مرسى رأس الريحان مع غياب الشمس؛ ٩٠ عربة لكل ٣ كيلومترات

ميناء الجبل الأبيض؛ ٢٠ رافعة حديثة لا تجد من يحركها

محمد نبيل الدسوقي

في الوقت الذي تتباهى فيه الإدارة العامة للموانئ الشرقية بأن ميناء الجبل الأبيض هو الأكثر تجهيزا في المنطقة، تكشف جولة ميدانية أن أكثر من نصف الرافعات المتحركة متوقفة، وأن الأرصفة الطويلة تعمل بأقل من ثلث طاقتها الفعلية.

الجبل الأبيض ـ المحروسة ـ مينا الجبل الأبيض ـ الأربعاء ٢٦ أبريل ٢٠٢٣ ـ ٥ شوال ١٤٤٤ هـ ـ ٢٤ نيسان ٢٠٢٣ م ـ ٢٤ برمهات ٢٧٣٩ ش ـ ٢٤ برمودة ٥٧٣٩ ق

□ منذ ٣ ساعات و ٤٠ دقيقة على الصفحة ١٤ ـ ٣ دقائق للقراءة

بقلم: سليم الدباغ

الجبل الأبيض ـ المحروسة ـ مينا الجبل الأبيض ـ الأربعاء ٢٦ أبريل ٢٠٢٣ م ـ ٥ شوال ١٤٤٤ هـ ـ ٢٤ نيسان ٢٠٢٣ م ـ ٢٤ برمهات ٢٧٣٩ ش ـ ٢٤ برمودة ٥٧٣٩ ق

عند مدخل ميناء الجبل الأبيض، على بعد نحو كيلومترين من الرصيف الرئيسي، تقف رافعة عملاقة صفراء طلاؤها حديث، وذراعها مرفوعة كأنها تنتظر أمرا لم يصل بعد. وعلى مسافة قريبة منها ترقد رافعتان أخريان مغطاتان بالقماش الأزرق، وقد صدئت عجلاتهما لأن أحدا لم يحركهما منذ أشهر. في الميناء الذي تقول الإدارة العامة للموانئ الشرقية إنه الأكثر تجهيزا في المنطقة، يبدو أن المعدات وحدها لا تكفي.

وصلت الرافعات العشرون الجديدة إلى الميناء على دفعات بين عامي 2019 و2021، ضمن خطة لتحديث البنية التحتية للموانئ الصغيرة والمتوسطة. وقد رافقت وصولها احتفالات رسمية، وتصريحات عن «عصر جديد للتجارة البحرية». غير أن الزيارة الميدانية التي قام بها مراسلنا إلى الميناء في الأسبوع الماضي كشفت أن أكثر من نصف هذه الرافعات لا يعمل، إما بسبب أعطال فنية لم تُصلح، أو لأن المشغلين المدربين عليها غادروا العمل.

وقال أحد العاملين في الرصيف الشمالي، الذي طلب عدم ذكر اسمه لأنه لا يملك صلاحية التحدث إلى الصحافة: «نحن نعرف كيف نشغل الرافعة القديمة بالعين المجردة، أما الجديدة فتحتاج إلى شاشة وإلى شخص يفهم ما يظهر عليها. لم يأتنا أحد ليعلمنا، ولم نجرؤ على لمسها». وأضاف أن بعض الرافعات تعرضت لأضرار بسيطة في أثناء محاولات فاشلة لتشغيلها، وأن إصلاحها يحتاج إلى قطع غيار لم تصل بعد.

وتشير أرقام الإدارة العامة للموانئ الشرقية، التي حصلت المحروسة على نسخة منها، إلى أن متوسط عدد السفن التي رست في الميناء خلال الربع الأول من العام بلغ 41 سفينة شهريا، أي أقل بكثير من الطاقة الاستيعابية المعلنة. وفي المقابل، ارتفع عدد الشاحنات المتوقفة في الطابور المؤدي إلى البوابة الرئيسية إلى أكثر من 120 شاحنة في بعض الأيام، ما يتسبب في ازدحام خانق على الطريق الساحلي الوحيد المؤدي إلى المدينة.

ويقول سائقو الشاحنات إن الانتظار قد يمتد ساعات طويلة، وأن كثيرا منهم يضطر إلى المبيت في مقصورات شاحناتهم بسبب بعد المسافة بين الميناء وأقرب مدينة. وقال سائق شاحنة يحمل الحديد، رفض ذكر اسمه: «أخسر يوما كاملا كل مرة أحمل فيها من هنا، وأجرتي لا تتغير. لو كانت الرافعات تعمل لخرجنا في نصف الوقت».

