ ٢١ / ١١ / ١٩٩٣م بإنشاء منطقة تجارية حرة في البلاد . وقد اعتمد مجلس إدارة المؤسسة بتاريخ ٢٢ / ١٠ / ١٩٩٤م الخطة الخمسية التي كان قد قدمها للمجلس الوزراء في العام السابق .

٨ - المساهمة في خصخصة عدد من الأنشطة الاقتصادية

قامت المؤسسة منذ تحرير البلاد من الغزو العراقي بإشراك مؤسسات القطاع الخاص الكويتي وشركاته في مشروعات كثيرة تمثلت في إصلاح منشآت

ومرافق المؤسسة التي أصابها الدمار من جراء الغزو الغاشم ، كما أسندت إلى شركات القطاع الخاص أعمال مناولة البضائع في ميناءي الشويخ والشعيبة ومناولة الحاويات في ميناء الشويخ واستئجار قطع بحرية ووسائل نقل وأعمال تنظيف الموانئ والمرافق المختلفة ، وكذلك أعمال الحراسة بالإضافة إلى توفير العمالة الفنية المطلوبة لأعمال الصيانة المختلفة ، وكذلك إسناد كافة المشروعات الإنشائية إلى شركات القطاع الخاص ، كما تنوي المؤسسة التوسع في هذه السياسة .

٩- دراسة تعديل الرسوم والأجور لزيادة النشاط التجاري للموانئ

قامت المؤسسة بدراسة تعديل الرسوم والأجور وتمت مناقشتها مع كافة الجهات المعنية بالنقل البحري بدولة الكويت حيث حازت هذه التعرفة على القبول من جميع الأطراف ، لما لذلك من أثر كبير في اجتذاب مزيد من الخطوط الملاحية إلى موانئ المؤسسة وتنشيط الحركة التجارية في البلاد ، وسيتم عرض هذه التعرفة على مجلس الوزراء لإقرارها .

مدراء الميناء والمؤسسة على مدى السنوات الماضية

توالى على إدارة مؤسسة الموانئ الكويتية منذ إنشاء إدارة الميناء عام ١٩٥٣م إلى إلحاقها بإدارة الجمارك ثم بعدد من الوزارات الأخرى ، فإنشاء مؤسسة الموانئ عام ١٩٧٧م العديد من المديرين الذين ساهموا في دفع عجلتها إلى الأمام وتطويرها وتحقيق الإنجازات الكبيرة التي شهدتها والتي جعلت المؤسسة في وقتنا الحاضر من أنجح المؤسسات الوطنية . وكان لكل من هؤلاء دوره الخاص في

بلوغ المؤسسة الأهداف المرحلية التي رسمتها كل إدارة في أثناء توليها لدفعة الأمور .

وكانت الإدارات والوزارات الحكومية إلى ما قبل الستينيات من القرن الماضي تخضع لرئيس - بصلاحيات الوزير في وقتنا الحاضر ، يساعده مدير - بدرجة وكيل الوزارة في وقتنا الحاضر - يقوم بإدارة الجهاز وتسيير شؤونه . وعند إنشاء دائرة الميناء عام ١٩٥٣م عين المغفور له - الشيخ خالد العبد الله السالم الصباح رئيساً لدائرة الميناء بالإضافة إلى رئاسته لدائرة الجمارك . كما عين السيد محمد حسين قبازرد مديراً للميناء ، وبذلك أصبح أول مدير لهذه الدائرة . وكان المرحوم محمد حسين قبازرد يعمل قبل ذلك مديراً لشركة حمال باشي التي كانت مسئولة عن النقل والتنزيل في الميناء ، وكان آنذاك الميناء الوحيد في الكويت . وقد عايش المرحوم محمد قبازرد مرحلة التخطيط لمشروع توسعة الميناء وإنشاء الميناء الجديد في الشويخ الذي تم افتتاحه عام ١٩٦٠م .

وفي ٢٥ من يونيو عام ١٩٦١م تم دمج دائرة الجمارك ودائرة الميناء في دائرة واحدة سميت «دائرة الجمارك والموانئ» حسب المرسوم الأميري رقم ٨ لسنة ١٩٦١م . وقد عين المرحوم عبد السلام شعيب مدير دائرة الجمارك آنذاك مديراً للدائرة الجديدة بعد دمج الدائرتين المذكورتين واستمر في عمله إلى نهاية عام ١٩٦١م . وفي ١٧ من يناير عام ١٩٦٢م صدر مرسوم أميري بتشكيل أول وزارة في عهد الاستقلال وتأسست على إثر ذلك وزارة الجمارك والموانئ التي ضمت الدائرتين . وقد عين المغفور له الشيخ خالد العبد الله السالم الصباح وزيراً لوزارة الجمارك والموانئ ، كما عين في ذلك العام السيد حمد أحمد البحر مديراً لإدارة

الجمارك والموانئ واستمر في عمله إلى عام ١٩٦٥ م . وفي ٢٨ من يناير عام ١٩٦٣ م ضمت دائرة الجمارك والموانئ إلى وزارة المالية والصناعة بناء على المرسوم الصادر بذلك التاريخ بتشكيل الوزارة الجديدة . وفي ذلك العام تم تعيين السيد سليمان حمود الزيد الخالد مديراً لإدارة الجمارك والموانئ الذي استمر في عمله إلى عام ١٩٦٧ م ، عندما خلفه السيد سعود الزامل .

وقد استمرت دائرة الجمارك والموانئ تابعة لوزارة المالية والصناعة إلى أن تم إلحاقها بوزارة المواصلات التي تم إنشاؤها بتاريخ ٩ من فبراير ١٩٧٥ م بناء على المرسوم الأميري بتشكيل الوزارة الجديدة . وقد استمر السيد سعود الزامل مديراً لدائرة الجمارك والموانئ إلى عام ١٩٧٧ م عندما تم إنشاء المؤسسة العامة للموانئ بناء على المرسوم رقم ١٣٣ / ١٩٧٧ م الصادر بتاريخ ١٦ / ١١ / ١٩٧٧ م والذي ألحق ميناء الدوحة بالمؤسسة ، حيث استمر في عمله إلى عام ١٩٧٨ م . وقد بدأت المؤسسة منذ ذلك التاريخ ببناء هيكلها الإدارية وبنيتها الأساسية بعد أن أصبحت هيئة مستقلة تحت إشراف وزير المواصلات .

وفي ١٩ / ٧ / ١٩٧٨ م تم تعيين الدكتور إبراهيم مكي إبراهيم مديراً عاماً للمؤسسة واستمر في عمله إلى ١٨ / ٧ / ١٩٩٠ م عندما عين السيد عبدالرحمن محمد النيباري خلفاً له حيث استمر إلى نهاية عام ١٩٩٤ م . وفي عام ١٩٩٥ م عين الشيخ الدكتور علي السالم العلي الصباح مديراً للمؤسسة الموانئ الكويتية حيث استمر إلى ٢ / ٧ / ١٩٩٧ م وعين مكانه الشيخ الدكتور صباح الجابر العلي الصباح الذي لا يزال على رأس عمله بالمؤسسة .

وفيما يلي جدول يبين فترة عمل كل مدير لمؤسسة الموانئ الكويتية منذ تأسيسها إلى هذه المرحلة :

المدير	الفترة	الجهة التي تتبعها المؤسسة وتاريخ صدور المرسوم بذلك
السيد محمد حسين قبازرد	١٩٥٣-١٩٦١	إدارة الميناء (١٩٥٣)
السيد عبد السلام شعيب	١٩٦١-١٩٦٢	دائرة الجمارك والموانئ (١٧/٦/١٩٦١)
السيد حمد أحمد البحر	١٩٦٢-١٩٦٣	وزارة الجمارك والموانئ (١٧/١/١٩٦٢)
السيد حمد أحمد البحر	١٩٦٣-١٩٦٥	وزارة المالية والصناعة (٢٨/١/١٩٦٣)
السيد سليمان حمود الزيد الخالد	١٩٦٥-١٩٦٧	وزارة المالية والصناعة
السيد سعود الزامل	١٩٦٧-١٩٧١	وزارة المالية والصناعة
السيد سعود الزامل	١٩٧١-١٩٧٥	وزارة المالية والصناعة
السيد سعود الزامل	١٩٧٥-١٩٧٧	وزارة المواصلات (٤/١٤/١٩٧٥)
السيد سعود الزامل	١٩٧٧-١٩٧٨	المؤسسة العامة للموانئ (٢٧/١١/١٩٧٧)
د. ابراهيم مكي ابراهيم	١٩٧٨-١٩٩٠	المؤسسة العامة للموانئ
السيد عبد الرحمن محمد النيباري	١٩٩٠-١٩٩٣	المؤسسة العامة للموانئ
السيد عبد الرحمن محمد النيباري	١٩٩٣-١٩٩٤	مؤسسة الموانئ الكويتية (٣١/٨/١٩٩٣)
الشيخ الدكتور علي السالم العلي الصباح	١٩٩٥-١٩٩٧	مؤسسة الموانئ الكويتية
الشيخ الدكتور صباح الجابر العلي الصباح	١٩٩٧ -	مؤسسة الموانئ الكويتية



السيد/ عبد السلام شعيب
١٩٦٢ - ١٩٦١ م



السيد/ محمد حسين قبازرد
١٩٥٣ - ١٩٦١ م



السيد/ حمد أحمد البحر
١٩٦٢ - ١٩٦٥ م



السيد/ سعود الزامل
١٩٦٧-١٩٧٨ م



السيد/ سليمان حمود الزيد الخالد
١٩٦٥-١٩٦٧ م



الدكتور/ إبراهيم مكّي إبراهيم
١٩٧٨-١٩٩٠ م



الشيخ الدكتور/ علي سالم العلي الصباح
١٩٩٥ - ١٩٩٧ م



السيد/ عبد الرحمن محمد النيباري
١٩٩٠ - ١٩٩٤ م



الشيخ الدكتور/ صباح الجابر العلي الصباح
١٩٩٧ م -

الملاحق

- ملحق رقم (١) المرسوم الأميري رقم (٧) لسنة ١٩٥٩م بتاريخ ١٦ فبراير ١٩٥٩م وقانون الموانئ العام (الكويت اليوم - العدد ٢٧٧ - ٧ يونيو ١٩٥٩م).
- ملحق رقم (٢) قانون الموانئ العام - رسوم وأجور الميناء - رسوم النقل والتخزين والأرضية . (الكويت اليوم - العدد ٢٥٥).
- ملحق رقم (٣) مرسوم أميري رقم (٨) لسنة ١٩٦١م بتاريخ ١٧ يونيو ١٩٦١م بإجراء تعديلات في دوائر الحكومة . (الكويت اليوم - العدد ٣٣٢ - ٢٥ يونيو ١٩٦١م).
- ملحق رقم (٤) مرسوم أميري رقم (٢) لسنة ١٩٦٢م بتاريخ ١٧ يناير ١٩٦٢م (الكويت اليوم - العدد ٣٦٢ - ٢٢ يناير ١٩٦٢م).
- ملحق رقم (٥) مرسوم أميري بضم وزارة الجمارك والموانئ إلى وزارة المالية والصناعة بتاريخ ٢٨ يناير ١٩٦٣م . (الكويت اليوم - العدد ٤١٤ - ١٩٦٣م).
- ملحق رقم (٦) مرسوم أميري في شأن وزارة المواصلات بتاريخ ١٤ أبريل ١٩٧٥م (الكويت اليوم - العدد ١٠٢٧ - ١٩٧٥م).
- ملحق رقم (٧) مرسوم بالقانون رقم ١٣٣ لسنة ١٩٧٧م بإنشاء المؤسسة العامة للموانئ - التاريخ ١٦ نوفمبر ١٩٧٧م (الكويت اليوم - العدد ١١٦٧ بتاريخ ٢٧ نوفمبر ١٩٧٧م).

ملحق رقم (٨) قانون رقم ٤٠ لسنة ١٩٩٣م بتعديل المادة (١) من المرسوم بالقانون رقم ١٣٣ لسنة ١٩٧٧م بإنشاء المؤسسة العامة للموانئ والمذكرة الإيضاحية للقانون بتعديل المادة (١) من المرسوم بالقانون رقم ١٣٣ لسنة ١٩٧٧م بإنشاء المؤسسة العامة للموانئ بتاريخ ٣١ أغسطس ١٩٩٣م. (الكويت اليوم - العدد ١٢٠ (بعد التحرير) بتاريخ ١٩٩٣م).

