أهالي حمص يشكون معاناتهم مع النقل

خضور لـ«الوطن»: ٧٠٠ سرفيس تعمل على خطوط المدينة وتدعم بسرافيس من خارج المحافظة

• حجز ٢٠ سرفيساً وحرمانها من مخصصاتها لعدم الالتزام بالخط

• مدير النقل الداخلي: نقص كبير بالعاملين والباصات غير كافية لتخديم المدينة

| حمص - نبال إبراهيم

تحدث العديد من أهالي مدينة حمص لـ«الوطن» عن معاناتهم اليومية في قطاع النقل وعدم تمكنهم من تأمين التنقل والركوب في وسائل النقل العامة من سرافيس وباصات النقل الداخلي داخل المدينة نتيجة للازدحامات الكبيرة للمواطنين على المواقف بسب قلة عدد السرافيس وباصات النقل الداخلي العاملة على مختلف الخطوط في المدينة.

وأشاروا إلى أن عدد الباصات والسرافيس العاملة حالياً ضمن المدينة لا يلبي ٥٠ بالمئة من احتياجات الركاب في المدينة، علاوة على الازدحامات الكبيرة التي تحدث داخل وسائط النقل العامة التي باتت تستوعب ما يزيد على ٥٠ بالمئة من عدد الركاب بالشكل الطبيعي، إضافة إلى أنها لا تراعي أي إجراءات احترازية في عدم الإصابة بفيروس كورونا المستجد.

من جانبه بيّن عضو المكتب التنفيذي لقطاع النقل في محافظة حمص منهل خضور لـ«الوطن» أنه وبهدف إيجاد حلول لمشكلة النقل داخل المدينة ومعالجة الازدحامات التي تحدث يتم رفد المدينة بسرافيس لوحاتها المرورية من خارج المحافظة لتدعيم خطوط النقل الداخلية فيها، موضحاً أنه يتم منح موافقة للسرافيس من خارج المحافظة من ذوي الشهداء بموجب وثيقة استشهاد وللراغبين بالعمل ضمن المدينة، وذلك بعد نقل هذه السرافيس إلى مديرية نقل حمص وتخصيصها بلوحات مرورية جديدة وتوزيعها على خطوط المدينة، منوهاً إلى أنه تم تدعيم خطوط المدينة بما يزيد على ٣٠ سرفيساً من خارج المحافظة خلال الآونة الماضية.

وأشار خضور إلى أن هذا الحل غير كافٍ وأن الحل الأنسب والخطوة الأهم لحل مشكلة الازدحامات بشكل كامل هي بتدعيم الخطوط بباصات النقل الداخلي، لافتاً إلى أن عدد السرافيس العاملة بالفعل على خطوط النقل الداخلي ضمن المدينة يبلغ عددها حالياً نحو ٧٠٠ سرفيس، وأنه في حال حدوث اختناقات على بعض الخطوط داخل المدينة يتم تدعيمها بباصات نقل داخلي وسرافيس من خارج الخطوط المختنقة على الفور لتأمين جميع الركاب والمواطنين بوسائط النقل العامة.

ولفت خضور إلى أن لجنة النقل بالمحافظة تعمل على مراقبة الخطوط الداخلية على مدار اليوم، وتم مؤخراً تكليف لجان الأحياء والمخاتير من قبل مجلس مدينة حمص للمساعدة بعملية مراقبة كل الخطوط والسرافيس المتسربة على مدار الساعة وما إذا كانت تعمل من بداية الخط وحتى نهايته والإعلام عن السرافيس غير الملتزمة على الفور لاتخاذ الإجراءات القانونية أصولاً، كاشفاً عن حجز نحو ٢٠ سرفيساً وحرمانها من مخصصاته من مادة المازوت مؤخراً لعدم التزامها بالعمل على الخط المخصص لها.