في المقابل، تؤكد الإدارة العامة للموانئ الشرقية أن المشكلة ليست في المعدات وحدها، بل في نقص الكوادر المؤهلة. وقال المتحدث باسم الإدارة، العقيد المتقاعد سامي الزعتري، في رد مكتوب على أسئلة المحروسة: «أرسلنا ثلاث دورات تدريبية إلى الجبل الأبيض خلال العامين الماضيين، وحضر كل منها أقل من نصف العدد المطلوب. لا يمكننا إجبار أحد على العمل في مكان لا يريده». وأشار إلى أن الإدارة تدرس حاليا إعفاء المشغلين الجدد من الخدمة العسكرية الإلزامية لمدة عامين.

وتعتزم الإدارة، بحسب الزعتري، إطلاق برنامج تدريب محلي في مدرسة الصنائع الفنية في الجبل الأبيض بحلول نهاية العام، على أن يستوعب 60 متدربا في دفعته الأولى. غير أن هذا الوعد يثير شكوك كثيرين في المدينة، الذين سمعوا مثله مرارا منذ عام 2015 دون أن يروا له أثرا على أرض الواقع.

ويرى خبراء في الاقتصاد البحري أن الأزمة في الجبل الأبيض تعكس خللا أوسع في سياسة الموانئ الصغيرة، حيث تُشترى المعدات الحديثة قبل أن تُهيأ البنية البشرية والإدارية لاستخدامها. وقال الدكتور فراس العطيوي، الأستاذ في كلية الاقتصاد بجامعة المرفأ الشرقي، إن «الرافعة الجديدة ليست هدية، بل التزام طويل الأمد بالتدريب والصيانة، وإذا غاب أحدهما بقي الآخر بلا قيمة».

ولا يخفي التجار المحليون قلقهم من أن يؤدي هذا الخلل إلى تحويل حركة الشحن إلى موانئ منافسة. وقال رئيس غرفة تجارة الجبل الأبيض، السيد منصور الحلواني، إن عددا من أصحاب المصانع بدأ بالفعل في تغيير مسارات وارداته، مضيفا: «لا نريد أن نخسر زبائننا لأن سفنهم تنتظر أسبوعا قبل أن تفرغ حمولتها. نحن نحب ميناءنا، لكنه يجب أن يخدمنا».

مرسى رأس الريحان يودع آخر سفن الشحن الورقي

بعد ٣٨ عاما من العمل، تغادر السفينة «نجمة البحر» الميناء في رحلتها الأخيرة، وسط احتفال شعبي وحزن على زمن كانت فيه الأرصفة لا تنام.

بقلم: هالة منصور الزيني

رأس الريحان ـ المحروسة ـ الثلاثاء ٢٥ أكتوبر ٢٠٢٣ م ـ ٤ ربيع الآخر ١٤٤٥ هـ ـ ٢ مسرى ٢٧٣٩ ش ـ ٢ بشنس ٥٧٣٩ ق

منذ ٣ ساعات و ٤٠ دقيقة على الصفحة ١٤ ـ ٣ دقائق للقراءة

رأس الريحان ـ المحروسة ـ مينا رأس الريحان ـ الثلاثاء ٢٥ أكتوبر ٢٠٢٣ م ـ ٤ ربيع الآخر ١٤٤٥ هـ ـ ٢ مسرى ٢٧٣٩ ش ـ ٢ بشنس ٥٧٣٩ ق

عند الساعة السادسة من صباح اليوم، وقبل أن تشرق الشمس على الرصيف الكبير، أطلقت السفينة «نجمة البحر» صفارتها الأخيرة وهي تغادر ميناء رأس الريحان. كانت رحلتها الأخيرة إلى ميناء صور الجديدة، على بعد 210 أميال بحرية. وعلى متنها 1200 طن من البضائع العامة، بينها أكياس الأرز والسكر وبراميل الزيت. لم يكن في الرحلة ما يميزها عن مئات الرحلات السابقة، لكن الجميع كان يعرف أنها ليست كأي رحلة.

