

الخطوط الجوية العراقية .. تراجع وإخفاق

نستكمل مشوار الخطوط الجوية العراقية فيما ذهبت اليه في مقالتي السابق الذي نشر في جريدة (الزمان) الغراء حول إخفاقاتها وتراجعاتها في استراتيجية عملها كناقل وطني عراقي واستكشاف واقعها المتردي ، وهي تتعرض الى التصعد في مجالها الحيوي الذي اصاب مفاصل هيكلتها في البناء التحتي مما اثر على وجودها المستقبلي وقد يوصل بهل الحال الي التصفية وايقاف دورها في التنمية نظرا لكسل ادارتها المتعاقبة وعدم مهنتيتها في السعي لانتشالها مما هي فيه اضافة الى غياب الرؤية المستقبلية في ضوء التخبط وفقدان الخبرة العملية والفنية والحرفية لمعظم كوادرها الا في بعض عناصرها المتقدمة والتي ستغادر ايضاً مواقعها بفعل العمر الوظيفي بعد ان سبق ان غادرت كوادرها ذات الكفاءة والخبرة واكتسابها التدريب المهني في معظم معاهد الطيران المتقدمة في بعض دول اوروبا وامريكا بعد بلوغها السن القانوني بما تمتلكه من خبرة ميدانية متراكمة وتدريب لسنوات طويلة ساعدت في صياغة شخصية الكادر الفني والتجاري العراقية اضافة الى ما يمتلكه الطيار العراقي من فكر وادارة وعمل جعله في مصافي العالمية ويشار اليه بالبانان .

ولأجل ادامة استمرارية عمل العراقية وأجتيان كافة المعوقات في ظل التنافس لشركات الطيران التي تحتك الكثير من مواصفات العالمية في العمل الجوي والتخطيط والاستراتيجية في ادارتها . لابد من اللجوء للاستعانة بكوادر قديمة محلية سبق لها العمل في العراقية لفترة من الزمن او الذهاب الى الكادر الاجنبي لادامة التواصل مع العالم المتمدد لاستمرارية عملها في ظل التطور الحاصل في عالم الطيران المدني ، للتهوض بها نحو الرقي والازدهار وانتشالها من واقعها الحالي بما يخدم تطلعاتها في المنافسة وفق خارطة طريق تحمل بصمات التخطيط الاتي والمستقبلي بنشاط محمول لزيادة عدد الركاب على متن طائراتها والوصول بها الى اكثر من ثلاثين مليون مسافر سنوياً . ويرافقها البدء في اعادة صياغة بنيتها التحتية . للاستفادة من موقع العراق التاريخي والديني بما يمتلكه من مرافد ومزارات دينية وتاريخية ذات اثر مهم في نفوس المسلمين اضافة الى احتضان العراق الكثير من الازلال الاثرية ذات الطابع التاريخي القديم الذي يمثل حضارة العراق الخالدة . لاستثمارها اقتصادياً لزيادة ايراداتها المالية لتلتي الدرجة الثانية بعد النفط .

وان تشرع ادارة العراقية الابواب للمجاميع السياحية من مختلف العالم لزيادة العراق للاطلاع على ما يمتلكه من ثروة تاريخية ودينية لدمع ميزانية الدولة المتدهورة والوصول على العملة الصعبة بفضل التخطيط الامثل لجذب السياح من المسافرين العرب ومن دول اسلامية واجنبية .. اضافة الى وضع برامج سياحية لهذه المجاميع التواقة لمعرفة على ما يخبضه العراق من مواقع ذات قيمة تاريخية ودينية . وزيادة حجم الاستثمار السياحي في ضوء توقيع الاتفاقيات السياحية . ومذكرات تفاهم مع الجانب العربي الاسلامي والاجنبي لفتح افاق من التعاون لاقتاء بالعراقية .