بدوره أكد مدير الشركة العامة للنقل الداخلي في حمص علي الحسين لـ«الوطن» عدم كفاية باصات النقل الداخلي لتخديم كامل أحياء المدينة، خاصة أن الشركة تقوم بتحمل أعباء إضافية عند الحاجة وفي أوقات معينة من خلال سد النقص الذي يحدث في بعض الخطوط وفي أوقات الذروة، لافتاً إلى أن نقص اليد العاملة وخاصة السائقين والفنيين بالشركة نتيجة التسرب الذي حدث في الشركة خلال سنوات الحرب، أدى إلى اكتفاء الشركة بتشغيل وردية واحدة لعدم إمكانية تشغيل وردية ثانية، بالإضافة لعدم القدرة على تشغيل كامل الباصات في الشركة البالغ عددها ١٠٥ باصات جاهزة حالياً للتشغيل.

وأشار الحسين إلى أن عدد الباصات التي تعمل بشكل فعلي في المدينة ٧٥ باصاً من إجمالي عدد الباصات بالشركة، وأنها تعمل على تخديم ٨ خطوط رئيسة داخل المدينة وخطين إلى الريف بشكل جزئي، لافتاً إلى أن الشركة بانتظار الانتهاء من إنجاز مسابقة المسرحين لسد النقص بالعاملين والبالغ عددهم ٢٣٠ عاملاً من السائقين والفنيين والإداريين.

وكشف أن إيرادات الشركة بلغت خلال النصف الأول من العام الحالي ٢٠٣ ملايين ليرة، محققة بذلك نسبة تنفيذ وصلت إلى ٨٣ بالمئة من المخطط لعام ٢٠٢١ بالكامل والبالغ ٢٤٤ مليون ليرة، عازياً ارتفاع نسبة التنفيذ لارتفاع تعرفة النقل بالدرجة الأولى في ظل الصعوبات الكبيرة التي تعاني منها الشركة، من نقص كبير بالعاملين وصعوبة تأمين قطع الغيار والغلاء الكبير في الأسعار.

التعرفة على الورق ٦٠٠ ل.س والسائقون يتقاضون ألف ليرة

نظمنا مخالفات بحق بعض السائقين وشكاوى المواطنين محقة

| القنيطرة - خالد خالد

لم تنته معاناة أبناء القنيطرة مع مشكلة النقل وحتى بعد صدور التعرفة الجديدة التي لم يلتزم بها أحد من السائقين الذين يطلبون التسعيرة التي تناسبهم متذرعين بالأعباء المترتبة عليهم من إصلاحات وتبديل إطارات وغيار زيت وغيرها من الأمور التي ارتفعت بشكل لافت، ليبقى المواطن بين سندان القرارات التي لا تنفذ ومطرقة السائقين، فعلى سبيل المثال وليس الحصر تم تحديد تعرفة النقل للسرافيس بين دمشق والقنيطرة بـ٦٠٠ ليرة ولكن على أرض الواقع سائق السرفيس يطلب ألف ليرة وكما يقول المواطنون عند مناقشة السائق بالتعرفة الجديدة ليأتي الرد فوراً (يلي مو عاجبو ينزل أو....).

واعترف أحد المعنيين في نقابة عمال النقل البري بأن السائقين يتقاضون ألف ليرة من المواطن وضمنياً هو مع هذه الأجرة بذريعة ارتفاع أسعار المازوت وإصلاحات وغيرها ولكن على أرض الواقع هناك من يتقاضى ٢٠٠٠ ليرة من جديدة وليس من السورمية إلى القنيطرة وذلك خلال وقت الذروة أو المساء مستغلين الأوقات التي يكون فيها عدد السرافيس قليلاً.

وما ينطبق على الخطوط الخارجية ينطبق على الخطوط الداخلية وحالات الشجار التي تحصل يومياً بين المواطنين وأصحاب السرافيس ضاربين عرض الحائط بكل القرارات الصادرة عن الجهات المعنية بشأن تعرفة الركوب.

وأوضح مدير التجارة الداخلية بالقنيطرة حمدي العلي أنه تم تنظيم عدد من الضبوط التموينية والمرورية بحق عدد من السائقين وذلك في إطار مراقبة وضبط مدى الالتزام بتعرفة النقل الجديدة، مؤكداً متابعة عمل وسائط النقل على عدة محاور واتخاذ كافة الإجراءات اللازمة بالتنسيق مع رئيس فرع المرور بالقنيطرة ونقابة عمال النقل البري، مبيناً أن محافظة القنيطرة حددت أجرة راكب السرفيس ١٤ راكباً «القنيطرة - مركز انطلاق السورمية» وبالعكس /٦٠٠/ ليرة وأجرة راكب باص النقل الداخلي /٦٠٠ ليرة للسورمية/ و/٧٠٠ ليرة سورية للبرامكة - سانا/.