فقد بنيت السفينة عام 1985 في ترسانة الجبل الأبيض، وعملت تحت علم رأس الريحان طوال 38 عاما، قبل أن تُباع إلى شركة خاصة في 2015 وتُحوَّل إلى العمل تحت علم بنما. ومنذ ذلك الحين لم تعد تزور ميناءها الأصلي إلا نادرا، حتى جاء قرار الإدارة العامة للموانئ الشرقية بسحبها نهائيا من الخدمة، بعد تقرير فني أوصى بأن تكلفة إصلاحها تتجاوز قيمتها الحالية بأكثر من ثلاثة أضعاف.

وقال القبطان المتقاعد عادل منصور الشيخ، الذي قاد السفينة في رحلتها الأخيرة، وهو يقف على الجسر نفسه الذي وقف عليه قبل ثلاثين عاما: «كنت أعرف كل لوح في هذا السطح، وكل صوت في المحرك. حين سلمت القيادة لطاقم جديد شعرت أنني أترك جزءا من نفسي هناك». وأضاف أن أصعب لحظة كانت حين أطفئت الأنوار الرئيسية ليلة الإبحار، إذ بدت السفينة فجأة أصغر وأكثر وحدة.

وشهد الرصيف الكبير، الذي يعود بناؤه إلى مطلع القرن الماضي، مراسم وداع بسيطة حضرها عشرات من البحارة وعمال الميناء وأسرهم. وألقى مدير الإدارة العامة للموانئ الشرقية، العقيد المتقاعد سامي الزعتري، كلمة قال فيها إن السفينة «لم تكن مجرد أداة، بل كانت ذاكرة المكان»، مشيرا إلى أن الإدارة تدرس تحويلها إلى متحف عائم أو مطعم طافٍ في أحد الموانئ السياحية. غير أن أحدا لم يتلق حتى الآن أي عرض رسمي.

وتأتي هذه الخطوة ضمن خطة أوسع لتحديث الأسطول التجاري الوطني، الذي يعتمد اليوم على 14 سفينة فقط، بعد أن كان يضم أكثر من 60 سفينة في منتصف التسعينيات. وتقول الإدارة العامة للموانئ الشرقية إن السفن الجديدة المطلوبة ستكون أصغر حجما وأقل استهلاكا للوقود، وإن العقود الأولى لبنائها من المنتظر أن تُوقع قبل نهاية العام. لكن كثيرين في الجبل الأبيض يرون أن هذه الخطوة تأتي متأخرة عقدا كاملا عن موعدها.

وفي مقهى قريب من الرصيف، حيث كان البحارة يجتمعون بعد كل رحلة، قال صاحب المقهى، الحاج منصور الدباغ، إن زبائنه القدامى بدأوا يتناقصون منذ سنوات، وإن غياب السفينة سيضربه في الصميم. وأضاف وهو يمسح الطاولات: «كانوا يأتون ليحكوا عن البحر، واليوم يتحدثون عن الأسعار والديون. لا أعرف إن كان أحد سيأتي بعد الآن».

وتعتزم الإدارة العامة للموانئ الشرقية تنظيم رحلة تجريبية للسفينة في 12 نوفمبر المقبل، تقتصر على 80 راكبا، لكن الأسعار المعلنة للتذاكر تبدو مرتفعة بالنسبة لكثير من سكان المدينة. وقال الزعتري إن الإدارة «تدرس إمكانية تخفيض السعر إذا لم يكتمل العدد»، دون أن يحدد موعدا لذلك.

ميناء الجبل الأبيض؛ ٢٠ رافعة حديثة لا تجد من يحركها

في الوقت الذي تتباهى فيه الإدارة العامة للموانئ الشرقية بأن ميناء الجبل الأبيض هو الأكثر تجهيزا في المنطقة، تكشف جولة ميدانية أن أكثر من نصف الرافعات المتحركة متوقفة، وأن الأرصفة الطويلة تعمل بأقل من ثلث طاقتها الفعلية.

بقلم: سليم الدباغ

الجبل الأبيض ـ المحروسة ـ مينا الجبل الأبيض ـ الأربعاء ٢٦ أبريل ٢٠٢٣ م ـ ٥ شوال ١٤٤٤ هـ ـ ٢٤ نيسان ٢٠٢٣ م ـ ٢٤ برمهات ٢٧٣٩ ش ـ ٢٤ برمودة ٥٧٣٩ ق

منذ ٣ ساعات و ٤٠ دقيقة على الصفحة ١٤ ـ ٣ دقائق للقراءة

عند مدخل ميناء الجبل الأبيض، على بعد نحو كيلومترين من الرصيف الرئيسي، تقف رافعة عملاقة صفراء طلاؤها حديث، وذراعها مرفوعة كأنها تنتظر أمرا لم يصل بعد. وعلى مسافة قريبة منها ترقد رافعتان أخريان مغطاتان بالقماش الأزرق، وقد صدئت عجلاتهما لأن أحدا لم يحركهما منذ أشهر. في الميناء الذي تقول الإدارة العامة للموانئ الشرقية إنه الأكثر تجهيزا في المنطقة، يبدو أن المعدات وحدها لا تكفي.

