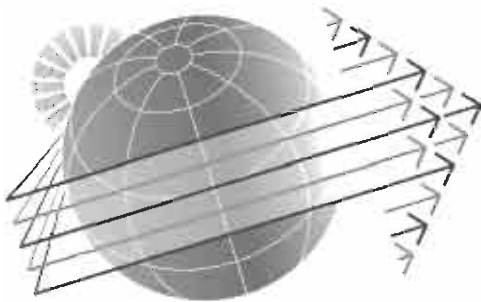


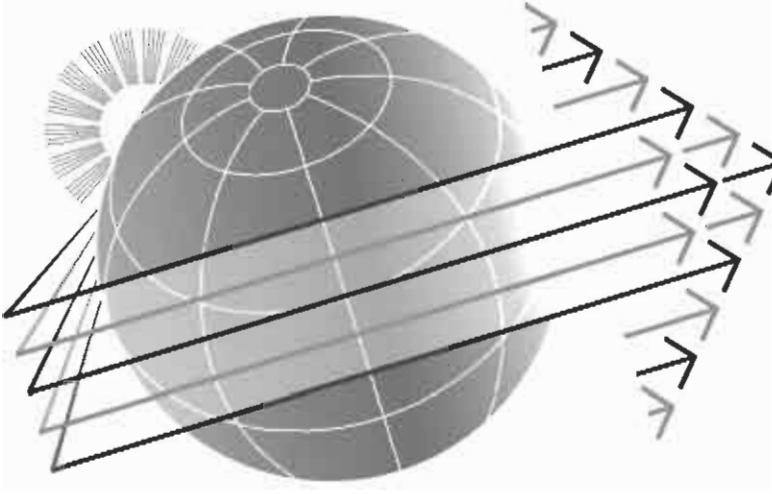


عولمة

التضامن



احد مصادر الـ ITF
للنقاييين
في قطاع النقل



احد مصادر الـ ITF
للنقاييين
في قطاع النقل



كيف تستعمل هذا الكتيب

وبشكل مبثني فأن هدفه ان يكون اداه تدريبيه إما لدراسة المهتمين أو كأساس لتدريب مبرمج في النقابات. ولا يفترض أن يكون القارئ على دراية مسبقه بالعمل على المستوى الدولي. ولكن يفترض معرفة مبدئية وخبره أوليه في النقابات نفسها.

ولقد وضعنا بين ايديكم خبرات نقابات وعمال النقل في بلاد مختلفه وهذه الامثله المختلفه يمكن استعمالها لابرار التثبييه واجراء المقارنه للخروج بالافكار المناسبه للاجراء الصحيح لنقاباتكم واعضائكم.

في نهاية كل قسم يوجد امثله عن النشاطات التدريبية التي يمكن استعمالها وتبنيها لبرامج التدريب النقابية. قد يكون لديكم برنامج تدريبي عن العولمة او تريد استعمال المعلومات كجزء من برنامج تدريبي عن المفاوضات، الاقتصاديةيات... الخ، ويمكنكم اختيار المناسب من الامثله الموجوده التي تخدم برامجكم وحسب حاجتكم. قد لا يكون لديكم الوقت الكافي او الامكانيات لتنفيذ برامج تدريبيه لذلك يمكنكم اختيار المعلومات المفيده من هذا الكتيب لاعضاء نقابتكم ونشرها من خلال منشوراتكم النقابية. وقد تم اعداد هذا الكتيب بحيث يمكن تصوير اجزائه بسهولة، ولا تطلب الـ ITF أي حقوق للطبع أو النشر لأعاده انتاج هذا الكتيب لاغراض تدريبية، إذا كان لنقابتكم موقع الكتروني يمكن وضع اجزاء منه على هذا الموقع او يمكنكم وصل موقعكم مع موقع الـ ITF وهو www.itf.org.uk.

هذا الكتيب جزء رئيسي من استراتيجية الـ ITF في تحريك التضامن. وهو جزء من ثلاث كتيبات وهي "النساء تحرك العالم" و "حقوق العمال هي حقوق الانسان".

طلقت الـ ITF في مؤتمرها الـ ٣٩ الذي عقد في نيولهي / الهند عام ١٩٩٨ موضوع كيفية تحويل الطريقة والثقافة التي تتعامل بها نقابات النقل حول العالم لتواجه التحديات في الاقتصاد العالمي. نقاشات مماثلة كانت تجري في الاتحادات النقابية حول العالم.

برنامج تحريك التضامن الذي تم تبنيه في ذلك المؤتمر كان موضوع نقاش وحوار دائم وتم التوسع به تحت مسمى "عولمة التضامن" في المؤتمر الـ (٤٠) للـ ITF الذي عقد في Van Couver كندا في آب ٢٠٠٢.

وتعترف الـ ITF ان الاهتمام في المسائل العالمية يبقى محدوداً في كثير من النقابات وهذا البعد يبقى غالباً محصوراً في ايدي النقابيين الذين يتعاملون في القضايا الدولية بصفتهم يمثلون نقاباتهم في هذه الامور ويحضرون الاجتماعات الدولية المنتظمة. ولذلك فأنه من الضروري لهؤلاء الممثلين ولباقي اعضاء النقابات في قطاع النقل بناء بعد دولي في صناعتهم ومنظماتهم النقابية وخصوصاً مع بروز مفهوم العولمة بشكله الحالي. مفتاح ذلك هو التعليم والتدريب. اقتصاديات النقل الدولية تتطلب طريقه جديده للتدريب ليس فقط لبناء قدرات محلية او وطنيه بل ايضاً لبناء حركة نقابية قادرة على التفكير والعمل على المستوى الدولي.

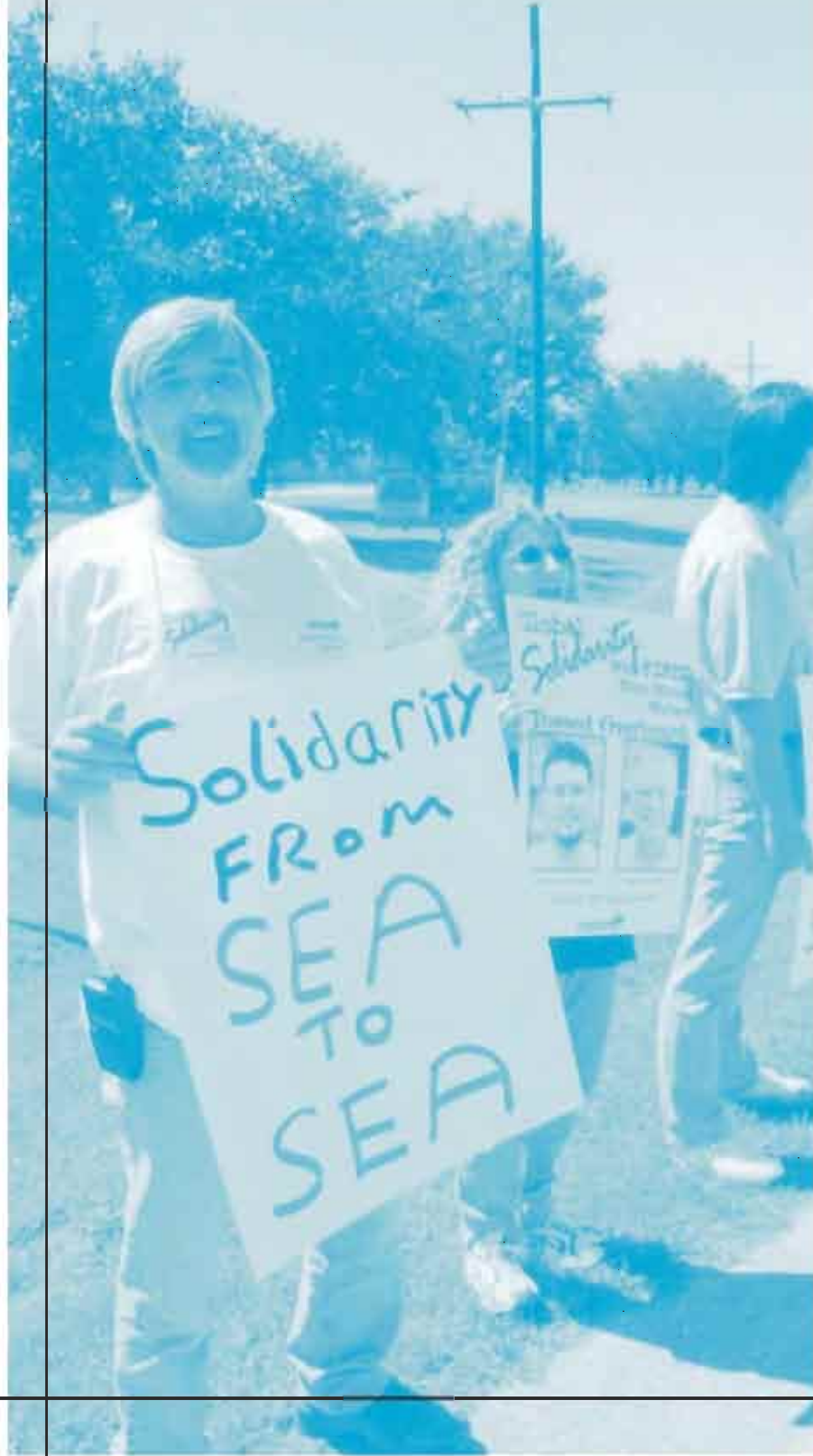
وهذا الكتيب جزء من جهود الـ ITF لدعم التدريب في مجال عولمة التضامن وهو مقدم لـ :

- نشاطات العمال في قطاعات النقل.
- المدربين النقابيين ولجان التدريب اعضاء الـ ITF .
- إدارات المكاتب، اعضاء ادارات النقابات واللجان الوطنية اعضاء الـ ITF .



المحتويات

٢	كيف يمكنك استعمال هذا الكتاب
٤	مقدمة
٥	ماهي العولمة
٧	■ اين بدأت العولمة
٨	■ مظاهر العولمة
١١	العولمة في قطاعات النقل
١٤	■ لثرها على العمال والنقابات
١٦	■ للعولمة وللثمن على البحارة
١٨	■ اعادة هيكله الموانئ في العالم
٢٠	الاجواء للمفتوحه : استراتيجيات
٢٠	العولمه في الطيران المدني
٢٢	اعادة هيكله السكك الحديدية :
٢٣	التوجهات العالمية
٢٦	الشركات متعددة الجنسيات
٢٦	في النقل البري " على الطرق"
٢٧	الشركات متعددة الجنسيات
٢٧	عبر كافة القطاعات
٢٨	للشبح الذي يدعى للخدمة
٢٨	" من الباب الى الباب "
٣١	تحريك التضامن العالمي
٣٣	■ الاتحادات النقابية العالمية
٣٧	■ التضامن العالمي العملي
٤٢	■ الافعال الصناعية عبر الحدود
٤٨	■ تنظيم للغير منظم
٥١	■ تخطيط الحملات
٥٣	■ التعليم والتدريب
٥٦	■ المعلومات، التكنولوجيا واللغه
٥٨	■ تكامل للنشاطات الدولية
٦١	■ المعلومات عن المنظمات العالمية



إن استمرار تطور العولمة يعني أن "عولمة التضامن" بين أعضاء الـ ITF أصبح أكثر أهمية من أي وقت مضى. سيكون شعار "كيف نقوي التضامن العالمي" هو العنوان الرئيسي لمؤتمر الـ ITF الاربعين الذي سيعقد في شهر آب ٢٠٠٢.

هذا الكتيب جزء من هذه الآلية. وهو يهدف لمساعدة النقابات والعمال لمناقشة وفهم الطرق التي تؤثر العولمة بها على حياتهم، وأعمالهم، ومدى حاجتهم لتنظيم أنفسهم. وهو مصدر يمكن استعماله بطرق مختلفة. إما بكامله أو بأجزاء مختلفة منه كمرجع أو للمجابهة والنقاش، أو كمادة تدعم عدد من النشاطات التعليمية. هذا الكتيب ليس فقط للمعلومات، إنه حول طرق العمل والتنظيم. نريد أن يوزع بشكل واسع للأعضاء القياديين، النشطاء وأعضاء الـ ITF من النقابات.

هذا الكتيب لا يقدم الوصفه السحرية لفتح العولمة، إنه مصمم لمساعدة أعضاء النقابات لبناء الخبرات حول عمال النقل في عائلته الـ ITF والتي تظهر أن النقابة ذات التنظيم الجيد باستعمالها التضامن العالمي يمكنها أن تغير الدور التي يغير هذا الأسلوب لا يمكن توقيفها. إذا استطاع لعب دور في بناء الثقة في التنظيم لعمال النقل فإنه يكون قد أدى وظيفته.