ولفت العلي إلى أن شكاوى المواطنين محقة وتلقى الاهتمام والمتابعة من قبل الجهات المعنية، مضيفاً: ولكن لم يتقدم أي مواطن بشكوى حول أن السرافيس تتقاضى مبلغ ألف ليرة للسورمية، وأن أصحابها يبررون ذلك بالأعباء والالتزامات وإصلاحات كثيرة وأن التسعيرة التي حددتها المحافظة بناء على قرار وزارة التجارة الداخلية غير منصفة وقد تؤدي إلى عزوف السائقين عن العمل، وطالب مدير التجارة أبناء المحافظة من أجل الحفاظ على ضمان حقوقهم وبهدف المتابعة والإشراف على التزام أصحاب الآليات بتعرفة الركوب الرسمية بتسجيل شكوى لتنظيم الضبط اللازم بحق المخالفين، مؤكداً أن واقع النقل من أولويات عمل المحافظة.

وعلمت «الوطن» من مصادر محافظة القنيطرة أنه تم توجيه كتاب إلى وزارة التجارة الداخلية من أجل رفع تعرفة الركوب للسرافيس إلى ٧٥٠ ليرة؟! ويبقى السؤال: كيف ستتمكن العائلة التي لديها أكثر من طالب بالجامعة من تأمين تكاليف النقل بين دمشق والقنيطرة، سؤال برسم المعنيين؟!؟

موظفون: أجور النقل تستهلك نصف رواتبنا

رئيس نقابة عمال البلديات في السويداء: مئات العمال تقدموا باستقالاتهم نصفهم من فئة الشباب

| السويداء- عبير صيموعة

باتت ظاهرة تقديم الاستقالات من العمل الوظيفي الظاهرة الأغلب في جميع المؤسسات الحكومية، وكشف رئيس نقابة عمال البلديات في اتحاد عمال السويداء خالد الخطيب أن المئات من العمال قدموا استقالاتهم نصفهم من فئة الشباب عازياً تلك الاستقالات إلى أجور النقل التي زادت العبء وفرضت الحاجة لحلول سريعة بزيادة الدخل والتعويض ضعف الأجور، إضافة إلى العبء الاقتصادي الذي يتحمله العامل الذي يحاصره الغلاء وحرمانه من تأمين أبسط الاحتياجات المعيشية.

بينما أشار عدد كبير من العمال ممن تواصلوا مع «الوطن» إلى أن أسباب رغبتهم بترك الوظيفة هو أجور النقل التي باتت تستهلك أكثر من ثلث رواتبهم وتزيد على النصف في مناطق أخرى، حيث أشار أحد الموظفين العاملين في الخدمات الفنية إلى أنه يحتاج يومياً إلى ٣ آلاف ليرة ذهاباً وإياباً من بلدته إلى الوظيفة ما يؤدي بالضرورة إلى دفع أكثر من ٦٠ ألف ليرة شهرياً في حال التزم بعمله الوظيفي ٢٠ يوماً كأقل تقدير، في حين بيّن أحد الموظفين من منطقة اللوا حاجته يومياً إلى ٤ آلاف ليرة ذهاباً وإياباً ما يفرض عليه شهرياً أكثر من ٨٠ ألفاً أجوراً للنقل، متسائلين ما هي النتيجة المادية التي سيحصدها من القيمة المتبقية من الراتب؟ حيث طالب العمال بأن يتم تخصيص نقل جماعي لجميع العاملين القاطنين في قرى وبلدات المحافظة كما طالب البعض بضرورة اعتماد الدوائر والمؤسسات الحكومية نظام المناوبات لتقليل أيام الدوام وتخفيف أجور التنقلات اليومية لجميع العاملين أو صرف بدل التنقلات لكل عامل مقيم خارج المدينة كمبالغ إضافية على الراتب أو أن تكون النتيجة النهائية تقديم الاستقالة والجلوس في المنزل لأنه الطريقة المجدية لبقاء القليل من الراتب بين أيديهم.

