العدد (1646) السنة السابعة - الأربعاء (4) تشرين الثاني 2009 ◆ http://www.almadapaper.com - E-mail: almada@almadapaper.com

أخضر أم أزرق

مدير الشركة مع المحررة

نداء استغاثة وجهه عمال السكك بسبب رفضهم عمليات صبغ العربات والمقطورات العاملة الآن من اللون الأخضر الى الأزرق، وعللوا ذلك بأن المبالغ الكبيرة التي تصرف على عمليات الصبغ كان من الأجدى ان تسبقها صيانة ضرورية للعربات وخط السكك المتردي والذي أهملت عمليات صيانته منذ سنوات، الأمر الذي أدى الى تباطؤ حركة القطارات العاملة بشكل ملحوظ و انحراف القطار عن مساره أو حتى انقلابه في بعض الأحيان!!

أسباب كثيرة دعتنا لزيارة مقر الشركة العامة للسكك الحديد العراقية والمعامل التابعة لها في منطقة الشالجية، كشفنا فيها، على لسان منتسبيها، خروقاً إدارية وقانونية، أهمها تفييض الكثير من عمال السكك بأوامر إدارية جديدة بحجة عدم كفاءتهم، وكذلك انعدام توفر مستلزمات السلامة المهنية والصناعية لمن يعملون في أقسام السباكة وصهر الحديد ما جعلهم عرضة لأمراض خطيرة مثل العقم والتسمم والسرطانات بأنواعها، ناهيك عن تردي حال أقدم واهم معامل السكك في العراق وهي معامل الشالجية والتي غدت تعمل بأقل من ربع طاقاتها بسبب قدم الأجهزة وعدم صيانتها وتوقفها عن العمل تماماً في الشتاء لانها تغرق بمياه الأمطار؟ وحكايات أخرى لابد ان نسمعها من أصحابها.

تحقيق / أفراح شوقي
تصوير / مهدي الخالدي

في الشركة العامة للسكك الحديد العراقية

صبغ قطاراتنا بالأزرق هل يمنحها السرعة والمتانة ؟!

مدير الشركة: بإمكاني إدارة الشركة بنصف عدد العمال الحالي !

أوامر تفييض

فريدون أحمد كاظم احد عمال الشركة ومن المشمولين بالتفييض حمل قرار الاستغناء عنه وهو مستغرب من تلك الإجراءات التعسفية التي اتخذتها إدارة الشركة من دون أي إيعاز او تنبيه، قال لنا: انا معتقل في زمن النظام السابق ولدي وثيقة تؤيد ذلك من مؤسسة السجناء السياسيين،عدت لدائرتي بالاستفادة من قرارات المفصولين السياسيين، بصفة مدير فني لكني صدمت بأمر تفييضي المفاجئ من الدائرة بقرار تعسفي شمل معي ٥٠ موظفاً، وتساءل فريدون: كيف يمكن الاستغناء عنا بهذه السهولة، الا يوجد نظام إداري يحدد الموظف المقصر ليتم الاستغناء عنه؟

يقول عبد السلام عبد الكريم/٣٢ عاماً في خدمة الشركة يعمل في قسم الخراطة التابع للهندسة الآلية في الشالجية: عملي صعب جداً، فـ(الكرين) عاطل وهو اهم حلقة في عملنا، ولا احد يستمع لمطالبنا، وقد تعرضت اكثر من مرة للموت بسبب قدم الجهاز وعدم أهليته للعمل، اما زميله وقد امتنع عن ذكر اسمه، فانتقد بشدة العمليات الجارية الان لصبغ عربات المسافرين والمقطورات باللون الأزرق، وعلل ذلك بالقول: بدلا من صباغة العربات وهي مكلفة مالياً كان الأجدى ان تجرى عمليات صيانة عليها أولاً، فكلفة الأصباغ تقدر بـ٣-٤ ملايين دينار للعربة الواحدة! كما انها تنفذ من قبل شركات أهلية، في حين ان العامل لدينا معطل عن العمل، اما كان يمكن تشغيله هو عوضاً عن منحها لمقاولين؟ وأضاف ان قرار الصبغ اتخذ بشكل شخصي ولم تستشر بشأنه الإدارة احداً من الفنيين او المدراء العاملين هنا منذ سنين.