ملحق رقم (٩) مذكرة إيضاحية للمرسوم بقانون بتعديل المادة (١٣) من القانون رقم (١٣٣) لسنة ١٩٧٧م بإنشاء المؤسسة العامة للموانئ (الكويت اليوم - ملحق العدد ١٣٤٤).

ملحق رقم (١)

الإحد
١ ذو الحجة ١٣٧٨
٧ يونيو (حزيران) ١٩٥٩



العدد ٢٢٧
السنة الخامسة

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ
مرسوم أميري

KUWAIT PORT RULES

AMIRI DECREE No. 7 OF 1959

WE, ABDULLA AL-SALIM AL-SABAH,

RULER OF KUWAIT,

By the Grace of God, wishing to continue the organisation of the State, and to safeguard the interest of the Public, and as recommended by the President of the Customs and Port Departments, hereby decree as follows:-

- 1— The rules annexed hereto shall be known as the General Port Rules.
- 2— The President of the Customs and Port Departments shall administer and enforce these rules accordingly.
- 3— This Decree shall have affect from the first day of Thul Hijja in the year one thousand three hundred and seventy eight, equivalent to first day of July in the year one thousand nine hundred and fifty nine.

This, with the aid of God, is what we have decreed.

Issued 8 Shaaban, 1378

16 July, 1959

BULER OF KUWAIT

ABDULLA AL-SALIM AL-SABAH

قانون الموانئ العام

مرسوم أميري رقم ٧ لسنة ١٩٥٩

نحن عبد الله السالم الصباح حاكم الكويت ، بعون الله وحسن توفيقه ،
بناء على رغبتنا في السير بنظم البلاد حسبما تقتضيه المصلحة العامة
وتمشياً مع ركب الحضارة والنظم الحديثة ، وبناء على ما عرضه علينا
رئيس الجمارك والميناء ، رسماً بما هو آت :
١ - يسمى هذا القانون بقانون الموانئ العام
٢ - على رئيس الجمارك والميناء تنفيذ ما جاء فيه حسب الاقتضاء
٣ - يسرى مفعول هذا القانون اعتباراً من اليوم الخامس والعشرين
من شهر ذي الحجة عام الف وثلاثمائة وثمان وسبعين هجري ، الموافق
اليوم الأول من شهر يوليو (تموز) عام الف وتسعمائة وتسعة وخمسين .
هذا ما به رسماً ، والله ولي التوفيق .

صدر بتاريخ ٨ شعبان ١٣٧٨

١٦ فبراير ١٩٥٩

حاكم الكويت
عبد الله السالم الصباح

تابع ملحق رقم (١)

قانون الموانئ العام

٩ - حدود الميناء:

تشمل حدود الميناء البحرية جميع المنطقة المائية الواقعة ضمن خط يمتد في الاتجاه (. . .) من رأس المعجزة الواقع على (خط عرض ٢٩ درجة ٢٣ دقيقة و ٢٧ ثانية شمالا ، وخط طول ٤٨ درجة . . دقيقة ٢٤ ثانية شرقا) حتى موازاة خط العرض ٢٩ درجة و ٣٠ دقيقة . . ثانية شمالا ومن ثم يمتد في اتجاه درجة ٢٣٠ حتى رأس عشرين الواقع على (خط عرض ٢٩ درجة و ٢٣ دقيقة و ١٥ ثانيا شمالا و خط طول ٤٧ درجة و ٥١ دقيقة . . ثانية شرقا .)

١٠ - مرافق الرفا:

يقصد به الشخص المين للارشاف على حركة جميع البواخر والموكب ضمن حدود الميناء ولتوريد وصيانة جميع الوسائل اللازمة لتسهيل الملاحة.

١١ - الرشيد:

يقصد به كل شخص لديه المام خاص بالاوضاع المحلية تعينه الميناء المساعدة ريانة البواخر في قيادة بواخرهم ضمن حدود الميناء وفي ارسائها واقتلاعها .

١٢ - الباخرة او المركب:

يقصد بها وتشمل جميع السفن التجارية والحربية التي تزود حمولتها الاجمالية المسجلة عن ١٥٠ طنا .

١٣ - السفن:

يقصد بها وتشمل جميع القوارب المصنوعة من الخشب سواء اكانت لسير بالمحركات او الشراغ او بالمجاديف وتستعمل لصيد الاسماك او لنقل البشائع .

١٤ - الزوارق او القوارب:

تعني وتشمل جميع الدوب والجرارات وموامين التفريغ والحفارات والزوارق البخارية والقوارب والارصفة العائمة وغيرها من العائمات .

١٥ - الرسان:

عند استعمال هذا اللفظ بشأن البواخر او السفن او الزوارق فانه يعنى قائد السفينة او المسئول عن الاشراف عليها آنذاك .

١٦ - المالك:

عند استعمال هذا اللفظ بشأن البواخر او السفن او الزوارق او القوارب فانه يشتمل الشريك او المرتهن المتصرف بالباخرة او غيرها من المالكين المنقسمين .

١٧ - الوكيل:

يعني اي شخص او اشخاص معينين من قبل شركة الملاحة او ربان السفينة او مالكيها للتصرف نيابة عنهم في الكويت .

الباب الأول

انظمة ميناء الكويت

نقاط عامة

١ - يقضى ان لا يفسر شيء من هذه الانظمة بما يناقض ما يلي :

(١) الانظمة الدولية لتلائق الاصطدام في البحر

(ب) انظمة الحجر الصحي الدولية

(ج) قوانين الملاحة الصحيحة

٢ - يقضى ان لا يفسر شيء من هذه الانظمة بما يعنى ربان اية باخرة

من مسؤوليته عن الباخرة الواقعة تحت امرته .

٣ - لا يسرى مفعول هذه الانظمة على السفن المعرفة في الباب الثاني من هذه الانظمة الا فيما يختص بتنقلاتها ورسوها ضمن حدود الميناء وما يتعلق بتفريغ وتحميل المواد الخطرة .

انظمة ميناء الكويت

الباب الثاني

تعريف

٤ - الميناء:

يقصد بهذا التعبير الاشخاص المعينون للعمل في الميناء والذين خواروا الصلاحية للقيام بأعمال الميناء .

٥ - رصيف الشويخ:

ويقصد بذلك ارسفة الميناء في الشويخ ، ويشمل الرصيف المعروف بالرصيف المؤقت الذي ترسو البواخر بجانبه لتفريغ وتحميل البضائع .

٦ - القناة المحفورة:

ويقصد بها القناة الواقعة فيما بين المرسى الخارجى و رصيف الشويخ التي جرى حفرها وتشمل منطقة الاقتراب من الرصيف .

٧ - رئيس الميناء:

ويقصد به صاحب السلطة على جميع الاعمال المتصلة بالميناء .

٨ - مدير الميناء:

ويقصد به الشخص المعين لادارة اعمال واجه نشاط الميناء ويشمل ذلك مساعديه او موظفيه في حدود ما هو مخول او يخول الى هؤلاء من سلطة للعمل نيابة عنه .

تابع ملحق رقم (١)

الكويت اليوم - ص ٤

العدد ٢٢٧ - السنة الخامسة

وتوضح خارطة الاميرالية رقم ١٢١٤ الاتجاهات والمسافات الصحيحة

التقاط التالية :

- ١ - سارية لاسلكي الميناء الظاهرة بوضوح والتي ارتفاعها ٢٥٠ قدما
- ٢ - الضوء الاخضر ذو الوضوح المتقطع المقام على مبنى مركز الاشارة التابع للميناء
- ٣ - العوامة رقم ١١ فشت الحديدية .
- ٤ - منارة الارشاد في جزيرة كورين .

خط عرض		خط طول	
شمالا		شرقا	
٠٢٩	٠٢٣	٠٥٨	٠٥٩
٠٢٩	٠٢٢	٠١٤	٠٥٨
٠٢٩	٠٢٤	٠٤١	٠٥٨
٠٢٩	٠٢١	٠٣٤	٠٥٤

رقم المرجح	عمق اللد بالانصاف	المنطقة ١		المنطقة ٢		المنطقة ٣		المنطقة ٤	
		المنطقة بالارجال	الارتفاع بالدرجات	المنطقة بالارجال	الارتفاع بالدرجات	المنطقة بالارجال	الارتفاع بالدرجات	المنطقة بالارجال	الارتفاع بالدرجات
٢١	١٥	٠١٢٠	٢٠	٠١٧٠	١٦	٠٥٢٣	٠٨٤	٠٢٢٣	٤٣٤
٢١	١٥	٠١٣٦	١٨	٠١٨٩	١٨٤	٠٢١٣	٠٢	٠٢٢٦	٤٨٢
٢٧	٢١	٠١٥٦	١٥٨	٠٢١٣	٢١٧	٠٢٨٢	٠	٠٢٢٨	٤٤٤
٤٤	٢٨	٠١٥١	٢٣	٠١٨٩	٢٥٢	٠١٨١	٠٤٥	٠٢٢٢	٥٠٨
٤٢	٣٦	٠١٤٠	٢٥	٠١٧٨	٢٥٢	٠١٢٦	٠٢٦	٠٢١٨	٥١٠
٣٧	٢٧	٠١٣٢	٢٧٨	٠١٦٧	٢٤٢	٠١٠٥	١٠	٠٢١٤	٤٧٦
٣٠	٢٤	٠١٢٥	٣٠٨	٠١٥٦	٢٥	٠٩٧	١٠٤	٠٢١٠	٤٤٥

وعندما تشغل البواخر جميع هذه المراسي المرقمة او عندما يكون خط انقطاع اية باخرة غير مناسب للرسو في احد المراسي الشاغرة فعلى هده الباخرة ان ترسو الى الشمال من فشت الحديدية ، ويحق لمراقب المرفأ ان يأمر اية باخرة ان تنتقل من مرسى الى آخر او ان تغلي المرسى حسبما تتطلبه الظروف .

٢٧ - على ريان الباخرة ان يحتفظ في جميع الاوقات بعدد كاف من البحارة على ظهر باخرته لتأمين ادارتها .

٢٨ - يحق لريان الباخرة عندما تسوء الاحوال الجوية ان يأمر باقصاء الموانع عن جانب الباخرة او ان يسمح بان ترتبط في خط واحد خلفها اذا ما توقع احتمال تضرر الباخرة في حالة بناء الموانع على الجانب .

٢٩ - لا تتحمل الميناء اية مسؤولية كانت عن الاضرار التي تلحق بصفايح او هيكل او اجهزة البواخر الناتجة عن تشغيل التوابر بجانب الباخرة .

٣٠ - لا يجوز لاية سفينة حمولتها الاجمالية المسجلة ٤٠٠ طن او اكثر ان تعبر القناة المحفورة بدون مرشد او بدون الحصول على تصريح من مراقب المرفأ .

١٨ - المتاجر :

يعني اي شخص او اشخاص يدون اسمه او اسمائهم في اتفاقية استئجار السفينة بوصفه او بوصفهم قد استأجروها طيلة مدة اقامتها في الكويت وتشمل ايضا وكيله او وكيلهم الرسمي في الكويت .

١٩ - متعهد عمال تفريغ البواخر (ستيفدور) :

يعني اي شخص او اشخاص توافق عليهم ادارة الميناء لتقديم عمال مدرجين مع مراقب اعمال من ذوي الخبرة للعمل في الباخرة لتحميل وتفريغ حمولتها .

٢٠ - وسائل الميناء :

تعني جميع التسهيلات التي تقدمها الميناء لتفريغ وتحميل البواخر بصورة فعالة .

٢١ - مراقب الميناء :

تعني كل رصيف او منزلق او موقع مخصص للتفريغ او شبرة تخزين او ساحة او مشغل او مكان تستعمله او تشرف عليه الميناء .

٢٢ - موانع التفريغ :

تشمل جميع زوارق التنزيل التي تسير بقوة المحركات والدواب والابوام وغيرها من العائعات التي تستعملها الميناء في نقل الحمولة .

٢٣ - الحمولة الخطرة :

تعني وتشمل جميع المواد المدرجة في الجدول الملحق بهذه الانظمة وما يضاف اليها من مواد بين حين وآخر من قبل رئيس الميناء .

٢٤ - طبيب صحة الميناء :

يعني طبيب الصحة المسئول عن الصحة والامور الطبية الاخرى المتعلقة بالميناء كما تشمل جميع مساعديه .

انظمة ميناء الكويت

الانظمة المتعلقة بحركة البواخر داخل منطقة الميناء

الباب الثالث

٢٥ - تستطيع البواخر القادمة ان تدخل حدود منطقة الميناء وان ترسو في المرسى الواقع الى الشمال من رأس المعجزة دون الاستعانة بالمرشدين .