وصلت الرافعات العشرون الجديدة إلى الميناء على دفعات بين عامي 2019 و2021، ضمن خطة لتحديث البنية التحتية للموانئ الصغيرة والمتوسطة. وقد رافقت وصولها احتفالات رسمية، وتصريحات عن «عصر جديد للتجارة البحرية». غير أن الزيارة الميدانية التي قام بها مراسلنا إلى الميناء في الأسبوع الماضي كشفت أن أكثر من نصف هذه الرافعات لا يعمل، إما بسبب أعطال فنية لم تُصلح، أو لأن المشغلين المدربين عليها غادروا العمل.

وقال أحد العاملين في الرصيف الشمالي، الذي طلب عدم ذكر اسمه لأنه لا يملك صلاحية التحدث إلى الصحافة: «نحن نعرف كيف نشغل الرافعة القديمة بالعين المجردة، أما الجديدة فتحتاج إلى شاشة وإلى شخص يفهم ما يظهر عليها. لم يأتنا أحد ليعلمنا، ولم نجرؤ على لمسها». وأضاف أن بعض الرافعات تعرضت لأضرار بسيطة في أثناء محاولات فاشلة لتشغيلها، وأن إصلاحها يحتاج إلى قطع غيار لم تصل بعد.

وتشير أرقام الإدارة العامة للموانئ الشرقية، التي حصلت المحروسة على نسخة منها، إلى أن متوسط عدد السفن التي رست في الميناء خلال الربع الأول من العام بلغ 41 سفينة شهريا، أي أقل بكثير من الطاقة الاستيعابية المعلنة. وفي المقابل، ارتفع عدد الشاحنات المتوقفة في الطابور المؤدي إلى البوابة الرئيسية إلى أكثر من 120 شاحنة في بعض الأيام، ما يتسبب في ازدحام خانق على الطريق الساحلي الوحيد المؤدي إلى المدينة.

ويقول سائقو الشاحنات إن الانتظار قد يمتد ساعات طويلة، وأن كثيرا منهم يضطر إلى المبيت في مقصورات شاحناتهم بسبب بعد المسافة بين الميناء وأقرب مدينة. وقال سائق شاحنة يحمل الحديد، رفض ذكر اسمه: «أخسر يوما كاملا كل مرة أحمل فيها من هنا، وأجرتي لا تتغير. لو كانت الرافعات تعمل لخرجنا في نصف الوقت».

في المقابل، تؤكد الإدارة العامة للموانئ الشرقية أن المشكلة ليست في المعدات وحدها، بل في نقص الكوادر المؤهلة. وقال المتحدث باسم الإدارة، العقيد المتقاعد سامي الزعتري، في رد مكتوب على أسئلة المحروسة: «أرسلنا ثلاث دورات تدريبية إلى الجبل الأبيض خلال العامين الماضيين، وحضر كل منها أقل من نصف العدد المطلوب. لا يمكننا إجبار أحد على العمل في مكان لا يريده». وأشار إلى أن الإدارة تدرس حاليا إعفاء المشغلين الجدد من الخدمة العسكرية الإلزامية لمدة عامين.

وتعتزم الإدارة، بحسب الزعتري، إطلاق برنامج تدريب محلي في مدرسة الصنائع الفنية في الجبل الأبيض بحلول نهاية العام، على أن يستوعب 60 متدربا في دفعته الأولى. غير أن هذا الوعد يثير شكوك كثيرين في المدينة، الذين سمعوا مثله مرارا منذ عام 2015 دون أن يروا له أثرا على أرض الواقع.