وأكد كثير من العمال أنهم حاولوا الانتقال إلى المدينة واستئجار مسكن بقيمة التنقلات الشهرية إلا أن زيادة الطلب على السكن في المدينة أدت بدورها إلى ارتفاع بدل الإيجار الذي خلق إشكالية أكبر وفاقم من قضية الإيجار بعد أن تجاوزت بدلات إيجار بعض الشقق الـ١٠٠ ألف على أطراف المدينة وصولاً إلى ١٥٠ ألفاً داخل المدينة.

بدوره أكد رئيس اتحاد عمال السويداء هاني أيوب أن الطبقة العاملة بانتظار الحلول وما تحقق على مستوى متممات الراتب غير ملموس، كما أن الزيادة الأخيرة لم تلب مطالب العمال جراء اتساع الهوة بين الدخل والأسعار التي ضيقت الخناق، مؤكداً أن التنظيم النقابي يتابع مطالب العمال المحقة والجميع بانتظار مخرجات تقي بتحقيق تطورات مرضية.

تراجع في إنتاج الفستق الحلبي وتوقعات بإنتاج ٤٥ ألف طن

لصوص الفستق الحلبي والقبض على ٢٠ منهم

| حماة- محمد أحمد خبازي

تولي الدولة موسم الفستق الحلبي اهتماماً كبيراً، وذلك من حيث تمكين مزارعيه من جنيه وتسويقه وتصديره، وتضمين المحصول بالأراضي المحررة من الإرهاب في محافظات حماة وإدلب والرقة ودير الزور، لمستثمرين يسددون قيمة «الضمان» لخزينة الدولة عبر وزارة المالية.

وبيّن عضو المكتب التنفيذي لقطاع الزراعة بمحافظة حماة فاضل درويش لـ«الوطن» أن اللجنة المشكلة من وزارة الزراعة، في هذا الشأن لمتابعة محصول الفستق الحلبي في ريف حماة الشمالي، برئاسة محافظ حماة محمد طارق كريشاتي، اتخذت كل الإجراءات القانونية للمزارعين الذين رسا عليهم مؤخراً المزاد العلني لجني المحصول من الأراضي بريف حماة الشمالي.

وأوضح أن عمليات جني المحصول بدأت في ٢٦ الجاري، وأن المحافظ خلال اجتماعاته العديدة مع المستثمرين، كان قد شدد ضرورة التزامهم بموعد قطافه، بعد مراجعة مديري النواحي والمناطق التي يتبعون لها لاستلام العقارات موضوع العقد المرفق مع التصاريح الخاصة بهذا الموضوع.

وكشف درويش أن اللجنة أهابت بالمواطنين والجهات المعنية، الحفاظ على الممتلكات الخاصة وتسهيل عملية الجني والتسويق، بما يضمن للفلاح تحصيل ثمرة تعبه. وأكد أن المحافظة ستتخذ أشد الإجراءات القانونية بحق كل من يثبت اعتداؤه بأي صورة كانت على ممتلكات الغير.

وبيّن مدير مكتب الفستق الحلبي في وزارة الزراعة -ومقره بحماة- جهاد المحمد لـ«الوطن» أن تقديرات الإنتاج الأولية لمحصول الفستق الحلبي لهذا الموسم، نحو ٤٥٦٠٠ طن.

وأوضح أن محافظة حماة تتصدر المرتبة الأولى بإنتاج ٢٥٠٤٤ طناً، وحلب بالمرتبة الثانية وبإنتاج ١٣٦١٩ طناً، وإدلب الثالثة بإنتاجها نحو ٥٧٢٥ طناً، ثم حمص بإنتاج نحو ٨٣٣ طناً، ثم السويداء بـ٣٣٧ طناً، وريف دمشق بـ٣٣ طناً.