وفي ضوء ما تطرقنا اليه في اناجح مهمة العراقية في مسيرتها لابد لها من العودة الى منظمة ((الاياتا)) -منظمة الطيران المدني الدولية بعد ان تم تعليق عضوية العراق في المنظمة بفعل الحصار الجوي الفرض على العراق وفق قرارات اممية لتسمح للطائرات العراقية بالعمل في الاجواء الدولية لسنوات مما اثر عليها سلباً . وان العودة الى المنظمة القائمة للصنعية للشهرة خلال التسوية مع الحكومة الصينية خلال الشهرة القليلة المقلية، دعماً لاضافيا لجهود احياء ذلك الخط في صورة قروض ومعدات جديدة.

نهاية الرحلة

على اي حال، بلغنا الان نهاية الرحلة مع وصول القطار ببطء الى محطة كايبري موشني، قبل دقائق معدودات من حلول الساعة الثانية من بعد منتصف الليل، اي بتأخير بلغ 12 ساعة كاملة عن الموعد المحدد سابقاً، لشارف مدة الرحلة الاجمالية نحو 60ساعة. ومن القطار تهب السيد مونغو، التي تسحب بالعمق الى داخل المحطة قبل ان تلف نفسها ببطانة وتجلس لقضاء الليل على هذا النحو، فالحافلة التي سقلتها الى حيث تقطن لن تغادر المحطة قبل الفجر.

وتقول موانغو: "يغمرنني اليراق، وأشعر كأنني أوكتت على الوصول إلى المنزل، لكنني لا أطيق الانتظار لأرى أطفالي".

القادم في العمر باتت في خطر كبير. فحربات القطارات، من تلك التي خرجت عن السكة او التي تركت مهجورة، وتتناثر على طول ذلك الخط الحديد. وللتعرف على مزيد من التفاصيل في هذا الصدد، تحدثنا مع قائد القطار، وهو رجل يدعى "تشارلز سسامي" يعمل في هذه المهنة منذ عام 1983. وقال لنا سسامي وهو يزيد من سرعة فاطرة الدريل التي يقودها، مبتعدا بها عن رصيف المحطة: "تعتبر عليك ان تبقى متيقظاً وان تفكر ببراعة". وأشار إلى ان مستوى الخدمة شرع في التحسن منذ بدء العمل في هذا المجال قبل عقود، قائلاً: "يفرض علينا السير بسرعة 40كيلومترا في الساعة، بفعل بعض المشكلات التي تعاني منها العربات". ويسبب نقص التعميل والمعدات، بطء العمال في التحرك من المستودعات الخاصة بالشركة المسؤولة عن هذا الخط الحديدى بلا عمل، وقد القوا بأوتار عملهم جانبا.

وتجسد الصورة أروع في ورشة سودها إضاءة خافتة، حيث نجد خبراء الميكانيكا يعكفون على إصلاح عجلات العربات، وكل - في أغلب الأحيان - باستخدام الآلات الأصلية المستوردة صينية الصنع، التي تعود إلى سبعينات القرن الماضي.

لذا، صارت الاضطرابات التي تلحق بالقطارات، وكذلك تأخرها عن مواعيدها، من الأمور الشائعة. وبينما يقرب القطار ببطء شديد من محطة النهائية في زامبيا، والتي تحمل اسم

الاقتصادي على صعود نقل منتجاتها عبر الطرق المؤدية إلى الشمال. وقد عرض الزعيم الصيني - في ذلك الوقت - ماو تسي تونغ قرصاً قيمته مليون دولار لد هذا الخط. ولم 400 بلبت ان تدفق عشرات الآلاف من عمال السكك الحديدية الصينيين على شرق افريقيا، للمشاركة في هذا المشروع، الذي كان أول مشروع هندسي كبير من نوعه للصين في القارة الافريقية.