ويرى خبراء في الاقتصاد البحري أن الأزمة في الجبل الأبيض تعكس خللا أوسع في سياسة الموانئ الصغيرة، حيث تُشترى المعدات الحديثة قبل أن تُهيأ البنية البشرية والإدارية لاستخدامها. وقال الدكتور فراس العطيوي، الأستاذ في كلية الاقتصاد بجامعة المرفأ الشرقي، إن «الرافعة الجديدة ليست هدية، بل التزام طويل الأمد بالتدريب والصيانة، وإذا غاب أحدهما بقي الآخر بلا قيمة».

ولا يخفي التجار المحليون قلقهم من أن يؤدي هذا الخلل إلى تحويل حركة الشحن إلى موانئ منافسة. وقال رئيس غرفة تجارة الجبل الأبيض، السيد منصور الحلواني، إن عددا من أصحاب المصانع بدأ بالفعل في تغيير مسارات وارداته، مضيفا: «لا نريد أن نخسر زبائننا لأن سفنهم تنتظر أسبوعا قبل أن تفرغ حمولتها. نحن نحب ميناءنا، لكنه يجب أن يخدمنا».

مرسى رأس الريحان يودع آخر سفن الشحن الورقي

بعد ٣٨ عاما من العمل، تغادر السفينة «نجمة البحر» الميناء في رحلتها الأخيرة، وسط احتفال شعبي وحزن على زمن كانت فيه الأرصفة لا تنام.

بقلم: هالة منصور الزيني

رأس الريحان ـ المحروسة ـ الثلاثاء ٢٥ أكتوبر ٢٠٢٣ م ـ ٤ ربيع الآخر ١٤٤٥ هـ ـ ٢ مسرى ٢٧٣٩ ش ـ ٢ بشنس ٥٧٣٩ ق

منذ ٣ ساعات و ٤٠ دقيقة على الصفحة ١٤ ـ ٣ دقائق للقراءة

رأس الريحان ـ المحروسة ـ مينا رأس الريحان ـ الثلاثاء ٢٥ أكتوبر ٢٠٢٣ م ـ ٤ ربيع الآخر ١٤٤٥ هـ ـ ٢ مسرى ٢٧٣٩ ش ـ ٢ بشنس ٥٧٣٩ ق

عند الساعة السادسة من صباح اليوم، وقبل أن تشرق الشمس على الرصيف الكبير، أطلقت السفينة «نجمة البحر» صفارتها الأخيرة وهي تغادر ميناء رأس الريحان. كانت رحلتها الأخيرة إلى ميناء صور الجديدة، على بعد 210 أميال بحرية. وعلى متنها 1200 طن من البضائع العامة، بينها أكياس الأرز والسكر وبراميل الزيت. لم يكن في الرحلة ما يميزها عن مئات الرحلات السابقة، لكن الجميع كان يعرف أنها ليست كأي رحلة.

فقد بنيت السفينة عام 1985 في ترسانة الجبل الأبيض، وعملت تحت علم رأس الريحان طوال 38 عاما، قبل أن تُباع إلى شركة خاصة في 2015 وتُحوَّل إلى العمل تحت علم بنما. ومنذ ذلك الحين لم تعد تزور ميناءها الأصلي إلا نادرا، حتى جاء قرار الإدارة العامة للموانئ الشرقية بسحبها نهائيا من الخدمة، بعد تقرير فني أوصى بأن تكلفة إصلاحها تتجاوز قيمتها الحالية بأكثر من ثلاثة أضعاف.

وقال القبطان المتقاعد عادل منصور الشيخ، الذي قاد السفينة في رحلتها الأخيرة، وهو يقف على الجسر نفسه الذي وقف عليه قبل ثلاثين عاما: «كنت أعرف كل لوح في هذا السطح، وكل صوت في المحرك. حين سلمت القيادة لطاقم جديد شعرت أنني أترك جزءا من نفسي هناك». وأضاف أن أصعب لحظة كانت حين أطفئت الأنوار الرئيسية ليلة الإبحار، إذ بدت السفينة فجأة أصغر وأكثر وحدة.

وشهد الرصيف الكبير، الذي يعود بناؤه إلى مطلع القرن الماضي، مراسم وداع بسيطة حضرها عشرات من البحارة وعمال الميناء وأسرهم. وألقى مدير الإدارة العامة للموانئ الشرقية، العقيد المتقاعد سامي الزعتري، كلمة قال فيها إن السفينة «لم تكن مجرد أداة، بل كانت ذاكرة المكان»، مشيرا إلى أن الإدارة تدرس تحويلها إلى متحف عائم أو مطعم طافٍ في أحد الموانئ السياحية. غير أن أحدا لم يتلق حتى الآن أي عرض رسمي.