٢٦ - على كل باخرة تدخل منطقة الميناء ان ترسو في احد المراسي المرقمة والمدرجة اذناه والمعدة لتسهيل حركة البواخر وتفريغها وتحميلها من قبل عمال الميناء وتصلح جميع هذه المراسي للبواخر التي يبلغ طولها الاجمالي ٥٠٠ قدم فقط .

المراسي المرقمة ٢ و ٣ و ٤ للبواخر ذات ستة مشابك ربط .
المراسي المرقمة ٥ و ٦ و ٧ و ٨ للسفن ذات ٨ مشابك ربط .

تابع ملحق رقم (١)

الباب الرابع

اللائحة الخاصة بالبوخر الراسية على رصيف الشويخ

- ٤٣ - يجب على ربان كل باخرة اشعار مراقب المرفأ او المرشد او كليهما عما اذا كانت الباخرة مصابة بخلل او عطب قبل الرسو او الاقلاع .
- ٤٤ - يعتبر ربان الباخرة مسؤولاً عن تأمين رسو باخرته بجانب الرصيف ويقوم مراقب المرفأ او المرشد بتقديم المساعدة اللازمة ولكنهما ليسا مسؤولين بحال من الاحوال عما يقع من اضرار اثناء عملية الرسو او الاقلاع .
- ٤٥ - على الباخرة التي تدخل او تعبر القناة المحفورة ان تهيبه مرساتها لتكونا جاهزين للاستعمال فوراً .
- ٤٦ - تكون الباخرة الراسية على رصيف الشويخ تحت مسؤولية ربانها او مالكها ويرتب على هذا الربان او المالك تأمين ما يلي
- ١ - وجود سلم مأمون ومناسب للنزول الى الرصيف على ان يكون مضاء اضاءة كافية خلال ساعات الظلام .
 - ٢ - عدم قذف اى شئ من المواد من على الباخرة الى البحر او على الرصيف .
 - ٣ - عدم القيام باية اصلاحات في آلات الباخرة مما يمنع الباخرة من التحرك بقوة محركاتها الخاصة الا بعد الحصول على اذن سابق من مدير الميناء .
 - ٤ - تأمين وجود ضابط مراقبة او حارس على ظهر السفينة للاشراف على سلم الصعود للباخرة والقيام بملاحظة حبال الرسو والاتباط والقيام بتضييقها من حين لآخر حسبما تتطلب حالة المد والجزر وفي حالة الاهمال يكون الربان او المالك مسئولاً عن كل ضرر ينتج من جراء مخالفته ذلك .
 - ٥ - تأمين نظيفة جميع انايب التفرغ من الباخرة في الجهة المواجهة للرصيف لمنح انسياب السوائل على الرصيف او الامتناع عن استعمال هذه الانابيب طيلة مدة وجود الباخرة بجانب الرصيف .

الباب الخامس

اتظمة تتعلق بتفريغ وتحميل البضائع ضمن حدود الميناء

- ٤٧ - على مستاجر الباخرة او الوكيل اشعار مدير الميناء خطياً بموعده وصول الباخرة قبل وصولها بمدة ٢٤ ساعة على الاقل .
- ٤٨ - اذا لم تكن مدة الاشعار بموعده وصول الباخرة كافية فان الميناء لن يجري ترتيب تفريغ حمولتها قبل انقضاء ٢٤ ساعة على استلام الاشعار بغض النظر عن الوقت الذي وصلت فيه الباخرة .
- ٤٩ - يجب على ربان الباخرة او مالكها ان يسلم الى مدير الميناء نسخة كاملة وصحيحة من مانيفيست الحمولة الواردة الى الكويت قبل ان يسبح لباخرته بفك حمولتها استعداداً للتنزيل الا اذا رأى مدير الميناء غير ذلك .

٢١ - ان السفن الحربية معفاة من الارشاد الاجباري ولكن يجب ان تخصص لهذه السفن مراس من قبل مراقب المرفأ قبل ان تعبر القناة المحفورة وعليها ان تتقيد باللائحة النبعة المتعلقة بتحركات السفن داخل الميناء وخارجها .

٢٢ - على جميع البواخر والسفن المحلية والقوارب اثناء سيرها ضمن حدود الميناء ان تخضع لقوانين السير واللاحة المتعلقة باللائحة الدولية لتلاقي التصادم في البحر باستثناء البواخر التي حمولتها الاجمالية المسجلة ٤٠٠ طن او اكثر والسائرة في القناة المحفورة فان لها حق المرور قبل جميع البواخر السائرة في القناة المحفورة والتي يجب ان تمتد اثناء سيرها عن البواخر والسفن السائرة في القناة .

٢٣ - يجب ان لا تتجاوز سرعة البواخر التي تعبر القناة المحفورة ست عقد بالنسبة للارض .

٢٤ - يجب على كل باخرة ان تسير بحرص وحذر وبشكل لا يعرض سلامة البواخر ، او السفن المحلية ، او السفن الاخرى للخطر . ويجب ان يبذل منتهى الحرص والحذر عند المرور بجانب السفن الراسية بجانب المواتم او الزوارق الصغيرة المثقلة بالحمولة او قوارب الميناء المستعملة في السح او الفوص او الانقاذ او اعمال صيانة المواتم . وترفع قوارب الميناء المستعملة في الاغراض المشار اليها علماً مبرحاً ازرق اللون في النهار ومضيئاً احمر يمكن رؤيته من جميع الجهات في الليل .

٢٥ - لمراقب المرفأ ان يقوم باعداد الجرائد اللازمة لسحب البواخر داخل او خارج او ضمن القناة المحفورة اذا استنصب ذلك .

٢٦ - لا يسمح لاية باخرة او سفينة او قارب ان تربط مراسيها باحد المصاييح او المواتم المرشدة الموضوعة لتسهيل الملاحة .

٢٧ - لا يجوز لاية باخرة ان ترسو داخل القناة المحفورة الا في الحالات الاضطرابية حيث يجب عليها ان ترفع في الجزء الامامي منها وبشكل واضح للرؤية :

(١) نهارة - كرتين سوداوين او جسمين آخرين لا يقل قطر كل منهما عن ٢ قدم ولا يقل البعد بينهما عن ٦ اقدام .

(ب) ليلا - مصباحين من اللون الاحمر احدهما فوق الاخر عمودياً لا تقل المسافة بينهما عن ٦ اقدام وبحيث يمكن رؤيتهما من جميع الجهات عن مسافة لا تقل عن ميلين .

٢٨ - لا يجوز للسفن سواء اكانت تسير بالمحركات او بالشرع - الا في الحالات الاضطرابية - ان ترسو في الطريق التي تسير فيها البواخر التجارية وانما عليها ان ترسو في المناطق المخصصة لها او ان ترتبط في المراسي المخصصة لها او بمطبات الرسو بجانب الارصفة المخصصة لها .

٢٩ - يمنع ايجاد او اعداد مراس ضمن حدود الميناء للبواخر او القوارب المستعملة للاغراض التجارية او الخاصة بالنزهة او غير ذلك من الاغراض بدون موافقة الميناء .

٤٠ - على البواخر الراسية ان تكون مجهزة بسلم صعود مناسب مضاء بصورة جيدة ساعات الليل مزود بطرفه الامامي بحبل يصل الى سطح البحر .

٤١ - لا يجوز طرح المواد المستعملة لحفظ توازن السفن - باستثناء الماء النظيف - في البحر داخل منطقة الميناء ، كما لا يجوز ايضا ضخ الماء القدر او الزيوت مهما كان نوعها داخل حدود الميناء .

٤٢ - على السفينة التي تحتاج الى مساعدة في حالات الطوارئ ان تصفر خمس صفرات طويلة وتتبعها بخمس صفرات قصيرة ومن ثم تخبر محطة اشارة الميناء بماهيته المساعدة المطلوبة .

تابع ملحق رقم (١)

العدد ٢٢٧ - السنة الخامسة

الكويت اليوم - ص ٦

٦٠ - ان الميناء غير مسئول عن اية خسارة أو تلف أو نقص يصيب الحمولة نتيجة لعوامل طبيعية أو أسباب لا يمكن تلافيها أو ما قد يصيب الحمولة من امثال العربات الآلية أو الآلات المصنوعة من حديد الصلب وغيرها من البضائع نتيجة لكونها غير مغلفة أو محفوظة بما يحميها كما ان الميناء لا يتحمل اية مسؤولية عن كل ما يحدث من خسارة أو تلف أو نقص يتسبب أو ينتج عن احد الامور التالية :

- (١) التوارض الضارة .
- (ب) الرزمات غير السليمة أو غير المناسبة أو القابلة للكسر بسرعة .
- (ج) التغليف الخاطئ أو الناقص .
- (د) العيب الاصيل في طبيعة البضاعة أو الرزمات نفسها .
- (هـ) الاضراب - اقفال الموانئ - حدوث اضطرابات بين العمال أو نزاع بين الاشخاص العاملين في خدمة الميناء أو في خدمة الغير
- (و) العلامات الفارقة غير الواضحة أو العناوين الناقصة أو غير الدقيقة على البضائع أو الرزمات .
- (ز) الحريق .

(ح) اعمال الشغب أو الاضطرابات الداخلية .

٦١ - لا يتحمل الميناء اية مسؤولية مهما كان نوعها بخصوص محتويات الرزمات أو ماهيتها كما انه ليس مسئولاً عن أي اختلاف في أوزانها أو مقاييسها عما ورد في المانيفست أو القوائم . ان الميناء يكون مسئولاً فقط عن محتويات الرزم التالفة بعد ان تكون قد احصيت ودققت عند استلامها من طرف الميناء .

٦٢ - يحتفظ الميناء بحقه في تخزين الحمولة في المكان المناسب بحيث يتسنى ذلك مع مستلزمات الاعمال العامة للميناء ويكون قرار مدير الميناء بخصوص تخصيص مكان التخزين لاي قسم من حمولة اية باخرة قراراً قطعيًا .

٦٣ - يتولى الميناء استلام وفرز وتستيف جميع البضائع المستوردة على ارفصة الميناء مع التحفظات التالية :

- (١) ان تكون جميع البضائع معلمة بعلامات ظاهرة وواضحة .
- (٢) تستف القضبان الحديدية والفولاذية والكلاليب والانابيب والاخشاب والطوب والبلاط وما شاكل ذلك من المواد والادوات بموجب علاماتها على شريطة ان لا تكون هذه المواد قد انزلت من الباخرة مختلطة ببعضها البعض .
- (٣) تغرز البضائع المكونة من السكر أو الارز وغيرها من البضائع المعبأة في الاكياس وتستف بموجب العلامات الرئيسية الموضحة على الاكياس ولا يجوز بأي حال من الاحوال ان تستف مثل هذه البضائع بموجب العلامات الفرعية ويكون وكيل الباخرة أو صاحب المال - حسبما تكون الحال - مسئولاً عن دفع الاجور الاضافية التي ترتب على عملية فرز البضاعة .
- (٤) عندما يستلم الميناء البضائع المفرغة من الباخرة ويجد صعوبة في تسليمها الى اصحاب البضاعة الحقيقيين نظراً لوجود نقص في الوصف أو في العلامات الفارقة فانها تستف مثل هذه البضائع على حدة منفصلة من بقية حمولة الباخرة ويكون المالك أو الوكيل مسئولاً عن دفع ما يستحق عليها من رسوم وعن تسليمها لاصحاب البضاعة .
- (٥) يحتفظ مدير الميناء بحق رفض تسليم جزء من شحنة القضبان الحديدية أو الفولاذية أو الكلاليب أو الانابيب أو امثالها من الواد والادوات ما لم يتم فرز جميع البضائع النازلة من نفس الباخرة .

٦٤ - اذا انزلت بعض الرزم - المدرجة في المانيفست بانها مرسله

٥٠ - تبدأ البواخر بتفريغ حمولتها على اساس الاسبقية في الوصول في جميع الحالات باستثناء البواخر التي لاتعتمد حمولتها من البضائع الواردة إلى الكويت ، طن قياسي فانها تمنع حق الاولوية في التنزيل .

وتعطى اسبقية خاصة ايضا حسب موافقة الميناء بين حين وآخر لبواخر البريد السريعة التي لا تتجاوز حمولتها ٦٠٠ طن قياسي من البضائع الواردة إلى الكويت ، ويكون قرار مدير الميناء بمنع الاولوية بالتنزيل وموعد بداية العمل في ذلك قطعيًا . وفي حالة ازدحام الميناء بالبواخر التي تحمل بضائع متجانسة فانه يسمح لها بتنزيل حمولتها بنفسها دون الاستعانة بوسائط الميناء وذلك باستعمال المراكب الخاصة وتنزيل الحمولة خارج مرافق الميناء بعد الحصول على موافقة دائرة الجمارك .