ديفيد كوكروفت

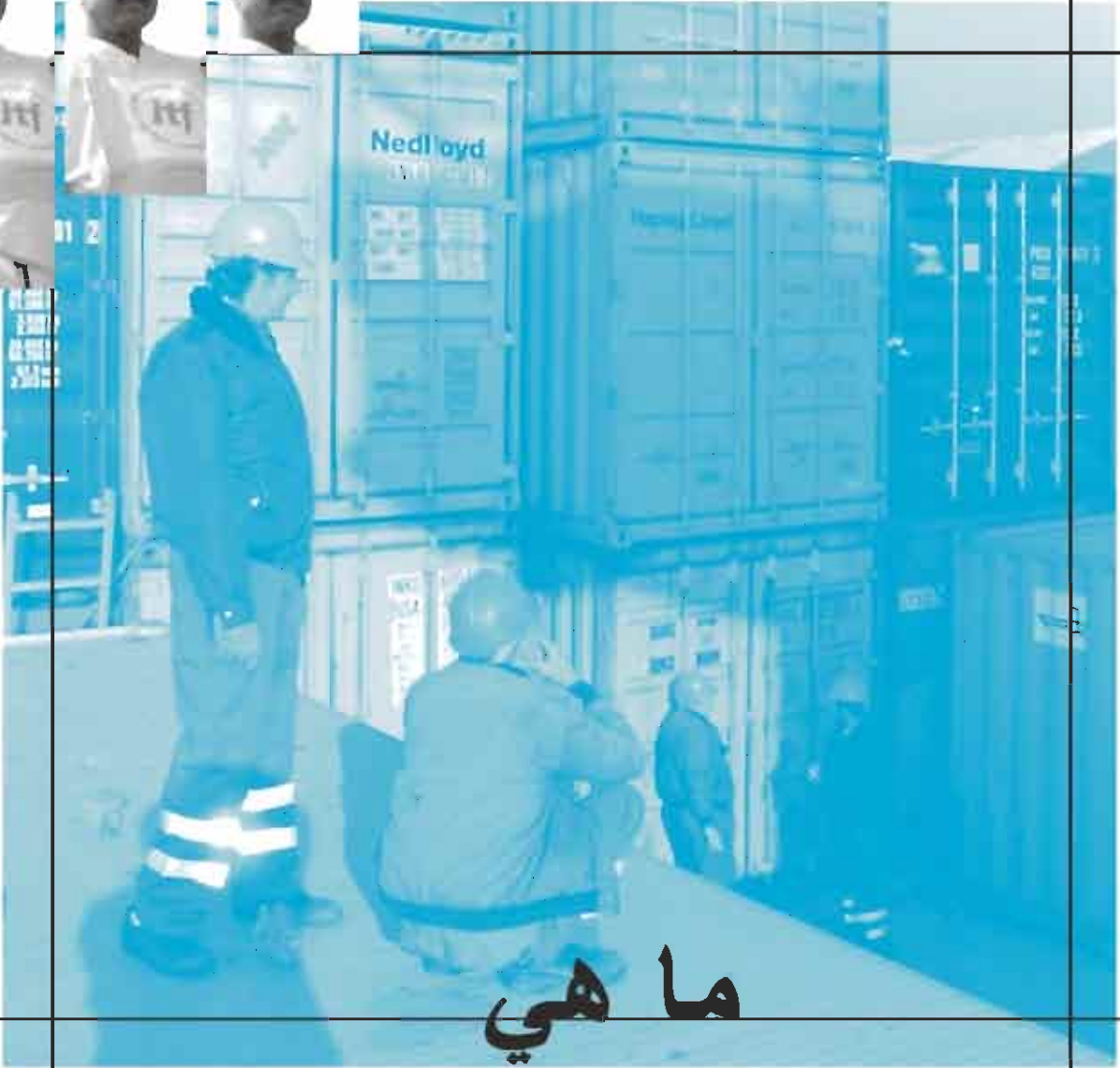
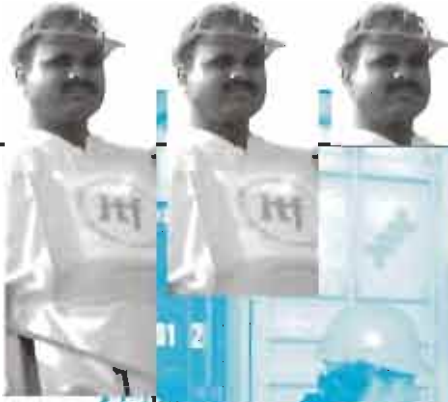
الأمين العام للـ ITF

التغيرات الكبرى التي حصلت في الاقتصاد العالمي كان لا يمكن لها أن تتم لولا التغيرات الدراماتيكية في تكنولوجيا وتنظيم قطاع النقل. وهي تعتمد على الاتصالات العالمية، والنقل البحري الرخيص، ونقل جوي أقل كلفه، وصناعة النقل بالحاويات، وهي تتطلب طرق نقل جديدة وسريعه، وشبكه سكك حديدية تربط الاقطار بمختلف الدول مع مراكز تجاره الدولية المحوريه. وهي تتطلب أيضاً مشغلي موانئ عالميين، وشركات نقل متعددة الجنسية، وتحالفات لشركات طيران دولية.

كان لهذه التوجهات العالمية تأثيرات محلية. عدد قليل من عمال النقل حول العالم لم يشعروا بعد بتبعات التغيرات في عالم النقل. إن عولمة الاقتصاد العالمي تتطلب حركة البضائع والناس بأحجام لم يسبق لها مثيل، وبكف قليلة جداً. وقد قادت هذه الضغوط من أجل الكلف المتدنية لبيئه عمل غير مناسبة، ابتداءً من ظروف العمل السيئه في البحر التي يتم تشجيعها بواسطة نظام الاعلام غير الملائمه، وساعات العمل الطويلة لآلاف سائقي الشاحنات والباصات، لقد ازداد ضغط العمل واصبحت بيئه العمل أكثر سوءاً لكافة عمال النقل. وعادة ما أدت لمعايير سلامة وامن متدنية للموظفين وعامه الناس.

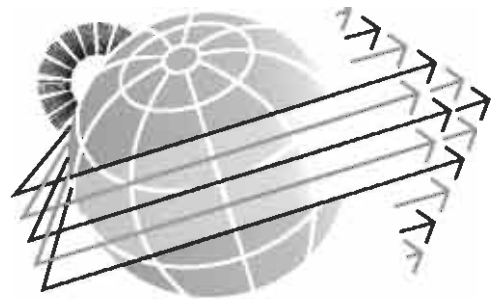
لقد تطور الاقتصاد العالمي بشكل أسرع مما كان يتوقعه أي احد. وبالتأكيد فقد تطور بشكل أسرع من تطور النقابات واساليبها. وتعمل نقابات النقل في الـ ITF معاً لتدعم كل منها الأخرى في تنسيق رد الفعل المناسب للتغيرات التي لها أثر على العمال.

واحد من أهم القضايا في رد الفعل هو مستوى التدريب النقابي. وفي وثيقه استراتيجية تم تبنيها في مؤتمر الـ ITF التاسع والثلاثين عام ١٩٩٨ سميت "تحريك التضامن" فقد انفتحت الـ ITF وأعضاؤها على أن "التضامن العالمي، عولمة الاقتصاد، التكامل الاقتصادي للمناطق، ودور الـ ITF والمؤسسات الأخرى يجب أن تدخل في الدورات التدريبية الأساسية للنقابات" والهدف المركزي كان لتحسين الفهم والاتصال بين عمال النقل حول العالم، ولتسطيح وسيلة الاتصال الهرمية التقليدية بين النقابات.



ما هي

العولمة؟



ما هي العولمة ؟

الحركة النقابية العالمية حول العالم لها مداخلاتها الخاصة بها حول ما يمكن فعله حيال العولمة، ولكن لملايين البشر فإن للعولمة علاقة مباشرة في البطالة والفقر وتعظم الفوارق بين الأغنياء والفقراء وتزيد من المشاكل البيئية وتؤدي إلى انهيار القطاع العام. عمال كثر اضطروا للهجرة وفي الدول المستضيفة يولجهمون بالعنصرية والكراهية كونهم أجانب.

عبر العقد الماضي دخل مفهوم العولمة للقاموس السياسي في معظم اللغات حول العالم. المظاهرات الصاخبة التي حدثت عام 1999 أعطت الانطباع الحقيقي عن حجم الرفض والمقاومة للعولمة ذاتها. للناس حول العالم لا يعرفون بوضوح ما هي للعولمة وما هو معناها الحقيقي وماذا يمكن للعمل حيالها وهناك أبعاد ومفاهيم كثيرة حول للعولمة وبعضها موضع في الاختصاصات ألقناه:

أن الثورة من أولئك المعادين للراسمالية من جهة الرسمية، فالحكومات تعترف عن نتائج العولمة وتد بتطويرها حضارياً بدلاً من ذلك إذا كان هناك التزام تجاه الفقر فإنه يتم التصارع به وتشجيعه والابتهاج به وإذا كان كل ذلك كثيراً على الرأي العام ففهم على الأمل سيحاولون شرح ذلك لهم.

Economist leader article, UK
September 2000

ان تركيز جهودنا على "اقتصاديات العولمة" هو ليس محاولة لإصلاح الوكالات العلمية، ولكن لتصحيح وتثبيت التقونية والشرعية للنظام يؤدي لكارثة، فبني أتكلم عن تعطيل ليس فقط منظمة التجارة العالمية وصندوق النقد الدولي والبنك الدولي ولكن شركات تجارية أيضاً. ولا تحدث عن آلية إعادة التنظيم لهذه المؤسسات ولكن عن تعطيلها وخطها كسبب أساسي وخطر على الناس والمجتمع والبيئة وكل شيء نملكه.

Walden Bello
Transnational Institute
September 2000

لعولمة وجه من لوجه الحياة وارى أننا قللنا من توقعاتنا لها ولآثارها الكبير. وهذه هي المشكلة، فتوسع وانتشار الأسواق قلل القدرة لدى المجتمعات وأنظمتها السياسية على توفير لوضعها بما يتلاءم مع هذه المعطيات وتركت لوحدها لتفقد السيطرة. لقد علمنا التاريخ بأن عدم التوازن بين الاقتصاد والوضع الاجتماعي والسياسي للدولة لا يمكن أن يستمر لفترة طويلة. كوفي عنان - السكرتير العام للأمم المتحدة
شباط 1999

ان تخلفي العولمة وان تكون تحت السيطرة. تبقى الديمقراطية أفضل السبل لرفع مستوى الحياة وضمان حقوق الإنسان ولكن على المستويين المحلي والدولي فإن الديمقراطية تضي أكثر من انتخاب البعض وإتباتهم ليأخذوا القرار عن الأغلبية. إنها تضي إتشاء قواعد علمية تحقق العدالة والشاملية وتطور ضوابط ديمقراطية من خلال شبكة للمجتمع المدني ومنظمته والتي يمكنها مواجهة الضغوطات الناتجة عن مثل هذه الأعمال. بيد كوكروفت، الأمين العام لـ ITF
كانون ثاني 2000

من خلال لتطوير دولي مستمر لمحاربة الفقر والبطالة وخلال التوجهات لصناعية حديثة للقوى العاملة والتي واجه اتصال خلالها عدم الأمان الوظيفي ولقد آلمت اتصال أصلهم يومياً، الأخوة والأخوات ان للعولمة لا تصل من أجل عامه الناس. ويالتأكيد ليس في الدول ثنائية وليس في الدول المتقدمة ويمكن القول كذلك انه ليس في الدول الأكثر تقدماً.

Bill Jordan, ICFTU General Secretary
April 2000

أين بدأت العولمة ؟

- تطوير تكنولوجيا حديثة وبالأخص في النقل، تكنولوجيا المعلومات والاتصالات.
- إعادة هيكلة أسواق رأس المال وجعل عملية الشراء والبيع لكثير سهولة عبر الحدود الدولية.
- تطوير منظمات دولية حكومية مالية مثل صندوق النقد الدولي والبنك الدولي ومنظمة للتجارة العالمية.
- بروز الحكومات المحافظة في الثمانيات والتسعينات وسياساتها المحافظة والتي عرفت بالمحافظين الجدد والتي كتلت خلف حكومات كثيره ووكالات ماله كبرى.

قد يجادل البعض أن العولمة بدأت من خلال للتجار في العصور القديمة، والبعض قد يشير الى عصر الاستعمار والامبريالية في القرون الماضية.

في الفهرس الحديث فإن للعولمة جذور في:-

- بروز الشركات العابرة أو المتعددة الجنسيات.
- انهيار الاتحاد السوفيتي وحلقتها الشيوعيين وتوجه الصين الى اقتصاديات السوق واتشاء اول سوق عالمي حقيقي.