وتأتي هذه الخطوة ضمن خطة أوسع لتحديث الأسطول التجاري الوطني، الذي يعتمد اليوم على 14 سفينة فقط، بعد أن كان يضم أكثر من 60 سفينة في منتصف التسعينيات. وتقول الإدارة العامة للموانئ الشرقية إن السفن الجديدة المطلوبة ستكون أصغر حجما وأقل استهلاكا للوقود، وإن العقود الأولى لبنائها من المنتظر أن تُوقع قبل نهاية العام. لكن كثيرين في الجبل الأبيض يرون أن هذه الخطوة تأتي متأخرة عقدا كاملا عن موعدها.

وفي مقهى قريب من الرصيف، حيث كان البحارة يجتمعون بعد كل رحلة، قال صاحب المقهى، الحاج منصور الدباغ، إن زبائنه القدامى بدأوا يتناقصون منذ سنوات، وإن غياب السفينة سيضربه في الصميم. وأضاف وهو يمسح الطاولات: «كانوا يأتون ليحكوا عن البحر، واليوم يتحدثون عن الأسعار والديون. لا أعرف إن كان أحد سيأتي بعد الآن».

وتعتزم الإدارة العامة للموانئ الشرقية تنظيم رحلة تجريبية للسفينة في 12 نوفمبر المقبل، تقتصر على 80 راكبا، لكن الأسعار المعلنة للتذاكر تبدو مرتفعة بالنسبة لكثير من سكان المدينة. وقال الزعتري إن الإدارة «تدرس إمكانية تخفيض السعر إذا لم يكتمل العدد»، دون أن يحدد موعدا لذلك.

ميناء الجبل الأبيض؛ ٢٠ رافعة حديثة لا تجد من يحركها

في الوقت الذي تتباهى فيه الإدارة العامة للموانئ الشرقية بأن ميناء الجبل الأبيض هو الأكثر تجهيزا في المنطقة، تكشف جولة ميدانية أن أكثر من نصف الرافعات المتحركة متوقفة، وأن الأرصفة الطويلة تعمل بأقل من ثلث طاقتها الفعلية.

بقلم: سليم الدباغ

الجبل الأبيض ـ المحروسة ـ مينا الجبل الأبيض ـ الأربعاء ٢٦ أبريل ٢٠٢٣ م ـ ٥ شوال ١٤٤٤ هـ ـ ٢٤ نيسان ٢٠٢٣ م ـ ٢٤ برمهات ٢٧٣٩ ش ـ ٢٤ برمودة ٥٧٣٩ ق

منذ ٣ ساعات و ٤٠ دقيقة على الصفحة ١٤ ـ ٣ دقائق للقراءة

عند مدخل ميناء الجبل الأبيض، على بعد نحو كيلومترين من الرصيف الرئيسي، تقف رافعة عملاقة صفراء طلاؤها حديث، وذراعها مرفوعة كأنها تنتظر أمرا لم يصل بعد. وعلى مسافة قريبة منها ترقد رافعتان أخريان مغطاتان بالقماش الأزرق، وقد صدئت عجلاتهما لأن أحدا لم يحركهما منذ أشهر. في الميناء الذي تقول الإدارة العامة للموانئ الشرقية إنه الأكثر تجهيزا في المنطقة، يبدو أن المعدات وحدها لا تكفي.

وصلت الرافعات العشرون الجديدة إلى الميناء على دفعات بين عامي 2019 و2021، ضمن خطة لتحديث البنية التحتية للموانئ الصغيرة والمتوسطة. وقد رافقت وصولها احتفالات رسمية، وتصريحات عن «عصر جديد للتجارة البحرية». غير أن الزيارة الميدانية التي قام بها مراسلنا إلى الميناء في الأسبوع الماضي كشفت أن أكثر من نصف هذه الرافعات لا يعمل، إما بسبب أعطال فنية لم تُصلح، أو لأن المشغلين المدربين عليها غادروا العمل.

وقال أحد العاملين في الرصيف الشمالي، الذي طلب عدم ذكر اسمه لأنه لا يملك صلاحية التحدث إلى الصحافة: «نحن نعرف كيف نشغل الرافعة القديمة بالعين المجردة، أما الجديدة فتحتاج إلى شاشة وإلى شخص يفهم ما يظهر عليها. لم يأتنا أحد ليعلمنا، ولم نجرؤ على لمسها». وأضاف أن بعض الرافعات تعرضت لأضرار بسيطة في أثناء محاولات فاشلة لتشغيلها، وأن إصلاحها يحتاج إلى قطع غيار لم تصل بعد.