٥١ - يعتبر ريان الباخرة أو مالكيها المسئول المباشر عن سلوك وتصرف بحارته طيلة مدة اقامتهم في الكويت ومن ضرورة التقيد بشدة بمرعاة قوانين بيع ونقل واستهلاك المشروبات الروحية والمخدرات والخمور أو أي مشروب مسكر آخر .

٥٢ - على ريان الباخرة قبل مغادرته الكويت ان يحصل على تصريح بالسفر موقع من مدير الميناء .

٥٣ - يعتبر ريان الباخرة ومالكها ومسؤولين بالتضامن أو كل على حده عن كل ما تحدثه باخرتهم أو مستخدميهم من اضرار في أي من اممال أو ممتلكات الميناء ولديري الميناء الحق في احتجاز مثل هذه الباخرة ضمن حدود الميناء إلى ان تقدم الضمانات اللازمة عن قيمة الاضرار الحاصلة .

٥٤ - يقدم الميناء الوسائط والسماح للازمين لتسلم الحمولة النازلة من الباخرة ولديري الميناء الحق في سحب هؤلاء العمال وهذه الوسائط من اية باخرة يرى ان العمل فيها يسير ببطء غير طبيعي أو لتفسر ذلك من الاسباب المعقولة .

٥٥ - في حالة وجود وسائط الميناء وعمالها على اهية الاستعداد للعمل في تنزيل حمولة الباخرة بناء على طلب وكيلها أو مستأجرها ثم يتم هؤلاء بدون عمل لمدة ساعتين أو أكثر فان على المالك أو المستأجر ان يدفع الاجور المقررة في جدول الرسوم والاجور . اما اذا كانت مدة التعطيل من العمل ناتجة عن ظروف لا سيطرة للريان أو المالك أو المستأجر عليها فيتحق لمدير الميناء ان يأمر بالتنازل عن مثل هذه الاجور .

٥٦ - لا يجوز تنزيل الحمولة من الباخرة تحت اشراف ومراقبة ربانها أو ضابط مسئول على ظهرها . ويعتبر الريان أو المالك مسئولاً عن كل خسارة أو تلف يحدث نتيجة لتفريغ البضائع من فوق ظهر الباخرة بصورة غير مناسبة أو باهمال .

٥٧ - لا يجوز لربانة البواخر أو مالكيها أو متعهدي تفريغ البضائع أو وكلائهم أو مستخدميهم سواء في حال التحميل أو التفريغ استعمال أو التصريح باستعمال أي حبل أو بكرة رفع أو غير ذلك من اجهزة الرافع اذا كانت بالية أو ضعيفة أو غير مناسبة لأي سبب من الاسباب لرفع أو تنزيل الحمولة . ويحق لمدير الميناء في أي وقت ان يقوم بفحص مثل هذه الحبال والبكرات والاجهزة وان يمنع استعمالها اذا ما رأى عدم صلاحيتها .

٥٨ - لا يتحمل الميناء اية مسؤولية أو بئمة عن توقيف أو تأخير البواخر الداخلة إلى الميناء أو الباقية فيه أو الخارجة منه أو أي تأخير يحصل في تفريغ شحنات البواخر أو ما يتعلق بدفع اجور الشحن عن بضاعة لم تشحن أو في تحميل أو تفريغ البضائع أو غير ذلك من الاسباب الخارجية من طاقتها .

٥٩ - على ريان أو مالك الباخرة ان يبرز أي سجل أو وثيقة أو مستند يتعلق بحمولته باختره عندما أو اذا طلب اليه مدير الميناء ابرازها ، كما يجب تقديم نسخة كاملة وطبق الاصل عن خارطة تستيف البضائع في منابر الباخرة تبين كمية البضائع الموجودة في كل منبر وتحمل علامات المالك وذلك قبل البدء في عملية التنزيل .

تابع ملحق رقم (١)

الكويت اليوم - ص ٧

الى الكويت في ميناء الاحمدي وجب على وكيل الباخرة المعنية ان يعيدها الى الكويت على حساب تلك الباخرة وان يسلمها الى الميناء .
٦٥ - يسلم الميناء البضائع الى اصحاب البضاعة او ممثلهم عند ابرازهم شهادة تسليم موقعة من طرف وكيل الباخرة على النموذج المعد من طرف الميناء بعد دفع جميع الرسوم والاجور المستحقة عليها وابرار بيته من الجمارك تبرر تسليمها اليهم .

٦٦ - ان البضائع التي يقدم المستوردون ايضالات باستلامها ولا يتقونها من مخازن الميناء تبقى في أماكنها على مسؤولية اصحابها .
٦٧ - يصرح لربان الباخرة بتسليم الرزم المختوية على اشياء معينة كالذهب والمجوهرات والحجارة الكريمة وامثاله من الامتعة الغالية - حسبها هو مدرج في مانفيسيت السفينة - الى صاحب البضاعة مباشرة على شريطة ان تكون المعاملات الجمركية المعتادة قد استوفيت وتم الحصول على كتاب تفويض من مدير الميناء كما يصرح ايضا بتسليم المواد السريعة المطلب والبردة الى المستوردين مباشرة بموجب ترتيبات مماثلة . ومن الضروري ان يتم اشعار مدير الميناء قبل انزال الحمولة المخزنة بصورة خاصة بعدة لا تقل عن ٢٤ ساعة على ان يذكر في الاشعار اسم المستورد والعلامات والارقام والكمية وتفاصيل البضاعة .

٦٨ - يحق للميناء ان يطلب من الباخرة تقديم كل مساعدة ممكنة من حيث استعمال المعدات الخاصة والناسية اللازمة لتنزيل الحمولة الصعبة او السريعة المطلب وذلك لضمان وصولها سالمة الى المخازن .

٦٩ - على ربان الباخرة التي تصل حاملة مواد متفجرة وبضائع قابلة للاشتعال والاحتراق السريع او غيرها من الحمولة الخطرة ان يشمر مدير الميناء بذلك فور وصوله ذكرا نوع البضاعة وكميتها ومكان تخزينها ووجهة انزالها . وعلى مثل هذه الباخرة ان ترفع خلال النهار علما مريعا احمر اللون على حبال الصاري وفي الليل ضوء احمر اللون يثبت في نفس المكان وان تقوم بتفريغ مثل هذه الحمولة عندما يطلب اليها الميناء ذلك وعلى الكيفية التي يريدها .

(ا) لا يجوز شحن او تفريغ الحمولة الخطرة من او على اي رصيف من ارضة الميناء الا بموجب تعليمات الميناء التي تصدرها من حين لآخر .
(ب) عند تحميل او تفريغ الباخرة للحمولة الخطرة لا يجوز تحميل او تفريغ غير ذلك من الحمولة او البضائع كما لا يجوز صعود او نزول الركاب .
(ج) لا يجوز انزال الرزم التالفة او الراشحة التي تحتوي على شيء من المواد المدرجة في جدول الحمولة الخطرة على اي رصيف من ارضة الميناء او اي من وسائل النقل ما لم تكن قد تم فحصها من طرف الميناء على ظهر الباخرة واجيز نقلها .
(د) يحق لمدير الميناء ان يمنع انزال اية رزمة يري في انزالها ضررا على سلامة الاعمال في الميناء .

٧٠ - لا يجوز نقل الحمولة من باخرة الى اخرى داخل حدود الميناء الا بعد الحصول على اذن من مديري الجمارك والميناء .

٧١ - لا يجوز تفريغ العسل الاسود (الديس) وامثاله من البضائع التي قد تلوث موانئ الميناء ووسائل النقل والمخازن المؤقتة او تسبب اضرارا للبضائع الاخرى الا بعد الحصول على تصريح من مدير الميناء وعلى شريطة ان يوافق المالك او المستورد على ان يدفع الى الميناء مصاريف تنظيف الواصين ووسائل النقل والمرافق حسب الزوم .

٧٢ - اذا افرغت احدى البواخر اية بضاعة او مادة متعفنة او فاسدة او تالفة او غير ذلك من الحالات مما يعتبر ان فيه مجلبة للضرر او الخطر على الصحة حسب رأي طبيب صحة الميناء او اذا اصبحت البضائع او المواد المفرقة من الباخرة والموجودة في منطقة الميناء متعفنة او فاسدة او غير ذلك من الحالات مما يعتبر ان فيه مجلبة للضرر او الخطر على الصحة حسب رأي طبيب صحة الميناء فانه يحق لمدير الميناء ان يطلب الى صاحب البضاعة ان ينقلها على الفور من منطقة الميناء ، فاذا انكر تملكه لها او انار خلافا حوالها او رفض تحمل مسؤوليتها او اذا لم يتبين للبضاعة صاحب فانه يطلب

الى الكويت في ميناء الاحمدي وجب على وكيل الباخرة المعنية ان يعيدها الى الكويت على حساب تلك الباخرة وان يسلمها الى الميناء .
٦٥ - يسلم الميناء البضائع الى اصحاب البضاعة او ممثلهم عند ابرازهم شهادة تسليم موقعة من طرف وكيل الباخرة على النموذج المعد من طرف الميناء بعد دفع جميع الرسوم والاجور المستحقة عليها وابرار بيته من الجمارك تبرر تسليمها اليهم .
٦٦ - ان البضائع التي يقدم المستوردون ايضالات باستلامها ولا يتقونها من مخازن الميناء تبقى في أماكنها على مسؤولية اصحابها .
٦٧ - يصرح لربان الباخرة بتسليم الرزم المختوية على اشياء معينة كالذهب والمجوهرات والحجارة الكريمة وامثاله من الامتعة الغالية - حسبها هو مدرج في مانفيسيت السفينة - الى صاحب البضاعة مباشرة على شريطة ان تكون المعاملات الجمركية المعتادة قد استوفيت وتم الحصول على كتاب تفويض من مدير الميناء كما يصرح ايضا بتسليم المواد السريعة المطلب والبردة الى المستوردين مباشرة بموجب ترتيبات مماثلة . ومن الضروري ان يتم اشعار مدير الميناء قبل انزال الحمولة المخزنة بصورة خاصة بعدة لا تقل عن ٢٤ ساعة على ان يذكر في الاشعار اسم المستورد والعلامات والارقام والكمية وتفاصيل البضاعة .
٦٨ - يحق للميناء ان يطلب من الباخرة تقديم كل مساعدة ممكنة من حيث استعمال المعدات الخاصة والناسية اللازمة لتنزيل الحمولة الصعبة او السريعة المطلب وذلك لضمان وصولها سالمة الى المخازن .
٦٩ - على ربان الباخرة التي تصل حاملة مواد متفجرة وبضائع قابلة للاشتعال والاحتراق السريع او غيرها من الحمولة الخطرة ان يشمر مدير الميناء بذلك فور وصوله ذكرا نوع البضاعة وكميتها ومكان تخزينها ووجهة انزالها . وعلى مثل هذه الباخرة ان ترفع خلال النهار علما مريعا احمر اللون على حبال الصاري وفي الليل ضوء احمر اللون يثبت في نفس المكان وان تقوم بتفريغ مثل هذه الحمولة عندما يطلب اليها الميناء ذلك وعلى الكيفية التي يريدها .
(ا) لا يجوز شحن او تفريغ الحمولة الخطرة من او على اي رصيف من ارضة الميناء الا بموجب تعليمات الميناء التي تصدرها من حين لآخر .
(ب) عند تحميل او تفريغ الباخرة للحمولة الخطرة لا يجوز تحميل او تفريغ غير ذلك من الحمولة او البضائع كما لا يجوز صعود او نزول الركاب .
(ج) لا يجوز انزال الرزم التالفة او الراشحة التي تحتوي على شيء من المواد المدرجة في جدول الحمولة الخطرة على اي رصيف من ارضة الميناء او اي من وسائل النقل ما لم تكن قد تم فحصها من طرف الميناء على ظهر الباخرة واجيز نقلها .
(د) يحق لمدير الميناء ان يمنع انزال اية رزمة يري في انزالها ضررا على سلامة الاعمال في الميناء .
٧٠ - لا يجوز نقل الحمولة من باخرة الى اخرى داخل حدود الميناء الا بعد الحصول على اذن من مديري الجمارك والميناء .
٧١ - لا يجوز تفريغ العسل الاسود (الديس) وامثاله من البضائع التي قد تلوث موانئ الميناء ووسائل النقل والمخازن المؤقتة او تسبب اضرارا للبضائع الاخرى الا بعد الحصول على تصريح من مدير الميناء وعلى شريطة ان يوافق المالك او المستورد على ان يدفع الى الميناء مصاريف تنظيف الواصين ووسائل النقل والمرافق حسب الزوم .
٧٢ - اذا افرغت احدى البواخر اية بضاعة او مادة متعفنة او فاسدة او تالفة او غير ذلك من الحالات مما يعتبر ان فيه مجلبة للضرر او الخطر على الصحة حسب رأي طبيب صحة الميناء او اذا اصبحت البضائع او المواد المفرقة من الباخرة والموجودة في منطقة الميناء متعفنة او فاسدة او غير ذلك من الحالات مما يعتبر ان فيه مجلبة للضرر او الخطر على الصحة حسب رأي طبيب صحة الميناء فانه يحق لمدير الميناء ان يطلب الى صاحب البضاعة ان ينقلها على الفور من منطقة الميناء ، فاذا انكر تملكه لها او انار خلافا حوالها او رفض تحمل مسؤوليتها او اذا لم يتبين للبضاعة صاحب فانه يطلب

الباب السادس

نظمة تتفق بالحرق والاحتياط عند وقوعه

٧٧ - لا يجوز لاي شخص كان ان يدخل او يستعمل انوارا مكشوفة مهما كان نوعها داخل منابر الباخرة اثناء وجودها داخل حدود الميناء ، كما لا يصح بهذا العمل فيما بين سطوح المركب المختلفة او في اية ساحة مفتقة على السطح العلوي منها حيث تكون البضائع او الحمولة او المواد القابلة للاشتعال مخزونة .
ولا يجوز التدخين على ارضة الميناء او في الشبرات التي تخزن فيها الحمولة .