ابو محمد عامل في المعمل علق قائلاً: اللون الأخضر يرمز لخضرة العراق وهو لون السلام والأمان وجزء من ألوان العلم العراقي، وكما قال الشاعر الماء والخضراء والوجه الحسن، ولم يذكر الشاعر العربي اللون الأزرق مطلقاً كما ان اللون الأخضر هو لون موحد بالنسبة للخطوط العاملة بضمنها شركات الطيران والقطارات ولا نعرف سبباً مقنعاً للتغيير، وهل ستصبغ طائراتنا باللون الأزرق قريباً؟

إهمال أقدم شركة في العراق

تقول المصادر ان الشركة العامة للسكك الحديد العراقية تعد من أقدم الشركات، تأسست في العراق سنة ١٩١٦ وتم وضع الحجر الأساس لبناية المحطة العالمية الكبرى في الكرخ ثم وضعت تحت الادارة البريطانية، وفي ١٦ نيسان عام ١٩٣٦ انتقلت ملكية السكك الى الحكومة العراقية ويعتبر هذا التأريخ عيداً وطنياً للسكك، وقد انطلقت منها العديد من التظاهرات وظهر منها المناضلون والعديد من حركات التحرر. رئيس مهندسين أقدم في الشركة اخبرنا قائلاً: منذ قيام الحرب العراقية الإيرانية وحتى الآن لم نتسلم أي مادة احتياطية لصيانة العربات وما نقوم به ليس سوى المناقلة بين العربات والتصنيع الذاتي بمواصفات محلية وما يحصل الآن هو كثرة توقفات القطار وعطلاته و بطء حركته.

حوادث مميتة

سائق القطار(.....) قال لي: لدي خدمة أمدها ٢٨ سنة، وما أستطيع قوله ان خط السكة رديء جداً وبطيء خصوصاً خط بغداد- بصرة وبصرة موصل وهو يمشي بسرعة ٥-١٠ كم في الساعة والمفروض ان تكون سرعته ١٠٠كم في الساعة، وغالباً ما تحصل حوادث بسبب عطلات القطار المفاجئة وعدم أهلية خط السكة، وإهمال صيانتها منذ سنوات، وذات مرة بلغت المعنيين في الإدارة بعطل في القطار بسبب عدم فاعلية (البريك) فيه، ولكن إدارة الشركة فرضت علي الانطلاق رغم ذلك! كما نعاني من المعابر غير النظامية والتي تسبب عرقلة سير القطار ومخاطر أخرى للأسباب السالفة، وعن رأيه بعمليات الصبغ الجارية الآن قال: بصراحة لا احبذها لان أي نظام دولي لابد من ان يحدد لوناً موحداً لقاطراته وطائراته واعتقد ان اللون الأخضر مناسب لكنها مزاجيات المدير العام! وقبل ان يودعنا تساءل عن إمكانية إعادة تأهيل معامل الشالجية التي كانت تتولى صيانة القطارات وخط السكة.

تهريب الحديد السكراب!!

أبو سلام/ احد منتسبي الشركة ولديه ٤٣ عاماً في الخدمة طرح موضوعا آخر قائلاً: لابد من البدء في إعادة البنية التحتية للعراق والقطار هو شريان النقل، ولم تجر أي عمليات اعمار على خط السكة والأجزاء المتحركة فيها ما سبب بطءً في حركة القطار بشكل ملحوظ. بالأمس كانت المسافة بين بغداد والبصرة خمس ساعات الآن صارت يومين! ولابد من ان اذكر بشيء مهم من خلال جريدتكم، هو ان أطنان السكراب من مادة الحديد التي تمتلكها الشركة كان بالإمكان الاستفادة منها لتلبية احتياجات البلد من مادة الحديد بدلاً من استيرادها،وهو يوفر مبالغ طائلة لنا، ولكن اين يذهب السكراب الآن؟ أعدت عليه سؤاله فقال: اعتقد ان هناك عمليات تجري في الخفاء لتهريبه الى خارج العراق من قبل وسطاء! وعاد أبو سلام لينبه قائلاً: ان العراق يملك مواد صناعية مهمة تغنيه عن استيرادها من الخارج ولكن.