وتشير أرقام الإدارة العامة للموانئ الشرقية، التي حصلت المحروسة على نسخة منها، إلى أن متوسط عدد السفن التي رست في الميناء خلال الربع الأول من العام بلغ 41 سفينة شهريا، أي أقل بكثير من الطاقة الاستيعابية المعلنة. وفي المقابل، ارتفع عدد الشاحنات المتوقفة في الطابور المؤدي إلى البوابة الرئيسية إلى أكثر من 120 شاحنة في بعض الأيام، ما يتسبب في ازدحام خانق على الطريق الساحلي الوحيد المؤدي إلى المدينة.

ويقول سائقو الشاحنات إن الانتظار قد يمتد ساعات طويلة، وأن كثيرا منهم يضطر إلى المبيت في مقصورات شاحناتهم بسبب بعد المسافة بين الميناء وأقرب مدينة. وقال سائق شاحنة يحمل الحديد، رفض ذكر اسمه: «أخسر يوما كاملا كل مرة أحمل فيها من هنا، وأجرتي لا تتغير. لو كانت الرافعات تعمل لخرجنا في نصف الوقت».

في المقابل، تؤكد الإدارة العامة للموانئ الشرقية أن المشكلة ليست في المعدات وحدها، بل في نقص الكوادر المؤهلة. وقال المتحدث باسم الإدارة، العقيد المتقاعد سامي الزعتري، في رد مكتوب على أسئلة المحروسة: «أرسلنا ثلاث دورات تدريبية إلى الجبل الأبيض خلال العامين الماضيين، وحضر كل منها أقل من نصف العدد المطلوب. لا يمكننا إجبار أحد على العمل في مكان لا يريده». وأشار إلى أن الإدارة تدرس حاليا إعفاء المشغلين الجدد من الخدمة العسكرية الإلزامية لمدة عامين.

وتعتزم الإدارة، بحسب الزعتري، إطلاق برنامج تدريب محلي في مدرسة الصنائع الفنية في الجبل الأبيض بحلول نهاية العام، على أن يستوعب 60 متدربا في دفعته الأولى. غير أن هذا الوعد يثير شكوك كثيرين في المدينة، الذين سمعوا مثله مرارا منذ عام 2015 دون أن يروا له أثرا على أرض الواقع.

ويرى خبراء في الاقتصاد البحري أن الأزمة في الجبل الأبيض تعكس خللا أوسع في سياسة الموانئ الصغيرة، حيث تُشترى المعدات الحديثة قبل أن تُهيأ البنية البشرية والإدارية لاستخدامها. وقال الدكتور فراس العطيوي، الأستاذ في كلية الاقتصاد بجامعة المرفأ الشرقي، إن «الرافعة الجديدة ليست هدية، بل التزام طويل الأمد بالتدريب والصيانة، وإذا غاب أحدهما بقي الآخر بلا قيمة».

ولا يخفي التجار المحليون قلقهم من أن يؤدي هذا الخلل إلى تحويل حركة الشحن إلى موانئ منافسة. وقال رئيس غرفة تجارة الجبل الأبيض، السيد منصور الحلواني، إن عددا من أصحاب المصانع بدأ بالفعل في تغيير مسارات وارداته، مضيفا: «لا نريد أن نخسر زبائننا لأن سفنهم تنتظر أسبوعا قبل أن تفرغ حمولتها. نحن نحب ميناءنا، لكنه يجب أن يخدمنا».

مرسى رأس الريحان يودع آخر سفن الشحن الورقي

بعد ٣٨ عاما من العمل، تغادر السفينة «نجمة البحر» الميناء في رحلتها الأخيرة، وسط احتفال شعبي وحزن على زمن كانت فيه الأرصفة لا تنام.