ولفت المحمد إلى أن المساحة المزروعة بهذا المحصول تبلغ ٥٨٤٩٥ هكتاراً، تضم ٩٥٧٨٩٠٨ أشجار منها ٤٨٥١٩١٧ شجرة مثمرة، موزعة على ١٠٤٥٢٣٥ شجرة سقياً يقدر إنتاجها بنحو ١١٦٧٢ طناً، و٣٨٠٦٦٨٢ شجرة بعلاً يقدر إنتاجها بنحو ٣٣٩١٩ طناً.

وعزا المحمد تراجع الإنتاج هذا العام عن العام الماضي بنحو ٢٠ ألف طن، لسببين رئيسيين، أولهما أن هذه السنة هي سنة معاومة على أشجار الفستق الحلبي. وثانيهما التغيرات المناخية وانخفاض معدلات الهطلات المطرية هذا العام، الأمر الذي أثر في الإنتاج لأن أغلب الأشجار تتوزع في مناطق الزراعة البعلية.

وقد بيّن عدد من المنتجين في مورك بريف حماة الشمالي لـ«الوطن» أن المحصول جيد نوعاً ما لهذا الموسم، وأن الكيلو يباع بين ٧ - ٨ آلاف ليرة. ولأن سعره مغرٍ، فقد عمد لصوص إلى سرقته، فقد بيّن مصدر في قيادة شرطة حماة لـ«الوطن» أن فرع الأمن الجنائي وبالتعاون مع دوريات حفظ الأمن والنظام، قبض مؤخراً على نحو ٢٠ لصاً من لصوص الفستق الحلبي، وهم: (عبدو. ا) و(علي. ع) و(علي. ت) و(عبد الله. م) و(يعرب. ل) و(صلاح. ي) و(بسام. أ) و(بلال. و) و(هيثم. أ) و(علي. ع) و(حيدر. س) و(علي. أ) و(مراد. ع) و(طالب. خ) و(عاصم. م) و(منير. خ) و(مهند. ض) و(حيدر. أ) و(مضر. ح) و(باقر. ع)، وذلك في أثناء قيامهم بسرقة محصول الفستق الحلبي من الأراضي الزراعية بريف حماة الشمالي.

وأوضح المصدر أن الدوريات صادرت منهم ٢٠ كيلو وسيارتين، و٤ دراجات نارية، وبندقيتين حربيتين وقنبلة. وقد تم تقديمهم مع المصادرات إلى القضاء المختص ليُنالوا عقاب اعتدائهم على أملاك الغير.

«الوطن» تتابع موضوع إعادة أمجاد صناعة السفن في سورية

حمود: التخفيف من تعقيدات التراخيص والتجديد وإعادة إجراءاتها لأرواد بدل اللاذقية

| هيثم يحيى محمد

تتابع «الوطن» قضية مهمة سبق وطرحتها تحت عنوان «كيف نعيد أمجاد صناعة السفن في سورية؟» حيث تنشر إجابة خالد حمود الذي سبق وقام بتصميم وصناعة السفينة الشراعية (فينيقيا)، وإجابة علي أبو عمر قبطان أعالي البحار عن السؤال المتعلق بالمطلوب القيام به من قبل الحكومة السورية والجهات المعنية التابعة لها من (وزارات ومؤسسات عامة محلية ومركزية) من أجل توفير المواد الأولية لصناعة السفن وخلق البيئة المناسبة والمتكاملة للنجاح في هذه الصناعة من قبل السوريين الذين كان أجدادهم الفينيقيون سادة البحر.