يتم العودة دائماً للعلمه بتساؤل فيما اذا كانت طبيعته حياه وبالتالي لايمكن تحديها. والحقيقة ان العولمة اتت من مجموعه الافكار والمبادئ التي وجدت من اقتصاديين. وهذه الأفكار يتم الإشارة إليها دائماً على أنها من المحافظين الجدد.

ومن خلال أشياء أخرى فإن هذه الافكار تسوق تخصيص الاعمال على انها دائماً اكثر كفاءه بتوصيل البضائع والخدمات من القطاع العام. والأسواق يمكنها تلبية الحاجات بشكل افضل من المخطط لها. في السنوات الماضية كان هناك تغير في مواقف حكومات كثيرة بعيداً عن الالتزام بهذه السياسات وبالرغم من ان هذه السياسات تبقى الاكثر تأثيراً في صناعه سياسات الاقتصاد العالمي. إن برنامج المحافظين الجدد يعتمد على الافكار التالية:-

قواعد السوق

وهذا يعني تقليص دور الحكومات في الاقتصاد. الدولة مسؤولة فقط عن انشاء الظروف المناسبة للانتاج وتقديم البنية التحتية.

الخصخصة

الدولة تبيع بعض او كل ممتلكاتها خلال برنامج تخصية.

إعادة التنظيم

قوانين اقل تنظم الاقتصاد، اقل سيطرة على الأسعار.

تقليص القطاع العام

اقل مالا يتم توفيره للتعليم، الصحة، النقل والتأمينات الاجتماعية. وهذا يعني خساره في الوظائف في هذه القطاعات.

تحرير التجارة

الموانع التجارية تقلص على البضائع والخدمات، القوانين متساهلة تجاه الاستثمارات الاجنبية والصناعات المحليه لا يتم حمايتها ضد الصناعات المستوردة.

المنافسة

يتنافس القطاع الخاص من أجل حصة في السوق. هذه المنافسة مطبقة عندما ينافس المنتج الاجنبي المنتج المحلي وهذا يؤدي للمنافسة والضغط باتجاه السعر الاقل وخصوصاً سعر العمال المتدني.

علاقة التجارة العالمية

ينظم الاقتصاد بحيث يمكن تصدير البضائع وبيعها في السوق العالمي.

المرونة

ينظم موقع العمل بمرونة بحيث يناسب متطلبات السوق. إعادة الهيكلة، الترشيد تقليص الحجم، والحجم المناسب هي كلمات تؤدي الى المرونة. ويعرف العمال إن هذه هي فقط كلمات جديده فقط يؤدي معناها الى الاستغناء عن العمال وعدم الأمن الوظيفي.

معلومات إضافية

" دليل العولمة "

على الموقع الإلكتروني

للاتحاد الدولي للنقابات الحرة ICFTU

www.icftu.org/pubs/globa/loba/lisatio n

صندوق النقد الدولي ، البنك الدولي وبنية برامج التصحيح

أنشئ صندوق النقد الدولي والبنك الدولي عام ١٩٤٤ لاعطاء لقتصاد عالمي مستقر بعد الحرب العالمية الثانية. وهما منظمتان عالميتان يدعمان نموذج تحرر الاقتصاديات النامية. وللدول حق انتخاب يتناسب مع حجم مساهمتها في هاتين المنظمتين. وكلا البنك الدولي وصندوق النقد الدولي يدعمان من قبل الدول للصناعية.

برامج التصحيح الاقتصادي هي مطالب وشروط تقدم للدول عندما تطلب هذه الدول وتسمى لمساعدات مالية. وبرامج التصحيح الاقتصادي تهدف لجعل اقتصاديات الدول قادره على دفع ديونها وتشمل هذه البرامج ما يلي:-

- تحرير الاقتصاد، والذي يعني ازالة الدعم الذي يحمي للصناعة المحلية.
 - تحرير الاستثمارات، بحيث يتم تشجيع الشركات العابره للاستثمار في هذه الدول.
 - تخفيض الإنفاق، والذي يعني ان تخفض الدولة نفقاتها في النقل، الصحة، التعليم الإسكان، أنظمة للتقاعد والضمان والخدمات العامة الأخرى.
 - تخفيض الدعم الحكومي، على سبيل المثال وقفا الدعم عن المواد الغذائية الرئيسية.
 - الإنتاج للتصدير أكثر من الإنتاج للموق المحلي.
 - تخفيض قيمة العملة المحلية والذي يؤدي الى خفض قيمة المواد المصدره وزيادة قدرتها على المنافسة في الاسواق العالمية.
- لمواجهه الانتقادات الحادة والمظاهرات في التصعينات ضد البنك الدولي وصندوق النقد الدولي، فقد توجهت هاتين المنظمتين قليلاً باتجاه تقليل الفقر وحماية البيئة والاصلاح الاجتماعي. وقد لجبرا على اخذ خطوات لاجراء اصلاحات داخلية مؤثرة. برامج التصحيح الاقتصادية حالياً تأخذ مسميات الشراكة، والتشاور ودعم مؤسسات للمجتمع المدني.
- ولكن في الواقع فإن الخطوط الثابتة والنظريات الاقتصادية الخاصة بصندوق النقد والبنك الدوليان تبقى ثابتة.

ما هي منظمة التجارة العالمية (WTO) ؟

منظمة التجارة العالمية هي منظمة عالمية تضم ١٤٠ دولة في عضويتها. وهي منتدى للاتفاق على اتفاقيات التجارة العالمية وهي تعتبر أيضاً جهة رقابية ومنظمة لتطبيق الاتفاقيات.

أنشئت منظمة التجارة العالمية عام ١٩٩٥ كجزء من دورة اوروغواي للاتفاقية العامة للتجارة والتعريفات (GA TT). وهي تدار من قبل الدول للصناعية التي تشمل اليابان، الولايات المتحدة، أوروبا وكندا. وجبت الدول النامية صعوبات للمشاركة الكاملة في كافة نشاطات منظمة التجارة العالمية واجراءاتها بما في ذلك تسوية النزاعات.

قبل دورة اوروغواي ركزت الاتفاقية العالمية للتجارة والتعريفات (GAT T) لتسويق تحرير الأسواق للضغط على الدول لتقليل التعريفات بها. وبإنشاء منظمة التجارة العالمية (WTO) فقد تم استهداف ما يسمى الغاء كافة للتعريفات في الدول وهذا يشمل على سبيل المثال لقوانين والانظمة المحلية والوطنية التي تهدف للحد من التجاره التي تؤثر سلباً على الاقتصاديات الوطنية، للعمالة، البيئة أو التي لها آثار ثقافية او اجتماعية، إذا كانت للقوانين المحلية تضع حواجز امام التجاره على سبيل المثال، قوانين للبيئة الصحية أو قانون العمل فإن منظمة التجاره العالمية تطلب تغييراً لذلك. ويمكن لهذه المنظمة ان تفرض عقوبات تجارية ضد أي دولة ترفض تنفيذ الامر بالتغيير، معظم للقوانين مصممه لحماية البيئة والصحة العامة والتي تم تحديثها والتصدي لتغييرها من قبل WTO واعتبرتها غير قانونية.

انتقاد كبير لمنظمة التجاره العالمية بقلة الشفافيه وضعف المشاوره مع أي من المنظمات الغير حكومية بما فيها النقابات.

أسئلة هامة للمناقش.

□ تفكر بموقع عملك وصاحب العمل وماهي باعتقادك التغييرات الكبيره التي حصلت خلال
العشر سنوات الماضية نتيجة العولمة؟ وما هو أثر ذلك على قدرتك على تنظيم العاملين
ونجاحك في المفاوضات؟

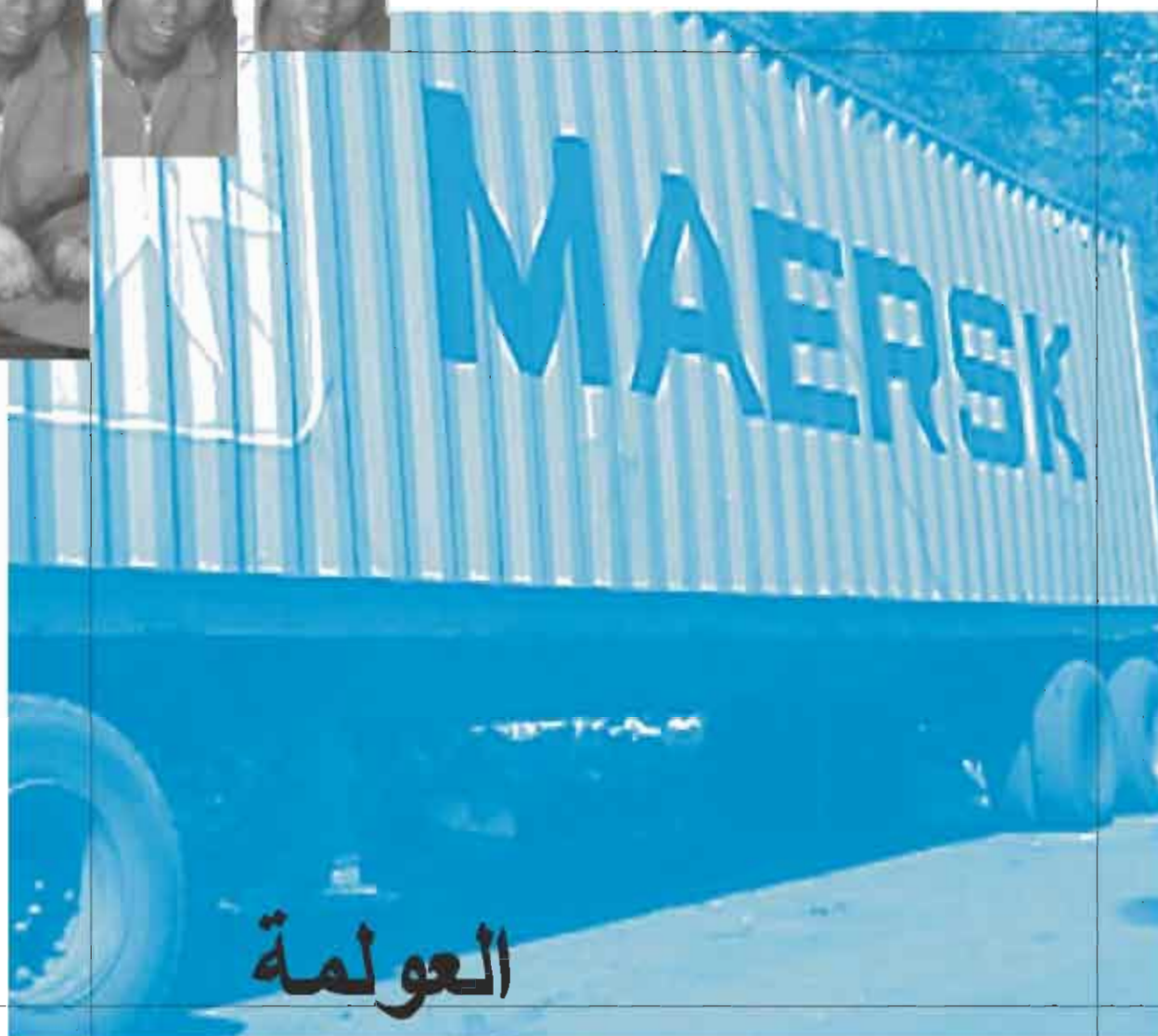
□ هل النقابات جزء من " الحركة ضد العولمة "؟
ماهي الفرص الرئيسية للمشاركة بين النقابات ومؤسسات المجتمع المدني الاخرى في هذه
الحركة؟ ما هي المحاور الرئيسية المشتركة بين مختلف المنظمات؟

نشاط: الموقف تجاه العولمة

خذ خمسة او ستة اقتباسات او شواهد وتعليقات حول العولمة من وجهات نظر متعددة (النقابات، الأعمال، المنظمات
غير الحكومية ... الخ) بدون إظهار الأسماء للذين كتبوا الاسئلة او منظماتهم، اسخ ما كتب وقم بتوزيع المجموعه الى عدة
مجموعات كل منها 4-6 أشخاص. واطلب من كل مجموعة ما يلي:-

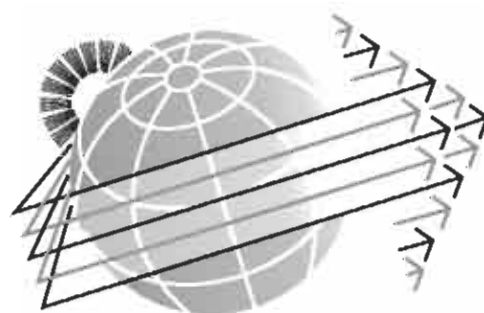
1. اقرأ وناقش الجمل والاقتباسات كل بدوره ولاحظ الافكار التي توافق عليها أو التي لا توافق عليها .
2. تعرف على الافكار التي تكون اقرب ما يمكن لوجهة نظرك .
3. يعين فرد من المجموعه ليقدم التقرير عنها في مجموعته النقاش بعد تقديم كل مجموع تقريرها يتم نقاش جماعي . بعد
ذلك أظهر قائمه المشاركين بشكل عشوائي لأولئك الذين قاموا بتقديم التعليقات أولاً واسئلهم بأن يتوقعوا الشخص الذي
قام بكتابة كل تعليق بعد النقاش اخفي من قال ذلك حقيقة .