تابع ملحق رقم (١)

العدد ٣٢٧ - السنة الخامسة

الكويت اليوم - ص ٨

- (ب) النوع الثاني ويشمل المواد التالية :
٣٣ ، ٣٤ ، ٣٦ ، ٣٧ ، ٣٨ ، ٣٩ ، ٤٠ ، ٤١ ، ٤٦
٨٦ ، ٧٧ (١) ٤٦
- ٩١ - العقوبات :
- (أ) كل من خالف نصوص المواد المعرفة في النوع الاول عمدا او خطأ سيعرض نفسه لدفع غرامة لا تتجاوز خمسة آلاف روبية .
- (ب) كل من خالف نصوص المواد المعرفة في النوع الثاني عمدا او خطأ سيعرض نفسه لدفع غرامة لا تتجاوز ألفا وخمسةماية روبية .
- ٩٢ - النظر في المخالفات :

لرئيس دائرة الميناء الصلاحية في تشكيل هيئة مؤلفة من اشخاص يعينهم للنظر في المخالفات التي ترتكب ضد نصوص المواد المعرفة اعلاه ، وتكون مهمة هذه الهيئة الاستماع الى الشكايات والوقائع ومن ثم ترفع توصياتها اليه لاصدار حكمه وتعيين مقدار الغرامة .

الباب التاسع

الرسوم والاجور

٩٢ - يصدر رئيس الميناء لائحة للرسوم والاجور التي تستوفيها الميناء من اصحاب البواخر او مستأجريها او وكلائها او مستوردي البضائع او ممن يستعملون وسائل الميناء حسب لائحة الرسوم .

٩٤ - لرئيس الميناء الحق ، في حالات خاصة تخفيض او اعفاء الرسوم او الاجور المنصوص عنها في اللائحة ، اما السفن الحربية فهي معفاة من دفع رسوم الميناء الا اذا استخدمت وسائل الميناء المعروفة في اللائحة او اية خدمات اخرى تقدمها لها الميناء .

انظمة ميناء الكويت

الملحق ١

جدول الحمولة الخطرة

- ١ - المواد التي تصبح خطرة اذا تفاعلت مع الماء .
- ٢ - المواد التي تصبح خطرة اذا تفاعلت مع الهواء .
- ٣ - المواد التي تكون درجة التهايبها ١٥٠ درجة فهرنهايت فما دون في المكان المحصور .
- ٤ - المواد الاكلة (المتلفة لغيرها) .
- ٥ - المواد التي تتصاعد منها غازات او ابخرة سامة .
- ٦ - المواد السامة الاخرى فيما عدا الطبية منها .
- ٧ - المواد المساعدة بشدة على الاحتراق .
- ٨ - المواد القابلة للاشتعال تلقائيا .
- ٩ - المواد الصلبة السريعة الاشتعال .
- ١٠ - جميع البضائع غير المدرجة اعلاه من ١ - ٩ ما هو وارد في الجدول الملحق الصادر من لجنة التجارة عام ١٩٤٣ تحت عنوان - نقل البضائع الخطرة والمتفجرات في السفن (اس. او. الرقم الرمزي ٥١-٢٠٢) والملحقات بذلك .

٧٨ - حالما يتبين وجود حريق في الباخرة يجب ان تعطى اشارة الحريق وذلك بقرع جرس الباخرة بصورة مستمرة فاذا كانت الباخرة بحاجة الى معونة ويجب ان تعطى الاشارات المنصوص عنها في البند ٤٢ .

٧٩ - اذا شب حريق في باخرة داخل حدود الميناء يجب على ربانها البواخر الراسية بالقرب منها - بعد عمل الاحتياطات اللازم لسلامة بواخرهم - ان يقدموا كل مساعدة ممكنة للباخرة التي اشتعلت فيها النار .

٨٠ - اذا شب حريق في باخرة راسية بجانب رصيف الميناء يجب انزال شخص مسئول منها الى البر مزود بالأوامر لطلب فرقة الملقاه تلفونيا ، كما يجب عليه ان يتصل تلفونيا بمراقب المرفأ ومهندس المراقبة البحرية لاشعارهما بالحدوث .

٨١ - يجب ابعاد الدوب الراسية بجانب الباخرة المحترقة بدون تاخير وفي هذه الحالة يجب على المراكب التي تسير بمحركاتها الخاصة ان تساعد في ابعاد الدوب التي ليس فيها محركات .

٨٢ - على جميع القوارب المزودة بمضخات مكافحة الحريق ان تسارع الى مكان الحريق بأسرع ما يمكن واما غير المزودة بذلك تنقف من قرب لتتشرك في ابعاد الدوب او السفن او تقوم باي نوع آخر من المساعدة المطلوبة .

٨٣ - يتولى مهندس المراقبة البحرية - او اي موظف آخر يعين لهذا الغرض الاشراف على استعمال جميع وسائل مكافحة الحريق الموجودة بالمشاور مع ربان الباخرة .

الباب السابع

انظمة تتعلق بالإشارات

٨٤ - تكون المراقبة مستمرة بصورة دائمة في محطة اشارة الميناء .

٨٥ - على البواخر التي تقترب من اماكن الرسو ان تستمر في اعطاء اشاراتنا الرمزية العالية بواسطة الاعلام خلال النهار وبواسطة الانوار خلال الليل الى ان تشعر بالتعرف عليها .

٨٦ - على الباخرة ان ترفع العلم الرمزي العالي (كيو) الى ان تحصل على براءة فك الحجر الصحي وفي هذه الاثناء لا يصرح لاحد فيما عدا طبيب صحة الميناء والمرشد وممثل الشرطة وموظف الجمرك ان يضعدها عليها طالما كان العلم المشار اليه مرفوعا ، كما لا يسمح لاحد بالنزول منها الى ان يصرح طبيب الصحة بذلك .

٨٧ - على الباخرة ان ترفع علمها القومي على مؤخرتها وعلم الكويت الوطني على مقدمتها وذلك خلال ساعات النهار طالما كانت داخل حدود الميناء .

٨٨ - تكون الملاحظة بين الباخرة والبر بالطرق التالية :

- (أ) رفع الاعلام على طريقة الاشارات الرمزية العالية .
- (ب) السيمافور .

(ج) بالانوار مستعملين اشارات مورس .

٨٩ - على جميع البواخر التي تود الابحار ان ترفع علم (بيتر) الازرق على مقدمتها لمدة ٢٤ ساعة قبل مغادرتها .

الباب الثامن

مخالفات الانظمة

٩٠ - المخالفات - تقسم المخالفات الى نوعين :

(أ) النوع الاول ويشمل المواد التالية

٢٦ ، ٢٧ ، ٣٠ ، ٣٠ ، ٤٠ ، ٤٦ ، ٤٦ (٢) (٣) (٥) ، ٤٩ ، ٥٠ ، ٥٢

٦٩ ، ٦٧ ، ٥٧ ، ٥٢

ملحق رقم (٢)

إدارة الميناء

قانون الموانئ العام

رسوم واجور الميناء
اجور النقل والتخزين والارضية

- ٢٤٠ ناية بيزة عن كل يوم بعد مرور عشرين يوما من بده
استحقاق رسوم الارضية .
- ٣ - تستوفى الارضية عن الحمولة المودعة في المراء خارج
المستودعات والتسقيفات بنسبة النصف من الفئات المدرجة في الفقرة
(٢) اعلاه .
- ٤ - تدخل ايام الجمع والاعياد في حساب الايام التي ترتب
عليها الارضية .
- ٥ - عند تخلص الحمولة التي قد استحق عليها دفع الارضية
يسمح بثلاثة ايام مجانية بعد انهاء المعاملات الرسمية الخاصة فيها عدا
ايام الجمع والاعياد الرسمية .
- ٦ - اذا تقدم صاحب الحمولة - بعد اتمام الاجراءات اللازمة
لتخليص حمولته - بطلب استلامها من مخازن الميناء في الوقت الذي
تكون فيه هذه الحمولة التي يشملها اذن التسليم أو جزء منها لا يمكن
تحديد مكانها او تكون فوقها بضائع أخرى كثيرة فان مثل هذه المدة
التي لا يمكن خلالها تسليم الحمولة تضاف الى فترة الاعفاء من الرسوم
المسرح بها بالنسبة الى تلك الحمولة شريطة أن يستلم صاحب الحمولة
جميع ما يمكن استلامه منها خلال فترة الاعفاء من الرسوم .
- ٧ - بالنسبة الى الحمولة التي تنزل مختلطة مع بعضها وحيث
يكون اصحاب الباخرة او الوكيل مسؤولين عن فرزها وتسليمها
بوجب المادة (٦٣) - (٤) فان الارضية تستحق على حساب
الباخرة من تاريخ اتمام تنزيل وتخزين الحمولة في مرافق الميناء .
وبعد اتهاء الفرز من طرف اصحاب الباخرة او وكيلها فان الارضية
تستحق على حساب صاحب الحمولة الذي يمنح الالام المجانية المشار
اليها في الفقرتين ١ و ٥ .
- ٨ - بالنسبة الى جميع الحمولة - النازلة من البواخر التي
انت تنزيل حمولتها وتخزينها في مرافق الميناء قبل ١ مارس ١٩٦٥ -
فان ايام الاعفاء المشار اليها في الفقرة (١) اعلاه تبدأ اعتبارا من ٢
مارس سنة ١٩٦٥ .

رئيس الميناء

اعلان

اشارة الى لائحة رسوم واجور الميناء الملن عنها في المعدن
٢٥٢ و ٢٥٣ من الجريدة الرسمية الصادرين بتاريخ ٦ و ١٣ الجاري
بموسم اجور النقل والتخزين والارضية ، فقد قررنا تأجيل تطبيق
اللائحة الى أول مارس ١٩٦٥ . رئيس الميناء

استنادا الى الصلاحية المعطاة لنا بموجب المادة ٩٣ من قانون
الموانئ العام فقد اصدرنا اللائحة التالية لما يستوفى من رسوم واجور
عن وسائل وخدمات الميناء المشار اليها في هذه المادة بحيث تصبح
سارية المفعول اعتبارا من ١/٣/١٩٦٥ .

اجور النقل والتخزين

- تستوفى اجور النقل والتخزين عن الحمولة النازلة في ميناء
الكويت على أساس الطن التولون (Freight ton) وزنا أو قياسا
محتسبة على الاكبر منهما .
- ١ - الحمولة الخطرة (انظر الملحق رقم ١ في قانون الموانئ
العام) ٣٠ رويية للطن
- ٢ - الحمولة العادية في اكياس ١٠ روييات للطن
- ٣ - الحمولات الاخرى المقلقة وغير المقلقة ٢٠ رويية للطن
- ٤ - تخفض الاجور عن الحمولة من الانواع المشار اليها
تحت المادة ٦٧ من قانون الموانئ العام بنسبة ٦٠٪ في حالة استلام
اصحاب الحمولة لحواملهم من جانب المركب مباشرة في السفن
او القوارب او الزوارق المعدة من قبلهم لهذا الغرض .
- ٥ - تخفض الاجور بنسبة ٢٠٪ عن جميع انواع الحمولة التي
يستلمها اصحابها من جانب المركب مباشرة في وسائل النقل الخاصة
بهم على الارصفة على أن يسبق ذلك اتخاذ الترتيبات اللازمة
والحصول على التصريح اللازم من قبل ادارة الميناء .
- ٦ - تستوفى الاجور عن جميع الحمولة النازلة من البواخر
التي بدأت بتزليل حمولتها قبل ١ مارس ١٩٦٥ على اساس الاجور
المعمول بها قبل التاريخ المشار اليه .