ومن داخل قسم السباكة في معامل الشالجية استمعنا الى شكاوى العاملين هناك بسبب عدم شمولهم بمخصصات خطورة وسلامة مهنية رغم عملهم في أجواء غير صحية وبدون توفر أي مستلزمات حماية، وأعربوا عن خيبة املهم بسبب فشل طلباتهم المتكررة لزيارة المدير العام لهم والاطلاع على أحوالهم، وكذلك شكوا البطالة المقنعة فمعظمهم بدون عمل بسبب قلة عمليات الصيانة.

حظر تجوال للصحافة في مقر الشركة!

لقاؤنا المدير العام لشركة السكك الحديد لم يكن مباشرةً بالتأكيد وانما سبقه لقاء مدير الإعلام السيد جواد الخرسان والذي تعاون معنا كثيراً كونه صحفياً أصلاً، لكنه اخبرنا بضرورة تثبيت الأسئلة مسبقاً في ورقة ليطلع عليها المدير العام قبل اللقاء! وافقنا على طلبه وتم تحديد الساعة الواحدة ظهراً من يوم الخميس موعداً لإجراء اللقاء، لكن ما استوقفني فعلا ما جاء على لسان مدير مكتبه المدعو طيف الذي طلب منا بعد ان اطلع على ورقة الأسئلة ان نتحدد بما جاء فيها ولا نضيف شيئاً من عندنا خلال إجراء اللقاء وكذلك عدم التجوال في أقسام الشركة، وتكون الزيارة محصورة بشخص المدير العام فقط! بسبب تعليمات إدارية.!

ساعة المحطة العالمية بلا عقارب!!

وأنا في مقر الشركة العامة للسكك الحديد، طالعتني اولا ساعة المحطة الشهيرة والتي كانت رمزاً من رموز العاصمة بغداد في منطقة حيوية هي علاوي الحلة، لكنها غدت لا تسر الناظر اليها وهي مجرد اطلال خربة لا تحمل من معالم الساعة التي نعرفها سوى الاسم فقط، وعندما سألت مدير الشركة عنها اخبرني انه يسعى لا صلاحها وجلب ماكنة حديثة لها من قبل شركة عالمية معروفة، وهي عاطلة منذ فترة طويلة، وما كان باقياً منها عقاربها فقط لكنها سقطت أيضاً اثر الانفجار الإرهابي الذي طال وزارة الخارجية!

أعمال بناء

العمالة الآسيوية أفضل من العمالة المحلية!

مكتب المدير العام لا يرتبط بمكاتب موظفيه لا من بعيد ولا من قريب، انه من طراز اخر، يجعلك تشعر بالفخامة والعظمة في حين كانت غرف الموظفين الذين زرتهم سواء في مقر الشركة او في مقر المعامل التابعة لها في منطقة الشالجية، بحاجة الى الكثير من مظاهر المدنية التي تتمتع بها غرفة السيد المدير! المهم ان اللقاء تم وفق الموعد وبدأت مشوار الأسئلة التي اتسع لا جلها صدر المدير العام بقدر اتساع غرفته!

قال رافع يوسف عباس المدير العام للشركة: ان معظم العاملين غير كفوئين، وهناك حالة مؤشرة من التراخي والتهرب من العمل، وبإمكاني ان أغطي نشاط عمال الشركة بألف آسيوي، بدلا من ١٠٥٠٠منتسب هم عدد العمال الكلي، وعموماً فان التفييض نسبي وانا لا احتاج سوى الى نصف أعدادهم! وحاليا قمنا بتفييض من لا نحتاجهم كلياً.

ولكن هناك سياقات إدارية، ممكن استخدامها مثل توجيه الإنذار للمتغيب او المتسيب ومن ثم خصم راتبه او نقله او ما شابه لماذا لم تستخدموا تلك الأساليب الإدارية؟

- أجابني بحدة واضحة: موظف الذاتية متواطئ معهم، والمشكلة تخص الجميع، هناك مدراء أقسام متهاونون وعموماً انا لست راضياً عن عمل منتسبي الشركة.

القطار المعلق معلق!