ملاحظات :



العولمة

في قطاع النقل



صناعة النقل تغيرت بعمق خلال العقدين الماضيين:

■ ملكية خاصة و/أو إداره لقطاع النقل حتى في قطاع النقل العام بدأ هذا ينتشر. سابقاً معظم اشكال قطاع النقل العام كانت مملوكة للدولة. الآن تم استبدال جميع او جزء من هذه الملكية بالقطاع الخاص.

يتم الاستمرار بإعادة هيكلة صناعة النقل. المنظمات الوطنية للمسؤولة عن قطاع النقل الفرغت من مواردها، وهي تعاني من الضغط وتزايد تعقيد الانظمة للتشغيل من المالكين.

كثيراً من الحكومات ازلت لسيطره الحكومية والمحددات على من يمكنه دخول صناعه النقل وطنياً. تم فتح و تحرير اسواق قطاع النقل للمنافسة.

تعرضت للحكومات عادة لضغوط من المؤسسات المالية العالمية وطلب منها تحديد برامج لازالة للتشوهات وهذا اضيف الى الضغط نحو التخصصية بما في ذلك النقل.

■ وحيثما نجا القطاع العام فقد تم ذلك عاده بتبني طرق ادارية مستقلة عن سيطره النظم السياسي وتم الاشارة لذلك بالاسلوب التجاري. تم الضغط على العمال وظروف عملهم بشكل متزايد من اجل منافسة الشركات الخاصة.

كثير من مشغلي النقل اصبحو شركات دولية فتحت الاسواق بشكل متزايد لمنافسة الشركات الاجنبية في ظل هذا الضغط وهذه المنافسة فقد ازداد الضغط على العمال وتقليص عدد العمال وشروط العمل.

بعض للحكومات ساعدت اليات العولمة بمهاجمة وتقليل شروط عمل العمال وحقوقهم ومروراً بشكل متزايد قوانين عمل متشددة.

" يتعرض القطاع العام لضغط حول حسابية زيادة كلفة العمالة. لذلك فإن الحل هو الحد من نشاطات الدولة في كافة المواقع. في قطاع النقل هذا يعني اذخار الباصات، الطواقم، الترامات، القطارات، البواخر وخطوط السكك الحديدية من أجل الربح".

Graham Stevenson, National Organiser-Transport, Transport and General Workers - Union, UK

واجه صال للنقل هذه الايام تزايد عولمة الأسواق. يعرف العمال المصطلحات: العولمة، إعادة الهيكلة، التخصصية، تحرير الأسواق، المرونة. ويعرفون للنتائج أيضاً.

لثرت الأسواق العالمية على العمال في كافة الصناعات، ليس فقط النقل، علاوة على ذلك فإن للنقل وضع خاص كان لا يمكن احداث تغييرات كبرىه في عولمه الاقتصاد دون تغييرات بتكنولوجيا وتنظيم للنقل العالمي. وهذا يعتمد على الاتصالات، قلة كلفة النقل البحري، قلة كلفة النقل الجوي، وإيجاد تجاره ونقل الحاويات. وهذا يتطلب طرق جديدة سريعة وشبكة سكك حديدية متشابكة مع محاور ومراكز النقل الاقليمي والدولي. ويتطلب ذلك مشغلي موانئ دوليون، شركات نقل متعددة الجنسيات وتحالفات شركات طيران دولية.

عولمة الاقتصاد تتطلب زياده حركه للبضائع وللناس بأحجام لم يسبق لها مثيل وبأسعار متدنية لم يسبق لها مثيل، أيضاً فقد ادى للضغط المستمر لتكني الاسعار بهذه المنظومة الاقتصادية لظروف ومعايير عمل متدنية. السفن التي تستعمل رايات بلدان أخرى جعلت من السهل على مالكيها تطبيق معايير متدنية. آلاف سائقي الشاحنات يعملون لساعات طويلة وبظروف غير إنسانية وخطرة. للعولمة أدت لزيادة ضغط العمل على العمال في قطاع النقل وأدت لظروف وبيئة عمل سيئة.

النقل هو الأسس الذي يربط ويكامل الإنتاج، مع التجارة والاستهلاك، في أي مجتمع. وبالاعتماد على توافرها، كلفتها، أمانها، ملائمتها، وكفاءتها فإن لها قوة تحصيل أو عدم تحصيل حركة للناس، للبضائع والمعلومات.

Jane Barrett, Policy and research officer
South African Transport and
Allied Workers Union

السكك الحديدية الباكستانية والبنك الدولي

تلقت حكومة الباكستان قرضاً من البنك الدولي بقيمة ١٠٥ مليون دولار مع الخطوط العريضة التي تطلب مايلي:-

- وقف لدعم للحكومي للسكك الحديدية.
- زيادة أسعار نقل السكك الحديدية.
- إغلاق الدوائر، الخطوط والمحطات الغير رابحة.
- تقليص عدد العمال.
- خصخصة السكك الحديدية.

دون معرفة مستقبلهم فقد أكثر من ٣٥٠٠٠٠ عمل وظائفهم بين عامي ١٩٩٠-١٩٩٨ ولم يتم تعيين بدلاء لهم.

إعادة الهيكلة = خطر

إعادة التنظيم وأضعاف آليات فرض القيود يعني انه، حتى بوجود اعاده الهيكلة فإنه لا يمكن تطبيق القيود بشكل دقيق. في الاتحاد الأوروبي يوجد تعليمات تحكم النقل بواسطة الطرق، لكن لضعف فرض القيود قد يكون ذلك عاملاً خلف الكارثة التي حدثت في ٢٤ تشرين اول عندما لصطدمت شاحنتان في داخل النفق الذي طوله عشرة اميال والذي يربط بين سويسرا وإيطاليا.

وبحسب أحد مالكي شركة الشاحنات ، الاتحاد العالمي للنقل البري، فإن إحدى الشركات في الحادث كانت تتجاهل الكثير من الانظمة الأوروبية، فقد وظفت هذه الشركة والتي انشئت قبل شهرين في بلجيكا والتي لم يكن مسموحاً لها بوضع شاحنه واحده على الطرق، سائقاً تركياً دخل قبل ثلاثه اشهر فقط الى بلجيكا بغيرا زياره الى بلجيكا ووظف بشكل مخالف للقانون.

يرى الـ ITF تزايد في مثل هذه المعايير الخطره لسائقي الشاحنات في اجزاء كثيره من العالم.

التأثير على العمال والنقابات

أصبحت النقابات تتبنى حملات قاسية للتنظيم والسبب ببساطه الحفاظ على أعضائها.

التمييز بين الموظفين الذين يوظفون أنفسهم أصبح اقل وضوحاً. ولتجنب الثمن الاجتماعي، الاتفاقيات الجماعية والنقابات فإن بعض شركات النقل أنشئت ما يسمى " التوظيف للنفس " التعاقد من الخارج أو المالكين المشغلين. في الحقيقة كثير من هؤلاء المشغلين الصغار يعتمدون بالكامل على شركة كبيرة لمعيشتهم على اية حال، مثل هؤلاء عادة ما يكونون مغلقون على التنظيمات النقابية.

وظائف جديدة مختلفه تم استحداثها كنتيجة لتغير التكنولوجيا واعادة هيكله الصناعه. الوظائف التقليدية في قطاع النقل تشكل نسبة بسيطة من العدد الاجمالي في بعض قطاعات النقل. اعمال اخرى هي المستودعات، التوزيع، التذاكر والحجز كما هو ايضاً في العمل المكتبي، الاداري والاداره الماليه يتم استيعابها في منظومة قطاع النقل. وتم الدفع في هذا الاتجاه قداماً مع تطور شركات التزويد العابره.

إن الية التغيير في قطاع النقل لم تظهر أي اشارة للتباطؤ بل على العكس فأنها تتسارع. اعضاء الـ ITF بحاجة للتعلم من خبرات العمال في القطاعات الاخرى. كيف تكون رده الفعل لديهم للتأثير في سياسيه الحكومات كيف لهم أن يتأكدوا أن أي تغيير يقلل الضرر الاجتماعي على العمال وعائلاتهم؟ كيف يمكنهم حماية النقابات قوية وفاعله وديمقراطية قادره على البقاء؟.

"لم تبدأ الخصخصة في كرواتيا بعد ولكننا ابتدأنا بالاعداد وقد اوضحت الحكومة الوضع جلياً. في الوقت الحالي يواجه ١٧٠٠ عامل خطر التسريح، ودفع عدد كبير آخر للتقاعد المبكر. وظائف كثيرة كانت تدار من قبل شخصين او ثلاثة او اربعة تدار الان من قبل فرد واحد فقط".

Presidency member of the Railway
Workers Trade Union of Croatia

"لا تلوم الحكومات إلا نفسها لانخفاض الإنتاجية. تم الاستغناء عن الالف عمال الارصفه ، قوه عمل كبرى تم تحتيتها، أضعاف كبير للنقابين وما يسمى حق الاداره بالاداره".

Assistant National Secretary, Maritime Union Of Australia.

التغييرات العالمية في الصناعه نتج عنها زياده في عدم الامان الوظيفي. كان هناك فقدان وظائف كثيره في قطاعات نقل منظمة جيداً ومعروفة، خصوصاً في السكك الحديدية، البواخر الوطنية، شركات الطيران الوطني والموانئ. زاد عدد العمال في قطاعات اخرى مثل النقل على الطرق، وقد عملوا بمدخيل متدنية وقطاعات غير منظمة.

عمال المياومه والعمل الجزئي والمؤقت شكلوا نسبة لم يسبق لها مثيل من حجم العماله، " نساء اكثر وشباب بدون خلفيه عن النقابات انضموا للعمل. إزدادت نماذج العمل غير الامن وزاد الخطر على اعضاء النقابات .

أشكال جديده لمرونة العمل الدولي مثل حرية دخول العمال عبر الحدود كان له اثرأ سلبياً على بيئة العمل، حقوق العمال الاساسية والمنظمات النقابية، إعادة الهيكلة، الخصخصة والتعاقد الخارجي للخدمات في قطاع النقل ادى لظهور شبكة جديده من الشركات الصغيره ومتوسطة الحجم. لا زالت هذه الشركات تقدم النقل المتعلق بالخدمات ولكن دائماً خارج نطاق معايير صناعة النقل المشمولة بالاتفاقيات الجماعية.

نقابات النقل حول العالم تواجه اقتصاديات مختلفه على النطاقين السياسي والاقتصادي، كثيراً من النقابات تعرضت لهجمات وبعضها وجد نفسه تحت التهديد مع بعض الإستثناءات، فقدت النقابات اعضاء ومدخيل واجبرت على خفض نفقاتها ونشاطاتها .

كافة النقابات حتى تلك التي تجنبت خفض عدد كبير من اعضائها تواجه تغييرات كبيره. القطاع العام الكبير تم خصصته وتجزئته. الاتفاقيات الوطنية تم استبدالها على مستوى مفاوضة شركة،

نمو الاقتصاد غير المنظم.

تعمل نسبة كبيرة من حجم العمالة في الدول النامية وبازدياد في وسط وشرق أوروبا في القطاع غير الرسمي الحكومي. نتج عن برامج اعاده الهيكلة وتحرير الاسواق والعولمة فقدان عدد كبير لوظائفهم واجبروا على اللجوء للعمل في القطاع غير المنظم. وهؤلاء العمال لا يتمتعون بالأمن الوظيفي والحماية القانونية.

وقد أظهرت دراسة لمنظمة العمل الدولية أن الشباب والخريجين العاطلين عن العمل الذين يتم الاستغناء عنهم في القطاعين العام والخاص يلجأون للعمل في القطاعات غير المنظمة للتمكن من العيش، وقد دخل بعض هؤلاء قطاعات النقل، وتعاضم بناء على ذلك وجود القطاع غير المنظم في دول نامية عديدة.

في دولة بنين في غرب أفريقيا وكما هو في بلدان أخرى كثيرة فقط ظهر سائقو الدراجات الهوائية بالاجرة. وقد سمي هذا العمل وهذه الممارسة بأنها وسيلة نقل رخيصة وذات كفاءة عالية في قطاع النقل، لا يمكن لأي كان ان يقول انه لا يعلم عن وجود مثل هذا النشاط والذي اخذ مكان السائقين للمنظمين وخلق لهم مشاكل وذلك بناء على دراسة منظمة العمل الدولية ILO.