الارضية

١ - تستحق الارضية على الحمولة التي لم تحب من مرافق
الميناء حتى اليوم العاشر من اتمام تفريغ حمولة الباخرة وابداعها
المرافق على ألا تدخل ايام الجمع والاعياد الرسمية في احتساب
الايام المسوح بها .

٢ - تستوفى الارضية عن الحمولة المودعة داخل المستودعات
والتسقيفات بموجب الفئات التالية :

- ٨٠ ناية بيزة للطن في اليوم للعشرة ايام الاولى من بده
استحقاق الارضية عن الحمولة .
- ١٦٠ ناية بيزة للطن في اليوم للعشرة ايام الثانية من بده
استحقاق الارضية عن الحمولة .

ملحق رقم (٣)

الأحد
١٢ محرم ١٣٨١
٢٥ يونيو (حزيران) ١٩٦١

الجريدة الرسمية
للحكومة الكويتية
تصدرها دائرة الطبعات والنشر

العدد ٣٣٢
السنة السابعة



مرسوم اميري رقم (٨) لسنة ١٩٦١

باجراء تعديلات في دوائر الحكومة

نحن عبد الله السالم الصباح امير الكويت

رغبة منا في تيسير الاعمال الحكومية تحقيقا للمصلحة العامة .

رسمنا بما هو آت :-

(مادة ١)

تدمج دائرة الجمارك ودائرة الميناء في دائرة واحدة تسمى

« دائرة الجمارك والمواني » .

(مادة ٢)

تدمج دائرة املاك الحكومة ودائرة الاسكان في دائرة واحدة

تسمى « دائرة الاسكان » .

(مادة ٣)

تلحق الاذاعة الكويتية بالمجلس الاعلى وتسمى « دار الاذاعة

والتلفزيون » .

(مادة ٤)

على المجلس الاعلى ورؤساء الدوائر كل فيما يخصه تنفيذ هذا

المرسوم ويعمل به من تاريخ نشره في الجريدة الرسمية .

امير الكويت
عبد الله السالم الصباح

صدر في ٤ من المحرم سنة ١٣٨١

الموافق ١٧ من يونيو سنة ١٩٦١

ملحق رقم (٤)

العدد ٣٦٢ - السنة الثامنة

الكويت اليوم - ص ٢

مرسوم اميري رقم (٢) لسنة ١٩٦٢ بإعادة تنظيم الوزارات

<u>وزارة الصحة العامة</u>	- وتتولى الاعمال التي تقوم بها حاليا الوزارة المذكورة .
<u>وزارة المواصلات</u>	- وتتولى الاعمال التي تقوم بها حاليا الوزارة المذكورة . والاعمال التي تقوم بها حاليا وزارة الايتم ، كما تتبعها ادارة التسجيل العقاري .
<u>وزارة الكهرباء والماء</u>	- وتتولى الاعمال التي تقوم بها حاليا وزارة الكهرباء والماء والغاز .
<u>وزارة المالية والاقتصاد</u>	- وتتولى الاعمال التي تقوم بها حاليا الوزارة المذكورة . وكذلك الاعمال التي تتولاها وزارة الاسكان فيما عدا توزيع بيوت ذوي الدخل المحدود . (المادة الثانية) يكون لكل وزارة وزير . (المادة الثالثة) يكون لكل وزارة وكيل وزارة . ويجوز أن يكون للوزارة وكيل وزارة مساعد أو أكثر يحدد اختصاص كل منهم بقرار من الوزير المختص . (المادة الرابعة) ينظم العمل في الوزارة وتعين أقسامها وفروعها بقرار من الوزير المختص . (المادة الخامسة) على الوزراء كل فيما يخصه تنفيذ هذا المرسوم وينشر في الجريدة الرسمية ويصل به من اليوم .

امير دولة الكويت
عبد الله السالم الصباح

صدر في قصر السيف ١١ من شعبان سنة ١٢٨١
الموافق ١٧ من يناير سنة ١٩٦٢ .

نحن عبد الله السالم الصباح امير دولة الكويت بعد الاطلاع على القانون رقم ١ لسنة ١٩٦٢ بالنظام الاساسي للحكم في فترة الانتفال . وبعد موافقة مجلس الوزراء . رسمنا بالاتي (المادة الاولى) يعاد تنظيم الوزارات في دولة الكويت على الوجه الآتي :-	
<u>وزارة الاشغال العامة</u>	- وتتولى الاعمال التي تقوم بها حاليا الوزارة المذكورة .
<u>وزارة الارشاد والانباء</u>	- وتتولى الاعمال التي تقوم بها حاليا وزارة المطبوعات والنشر وتلحق بها دار الاذاعة والتلفزيون كما تتولى الرقابة على جميع وسائل النشر .
<u>وزارة الاوقاف</u>	- وتتولى الاعمال التي تقوم بها حاليا الوزارة المذكورة .
<u>وزارة البريد والهاتف</u>	- وتتولى الاعمال التي تقوم بها حاليا الوزارة المذكورة .
<u>وزارة التربية والتعليم</u>	- وتتولى الاعمال التي تقوم بها حاليا وزارة المعارف .
<u>وزارة الجمارك والموانئ</u>	- وتتولى الاعمال التي تقوم بها حاليا الوزارة المذكورة .
<u>وزارة الخارجية</u>	- وتتولى الاعمال التي تقوم بها حاليا الوزارة المذكورة .
<u>وزارة الداخلية</u>	- وتتولى الاعمال التي تقوم بها حاليا وزارة الشرطة والامن العام .
<u>وزارة الدفاع</u>	- وتتولى مهمة الدفاع عن البلاد وتتبعها القوات المسلحة البرية والبحرية والجوية .
<u>وزارة الشؤون الاجتماعية والعمل</u>	- وتتولى الاعمال التي تقوم بها حاليا الوزارة المذكورة فيما عدا الرقابة على وسائل النشر كما تتولى توزيع بيوت ذوي الدخل المحدود .

ملحق رقم (٥)

مرسوم أميري بضم وزارة الجمارك والمواني الى وزارة المالية والصناعة

نحن عبد الله السالم الصباح امير دولة الكويت

بعد الاطلاع على القانون رقم ١ سنة ١٩٦٢ الخاص بنظام الحكم
في فترة الانتقال

وعلى المرسوم الاميري رقم ١ سنة ١٩٦٢ بتنظيم الوزارات

وبناء على عرض وزير المالية والاقتصاد

وبعد موافقة مجلس الوزراء

رسمنا الآتي :

مادة اولى

تسمى وزارة المالية والاقتصاد ووزارة المالية والصناعة

مادة ثانية

تضم اختصاصات وزارة الجمارك والمواني الى وزارة المالية
والصناعة .

مادة ثالثة

على الوزراء تنفيذ هذا المرسوم ويعمل به من تاريخ صدوره .

امير دولة الكويت
عبد الله السالم الصباح

صدر في : الثالث من رمضان المبارك سنة ١٣٨٢ هـ
الوافق : الثامن والعشرين من يناير سنة ١٩٦٣ م

ملحق رقم (٦)

مرسوم

في شأن وزارة المواصلات

نحن صباح السالم الصباح امير الكويت

بعد الاطلاع على المادة ٧٣ من الدستور

وعلى المرسوم الاميري رقم ٢ لسنة ١٩٦٢ باعادة تنظيم
الوزارات والاراسيم المعدلة له

وعلى مرسوم تشكيل الوزارة الصادر في ٢٧ محرم سنة
١٣٩٥ هـ الموافق ٩ فبراير سنة ١٩٧٥ م

وبناء على عرض رئيس مجلس الوزراء
وبعد موافقة مجلس الوزراء

رسمنا بالآتي

مادة اولى

سميت وزارة البريد والبرق والهاتف « وزارة المواصلات » .

مادة ثانية

تلحق بوزارة المواصلات ادارة الجمارك والموانئ والتي
كانت تابعة لوزارة المالية والنفط وتدفع رواتب موظفي هذه
الادارة من ميزانية وزارة المالية والنفط حتى صدور ميزانية
السنة المالية ١٩٧٥/١٩٧٦ .

مادة ثالثة

على رئيس مجلس الوزراء والوزراء - كل فيما يخصه -
تنفيذ هذا المرسوم ، ويعمل به من تاريخ صدوره ، وينشر في
الجريدة الرسمية ، وعلى رئيس مجلس الوزراء ابلاغه الى
مجلس الامة .

امير الكويت

صباح السالم الصباح

رئيس مجلس الوزراء

جابر الاحمد الجابر الصباح

صدر بقصر السيف في ٣٠ ربيع الثاني ١٣٩٥ هـ

الموافق ١٤ ابريل ١٩٧٥ م

مرسوم بالقانون رقم ١٣٣ لسنة ١٩٧٧ بإنشاء
المؤسسة العامة للموانئ

نحن صباح السالم الصباح أمير الكويت

بعد الاطلاع على الأمر الأميري الصادر بتاريخ ٤ من رمضان سنة ١٣٩٦هـ
الموافق ٢٩ من اغسطس سنة ١٩٧٦ م بتفويض الدستور .

وعلى المواد ٢٠ و ١٣٣ و ١٤٨ و ١٥٦ من الدستور .

وعلى المرسوم الأميري رقم ٣ لسنة ١٩٥٩ بالقانون البحري الكويتي .

وعلى المرسوم الأميري رقم ٧ لسنة ١٩٥٩ بقانون الموانئ
العام والقوانين المعدلة .

وعلى المرسوم الأميري رقم ١ لسنة ١٩٦٠ بقواعد اعداد الميزانية العامة
والرقابة على تنفيذها والحساب الختامي المعدل للقانون رقم ٤ لسنة ١٩٧٦ .

وعلى المرسوم الأميري رقم ٧ لسنة ١٩٦٠ بقانون الوظائف العامة المدنية
والقوانين المعدلة له .

وعلى القانون رقم ١٥ لسنة ١٩٦٠ باصدار قانون الشركات التجارية
والقوانين المعدلة له ، وعلى القانون رقم ١٨ لسنة ١٩٦٠ شأن العمل في القطاع
الحكومي والقوانين المعدلة له ،

وعلى القانون رقم ٢١ لسنة ١٩٦١ باصدار قانون ميناء الأحمدية وعبد الله ،

وعلى القانون رقم ٣٠ لسنة ١٩٦٤ بإنشاء ديوان المحاسبة ، وعلى القانون
رقم ٣٧ لسنة ١٩٦٤ بشأن المناقصات العامة المعدل بالقوانين رقم ١٨ لسنة ١٩٧٠

تابع ملحق رقم (٧)

و ٨١ لسنة ١٩٧٧ .

وعلى القانون رقم ٣٨ لسنة ١٩٦٤ بشأن العمل بالقطاع الاهلي والقوانين المعدلة له ،

وعلى المرسوم الصادر في ١٦ من مارس سنة ١٩٧٠ بإنشاء ادارة عامة لمنطقة الشعبية ،

وبناء على عرض وزير المواصلات ،

وبعد موافقة مجلس الوزراء ،

أصدرنا القانون الآتي نصه :

الفصل الأول

في انشاء المؤسسة وأغراضها ونظامها

مادة ١

تتشأ مؤسسة عامة ذات شخصية اعتبارية مستقلة تدار على الأسس التجارية وتسمى « المؤسسة العامة للموانيء » وتلحق بوزير المواصلات .
ويكون مركزها الرئيسي مدينة الكويت .

مادة ٢

اغراض المؤسسة هي ادارة وتشغيل الموانيء المخصصة للملاحة التجارية بما في ذلك السفن الكبيرة والصغيرة وسفن الصيد والركاب ، ولها في سبيل تحقيق أهدافها ان تقوم على الاخص بما يلي :

١ - انشاء الارصفة الثابتة أو العائمة واقامة او تملك او استئجار المرافق والوسائل المكتملة لذلك .