وعن المرحلة التي وصل اليها مشروع القطار المعلق؟

- المشروع تمت دراسته ووضعت المسارات الخاصة به، لكنه مؤجل بانتظار التمويل، وهو مشروع متكامل مع خط المترو ولا يتقاطع معه وتقع على عاتق أمانة بغداد آلية التنفيذ والميزانية لكننا نبحث عن تمويل مناسب له، اما عن طريق الاستثمار او ضمن عقود استثمارية، فكلف إنشائه باهظة وتبلغ قيمتها في الكيلو متر الواحد ١٥ مليون دولار فإذا كانت الشبكة بطول ٥٠ متراً مثلا فهذا يعني اننا نحتاج الى ٧٥٠ مليون دولار.

التمويل دائماً

خلال تجوالنا في معامل الشالجية التابعة للشركة، لاحظنا قدمها وغياب الصيانة عن الكثير من أقسامها الحيوية، وعرفنا انها هكذا منذ أحداث عام ٢٠٠٣ وما رافقها من استهداف وسرقة وغيرها ما رأيكم؟

- معامل الشالجية من اقدم المعامل في العراق أسست في الثلاثينيات من القرن الماضي، وهي من اقدم المواقع الصناعية، وكانت هناك تصاميم لإعادة تأهيلها وبنائها، لكنها توقفت بعد إقرار مشروع الخط القوسي للسكك الحديد من قبل وزارة التخطيط، وهو مشروع يحيط ببغداد ويضم مشاريع كثيرة، فكل ما بعد موقع المحطة التي انتم فيها الان سيزال وحتى ما بعد الشالجية ويقوم بدله نفق كبير جداً لدخول القطارات، وأيضاً نحن بانتظار التمويل المناسب، وبصراحة ان الاستثمار لابد من ان تتوفر له بيئة مناسبة كاستقرار الحالة الأمنية ونوعية القوانين الضامنة للمستثمرين اذ ان رأس المال جبان كما يقال، عموما لدينا حركة في هذا الجانب لكن ليس بالمستوى الذي يجذب الاستثمارات.

النشاط الفعلي

× شكا عمال الشالجية عدم صرف مخصصات الخطورة سيما وان العديد منهم خصوصاً عمال قسم السباكة يعملون في أجواء غير صحية من حيث أضرار المواد الصناعية المحيطة بهم والفولتية العالية لأفران الصهر والتردد الكهربائي العالي وغيرها.. ما هو تعليقكم؟

- بدأنا قبل أسابيع فقط بتحسين بيئة العمل، واعمار جزئي للمعامل، شمل الشبكة الكهربائية وتجميل الأرصفة وواجهات البنايات وتنظيف خزانات المياه ومعالجة مشكلة شحة الماء، ومن ضمنها ايضاً صرف بدلات عمل وأحذية صناعية وكمامات خاصة، اما ما يخص مخصصات الخطورة فهذا لا يمكن حالياً كوننا نتسلم رواتبنا من وزارة المالية منحة بسبب عدم وجود مورد مالي وكوننا شركة ذات تمويل ذاتي،ونشاطنا الفعلي لم يبدأ الا منذ ستة أشهر فقط.

× الشركة العامة للسكك الحديد تعد من الشركات الخاسرة والتي لا تزال تأخذ منحة من وزارة المالية لتمشية تمويلها، هل وضعتم آلية للخروج من إشكالية الخسارة باعتماد الشركة الناقل الوحيد بالنسبة للبضائع والمعدات لكل وزارات الدولة؟

- ما تحدثت به هو مشكلة حقيقية، فهناك عزوف كبير من قبل الوزارات والدوائر المرتبطة بها عن استخدام أسطول النقل في نقل بضائعها باعتبارها الناقل الوطني، بالرغم من وجود قانون لذلك صدر سنة ١٩٨٦ فالقطار وسيلة نقل متميزة ونحو ٩٠٪ من نشاط نقل البضائع في العالم تتم عبر القطارات، فالألمان مثلا يسيرون (٣٩) الف قطار في اليوم الواحد، واعقد ان سبب العزوف هو الفساد الإداري الذي استشرى في وزاراتنا، هناك عمولات تدخل جيوب المستفيدين من العملية من الوسطاء.

× الا يمكن عد عدم صيانة الشبكة السككية سببا من أسباب العزوف؟

- بالعكس الآن بدأ التعاون يعود، ونسعى الى زيادة طاقاتنا في المستقبل وتحسين أداء السكة والقطارات.