حاولت حكومة بنين في البداية منع هذا الشكل من خدمة الركاب وبالرغم من ادراكها أن للناس بحاجة الى وسيلة نقل رخيصة وهي مصدر للتشغيل في دولة تعاني مشكلة اقتصادية متنامية، وقد شكلت ثلاث نقابات للعمال في قطاع النقل بالدراجات الهوائية وهم يسعون لاعتراف كامل بمساهماتهم في قطاع النقل.

العولمة والعمالة المهاجرة

إن تزايد الفجوة التي لم يسبق لها مثيل بين الاغنياء والفقراء تحت مظلة التحرر الناتج عن العولمة قد ادى لهجرات واسعة من الدول الفقيرة، يسعى معظمهم ولاسباب اقتصادية للهجرة لاوروبا، لأمريكا الشمالية وأستراليا. وهناك يتم التعامل معهم بشكل سيئ من سلطات الهجرة ومن اصحاب العمل في اقتصاديات مخفيه. حق العمال المهاجرين وتنظيم الحملات النقابية ضد التمييز لهؤلاء المهاجرين يتم مناقشتها وطرحها في كتيب الـ ITF " حقوق العمال هي حقوق الانسان " .

العولمة - الثمن على البحارة

في بداية عام ٢٠٠١، اجتمع خبراء من الهيئة العالمية للبواخر (ICO NS) وهي هيئة مستقلة لوضع المطالب الخاصة بسلامة السفن حيث اصدروا تقريراً مدوناً تحت عنوان "السفن، العبودية والمناقص". ولظهر هذا التقرير ان ١٠%-١٥% من طواقم السفن حول العالم يعملون بظروف غير آمنة، وبدون رواتب، او برواتب متكفية، ويتعرضون لمجاعة واغتصاب وضرب فعلياً فأن الاف للبحارة يعيشون بظروف عبودية. غالبية البحارة هم من دول فقيرة وبالاخص من الفلبين، لندونيسيا، للصين، تركيا، روسيا، الهند، اوكرانيا وبورما. في الواقع هناك فائض بعدد للبحارة يتجاوز الربع مليون بحار حول العالم، وعدد كبير منهم غير مدربين بشكل جيد وليس مفاجئاً أن يتنافس البحارة من الدول المتقدمة بسبب رواتبهم المرتفعة. وهذا يعني تزايد للنقص في ضباط البحرية.

السفن المخالفة للاعلام FOC

احد العوامل الرئيسية الذي سمح بتطبيق مثل هذه الشروط واستمرارها للقرن الحادي والعشرون كان نظام السفن المخالفة للاعلام (FOC). وهذا النظام يعني ان تحمل السفينة علماً مخالفاً لعلم الدولة التي ينتمي لها مالكو السفينة، على سبيل المثال سفينة مملوكة في اليونان تحمل علم بنما، وهذه للظاهرة بدأت بالظهور بعد الحرب العالمية الثانية حيث ظهر شكل مبكر من اعادة الهيكلة وقامت صناعات كثيرة بتقليد هذه الظاهرة.

اتفاقية الامم المتحدة على قانون البحار (UNCLOS) تقول انه يجب أن يكون هناك ربطاً مقنعاً بين مالك السفينة والعلم الذي تحمله السفينة " وهذا يعني الدولة المسجلة التي تنتمي لها " وبالرغم من ذلك فإنه من بين ال ٥٨٠٠٠ سفينة وهي الاسطول العالمي " غير شامل سفن الصيد " فقد احصت الـ ITF ١٨٦٣٠ سفينة تحمل اعلاما مخالفة.

بعض السفن التي تحمل اعلاماً مخالفة أفضل من غيرها. ولكن لدول التي تعطي الحق بمنح اعلامها لمالكين من خارجها هي بالتأكيد دول نامية قدرتها محدودة على إجبار هؤلاء على تطبيق المعايير للصحة، حتى من لناعية للقانونية. حتى إن هذه البلدان هي من جنسيات ليس لها تاريخ في البحار وإدارة سفن بعيدة عنها آلاف الأميال، وهي دول مهلهلة داخلياً.

" لقد اعتقدت انني اعرف كل شيء، ولكنني لم اري ظروف عمل وبيئة عمل بهذا السوء، الا عندما وصلنا الى غرفة نوم الطاقم ومسلحتها ستة اقدام x عشرة اقدام وينام بها ستة المراد، حيث كان هناك ثلاثة اسره مهشمه، وتوجد دورة مياه عاملة واحده فقط لثلاثة رجل وامراه وحمامين للاستحمام لكل اولئك".

Jim Given, ITF Cruise Ship Campaign Director
بعد تقشيش سفينة تحمل العلم القبرصي

خلال لقرون الماضي كانت معيشة للبحارة من اكثر المهن قساوه وخطوره، كان يتم تخديرهم واختطافهم ليجبروا على العمل على اللبواخر، وقد اتزلوا في موانئ بعيده عن لوطانهم دون مال او طعام. وحتى هذه الايام فأن قسم للبحارة في الـ ITF يساعد الاف للبحارة الذين يواجهون مثل تلك المعاناة.



وكل دولة تعمل بهذا النظام تسوق نفسها بتقديم أقل الرسوم والتعليمات وعدم التفتيش بصحة للمعلومات الواردة في الطلبات من حيث الامان ومقاييس البيئة المكلفه للمال. وحرية الابحار التي يعتبرها ملاك السفن ذا فائده كبيره لهم. هذه السفن التي تعمل باعلام مخالفه لا تعمل حتى من بلداتها الاصلية. في حالة ليبيريا فان عملية تسجيل السفن تدار من خلال شركة مقرها في فرجينيا في لولايات المتحدة الامريكية، وتسجيل السفن للكمبودية من مقرها في سنغافوره.

احدى الامور الجاذبه للسفن المتعامله بهذا النظام هو ان هذا للنظام يسمح لهم بالتهرب وانكار حقوق الانسان. وبالنسبة للبحاره عاده ما يعني هذا رواتب متدنية جداً واحياناً لا رواتب على الاطلاق، ظروف معيشية مزرية، ساعات عمل طويلة وبدن راحه تقريباً. بدون تدريب حقيقي، عدم عناية صحية حقيقية، أو خطورة للطرود من للعمل بدون رواتب إذا اقلست للباخره او تم الاحتفاظ عليها في احدى الموانئ كونها تشكل خطراً على للبحر.

يشنكي كل عام طواقم من حوالي ١٥٠٠ سفينه للـ ITF بأن ملاكي هذه السفن لا يريدون دفع الرواتب لو انهم غير قادرين على السدق. في لثلاث سنولت للواقعه بين ١٩٩٨-٢٠٠٠ تم استعادته مبالغ تصل قيمتها ١٠٥ مليون دولار من خلال للـ ITF لطواقم السفن للذين لم يدفع لهم.

"١٢-١٥ ساعه عمل في ليوم لم نحصل ابدأ على ست ساعات نوم متواصله. ٨٧ ساعة عمل اسبوعياً لثلاثة اشهر عاده ما تحصل اخطاء في اتجاز خطط الرحلات. لم نجرؤ ابدأ على للجلوس والمراقبة".

هذا للتطبيق اخذ من خلال مسح ل ٢٥٠٠ بحار والذي يظهر بوضوح معناه البحارة هذه الايام، ليس فقط معنويات متدنية ولكن تم اختصار مده للبقاء في الموانئ بشكل كبير مما يعطي للبحارة وقت قليل للراحة في الموانئ. وينظر محققي للبحار عن قرب للارهاق وساعات للعمل الطويلة على إنها من العوامل المؤدية للحوادث وفقدان السفن.

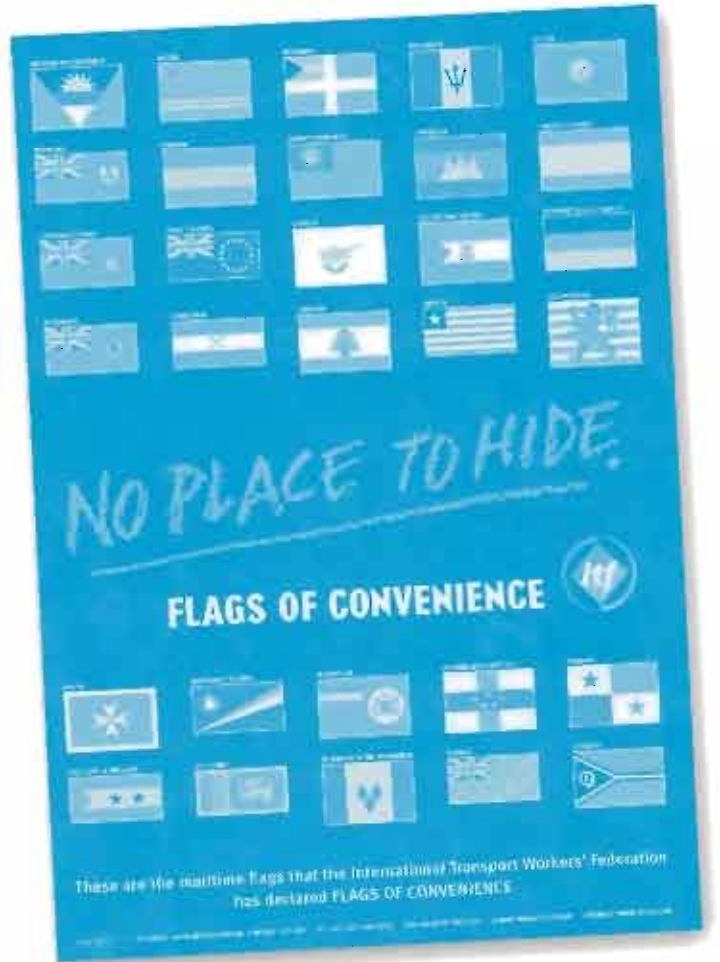
حملة الـ ITF "لايوجد مكان للاختباء" تستهدف السفن المستعمله لاعلام غير بلداتها واشكال اخرى من معايير النقل البحري.

"ننظر صحة ٤٠"

عن "العولمة - للثمن على للبحارة"، ITF
لأول ٢٠٠١

وقد تعرفت الـ ITF على ٣٠ دولة تمنح اعلام بلداتها لسفن مملوكه من خارجها

انتجوا وباربودا	قبرص،	موريشيوس،
اروبا	ليكاتوربال غينيا	جزر الانتيليس
للباهاما	باربادوس	بيليز
برمودا	بوليفيا	بورما
كمبوديا	جزر الكناري	جزر الكايمان
جزر لكوك	التسجيل للعالمي	لبنان
جيبير التر	الالمانى	ليبيريا
لكسمبورغ	مالطا	جزر المارشال
بنما	سانت فينسنت	ساوتومي
سريلانكا	وجرينا ديزز	ويرنمبي
فاتواتو	توفالو	هندوراس



إعادة هيكلة الموانئ في العالم

سيلاند استعملت ميناء سنغافورة ولكنها بدأت باستعمال ميناء ارخص في Tanjung Pelepas في دولة ماليزيا. اشتركت شركات النقل البحري بأن ميناء سانتوس في البرازيل مكلفاً جداً وهددت بالانتقال الى الأرجنتين.

تهديد الشركات بالانتقال لموانئ أخرى أوجد منافسة بين الموانئ حول العالم واجبرت الموانئ على تحسين الكفاءة وتقليص الكلفة، بما في ذلك كلفة العمال الذين مروا بعملية اعاده هيكلة كبرى. وتم الاشارة لذلك على انه تحديث. ادخلت التكنولوجيا الجديدة لزيادة فاعلية الموانئ. على سبيل المثال عربات اتوماتيكية للتوجيه (AGVs) اجهزة تكديس اتوماتيكية، وروافع شبه اتوماتيكية تم استعمالها في موانئ كثيرة وقد نظر الى ادخال التكنولوجيا الحديثه على انها تهديد للوظائف وقد ادت عادة الى تخفيض العمال بشكل كبير.

"يجب ان يشارك العمال بالفوائد المتأتية عن ادخال وسائل مناولة شحن جديده والذي يشجع عمال الارصفه الدائمين والمؤقتين".

ITF port worker, 2000

اجبرت الموانئ على اجراء تغييرات اساسية لتستطيع استيعاب البواخر التي تنقل الحاويات الضخمة. مشغلي الموانئ العالميين.

اجبرت الموانئ لأجراء تغييرات جذريه. من اجل التمكن من خدمه سفن الحاويات الضخمه،

العولمة في الموانئ تعني "التوجه الواضح لملكية واداره للموانئ من خلال شركات عالمية".