وحاليا، تمد بكن خطوطها للسكك الحديدية في كل دول شرق القارة تقريبا، وسط انتقادات موجهة لها بدعوى انتهاجها ما يوصف بسياسات الاستعمار الجديد، ومنحها قروضا بشكل سرى، ما يهرق كاهل الدول النامية بالدول. وإذا عدنا لمناخة رحلة القطار، فسنجد بواصل بلا كلل أو هوادة مسيرته في الصعود، لنصل إلى ارتفاع يقدر بنحو 1,800متر فوق سطح البحر، وذلك عند مروره بتلال متناثرة بسودها طقس بارد، حيث حول مدينة مينا التزنانية، قبل ان ينحدر بشكل حاد لدى عبور الحدوم من زامبيا. ورغم أن هذا الخط الحديدى قد صُء لأسباب اقتصادية، فإنه يعنى ما هو اكثر من ذلك بالنسبة للعائلات التي تسكن المناطق الواقعة على جانبيه، فتلك الجمعات السكنية اعتمدت على خدمة السكك الحديدية هذه لأكثر من 40 عاما، سواء لنقل الأطفال إلى المدارس، او لتلبية احتياجات أخرى.

لكن المؤسف، ان هذه الخدمة الإخذة في

الهبوط، تهدد بكن خطوطها للسكك الحديدية في كل دول شرق القارة تقريبا، وسط انتقادات موجهة لها بدعوى انتهاجها ما يوصف بسياسات الاستعمار الجديد، ومنحها قروضا بشكل سرى، ما يهرق كاهل الدول النامية بالدول. وإذا عدنا لمناخة رحلة القطار، فسنجد بواصل بلا كلل أو هوادة مسيرته في الصعود، لنصل إلى ارتفاع يقدر بنحو 1,800متر فوق سطح البحر، وذلك عند مروره بتلال متناثرة بسودها طقس بارد، حيث حول مدينة مينا التزنانية، قبل ان ينحدر بشكل حاد لدى عبور الحدوم من زامبيا. ورغم أن هذا الخط الحديدى قد صُء لأسباب اقتصادية، فإنه يعنى ما هو اكثر من ذلك بالنسبة للعائلات التي تسكن المناطق الواقعة على جانبيه، فتلك الجمعات السكنية اعتمدت على خدمة السكك الحديدية هذه لأكثر من 40 عاما، سواء لنقل الأطفال إلى المدارس، او لتلبية احتياجات أخرى.

لكن المؤسف، ان هذه الخدمة الإخذة في

الهبوط، تهدد بكن خطوطها للسكك الحديدية في كل دول شرق القارة تقريبا، وسط انتقادات موجهة لها بدعوى انتهاجها ما يوصف بسياسات الاستعمار الجديد، ومنحها قروضا بشكل سرى، ما يهرق كاهل الدول النامية بالدول. وإذا عدنا لمناخة رحلة القطار، فسنجد بواصل بلا كلل أو هوادة مسيرته في الصعود، لنصل إلى ارتفاع يقدر بنحو 1,800متر فوق سطح البحر، وذلك عند مروره بتلال متناثرة بسودها طقس بارد، حيث حول مدينة مينا التزنانية، قبل ان ينحدر بشكل حاد لدى عبور الحدوم من زامبيا. ورغم أن هذا الخط الحديدى قد صُء لأسباب اقتصادية، فإنه يعنى ما هو اكثر من ذلك بالنسبة للعائلات التي تسكن المناطق الواقعة على جانبيه، فتلك الجمعات السكنية اعتمدت على خدمة السكك الحديدية هذه لأكثر من 40 عاما، سواء لنقل الأطفال إلى المدارس، او لتلبية احتياجات أخرى.