تابع ملحق رقم (٧)

- ٢ - شراء واستئجار الوسائل اللازمة للخدمات البحرية والبرية لاعمال الموانيء .
- ٣ - انشاء أو امتلاك او استئجار المرافق والمنشآت الضرورية لجهازها الاداري والفني ولاغراض التخزين .
- ٤ - التعاقد مع هيئات أو شركات أو مقاولين محليين أو خارجين للقيام بما تعهد به اليهم من أعمالها .
- ٥ - الاستعانة بالخبرات الفنية والاستشارية لتطوير أجهزتها التنفيذية وطرق وأساليب خدماتها وتنظيم مرافقها والعمل على تربية وتنمية كوادر وطنية في شتى قطاعات الخدمات البحرية والموانيء .

مادة ٣

للمؤسسة ان تتعاون مع الموانيء الأجنبية والهيئات والمؤسسات الملاحية الدولية والاقليمية والاهلية فيما يتصل بالتنسيق والتنظيم لحسن اداء مهامها .

مادة ٤

يعهد للمؤسسة فور انشائها بادارة وتشغيل ميناءى الشيوخ والدوحة .
ويجوز بمرسوم أن يعهد اليها بادارة وتشغيل موانيء أخرى .

مادة ٥

يتكون رأس مال المؤسسة من :

أ - الموجودات المنقولة وغير المنقولة للموانيء التي يعهد اليها بادارتها وبما يتبعها من مرافق خارجية اخرى .

ويجرى تقييم هذه الموجودات بقرار من رئيس مجلس الوزراء بناء على

تابع ملحق رقم (٧)

تقرير يقدم اليه في هذا الشأن من وزارة المالية ووزارة المواصلات .

ب - الاموال التي تخصص لها من اموال الدولة .

وتدفع لها على دفعة واحدة او على دفعات بالكيفية التي يتم الاتفاق عليها
بين وزير المالية ووزير المواصلات .

ويحدد أو يعدل رأس مال المؤسسة بمرسوم .

مادة ٦

يكون للمؤسسة لائحة داخلية تصدر بمرسوم بناء على اقتراح مجلس
ادارتها تتضمن بصفة خاصة ما يأتي :

أ - اختصاصات رئيس مجلس ادارة المؤسسة ونائبه .

ب - اختصاصات المدير العام للمؤسسة ومساعديه .

ج - القواعد التي تتبع في ادارة اعمال المؤسسة ونظامها بما في ذلك القواعد
المالية والادارية والمحاسبية .

د - قواعد تعيين موظفي المؤسسة ومستخدميها وعما لها وترقيتهم وتحديد
مرتباتهم ومكافآتهم وما يمنحون من ميزات عينية او نقدية وتأديبهم .

هـ - قواعد واجراءات مناقصات المؤسسة ومزايداتها .

مادة ٧

نسري أحكام قانون الوظائف العامة المدنية وقانون العمل في القطاع
الحكومي على موظفي المؤسسة ومستخدميها وعما لها فيما لم تتضمنه اللائحة
الداخلية للمؤسسة من أحكام .

ولا تطبق على المؤسسة أحكام الرقابة المسبقة المقررة بمقتضى القانون رقم

تابع ملحق رقم (٧)

٣٠ لسنة ١٩٦٤ بإنشاء ديوان المحاسبة .

ولا تسري على المؤسسة أحكام المرسوم الاميري رقم ١٠ لسنة ١٩٦٠ بقواعد اعداد الميزانية وتطبق على حسابات المؤسسة وميزانيتها وحسابها الختامي الاحكام المنصوص عليها في لائحته الداخلية والاحكام الدستورية السارية في شأن المؤسسات العامة وحسابها الختامي .

كما لا تلتزم المؤسسة بأحكام القانون رقم ٣٧ لسنة ١٩٦٤ بشأن المناقصات العامة .

الفصل الثاني

في ادارة المؤسسة

مادة ٨

يتولى ادارة المؤسسة مجلس ادارة يشكل برئاسة وزير المواصلات وعضوية المدير العام للمؤسسة وسبعة أعضاء يمثلون القطاع العام والخاص من ذوي الخبرة في شئون الموانئ والخدمات البحرية يصدر بتعيينهم وتحديد مكافآتهم ومدة عضويتهم مرسوم بناء على اقتراح وزير المواصلات وينتخب المجلس من بينهم نائبا للرئيس .

ويمثل المؤسسة أمام القضاء وفي صلاتها بالغير رئيس مجلس ادارتها .

ويصدر قرار من وزير المواصلات بنظام انعقاد المجلس واجراءات العمل به والاغلبية اللازمة لصحة انعقاده واصدار قراراته .

مادة ٩

لمجلس الادارة جميع السلطات اللازمة لتحقيق اغراض المؤسسة .

مادة ١٠

ويكون للمؤسسة مدير عام يتولى ادارتها وتصريف شئونها ويعاونه عدد

تابع ملحق رقم (٧)

من المساعدين. ويملك التوقيع عنها في المسائل الداخلة في اختصاصه طبقاً لللائحة الداخلية.

ويعين المدير العام ومساعدته بمرسوم لمدة اربع سنوات قابلة للتجديد بناء على اقتراح مجلس ادارة المؤسسة ويحدد انهاء خدماتهم بمرسوم .

مادة ١١

لا يجوز لاعضاء مجلس ادارة المؤسسة ومديرها العام ومساعديه مباشرة ابي نشاط تجاري أو استثماري يتصل بأبي من اعمال أو خدمات الموائء سواء بطريق مباشر أو غير مباشر أو باسءاء الغير او بالمساهمة مع آخرين افرادا كانوا ام شركات .

ولمجلس الوزراء متى تحقق له ذلك ان يعفى العضو المخالف من منصبه وان يلاحقه قضائيا عما يكون قد حققه من مصالح او فوائد خلال فترة عضويته .

مادة ١٢

للمؤسسة في سبيل تحقيق اغراضها او الاغراض المؤتمنة بها المشاركة في تأسيس شركات مساهمة .

الفصل الثالث

في مالية المؤسسة وحساباتها

مادة ١٣

تكون للمؤسسة ميزانية مستقلة عن ميزانية الدولة وتكون على غط الميزانيات التجارية وتبدأ السنة المالية للمؤسسة من اول يناير من كل عام الى آخر ديسمبر .

واستثناء من حكم هذه المادة تعتبر السنة المالية الاولى من تاريخ العمل بهذا القانون الى آخر ديسمبر السنة التالية .

تابع ملحق رقم (٧)

مادة ١٤

تتكون موارد المؤسسة من الرسوم والاجور والموارد المحصلة طبقاً لاحكام القوانين والقرارات السارية على المنشآت الذي يعهد اليها بدارته وتشغيله ، وكذلك من حصيلة مقدمة الخدمات والاثنان التي يقررها مجلس ادارتها عن الاعمال التي تقوم بها وما يؤ ول اليها من ارباح الشركات التي تساهم فيها .
وتخضع لوائح الاجور والاثنان التي تضعها المؤسسة لمراجعة مجلس الوزراء وموافقته قبل العمل بها.

مادة ١٥

يؤ ول صافي ارباح المؤسسة سنويا الى الخزانة العامة للدولة بعد اقتطاع ما يقره مجلس الوزراء بناء على اقتراح مجلس ادارتها لتكوين احتياطي لها أو لانشاء مشروعات جديدة أو دعم المشروعات القائمة .

مادة ١٦

يقوم بمراجعة حسابات المؤسسة مراقب مالي او اكثر يصدر بتعيينه وتحديد مكافآته قرار من مجلس ادارتها ، وذلك دون اختلال برقابة ديوان المحاسبة .
ولا يجوز لمجلس ادارة المؤسسة اقرار الميزانية وحساب الارباح والخسائر الا بعد اعتمادها من المراقب المالي .

الفصل الرابع في الاحكام العامة

مادة ١٧

يكون لديون المؤسسة ما لديون الحكومة من امتياز على أموال مدينها ويتم تحصيلها بنفس الطرق المقررة لتحصيل اموال الدولة .

مادة ١٨

يستمر موظفو ومستخدمو وعمال الميناء الذي يعهد بدارته وتشغيله الى

تابع ملحق رقم (٧)

المؤسسة في عملهم لحين مباشرة المؤسسة لادراته وتشغيله بمعرفتها .

ويصدر قرار من مجلس ادارة المؤسسة خلال مدة لا تتجاوز سنة من تاريخ العهود اليها بادارة وتشغيل الميناء بنقل من ترى نقلهم اليها من موظفين ومستخدمين وعمال .

وينقل الى وظيفة اخرى بوزارة المواصلات او غيرها من الوزارات موظفو ومستخدمو وعمال الميناء الذين لم يصدر قرار بنقلهم الى المؤسسة خلال هذه الفترة .

مادة ١٩

على رئيس مجلس الوزراء والوزراء - كل فيما يخصه - تنفيذ هذا القانون ، ويعمل به بعد ثلاثة أشهر من تاريخ نشره في الجريدة الرسمية .^(١)

أمير الكويت
صباح السالم الصباح

رئيس مجلس الوزراء
جابر الأحمد الجابر الصباح

وزير المواصلات
سليمان حمود الزيد الخالد
صدر بقصر السيف في : ٦ ذو الحجة ١٣٩٧ هـ
الموافق : ١٦ نوفمبر ١٩٧٧ م

مذكرة ايضاحية لقانون انشاء المؤسسة العامة للموانئ

كان البحر هو الرئة التي تنفست منها الكويت منذ القدم فأعطاها الحياة حين ضنت الطبيعة عليها بذلك لحقبة طويلة ، وبقدر ما كانت الصعوبات والاختطار تكتنف صلة اجدادنا وابطائنا بالبحر بقدر ما كان العزم منهم ماضيا .

(١) نشر بالعدد رقم ١١٦٧ من الكويت اليوم الصادر من ٢٧/١١/١٩٧٧ .

تابع ملحق رقم (٧)

الإحد
١٢ رجب ١٣٩٨ هـ
١٨ يونيو (حزيران) ١٩٧٨ م

الكويت اليوم
الجريدة الرسمية للحكومة الكويتية
صدرها وزارة الإعلام

العدد
١١٩٧
السنة الرابعة والعشرون

بسم الله الرحمن الرحيم

مرسوم

بتعيين اعضاء مجلس ادارة المؤسسة العامة
للموانئ

بعد الاطلاع على المادة ١٢٣ من الدستور ،

وعلى المادة ٨ من المرسوم بالقانون رقم ١٣٣ لسنة ١٩٧٧

بانشاء المؤسسة العامة للموانئ ،

وبناء على عرض وزير المواصلات ،

وبعد موافقة مجلس الوزراء ،

رسمنا بالآتي :

مادة اولى

يعين عضوا بمجلس ادارة المؤسسة العامة للموانئ لمدة

سنتين كل من :

١ - خلف احمد الخلف

٢ - عبد الرحمن خالد الفتيح

٣ - عبد الرحمن ملا حسين

٤ - علي عبد الرحمن العمر

٥ - محمد ابراهيم العيسى

٦ - محمد عبد السلام شعيب

٧ - مشارى عبد الرحمن البحر

وتكون مكافأة عضويتهم بواقع الف دينار سنويا .

مادة ثانية

على وزير المواصلات تنفيذ هذا المرسوم ، ويعمل به من

تاريخ صدوره ، وينشر في الجريدة الرسمية .

امير الكويت

جابر الاحمد

رئيس مجلس الوزراء

سعد العبد الله الصباح

وزير المواصلات

سليمان حمود الزيد

صدر بقصر السيف في : ٥ رجب ١٣٩٨ هـ

الموافق : ١١ يونيو ١٩٧٨ م

ملحق رقم (٨)

قانون رقم ٤٠ لسنة ١٩٩٣
بتعديل المادة (١) من المرسوم بالقانون رقم ١٣٣ لسنة
١٩٧٧
بإنشاء المؤسسة العامة للموانئ

- بعد الاطلاع على الدستور،
- وعلى المرسوم بالقانون رقم ١٣٣ لسنة ١٩٧٧ م بإنشاء المؤسسة
العامة للموانئ والقوانين المعدلة له،
- وافق مجلس الأمة على القانون الآتي نصه وقد صدقنا عليه
وأصدرناه.

مادة أولى

يستبدل بنص المادة (١) من المرسوم بالقانون رقم ١٣٣ لسنة
١٩٧٧ م المشار إليه النص التالي:

تنشأ مؤسسة عامة ذات شخصية اعتبارية مستقلة تدار على
الأسس التجارية وتسمى «مؤسسة الموانئ الكويتية» وتلحق بوزير
المواصلات، ويكون مركزها الرئيسي مدينة الكويت.