كيس مارجس سكرتير قسم الموانئ في الـ ITF.

عمال الموانئ حول العالم مروا بتجارب تمثلت بتغييرات دراماتيكية لظروف عملهم. اعادة البناء، اعاده الهيكلة، التحرر والخصخصة حصلت في الموانئ حول العالم. فقد الاف العمال وظائفهم. البعض الاخر عملوا بظروف تشغيل سيئه وبشروط غير مريحة.

عولمة صناعة النقل البحري سيطر عليها الاثر الناتج عن استعمال الحاويات والتي زادت سرعة النقل في الدول الصناعية والنامية، في آسيا وافريقيا وامريكا اللاتينية. قبل وجود عملية الحاويات كانت عملية الشحن تتم في السفينه قطعة قطعة أو بواسطة الباليات. توضع البضائع الان في حاويات يتم التعامل معها على انها قطعه واحده، وبمعنى آخر نقل السلع من مصدر لاي محطة اخرى بواسطة الشاحنات، القطارات، السفن والطائرات. تتركز عملية نقل الحاويات بأيدي عدد قليل من الشركات مع تزايد شركات تحميل وتفريغ السفن وخطوط النقل. شركة مايرسك للنقل البحري هي الان واحده من اكبر مشغلي الموانئ، وبعده مواقع أكبر من شركة PSA وحجم عمل اعلى من يوروغيت. شركات اخرى داخله في إداره الموانئ هي P & O، نيدلويد، ايفرغرين وAPL وهي فرع من خطوط نيبتون اورينت.

هذه الشركات العالمية تسعى لكلف قليلة وكفاءة عالية، مايرسك

اسم الشركة	الدولة التي تعمل بها	حجم العمل بملايين الاطنان
هتشيون	هونج كونج، الصين، اندونيسيا بريطانيا، الباهاما، بنما، هولندا	١٩
شركة PSA	سنغافورة، اندونيسيا، الصين الهند، ايطاليا، اليمن، بلجيكا	١٧
يوروغيت	المانيا، ايطاليا، البرتغال، والبرازيل	٦٥
موانئ P & O	استراليا، الفلبين، تايلند، باكستان، بريطانيا، موزامبيق، الأرجنتين، روسيا، الهند، الولايات المتحدة	٤٥
الشركة العالمية لخدمة الموانئ والحاويات	الفلبين، باكستان، الأرجنتين، السعودية، المكسيك	١٨
الشركة الأمريكية لخدمة السفن	الولايات المتحدة، بنما، المكسيك، تايلند، نيوزيلندا	٤

الاضراب اغلق موانئ تشيلي

عملية اصلاح للموانئ تم فرضها على النقابات واعضاءها. واخذ عمال الارصفه اجراءات تصعيدية لاشهر عدة عام ١٩٩٩. وطالبوا بتعويضات للعمال الذي يبدو انهم سيفقدون اعمالهم كنتيجة لبرنامج للخصخصة. وقد اوضح السيد ميغيل لوميس لوركا رئيس اتحاد العاملين في النقل بحري قائلًا:

" اهم مظاهر الصراع كان بانضمام جميع عمال المياومه والعمال بالعقود للنقابة من اجل النصر في هذا الصراع. التوقف عن العمل والمظاهرات لدت لخمائر كيره في تشغيل الموانئ، وكان يجب ان نحارب من اجل الدفاع في قضايا رفعت ضد العمال في محاكم عسكرية. تم ايداع حوالي ٢٠ شخصاً في السجن بما في ذلك احد عمالنا اللذين فقد عينه في مواجهه داخل الميناء.

مظهر آخر مهم كان في هذه الحملة شمل تزويد المعلومات للصحافة لابقاء العمال وللشعب والمجتمع الدولي على اطلاع دائم بما يحصل. وقد ساعد ذلك الدعم والضغط المستمرين من ITF واعضاءها على الحكومة وقدره التقليديين للدعوة للمظاهرات في موقع استراتيجي، وعمل لجنة النزاع بالتحضير لمجابهه وكبح هجوم الشرطه للقاسي."

توصلت نقابة للموانئ للتشيلية لاتفاقية مع للحكومة بخصوص ثلاث موانئ. وقد عمم هذا الاتفاق بعد ذلك على للموانئ الشمالية بما في ذلك لنكويك التي اعلن العمال فيها اضراباً عن الطعام.

ذلك، وهي تصر على ان الموانئ يجب ان تسمح بمنافسة القطاع الخاص لها. وسوف يكون للضغط باتجاه دخول الشركات في العطاءات التي من خلالها تنقص معايير السلامة وشروط عمل العمال من اجل الفوز بهذه العطاءات. يتم الاتجاه حثيثاً باتجاه للخصخصة نتيجة اهتمام الشركات للعبه وشركات للنقل البحري للحواليات واداره الموانئ والتي سيطرت وهيمنت على هذا الاتجاه. ومن اجل خفض نفقات الشحن والمناولة والتشغيل وزيادة الانتاجية فقد هوجم العمال في ظروف وشروط تشغيلهم. وهناك امثله عديده، في تايوان، مشغلي الموانئ الخاصين اجبروا للعمال على تخفيض اجورهم بنسبة ٤٠%. في اليابانمستان وظفت للشركات الخاصة عمالاً من قبلها غير منظمين نقابياً. عمال للمياومه والعمل بالعقود يتزايد بشكل واضح حيث تم استبدال العمل الدائم بواسطة العمل بعقود مؤقتة.

في البرازيل يطلب مشغلي الموانئ زيادة كبيرة في حجم العمل وفي بعض الحالات للمالكين الخاصين لا يعترفون بالنقابات ويتجاهلون الاتفاقيات الوطني. لدت للخصخصة لخساره عند كبير من الوظائف. في تشيلي ١٥٠٠ عامل رصيف هددوا بفقد وظائفهم عندما خصصت اربع شركات موانئ وطنية. في بنما تم طرد ٧٥% من عمال للرصيف في مينائي كريستوبال وبالبوا عندما تمت للخصخصة عام ١٩٩٧.

لقد استثمروا في ممرات اعرق، رافعات أضخم ومواقع تكديس اكبر، بعض الموانئ تقدم خدمات للتزويد. على سبيل المثال ميناء سنغافورة يقدم المستودعات لشركات للسيارات لت تركيب الاكسسوارات وتخزين وفحص العربات. في روتردام ولنتويرب هناك خدمات سهلة في الموانئ للشركات لتجميع قطع الاجهزه.

من خلال هذا التوسع في البنية التحتية، فان عددا من الموانئ للكبيرة تطالب بأن تكون موانئها مركزاً رئيسياً للنقل وكون بعض الموانئ اصبحت محورية فان الموانئ الاخرى تنفع بازدياد بأن تكون مزوده لهذه الموانئ المحورية.

تأثير الخصخصة

توجهت حكومات كثيره لشركات خاصة لتمويل هذه الاستثمارات، خصخصة الموانئ عادة ما تكون طلباً من قبل البنك الدولي وصندوق للنقد الدولي، دخلت برلمج التصحيح الاقتصادي اكثر من ١٥٠ دولة حول العالم بشكل او اخر وللبيض منها لا زال يدرس هذا الخيار. اما عن طريق خصخصة كاملة او جزئية: على سبيل المثال للقطاع الخاص يدير عملية مناولة الشحن بينما يبقى القطاع العام يسيطر على الخدمات الارضية والبنية التحتية. في اوروبا توجهات الاتحاد الاوروبي بأنه يطلب للتأكد أن شركات للبواخر تستطيع تقديم خدمات الموانئ والشحن بنفسها في أوروبا إذا رغبت

الاجواء المفتوحة : استراتيجيات العولمة في الطيران المدني

الاتحاد الاوروبي يمكنها تملك شركة طيران داخل الاتحاد الأوروبي.

عام ٢٠٠٢/٢٠٠١ عندما ضربت صناعه للنقل الجوي كنتيجة للهجوم الارهابي في الحادي عشر من سبتمبر على الولايات المتحدة، فقد واجهت شركات طيران وطنية الافلاس، وظهرت للضغوط بشكل كبير لتغيير قوانين الملكية وازالة العقوبات على الاستثمارات الاجنبية. تحالفات شركات الطيران العالمية شكلت بسبب هذه العقوبات حول الملكية العالمية. هذه التحالفات سمحت للشركاء إمكانية الوصول لخطوط أكثر والمساهمة والمشاركة بالامكانيات. على سبيل المثال المسافر من بريطانيا لصحت لدية إمكانية الاستفادة من محطات أكثر في استراليا نتيجة التحالف مع شركة كاناتاس الاسترالية والاستفادة من شبكة هذه الشركة أكثر من الحصول فقط على الخدمة المقدمة من الخطوط البريطانية. تعني تحالفات شركات الطيران أيضاً انسحاب الشركات من الخطوط التي يكون فيها أحد الحلفاء أقوى. وهذا يسمح باعادة توزيع العمل بين شركات الطيران من اجل تشغيل لقل كلفه.

في عام ٢٠٠٠ شكلت هذه التحالفات ٤٦% تقريباً من حجم السوق العالمي، التحالفين الاكبر هما (عالم واحد One World) وتضم (الخطوط البريطانية، للخطوط الامريكية American Airlines، وشركات اخرى). وتحالف ستار الذي يضم بشكل رئيسي (لوفتهانزا، ماس، ويونيك إيرلاينز، بالإضافة لشركات اخرى)، من اجل المنافسة في سوق اعاده للتنظيم فقد قامت شركات الطيران بعمليات اعاده هيكله كبرى. والهدف الرئيسي خفض النفقات وخصوصاً كلف العمال.

شركات كثيرة تخلصت من النشاطات غير الرئيسية مثل التموين، مناولة البضائع، وصيانة الطائرات. وهذه النشاطات لما تم بيعها او جعلها تعمل كفروع مستقلة للشركات على سبيل المثال يوجد لشركة

لوفتهانزا جزء منها خاص بتموين الطائرات يسمى

LSG SKY CHEFS والذي يعتبر من اكبر

شركات تموين للطائرات في العالم.

وصيانة طائرات لوفتهانزا تعتبر

الأكبر في هذا المجال عالمياً لذلك

فقد لصحت هذه الفروع

أيضاً لاعبة كبيرة عالمية

في هذه الصناعة.

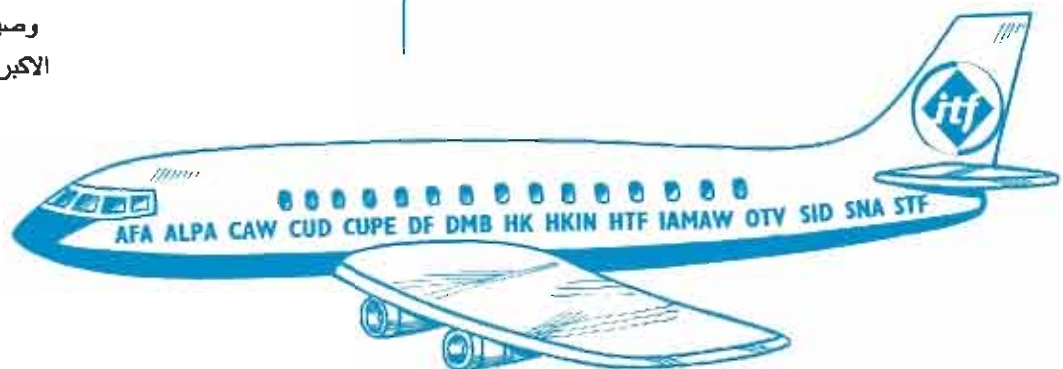
ادارات شركات الطيران حول العالم تطلب زياده كفاءة العمال بأقل الاسعار، مع قيام العمال بتجاوز اعمالهم بكفاءة ومرونة وانتاجية لم يسبق لها مثيل.

Contesting Globalisation: Blyton, Luico, McGurk and Turnbull, Published by Cardiff University & the ITF.

خلال الخمس وعشرون عاماً المنصرمة واجه قطاع الطيران المدني حول العالم اعادة تنظيم هذا للقطاع. وبمعنى آخر فقد تقلص وجود الدول في هذه الصناعة. كانت معظم شركات النقل الجوي سابقاً مملوكة للدول. وكانت تحمل علم الدولة. وكان للشركات الوطنية خاصية دخول الاسواق المحلية، إدارة الدول استطاعت دخول هذه الصناعات على المستوى الوطني. ونظمت عمليات النقل الدولي من خلال اتفاقيات حقوق نقل بين حكومات الدول.