الهبوط، تهدد بكن خطوطها للسكك الحديدية في كل دول شرق القارة تقريبا، وسط انتقادات موجهة لها بدعوى انتهاجها ما يوصف بسياسات الاستعمار الجديد، ومنحها قروضا بشكل سرى، ما يهرق كاهل الدول النامية بالدول. وإذا عدنا لمناخة رحلة القطار، فسنجد بواصل بلا كلل أو هوادة مسيرته في الصعود، لنصل إلى ارتفاع يقدر بنحو 1,800متر فوق سطح البحر، وذلك عند مروره بتلال متناثرة بسودها طقس بارد، حيث حول مدينة مينا التزنانية، قبل ان ينحدر بشكل حاد لدى عبور الحدوم من زامبيا. ورغم أن هذا الخط الحديدى قد صُء لأسباب اقتصادية، فإنه يعنى ما هو اكثر من ذلك بالنسبة للعائلات التي تسكن المناطق الواقعة على جانبيه، فتلك الجمعات السكنية اعتمدت على خدمة السكك الحديدية هذه لأكثر من 40 عاما، سواء لنقل الأطفال إلى المدارس، او لتلبية احتياجات أخرى.

الهبوط، تهدد بكن خطوطها للسكك الحديدية في كل دول شرق القارة تقريبا، وسط انتقادات موجهة لها بدعوى انتهاجها ما يوصف بسياسات الاستعمار الجديد، ومنحها قروضا بشكل سرى، ما يهرق كاهل الدول النامية بالدول. وإذا عدنا لمناخة رحلة القطار، فسنجد بواصل بلا كلل أو هوادة مسيرته في الصعود، لنصل إلى ارتفاع يقدر بنحو 1,800متر فوق سطح البحر، وذلك عند مروره بتلال متناثرة بسودها طقس بارد، حيث حول مدينة مينا التزنانية، قبل ان ينحدر بشكل حاد لدى عبور الحدوم من زامبيا. ورغم أن هذا الخط الحديدى قد صُء لأسباب اقتصادية، فإنه يعنى ما هو اكثر من ذلك بالنسبة للعائلات التي تسكن المناطق الواقعة على جانبيه، فتلك الجمعات السكنية اعتمدت على خدمة السكك الحديدية هذه لأكثر من 40 عاما، سواء لنقل الأطفال إلى المدارس، او لتلبية احتياجات أخرى.

دراسة: الرجال شحيحو الحيوانات المنوية معرضون بشكل أكبر للأمراض

لندن - الزمان خلصت دراسة حديثة إلى أن الرجال الذين تشيخ لديهم الحيوانات المنوية معرضون بشكل أكبر للأمراض.

ووجدت الدراسة التي شملت 5177 رجلاً أن الرجال الذين تشيخ عندهم الحيوانات المنوية كانوا أكثر عرضة لارتفاع ضغط الدم وزيادة نسبة الدهون في الجسم وزيادة في نسبة الكوليسترول الضار بنسبة 20 في المئة. ووجدت الدراسة أيضاً أن هؤلاء الرجال أكثر عرضة لانخفاض مستويات هرمون التستوستيرون لديهم. وأوصى معدو الدراسة

نقص هذا الهرمون إلى الإصابة بهشاشة العظام وتقليل كمية العضلات في الجسم، وبروفيسور البرتو فيرلين الذي أشرف على هذه الدراسة إن الرجال المصابين بالعقم معرضون للإصابة بأمراض تؤثر على نوعية حياتهم. ولكن العلماء الذين قاموا بالدراسة لفتوا الانتباه إلى أن شح الحيوانات المنوية في حد ذاته لا يسبب الأمراض المذكورة، لكن هناك صلة ما بين الأمرين. وأشار دكتور كيفن مالكيني أخصائي أمراض المسالك البولية إلى أهمية الدراسة التي لفت انتباه الأطباء الذين يعالجون رجالاً يعانون من شح الحيوانات المنوية إلى ضرورة فحصهم للتأكد من خلوصهم من أمراض أخرى قد تكون مرتبطة بذلك. وقال بروفيسور الأن بيسي من جامعة شيفيلد إن هناك ضرورة للمزيد من الأبحاث لفهم العلاقة بين شح الحيوانات المنوية والأمراض ببعض الأمراض.