مادة ثانية

يستبدل باسم المؤسسة العامة للموانئ اسم مؤسسة الموانئ
الكويتية، ايضاً ورد في أي قانون أو مرسوم.

مادة ثالثة

على الوزراء - كل فيما يخصه - تنفيذ هذا القانون ويعمل به من
تاريخ نشره في الجريدة الرسمية.

أمير الكويت
جابر الأحمد الصباح

صدر بقصر بيان في : ١٤ ربيع الأول ١٤١٤ هـ
الموافق : ٣١ أغسطس ١٩٩٣ م

تابع ملحق رقم (٨)

مذكرة ايضاحية
 للقانون بتعديل المادة (١)
 من المرسوم بالقانون رقم ١٣٣ لسنة ١٩٧٧
 بإنشاء المؤسسة العامة للموانئ.

بتاريخ ١٦/١١/١٩٧٧ صدر المرسوم بالقانون رقم ١٣٣ لسنة ١٩٧٧ بإنشاء المؤسسة العامة للموانئ، حيث بدأت المؤسسة آنذاك بتكوين بنيتها الأساسية تحت اسم (المؤسسة العامة للموانئ) .

ولما كان التسمية الذي تحمله المؤسسة حالياً لا يبرز اسم الكويت كما انه مسمى هام تشترك فيه بعض مؤسسات الموانئ في الدول الأخرى .

ونظراً لأن الموانئ الكويتية قد أصبحت تدخل ضمن عداد الموانئ العالمية ذات الشأن وتشارك بمسئوليتها في حضور المؤتمرات والندوات الدولية، لذلك فقد بات من الضروري تعديل اسم المؤسسة لإبراز اسم الكويت على الصعيد الدولي بصورة لا تختلط مع أي من المؤسسات الأخرى ذات النشاط المشابه على المستوى العربي أو الخليجي .

لذلك فقد أعد مشروع القانون المرافق بتعديل اسم المؤسسة العامة للموانئ ليكون مؤسسة الموانئ الكويتية، واستبدال هذا الاسم باسم المؤسسة العامة للموانئ، أينما ورد في القوانين أو المراسم .

ملحق رقم (٩)

مذكرة إيضاحية

للمرسوم بقانون بتعديل المادة ١٣ من القانون

رقم ١٣٣ لسنة ١٩٧٧ بإنشاء المؤسسة العامة

للموائىء

نصت المادة ١٣ من القانون رقم ١٣٣ لسنة ١٩٧٧

بانشاء المؤسسة العامة للموائىء على أن تبدأ السنة المالية

للمؤسسة من أول يناير من كل عام وتنتهي في آخر ديسمبر .

وطبقاً لنص المادة ٣ من القانون رقم ٣١ لسنة ١٩٧٨

بقواعد اعداد الميزانيات العامة والرقابة على تنفيذها والحساب

الختامي فان السنة المالية للوزارات والادارات الحكومية تبدأ

من أول يوليو عن كل عام وتنتهي في اخر يونيو من العام

التالي وقد ترتب على اختلاف السنة المالية للمؤسسة عن

السنة المالية للوزارات والادارات الحكومية صعوبة قياس

الدخل القومي بدقة خلال فترة زمنية محددة والى تقسيم

التعمير عن المصروفات او عن الخسارة الناتجة عن زيادة

مصروفات المؤسسة عن ايراداتها على أكثر من سنة مالية

حكومية ، والى تقسيم الفائض الناتج عن زيادة الإيرادات عن

المصروفات لتلك المؤسسة على سنتين ماليتين حكوميتين .

ولتهدأ هذه الصغوبات عدلت المادة ١٣ من القانون

رقم ١٣٣ لسنة ١٩٧٧ المشار اليه بحيث تبدأ السنة المالية

للمؤسسة من أول يوليو من كل عام وتنتهي في آخر يونيو من

العام التالي ، فتوحدت بذلك السنة المالية في كل من المؤسسة

والوزارات والادارات الحكومية .

المصادر

- (١) تاريخ الكويت - عبد العزيز الرشيد
- (٢) تاريخ الكويت الحديث (١٧٥٠-١٩٦٥م) - الدكتور أحمد مصطفى أبو حاكمة
- (٣) تعرفه الرسوم والأجور في ميناء الشويخ - كتيب صادر من قبل المؤسسة العامة للموانئ - ١٩٨١م .
- (٤) جريدة «الكويت اليوم» :
- العدد ٢٢٧ بتاريخ ٦/٧/١٩٥٩م
- العدد ٢٥٣ بتاريخ ١٣/١٢/١٩٥٩م
- العدد ٣٣٢ بتاريخ ٢٥/٦/١٩٦١م
- العدد ٣٦٢ بتاريخ ٢١/١/١٩٦٢م
- العدد ٤١٤ بتاريخ ٣/٢/١٩٦٣م
- العدد ١٠٢٧ بتاريخ ٢٠/٤/١٩٧٥م
- العدد ١١٦٧ بتاريخ ٢٧/١١/١٩٧٧م
- ملحق العدد ١١٣٤ بتاريخ ٢٢/٢/١٩٨١م
- العدد ١٢٠ بتاريخ ١٢/٩/١٩٩٣م
- (٥) الجمارك الكويتية - نشأتها وتطورها - د . عبد الله حمد محارب ود . سعيد عبد الحميد محفوظ - مركز البحوث والدراسات الكويتية - ٢٠٠٠م .

٦) الجمارك والموانئ - التقرير السنوي - ١٩٦١ - ١٩٦٢ م (مطبوعة حكومة الكويت) .

٧) الحرف والمهن القديمة في الكويت - محمد عبد الهادي جمال

٨) دليل الكويت - إصدار غرفة تجارة وصناعة الكويت - ١٩٦٥ م

٩) «دور الموانئ الكويتية في إحياء طريق التجارة العالمي عبر الخليج العربي» ،

أ. د. زين الدين عبد المقصود غنيمي - جامعة الكويت - ١٩٨٥ م . ندوة

الموانئ والتنمية في دول الخليج العربية .

١١) دولة الكويت الحديثة - الدكتور ابراهيم عبده - ١٩٦٢ م

١٢) سجل الكويت اليوم - ١٩٥٦ م - دائرة المطبوعات والنشر

١٣) صفحات من تاريخ الكويت - يوسف بن عيسى القناعي - ١٩٨٧ م -

الطبعة الخامسة

١٤) الكويت الحديثة - محمود قلعه جي - ١٩٥٥ م

١٥) الكويت في دليل الخليج جي. ج. لوريمر - الجزء الأول - السفر التاريخي

- خالد سعود الزيد

١٦) الكويت في دليل الخليج جي. ج. لوريمر - الجزء الثاني - السفر الجغرافي

- خالد سعود الزيد

١٧) كويت الماضي - سليمان العوضي

١٨) «مؤسسة الموانئ الكويتية» - كتيب تعريفي من إصدار مؤسسة الموانئ

الكويتية - ١٩٩٨ م .

١٩) مجلة العربي (العدد ٢٤) - نوفمبر ١٩٦٠ م - «ميناء الكويت الجديد -

أحدث ميناء في الخليج» - ص ٣٤ - ٤٤ .

- ٢٠) مجلة العربي (العدد ١٤٣) - اكتوبر ١٩٧٠م - ميناء الكويت - سليم زبال - ص ٥٢-٦٣ .
- ٢١) مجلة العربي (العدد ٢١٦) - نوفمبر ١٩٧٦م - «رحلة مع ميناء الشويخ» - يوسف الشهاب - ص ٨٠-٨٧ .
- ٢٢) من هنا بدأت الكويت - عبد الله خالد الحاتم - الطبعة الثانية
- ٢٣) الموانئ الكويتية التجارية - دراسة جغرافية - الدكتور زين الدين عبدالمقصود ، مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية - جامعة الكويت - ١٩٨٣م .
- ٢٤) نشأة الجمارك الكويتية - الاستاذ الدكتور جمال زكريا قاسم - مركز البحوث والدراسات الكويتية - ٢٠٠٠ .

الفهرس

٧	تصدير
٩	مقدمة
١٣	إهداء
١٥	الفصل الأول
١٧	- ميناء الكويت منذ النشأة الأولى إلى بداية القرن العشرين
١٧	- مقدمة
٢٠	- نبذة تاريخية
	- بروز الخليج العربي كمر مائي بين أوروبا ووسط آسيا ودخول الدول
٢٠	الأوروبية المنطقة
٢٠	- تنامي النفوذ الأوروبي في الخليج العربي
٢١	- بروز الكويت كميناء ذو أهمية تجارية في الخليج
٢٤	- العوامل السياسية التي أدت إلى ازدياد أهمية الكويت كميناء
	- أهمية ميناء الكويت كما بيّن ذلك الرحالة الأجانب وممثلو الدول الأوروبية
٣٠	في المنطقة في القرن التاسع عشر
	- أثر اتفاقية الحماية عام ١٨٩٩م على الحركة التجارية في الكويت
٣٧	وازداد أهمية الميناء
٤٧	الفصل الثاني
	- التطور الذي شهده ميناء الكويت خلال النصف الأول من القرن
٤٩	العشرين
٤٩	- التطور في أنشطة الميناء

- وصف لميناء الكويت (الفرضه) كما بدى في العشرينيات والثلاثينيات
 ٥٥ من القرن الماضي
- توسعة الفرضه في نهاية الثلاثينيات لمواجهة الزيادة الكبيرة
 ٥٩ في الواردات
- المرسى الشرقي ٦١
- المرسى الأوسط ٦٥
- المرسى الغربي ٦٧
- العبوات المستخدمة لكل نوع من البضائع ٦٨
- إدارة العمل في الميناء وخدمات النقل والتوصيل سابقاً ٧١
- خدمات النقل والتوصيل ٧١
- أعمال تنزيل وتوصيل البضائع في الفرضه ٧٢
- شركة حمّال باشي ٧٥
- النقل من الفرضه إلى داخل المدينة ٧٨
- الطرق المستخدمة لتنزيل ونقل القطع الكبيرة في الماضي ٨٠
- الفصل الثالث** ٨٣
- تأسيس إدارة الميناء وما تبع ذلك من إنجازات ٨٥
- التنظيم الإداري والفني لإدارة الميناء الجديدة ٨٥
- الأقسام الإدارية ٨٧
- الأقسام الفنية ٩١
- التطورات التي شهدها الميناء بعد التنظيمات الإدارية والفنية التي أدخلت
 إليه في بداية الخمسينيات ١٠٨
- ١ - الوضع الإداري للميناء ١٠٨
- ٢ - فكرة تطوير الميناء ١٠٩

- ١١٤ ٣ - أهمية ميناء الشويخ تاريخياً
- ١١٥ ٤ - ميناء الشويخ في الأربعينيات
- ١١٧ ٥ - مشروعات التطوير الأولى للميناء
- ١١٨ - البدء بتنفيذ مشروع ميناء الشويخ
- ١٣١ **الفصل الرابع**
- ١٣٣ - مؤسسة الموانئ الكويتية : مسؤوليات كبيرة وأداء مميز
- ١٣٣ - مؤسسة الموانئ الكويتية : نبذة تعريفية
- ١٣٥ - موارد المؤسسة
- - الموانئ التي تديرها المؤسسة والتطور الذي شهدته في
- ١٤٠ السنوات الأخيرة
- ١٤١ - أولاً : ميناء الشويخ
- ١٤٩ - ثانياً : ميناء الشعبة
- ١٥٦ - ثالثاً : ميناء الدوحة
- ١٥٩ - دور الموانئ الكويتية في الاقتصاد الكويتي
- ١٦١ - نصيب الموانئ التجارية الكويتية من حجم التجارة الخارجية الوطنية
- ١٧٠ - إيرادات المؤسسة
- ١٧١ - إنجازات المؤسسة ودورها في عملية التنمية الاقتصادية والاجتماعية
- ١٨٠ - مدراء الميناء والمؤسسة على مدى السنوات الماضية
- ١٨٧ **الملاحق**
- ١٨٩ - ملحق رقم (١)
- ١٩٦ - ملحق رقم (٢)
- ١٩٧ - ملحق رقم (٣)
- ١٩٨ - ملحق رقم (٤)

١٩٩	.....	- ملحق رقم (٥)
٢٠٠	.....	- ملحق رقم (٦)
٢٠١	.....	- ملحق رقم (٧)
٢١٠	.....	- ملحق رقم (٨)
٢١٢	.....	- ملحق رقم (٩)
٢١٣	.....	المصادر