حكومات كثيرة ازلت هذه السيطرة والضوابط الحكومية وسمي هذا بالتححر. ومعنى ذلك أن سوق الطيران قد فتح على مصراعيه للمنافسة، بعض الدول الان لديها أكثر من ناقل يتنافسون على الخطوط المحلية. للخطوط بين الدول فتحت أيضاً. ويشار الى ذلك عادة بالاجواء المفتوحة، على سبيل المثال هناك لتفاقيات اجواء مفتوحة بين الولايات المتحدة ومعظم الدول الأوروبية والذي يسمح بحرية أكبر للرحلات بين الولايات المتحدة وهذه الدول مما يسمح لشركات طيران أكثر للطيران بعدد أكبر من الرحلات على هذه الخطوط.

أوقعت عملية التححر ضغطاً على الشركات الوطنية لتصبح أكثر تعرضاً للمنافسة. وقد عني ذلك للضغط على النوعية، السلامة وتقديم الخدمة العامة من اجل السعي لارباح بوقت قصير. كثير من الشركات الوطنية تم خصصتها. معظم الحكومات تطبق سياسات متحفظة تحدد من حصة الملكية الاجنبية لشركاتها الوطنية. بعض الدول مثل الأرجنتين وبيرو غيرت قواعدها وسمحت بتمليك شركاتها الوطنية الى شركات اجنبية. في لوروا، أي شركة من



بالنسبة للعمال فإن الأستمرار باعاده الهيكلة سيرتب عليهم الاثار التالية:-

- جعل الخدمات خارجية للشركات سيستمر في الضغط على العمل وظروفه.
- عدم الامن الوظيفي سيزداد كنتيجة لاستلام شركات جديدة والعقود المؤقتة.
- تحالفات شركات الطيران التي تسعى لتوحيد التشغيل في المطارات العالمية سينتج خساره في الوظائف وتغير في شروط العمل.
- المناصبه على العقود وقوة الطلب على الاسعار والتنوعه من قبل المطارات وشركات الطيران سيؤدي لمزيد من الضغط على شروط العمل.
- التكنولوجيا الحديثه ستؤثر على الوظائف والتدريب.
- الاعمال تنقل مواقعها باتجاه الكلف الأرخص سيؤدي لآثار اجتماعية سلبية.

عمال المناولة في الخدمات الأرضية في المطارات هم أيضاً في مركز للتغيرات الدولية للملكية والمسيطره. في دول كثيره تم خصخصة المطارات ومن اجل خفض النفقات فإن شركات الطيران والمطارات تتسابق لبيع او التعاقد على خدمة المناولة للطائرات. ويقدر انه بحلول عام ٢٠١٠ فإن ٥٠% من الخدمات الارضية ستكون شركات مستقله. شركات عابره كبرى يبدو انها تسيطر على خدمة المناولة الارضية.

الشركات العالمية في خدمات المناولة.

المزود	المطارات	للدول	للعاملين
جلوب جرولند	٨٥	٢٣	١٧٠٠٠
سويس بورت	١١٥	٢٠	١٥٠٠٠
سيرف آير	٩٩	١١	١٠٠٠٠
مينزيمس / اوجدين	٧٢	٢٢	٩٠٠٠
WW F	٩٧	١٢	غير متوفر
أفيا وشركاهم	٢٧	٤	٤٣٠٠
أفيانمس	٣٤	٧	غير متوفر



الشركات العالمية لتموين الطائرات

صناعة تموين للطائرات لصبحت من أكثر الصناعات تركزاً. سابقاً معظم شركات الطيران كان لديها وحدات تموين خاصة بها، تغيرت هذه الممارسة بشكل دراماتيكي. LSG- SKEY CH EFS وجيت جورميه تسيطران الان على ٦٠% من هذه الصناعة عالمياً.

هذه الشركات ترتبط بتحالفات شركات الطيران على مبيد المثل CH EFS LSG-SKY ترتبط مع تحالف STAR من خلال لوفتهانزا وشركة جيت جورميه تحالف QUAL IFLYER من خلال سويس إير.

بالنسبة للعمال يخلق هذا الوضع مزيداً من الضغوط على ظروف العمل وتنظيم النقابات من خلال:-

إزالة تموين للطائرات من صناعة النقل الجوي الى صناعة لطعام والتموين والذي يعني معايير توظيف أقل وحماية نقابية اضعف.

■ ظروف عمل سيئة بسبب تعرض شركات التموين للمنافسة.

■ الطرق لجديده لانتاج تؤدي الى التشدد في العمل وخسارة في الوظائف.

نقل العمال من جهة معينة في العالم الى مواقع جديده.

توظف للشركتين الان العمال حول العالم معظمهم اعضاء في نقابات عضوه في ال ITF والاتحاد الدولي للطعام، الزراعه، الفنادق، المطاعم، التموين والسجائر (IUF). في سبتمبر ٢٠٠١ شكلت هذه النقابات شبكه نقابية IUF-IU F لشركتي LSG- SKY CH EFS و GATE GOURME T وهذه الشبكات ستكون الرد على تخفيض شروط العمل في تموين للطائرات.

التأثيرات على الامن والسلامة

أصبح أمن الطيران موضوعاً هاماً منذ اختطاف الطائرات واصطدامها المروع في العملية الارهابية في الحادي عشر من سبتمبر ٢٠٠١. نقاش واسع حول عملية تفتيش البضائع في الطائرة من قبل شركات خاصة تدفع لال للرواتب ولا تعطي فوائد وظيفيه ومعظم هذه الشركات لا ينظم عمالها نقلياً.

وجد تقرير صدر عام ٢٠٠١ عن المكتب العلم للمحاسبة الامريكية وهو ذراع تحقيقي للكونغرس أن معدل تقلب الوظائف لموظفي التحقق وللتفتيش في المطارات هو ١٢٦%، في مدينة سانت لويس كانت النسبة ٤١٦%، وفي مدينة اتلانتا كانت النسبة ٣٧٥%.

معايير التوظيف السيئة ومعايير الامن السيئ كانت تسير معاً بدأ بيد. واحده من شركات لمن للمطارات واسمها ارجنبرايوت عرضت ماذا يمكن ان يحصل عندما تقوم الشركات بخفض النفقات بواسطة تقليل معايير للتوظيف، وقد وجدت مايلي:-

- تغير التطبيقات التاريخية للوظائف .
- تقارير مضلله للسلطات بأنه تم التدقيق على التاريخ للوظيفي .
- اعطاء تصاريح مضلله رسمية حول فحوصات للموظفين والذين لاينجح بعضهم وبعضهم الاخر لم يقدم امتحاناً اصلاً.
- تشاء مدارس ثانوية عامه صوريه لمنح الشهادات للترمه للتوظيف .
- اعطاء شهادات كاذبه حول دخول العمال برامج تدريبية.

في شهر أكتوبر عام ٢٠٠١ تم التأكيد على ضرورة عودة وظائف الامن للمطارات تحت سيطرة الحكومه الفدرالية. اعتراضات من بعض قيادات الحزب الجمهوري بأن هذا سيقود الى سرعة التنظيم النقابي لهذه للوظائف واعتبرت هذه الاعتراضات غير ذي قيمة حتى من نفس الحزب. في نوفمبر ٢٠٠١ تم الموافقة على عودة ٢٨٠٠٠ وظيفه لمن للمطارات للقطاع العام والذي يعتبر انتصاراً كبيراً للنقابات الامريكية. للضغط المستمر على ظروف العمل والرواتب الناتج عن المناصه الحاده شجع على تخفيض التكريب على السلامة، المناصه وتحفيز العاملين في الطيران المدني.

تزايد حجم العمل، الساعات الطويلة للعمل، للمهارات الضعيفه، العقود الشديده ساهمت او سببت في تزايد حوادث الطيران المدني، تطالب النقابات بعلاقات جديده بين لصحاب العمل، للحكومات والعمال بحيث تعتبر اعمال الطيران المدني مهن لمن وسلامة للطيران.

لفترة بعيده تم النظر على وجود الماكينات المتطوره تكنولوجياً على انها بديل لمهارات الاكرد وليست اداه لزياده كفاءتهم. شركات النقل الجوي تريد ان يكون الامن والسلامة استثمار بدلاً ان يكون كلفه. إن اليوم الذي يجادل به على انه " الخيار للاكل كلفه " يجب ان يتلاشى.

Transport International No.8, 2002



إعادة هيكلة السكك الحديدية : التوجهات العالمية

في الدول النامية وبالأخص في أمريكا اللاتينية، أفريقيا ووسط وشرق أوروبا تدخل للبنك الدولي في اعاده هيكلة صناعة السكك الحديدية. ويعطي البنك الدولي النصيحة والتمويل لتحويل ملكية الدولة للسكك الحديدية للقطاع الخاص، لدى ذلك لخسارة عدد كبير من الوظائف.

حديثاً ناقش قسم السكك الحديدية في الـ ITF في مؤتمره من خلال الوفود المشاركة الاتجاهات الرئيسية لاعاده هيكلة السكك الحديدية وهذا يشمل:

■ الخصخصة لكاملة

تم بيع الخطوط والأصول لشركات خاصة، على سبيل المثال الخصخصة في بريطانيا ونيوزيلندا، الشركات الخاصة مخوله بأداره الامور التجارية الخاصة بها. وبمعنى آخر يمكنهم إدارة السكك الحديدية للحصول على ارباح.

■ حق الامتياز

الشركات الخاصة تحصل على عقود طويلة الامد لادارة وتشغيل الاصول و/أو صيانة الخطوط. ملكية الخطوط تبقى للدولة وهذه هي السياسة المفضلة للبنك الدولي حيث تم التوسع بتطبيقها في أفريقيا وأمريكا اللاتينية.

■ التشغيل التجاري

أجزاء مختلفة من نظم السكك الحديدية تعمل بأملوب تجاري بالرغم من بقائها تحت سيطرة الدولة.

■ تحول المسؤوليه الى حكومات اقليمية

تحويل للمسؤولية الادارية والمالية من الحكومة المركزية الى الاقاليم بينما تبقى للملكية والتشغيل بيد الدولة، يطبق هذا عادة في النقل داخل المدن وبين الاقاليم للركاب.

■ اعطاء تعاقدات خارجية للاعمال غير الرئيسية في صناعة السكك الحديدية.

النشاطات غير الرئيسية مثل للتنظيف، الامن ومبيعات التذاكر يتم التعاقد الخارجي بخصوصها بينما تبقى الاعمال الرئيسية للسكك الحديدية بيد الدولة.

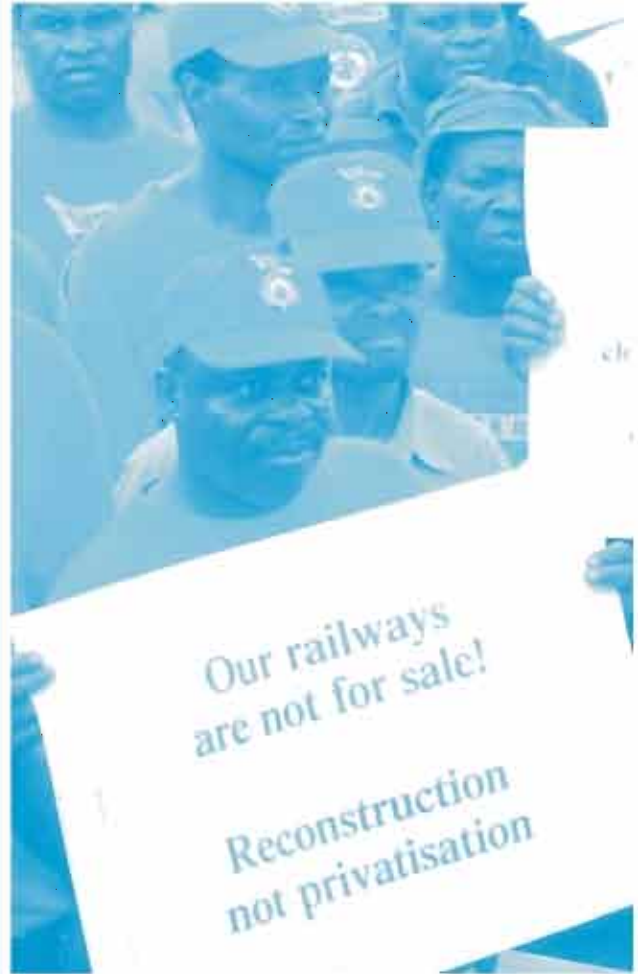
■ تقليص الحجم وإدخال متعدي المهارات

الملكية تبقى للدولة ولكن تخفض القوى العاملة عن طريق التعامل مع الماهرين متعددي للمهن وذلك لزيادة الانتاجية.

"من المهم عرض الخرافة القائلة بأن الخصخصة تزيد الكفاءة بشكل اوتوماتيكي، للحقيقة بالنسبة لعمال السكك انها تجلب الاستغلال".