بضرورة فحص الرجال ذوي الحيوانات المنوية المنخفضة، للتأكد من عدم إصابتهم بأمراض أخرى. ويعتبر انخفاض عدد الحيوانات المنوية أو ضعفها عوامل مسببة لعدم الحمل لدى واحدة من كل - في أغلب يواجه صعوبة في الحمل. وفحص العلماء الذين قاموا بهذه الدراسة أزواجاً يعانون من العقم في إيطاليا ليعرفوا ما إذا كان لنوعية الحيوانات المنوية تأثير على الصحة للرجال.

عوامل مرتبطة

وجد العلماء أن معظم الرجال الذين كانوا يعانون من شح الحيوانات المنوية كانوا يعانون من بعض العوامل المرتبطة بأمراض، مثل مؤشر نسبة الطول إلى وزن الجسم وارتفاع ضغط الدم، وهي دورها تعتبر عوامل مؤثرة في الإصابة بمرض السكري وأمراض القلب والجلطات. وكان هؤلاء الرجال أكثر عرضة لنقص هرمون التستوستيرون بـ 12مرة، ويؤدي

ووجدت الدراسة التي شملت 5177 رجلاً أن الرجال الذين تشيخ عندهم الحيوانات المنوية كانوا أكثر عرضة لارتفاع ضغط الدم وزيادة نسبة الدهون في الجسم وزيادة في نسبة الكوليسترول الضار بنسبة 20 في المئة. ووجدت الدراسة أيضاً أن هؤلاء الرجال أكثر عرضة لانخفاض مستويات هرمون التستوستيرون لديهم. وأوصى معدو الدراسة

من أقباص إلى أنابيب خرسانية

أزمة السكن في هونغ كونغ تحل بطرق مبتكرة

هونغ كونغ، كيف أصبحت هونغ كونغ سيخية السمسة في اسان الإقامة الصغيرة في مباني الشقق السكنية المقسمة إلى أجزاء، والمباني التجارية أيضاً، التي تقسم إلى مساحات داخلية ضيقة.

وقول لو إن هذه المنازل لا يدخلها ضوء الشمس، ولا تحظى بتجوية جيدة، وهي مقصورتا صغيرة للغاية أسست على نحو 50قديماً مرعباً.

تواجه: إنها طريقة ملك الأرض لتقسيم المساحات إلى وحدات صغيرة، لأنه ليس بإمكان الناس الحصول على شقة عادة.

ولا ينتهي الأمر هناك. فقد بدأ الناس في العثور على أماكن إقامة، هي بالأساس مجرد أقباص.

ولا يبقى أمام الآلاف الأشخاص أي خيار سوى استئجار مساحة تبلغ 16 قدماً مربعاً، تبنى من مواد جعل منها فقصاً بالمعنى الحرفي.

ويقول لو: "ستكون للبيت، وهو فقص

لندن - سارة كيتنغ هناك العديد من السكان في هونغ كونغ- والبالغ عدد سكانها 7,4مليون نسمة بشكل أكثر تحديداً - كلهم يعيشون في منطقة تبلغ مساحتها 106 كيلومتر مربع، وإلى جانب هذه الكثافة السكانية، ارتفعت الأسعار بسرعة هائلة، ما جعل الكثيرين منهم غير قادرين على تحمل الإرتفاع المذهل في أسعار العقارات.

ولهذا السبب، يرغب مهندسي معماري محلي في تحويل أنابيب مياه خرسانية عملاقة إلى شقق صغيرة، من خلال رصها فوق بعضها البعض في مساحات الأراضي الخالية. ويبدو ذلك كأنه موقع لشكلة السكن في هونغ كونغ.

إنها قضية تحتاج إلى حل منذ فترة من الزمن.