مشاريع بحاجة لـ٥٥ مليون دولار

× لماذا لم تعمل الشركة على تنشيط عملها طيلة الفترة الماضية اقصد سنوات ما بعد التغيير عام ٢٠٠٣؟

- مشكلة السكة الحديدية في العراق انها قديمة جداً، الحروب والحصار الاقتصادي وأحداث عام ٢٠٠٣ وما تلاها سببت انهيار البنية التحتية لمشاريع السكك بشكل كامل، والمشاريع التي لدينا الآن بحاجة الى أكثر من (٥٥) مليون دولار وهي غير متوفرة، لذلك اعتمدنا التأهيل الجزئي في الوحدات المتحركة، فالقطار عاد للعمل بخمس قاطرات فقط بين بغداد والبصرة في نهاية العام الماضي فقط، اما الآن فهو يعمل بـ(٣٥) عربة مسافرين ولدينا قطاران للبصرة ذهاباً وإياباً والى الرمادي قطار أسبوعي، وقمنا بتأهيل (١٦) عربة سياحية مع المنام، ولدينا بحدود (١٥٠) عربة مسافرين عاطلة وقمنا بتوقيع عقود مع الجانب التركي لتأهيلها بشكل متطور يرقى للخدمة الحديثة.

× ولماذا لم تستعينوا بالكادر المحلي لإعادة التأهيل بدلا من البطالة المقنعة التي يشكو منها عاملو الشركة؟

- العمالة المحلية لا ترضي طموحنا ونريد عربات بمواصفات عالمية!وبشأن البطالة المقنعة فأقول اننا في طور توسيع نشاطاتنا وهي تزيد من العمل وتقضي على البطالة، فقد دخل القطار التركي وسوف نعمل على تنشيط حركة البضائع التركية.

× يدور الحديث عن مشاكل كثيرة تعيق عمل القطارات بضمنها قدم خط السكة والمعابر غير القانونية التي تتسبب بحوادث كثيرة تصل الى حد انقلاب القطار او انحرافه عن مساراته؟ما السبيل لتحسين أداء شبكة سكك الحديد؟

- معاناتنا في هذا المجال كبيرة جداً، فخط بغداد البصرة خط طويل ويحتاج الى وقت طويل لإعادة تأهيله، ونسعى اليوم لإنشاء خط سكة حديدية حديثة، مابين البصرة وبغداد. وصلنا لغاية الديوانية، لكن توقفنا بسبب عدم توفر المواد الأولية كالحديد والعوارض الكونكريتية، والسبب هو تأخر وزارة المالية في توقيع العقود والمبررات غير مقنعة تماماً،مما تسبب في تأخيرنا لمدة سنة. واستدرك قائلاً: إجراءات الاستيراد والتصدير يجب ان تكون سريعة حتى تدور عجلة الاعمار بشكل صحيح. كما ان لدينا الآن مشروع لتطوير الربط السككي مع القائم والبو كمال وهو سيفتح مجالا كبيراً للتجارة، لانه يربط الخليج مباشرة بالبحر الأبيض المتوسط، وستنتعش حركة التجارة قريباً عبر الاستيراد والتصدير والترانزيت. فالعراق بلد ممتاز جغرافياً وهو تقاطع الشرق مع الغرب ولا يمكن لقطار ان يعبر من دون ان يمر بالعراق.

× ومتى تكتمل تلك السكة؟

- المعنيون في سوريا قالوا انهم سيكملون انجازها بداية عام ٢٠١٢ ونحن نعول على ذلك كثيراً.

نعود لمشكلة صبغ العربات، لماذا رفضها معظم العاملين وما الجدوى منها؟

تحويل اللون كان لأجل إضفاء شيء من التجديد والجمالية والتغيير، والإنسان بطبعه ميال للماضي والتمسك به وذلك هو سبب استياء العاملين منه، وانا أجد ان صبغ العربات يحملنا على إكمال ترتيب داخلها وتأهيله أيضاً وهو جزء من مشروعنا المقبل.

■ ما هو السبب الحقيقي لتفييض ٤٩ عاملاً وفنياً؟

■ من يهرب سكراب القطارات والى أين يذهب؟

معمل بحاجة الى عمال