بقلم: هالة منصور الزيني

رأس الريحان ـ المحروسة ـ الثلاثاء ٢٥ أكتوبر ٢٠٢٣ م ـ ٤ ربيع الآخر ١٤٤٥ هـ ـ ٢ مسرى ٢٧٣٩ ش ـ ٢ بشنس ٥٧٣٩ ق

منذ ٣ ساعات و ٤٠ دقيقة على الصفحة ١٤ ـ ٣ دقائق للقراءة

رأس الريحان ـ المحروسة ـ مينا رأس الريحان ـ الثلاثاء ٢٥ أكتوبر ٢٠٢٣ م ـ ٤ ربيع الآخر ١٤٤٥ هـ ـ ٢ مسرى ٢٧٣٩ ش ـ ٢ بشنس ٥٧٣٩ ق

عند الساعة السادسة من صباح اليوم، وقبل أن تشرق الشمس على الرصيف الكبير، أطلقت السفينة «نجمة البحر» صفارتها الأخيرة وهي تغادر ميناء رأس الريحان. كانت رحلتها الأخيرة إلى ميناء صور الجديدة، على بعد 210 أميال بحرية. وعلى متنها 1200 طن من البضائع العامة، بينها أكياس الأرز والسكر وبراميل الزيت. لم يكن في الرحلة ما يميزها عن مئات الرحلات السابقة، لكن الجميع كان يعرف أنها ليست كأي رحلة.

فقد بنيت السفينة عام 1985 في ترسانة الجبل الأبيض، وعملت تحت علم رأس الريحان طوال 38 عاما، قبل أن تُباع إلى شركة خاصة في 2015 وتُحوَّل إلى العمل تحت علم بنما. ومنذ ذلك الحين لم تعد تزور ميناءها الأصلي إلا نادرا، حتى جاء قرار الإدارة العامة للموانئ الشرقية بسحبها نهائيا من الخدمة، بعد تقرير فني أوصى بأن تكلفة إصلاحها تتجاوز قيمتها الحالية بأكثر من ثلاثة أضعاف.

وقال القبطان المتقاعد عادل منصور الشيخ، الذي قاد السفينة في رحلتها الأخيرة، وهو يقف على الجسر نفسه الذي وقف عليه قبل ثلاثين عاما: «كنت أعرف كل لوح في هذا السطح، وكل صوت في المحرك. حين سلمت القيادة لطاقم جديد شعرت أنني أترك جزءا من نفسي هناك». وأضاف أن أصعب لحظة كانت حين أطفئت الأنوار الرئيسية ليلة الإبحار، إذ بدت السفينة فجأة أصغر وأكثر وحدة.

وشهد الرصيف الكبير، الذي يعود بناؤه إلى مطلع القرن الماضي، مراسم وداع بسيطة حضرها عشرات من البحارة وعمال الميناء وأسرهم. وألقى مدير الإدارة العامة للموانئ الشرقية، العقيد المتقاعد سامي الزعتري، كلمة قال فيها إن السفينة «لم تكن مجرد أداة، بل كانت ذاكرة المكان»، مشيرا إلى أن الإدارة تدرس تحويلها إلى متحف عائم أو مطعم طافٍ في أحد الموانئ السياحية. غير أن أحدا لم يتلق حتى الآن أي عرض رسمي.

وتأتي هذه الخطوة ضمن خطة أوسع لتحديث الأسطول التجاري الوطني، الذي يعتمد اليوم على 14 سفينة فقط، بعد أن كان يضم أكثر من 60 سفينة في منتصف التسعينيات. وتقول الإدارة العامة للموانئ الشرقية إن السفن الجديدة المطلوبة ستكون أصغر حجما وأقل استهلاكا للوقود، وإن العقود الأولى لبنائها من المنتظر أن تُوقع قبل نهاية العام. لكن كثيرين في الجبل الأبيض يرون أن هذه الخطوة تأتي متأخرة عقدا كاملا عن موعدها.

وفي مقهى قريب من الرصيف، حيث كان البحارة يجتمعون بعد كل رحلة، قال صاحب المقهى، الحاج منصور الدباغ، إن زبائنه القدامى بدأوا يتناقصون منذ سنوات، وإن غياب السفينة سيضربه في الصميم. وأضاف وهو يمسح الطاولات: «كانوا يأتون ليحكوا عن البحر، واليوم يتحدثون عن الأسعار والديون. لا أعرف إن كان أحد سيأتي بعد الآن».

وتعتزم الإدارة العامة للموانئ الشرقية تنظيم رحلة تجريبية للسفينة في 12 نوفمبر المقبل، تقتصر على 80 راكبا، لكن الأسعار المعلنة للتذاكر تبدو مرتفعة بالنسبة لكثير من سكان المدينة. وقال الزعتري إن الإدارة «تدرس إمكانية تخفيض السعر إذا لم يكتمل العدد»، دون أن يحدد موعدا لذلك.