لقد طرح الباحث عن منازل بأسعار معقولة بالفعل بدائل أفضل، وأصبح غريبة جداً. ويجرب بعض المعمارين إقامة شقق صغيرة للغاية تعرف باسم "منازل النانو".

وقد بيع أحد هذه المنازل مؤخرًا، وهو أصغر من مكان لوقوف سيارة إذ تبلغ مساحته 12متر مربع، بـ 242,805 مليون دولار أمريكي، وهو مبلغ ضخم جداً بالنسبة للناس لإيجاد مكان يدرءونه منزلًا.

ويصف المعمارى جيمس لو، ومقره



نموذج لسكن في هونغ كونغ

نموذجي، ثلاثة مستويات من الأسرة ذات المواقين، ومن أجل توفير الأمان والخصوصية، هناك شبكة موجهة تحيط بمنطقته. وهي تشبه السجن إلى حد ما. إنه شكل من أشكال المعيشة الرهيبة قطعاً.

ويتحدث على الناس أن يدفعوا مبالغ مالية كبيرة في الواقع للعيش بهذه الطريقة. إذ تكلف الشقة المسقمة بمساحة تتراوح بين 100 950 قدم مربع ما بين 300 600 جنيه استرليني (418 إلى 837 دولار أميركي). وفي الوقت ذاته، فإن وحدة القفص ليست أرخص بكثير، إذ تكلف حوالي 300 جنيه استرليني في الشهر، حسب قول جيمس لو.

لذلك، توصل لو إلى حل ممكن. ويجاول معماريون مثله ابتكار طرق للاستفادة من المساحة المتاحة (ولا يوجد الكثير منها).

وإحدى الأفكار التي يعمل عليها لو هي بناء بيوت يطلق عليها اسم "أوبود"، وهي بيوت صغيرة تبنى باستخدام أنابيب مياه خرسانية عملاقة يمكن تحصينها فيما بعد فوق بعضها البعض وتثبيتها في مساحات حضرية غير مستغلة. وهي طريقة سريعة لبناء برج من الشقق السكنية.

ويقول لو: "إنها (الأنابيب) تستخدم عادة تحت الأرض لتصريف مياه الأمطار.

ونحن نشترى هذه الأنابيب بأسعار زهيدة للغاية من الموالين، لأن لديهم إنتاجاً فائضاً ومجاناً كل عام. وبدلاً من هزرها، فإنهم يبيعونها لنا بأرخص الأسعار. ويضيف: "تم تحصل على المزيد من رأس المال، ويمكننا تجهيزها دون إنشاء، مع وجود حمام، ومطبخ، صغير، وسرير يمكن تحويله إلى أريكة. وعلى الفور يكون لديك منزل".

ولهذا النوع من البيوت طراز عصري صناعي مصمم خصيصاً ليعدله سكانه في المستقبل.

ويقول لو بأن هذا ليس حلا طويل الأمد لأنه لا يمكنه توفير السكن في هونغ كونغ. لكن هذا لم يكن أبدا هدفاً.

ويقول: "لا اعتقد في أي لحظة أن هذا الأوبود هو الحل للمشكلة، لأن هناك الكثير من القضايا المتشابكة في هذه المشكلة برمتها. فإن يمكن للمعمارة الفردية أن تحل كل شيء دفعة واحدة".

وكان هناك سبب آخر لابتكار الأوبود، وهو عدم فهم كيفية استغلال المساحة في هونغ كونغ. ويصر لو على أن اللوم يقع في قلة الأراضي عادة ما يقع على ارتفاع أسعار العقارات، وهذا ليس سوى جزء من الصورة.

ويضيف لو: "هونغ كونغ مدينة ذات كثافة عالية. ومع ذلك، فإن القول إنه ليس لدينا ما يكفي من الأرض ليس صحيحاً تماماً".

قصي يحيى

بغداد ww.azzaman.com