يقول السيد خالد حمود - الذي منحه اتحاد الحرفيين لقب شيخ الكار- إن المعوقات أمام هذه الصناعة كبيرة جداً تبدأ من أوراق مزاولة المهنة التي يتم طلبها وتجديدها سنويا وهي (غير محكوم -غير موظف -سجل تجاري -سجل صناعي -تأمين موظف -عقد إيجار - صور شخصية.. إلخ) وإذا تأخر صاحب المهنة عشرة أيام عن تجديد مزاولة المهنة تلغى نهائياً أو تفرض عليه غرامات كبيرة.. ويضيف حمود: لما تقدم يتم طلب أوراق كثيرة لرخصة مدّ الزورق منها(فتح حساب بنكي للشخصين(صاحبه ومن سيقوم بصنعه) والذهاب إلى المديرية العامة للموانئ في اللاذقية لتقديم الأوراق، علماً أن إنجاز الأوراق الجديدة كان يتم في ميناء أرواد وأثناء الوصول إلى اللاذقية يتم تسجيل الأوراق في الديوان أول مرة ويضطّر بعدها لمراجعة عدة مفاصل في المديرية (مرتين أو ثلاث مرات للمدير العام -ثلاث مرات عند مدير التفتيش البحري -ثلاث مرات عند قسم السفن الصغيرة -خمس مرات في مكان آخر) وفي الشتاء يحصل تأخير بسبب ظروف الشتاء ومدة الرخصة تحدد بسنة واحدة وإذا أردت التسجيل فإنك تحتاج لتجديد الأوراق بموانئ أرواد ثم الذهاب إلى اللاذقية وإعادة كل ما ذكرت وإضافة لذلك ستواجه الصعوبات عند بناء المركب حيث يتم الكشف عليه من موانئ اللاذقية مرحلة أولى وثانية في حين كان يتم الكشف سابقاً من موانئ أرواد، وليس ذلك فحسب إنما لا يأتون من موانئ اللاذقية للكشف حتى يكون هناك عدد مراكب! وأكد حمود أن والده كان يعمل في بناء المراكب البحرية منذ عدة عقود وكانت هناك تسهيلات عديدة لهم حيث كان يتم إعلام الموانئ بأن فلاناً سيبني مركباً ويأخذ موافقة بالبناء وعند انتهائه من بنائه يخبر الموانئ بأنه أنجز البناء فتقوم الموانئ بتصوير المركب وتطلب تقديم الأوراق في أرواد ثم تقوم بإرفاق صورة المركب مع أوراقه وتعطيه وثيقة التسجيل وينتهي الأمر، أما الآن فالوضع مختلف جداً بسبب صعوبات الترخيص وصعوبات رخصة المركب وصعوبة تجديد أوراقه وصعوبة تسجيل المركب وكله في اللاذقية وليس في أرواد وهذا ينسحب على بناء السفينة وأكثر بدليل الصعوبات التي واجهت صاحب سفينة (فرح ستار) في بانياس، وختم خالد حمود بالقول: لا توجد كهرباء وهذا قد يكون له أسبابه لكن لدينا ورشات تصنيع زوارق مسجلة في البلدية والوزارة والتجارة الداخلية والموانئ ومع ذلك لا أحد يعطينا مخصصات مازوت لمولدة الكهرباء فكيف سنعمل وننتج ونبقي على هذه الصناعة وتطورها؟

أما القبطان علي أبو عمر فيقول رداً على سؤال «الوطن»: لابد حتى نعيد هذه الصناعة وتطورها من تخفيف الضرائب عن بنائي السفن وتسهيل رخص السفن المطلوب صناعتها والمساعدة في توفير نوعية الخشب المطلوب في البناء ومنح قروض لفترات زمنية طويلة بفوائد قليلة وتسهيل نقل المواد المطلوبة في البناء من محركات وقطع غيار إلى ورشات العمل وتسهيل رخص التصدير للأجانب الذين يريدون بناء سفنهم في سورية وتشجيع البنائين على العمل وتوريث المهنة لأبنائهم أو تعليم المهنة لأشخاص مهرة لأن هذه المهنة في طريقها للانقراض ولا بدّ أيضاً من إلقاء الضوء على هذا الفن الإبداعي التاريخي التراثي عن طريق وسائل الإعلام المحكية والمكتوبة والمرئية وتوفير الأرض الملاصقة للبحر لهؤلاء البنائين إما بإيجار معقول أو بيعها لهم بالتقسيط الطويل فلو قمت بدراسة عن هؤلاء البنائين ستعرف أنهم ليسوا أغنياء ولم يصبح صاحب رأسمال أي صانع من هذه المهنة وهذا ما دفعهم لإبعاد أبنائهم عن هذه المهنة وإرسالهم بالسفن ولا ننسى ضرورة توفير الكهرباء حتى يستطيعوا العمل في ورشاتهم بمعداتهم الكهربائية.

> أبو عمر: تخفيف الضرائب عن بنائي السفن ومنحهم القروض وتسهيل التصدير أمامهم