Jim Knapp, former General Secretary, National Union of Rail, Maritime And Transport Workers (RMT), UK

عمال السكك حول العالم يعرفون المعنى الحقيقي لاعادة الهيكلة، ويتبادلون الخبرات المشتركة معاً حول الخصخصة. العمل على اسس تجاريه، تقليص الاعداد وجلب العمل من الخارج لعمال السكك الحديدية في كل مكان علي العمال مهاجرتهم وشروط عملهم. في بريطانيا تم الاستثناء عن ٣٠٠٠٠ عامل في السكك الحديدية. في الباكستان قبل ٤٠٠٠٠ عامل للتقاعد بشكل تطوعي، في جنوب افريقيا عرضت الاداره تقليص لعماله بـ ١٥٠٠٠ عامل لاعادة الهيكلة.



ليس للبيع

لجحت نقابات السكك الحديدية في جنوب افريقيا في صراعها ضد خطط خصخصة السكك الحديدية. وقد اوضح جين باريت من اتحاد نقابات النقل في جنوب افريقيا (SATAWU) كيف تحقق ذلك.

في نهاية عام ٢٠٠٠ اعلنت الحكومة ان (سبورنت) صاحبة الخطوط الطويلة "ليس للداخلية" لجنوب افريقيا سيتم خصصتها جزئياً. ويريدون اعطاء امتياز لوحدتين تعتبران رابحتان: الاولى كول نت التي تنقل الفحم من كاوزولو - ناتال في الشمال الى ريتشاردز بي وأوريكس التي تنقل الحديد من المناجم الى سالدانها في الشاطئ الغربي. وايضاً للخط الفاخر وهو نوع من الفنادق الفاخرة على عجلات كان ليضاً معروضاً للبيع، للخطوط الرئيسية المشغولة يمكن اعطاء حق امتياز بحقها، حيث يمكن استخدام بعض المردود لانعاش عمل نقل البضائع، بنفس الوقت لن يتم التخلص من أي خط غير رابح ويتم تقليص عدد العمال بناء على ذلك بـ ١٥٠٠٠ عامل.

نقابتي (SATAWU) تشككت انه اذا تم اخذ الاجزاء للرابح فان ذلك يدفع باتجاه تنني باقي العمل في هذا القطاع. كان انطباعنا انه يجب عدم المساس بكل الشبكة ويجب ان تبقى معاً بحيث يمكن تطويرها بشكل متكامل، وبالاخص في المناطق الاقل تقدماً في البلاد. دعمنا فكرة تحسين للكفاءة ولكن فقط إذا تمت بشكل ديمقراطي من خلال التشاور مع النقابات.

أخذنا هذه الافكار للجنة الوطنية المسؤولة وربطنا ذلك مع نقابتي السكك الاخرين في البلاد. تاريخياً، لم تكن للعلاقات جيدة لانهما كانتا نقابتين مهينتين للمائتين للبيض. ولكن في هذه الحالة كانت لدينا مصالح مشتركة وموقف موحد، في نهاية آذار عام ٢٠٠١ استعملنا يوم الـ ITF للسككيين لاعلان موقفنا بمسيرات في مختلف المواقع.

تم تشكيل لجنة مشتركة من الحكومة والعمال "فريق عمل"، ولكن الحكومة لم تجب على استئلتنا فقد كانت للمعلومات من ادارة سبورنت ومستشاريها هالكرو سيئه من حيث حجم تقديراتهم للتكنولوجيا، العمال والاستثمارات للاعولم العشرين للقائمة، حيث اثبتت هذه المعلومات صدق مخاوفنا، يمكن ان يذهب كل القطاع في اتحدار إذا تم اخذ الاجزاء للرابح، حتى للخطوط لتقليله الكثافة هي جزء من النظام المتكامل، وهمهم للمحافظة على البضائع والانتاج في المناطق الريفية.

يمكن أن يكون لكثير العوامل اهمية ان سبورنت اصبحت مستقلة مالياً منذ انشاؤها وهي مملوكة من قبل للدولة، واستدانت اموال وسندتها بكفالة للدولة ولكنها لم تعتمد ابداً على دعم الحكومة.

في وقت كتابه هذا الموضوع وافق الوزير على عدم بيع كول نك وأوريكس يمكن ان تبقى ايضاً. نقل الركاب يبقى في يد الدولة، ويظهر انهم اخذوا الدرس من التجربة البريطانية، وافقت للنقابات على خصخصة للقطار الفاخر الغنقي لانه بالنسبة لنا ليس لهذه الخدمة أي اهمية استراتيجية او تأثير اجتماعي، وقد قبلنا ذلك بمواجهة التحولات التكنولوجية، حيث سيكون هناك فقدان للوظائف. ولكن لدينا مساحه للمفاوضه حول العدد النهائي، باستعمال الاجراءات التقليدية للعادية. كانت عملية مرهقة، وقد استغذت موارد النقابات. وقد عملنا مع بعض كبار المستشارين العالميين وبالاخص بنك روتشيلد البريطاني والذي كانت لديه الخبرة في التخصصية.

دور شركات السكك الحديدية متعددة الجنسيات

ملاك السكك الحديدية العالميون اصبحوا يتزايدون وبشكل اخص للشركات الأوروبية والأمريكية التي تتخذ صفقات جديدة وتتألف معاً، فاتحة الطريق لاسواق دولها وللمناطق الأخرى من العالم.

- شركات السكك الحديدية الأمريكية عقدت صفقات سكك حديد في كندا، أمريكا اللاتينية، الشرق الأوسط، شرق أستراليا ونيوزيلندا.
- السكك الحديدية الكندية الوطنية، تخصصت عام ١٩٩٥، وتدمجت مع سكك جنوب مدينة كاتساس لإنشاء سكك حديدية عبر الولايات المتحدة، كندا والمكسيك.
- لشركه الفرنسية فيلندي لها فرع كبير للركاب في بريطانيا وكذلك ادارة تشغيل في أستراليا، البرتغال، السويد، هولندا وألمانيا.
- أقسام الركاب والشحن في الشركات الوطنية الأوروبية بدأت بالاندماج أو لتألف.

هذا الاتجاه تم تشجيعه بالتحريز. في كانون أول ١٩٩٩ ولفق وزراء للنقل في الاتحاد الأوروبي على إنشاء شبكة نقل سككبه

عبر أوروبا لفتح سوق للشحن بواسطة السكك الحديدية، شركات السكك بما في ذلك المشغلين من القطاع الخاص، ستكون قادره على تشغيل خدمات للشحن في أي مكان تريده في أوروبا. شركات الشحن العالميه من بين الجميع تأخذ الفائده من ذلك. شركتي P & O نيلويد ومايرسك ميلاند أنشأتا شبكات سكك رابطة بين ميناء روتردام في هولندا ومحطات في ألمانيا، بلجيكا، هولندا وإيطاليا كجزء من سلسلة للخدمات من (الباب الى الباب).

لعمال لهم خبرات مختلفه مع الشركات متعددة الجنسيات. بعض الشركات تحاول منع النقابات من دخول منطقة العمل. والبعض رفض الاعتراف بالاتفاقيات الجماعية واجبروا العمال على توقيع عقود منفردة. وفي أمثله أخرى أجبرت الشركات متعدده الجنسيات على تغير اسلوبها مع النقابات.

"تطم أن بعض الشركات متعددة الجنسيات تتصرف كالحرباء، يمكن لهم الاعتراف بالنقابات في دوله ما وتكون ضد النقابات في مناطق أخرى ولهذا السبب يركز الـ ITF على التأكيد على اهمية التعاون في التضامن العالمي كجزء من نشاطها".

ماك بورانا، سكرتير السكك الحديدية في الـ ITF

تغيير وجه الشحن بواسطة السكك الحديدية في أوروبا

ريليون أول شركه شحن سككبه عبر الحدود الأوروبية، نشئت عام ٢٠٠٠ من قبل ألمانيا وتملك شركه DB للشحن و NS للشحن من هولندا، هذا الائتلاف أسس للوصول الى ميناء روتردام الذي يملك القدره على خدمة السفن الكبيره الجديده والتي لايمكن خدمتها في هامبورغ الميناء الألماني. في اليوم الأول للتشغيل لدعت للشركه ان لديها ٤٥٠٠٠ عامل وتنبأت بحجم دوران مالي قيمته ٣٨ بليون دولار أمريكي.

تبحث ريليون عن شركات سكك وطنية للارتباط معها لإنشاء سكك حديدية أوروبية حقيقية. انضمت السكك الحديدية الدنماركية الى ريليون نهاية عام ٢٠٠٠ وتخطط ريليون لامتداد نشاطها الى بولندا، التشيك، هنغاريا ورومانيا. توقعت ريليون انه في وقت ما سيكون هناك ثلاث أو اربع شركات فقط لشبكة الشحن السككي الأوروبي، مع تخصيص للشركات الوطنيه فقط لتزود هذه الشركات. هذه للشركات الأوروبية يمكن لها بعد ذلك الانضمام الى عدد يتراوح بين ستة الى عشر شركات تزويد عالميه ضخمة للشحن.

الشركات متعددة الجنسيات في النقل البري " على الطرق "

الشركات الامريكية توظف سائقين مكسيكيين والشركات الجنوب افريقية توظف بشكل متزايد سائقين من بوتسوانا وسوازيلاند.

في شهر حزيران ٢٠٠١ علق ٢٤ سائق شاحنه لتواني في بلجيكا دون مال او طعام، لم يتم الدفع لهم لمدة شهر وهم يعملون في تزويد المواد الغذائية للمحلات على الطرق حول اوربا الغربية لمدة ثلاثة أشهر وتقريباً لم يغادروا شاحناتهم. نام احد السائقين، بينما يسوق الاخرون، لذلك لم يكونوا عمال مهاجرين يرتاحون في اوربا الغربية، كانوا سائقين مستغلين بشكل كبير عبر الحدود. نقابة النقل البلجيكية (BTB) تدخلت وساعدتهم وفاوضت لعودتهم لمنازلهم.

الطريقة الاكثر شيوعاً لخفض النفقات هي الدفع للسائقين الحد الأدنى. مسح اجرته الـ ITF عام ١٩٩٩ اظهر ان معظم السائقين دون النظر الى مناطقهم او الشاحنات التي يسوقونها يتجاوزون ساعات العمل القانونية. حملة الـ ITF " الجهد الزائد يقتل " وحد السائقون حول العالم للقتال ضد الاساءه لهم " انظر صفحه ٤١ " .

مع فتح الاسواق، شركات نقل بري كبرى اصبحت متعددة الجنسيات في نقل الركاب، شركات مثل ستيج كوتش، اريفيا، فيرست جروب من بريطانيا وكذلك فيفندي ترانسديف و VIA-GTI من فرنسا اشترت شركات حافلات وشركات نقل قطاع عام في دول مختلفه خارج دولها. على سبيل المثال فيرست جروب الان داخله في شركة نقل الطلاب الامريكية وهذا سبب التبدل في الوضع النقابي بين النقابة العامه لعمال النقل والخدمات في بريطانيا والنقابة العالمية للخدمات في امريكا.

قطاع النقل على الطرق ينمو بسرعه. نقل البضائع ضروري للتجاره العالمية والنقل بواسطة الشاحنات هو مفتاح الربط للانتاج العالمي وسلسلة التوزيع. وايضاً فان التحرر زاد التنافس في الاسواق وسبب معاناه للعمال في النقل على الطرق في كل مكان وتدننت شروط التشغيل .

بعد إعادة تنظيم قطاع الشاحنات في الولايات المتحدة، فقد شهد قطاع النقل الرخيص للشاحنات تزايداً كبيراً وجميع العمال الداخليين على هذا القطاع غير منظمين نقابياً. المنافسة الكبيرة ادت لرواتب متدنية، ساعات عمل اطول وظروف عمل غير آمنة. اصبحت مواقع العمل تعرف بانها " اماكن للتعرق تمشي على عجلات " .

في الاتحاد الاوروبي النقل على الطرق اوجد حوالي ٦٥ مليون فرصة عمل، بينها مليوني فرصة عمل لسائقي الشاحنات. ولكن منذ عملية التحرر استطاع مشغلي الشاحنات الاوروبيين الغربيين تقليص الكلف بواسطة تشغيل سائقين او التعاقد مع مشغلين من اوربا الشرقية. وهناك الرواتب والكلف الاجتماعية اقل بعشره اضعاف من اوربا الغربية، على سبيل المثال فان الشركة الالمانية ويلي بيتز تشغل سائقين من تركيا، بيلاروسيا وبلغاريا ومعظم شاحناتهم الـ ٨٠٠٠ مسجلة في اوربا الشرقية. "انظر ايضاً الى الأقتباس صفحة ١٣ والخاصه بحريق نفق سانت غوتهارد عام ٢٠٠١". معظم مشغلي الشاحنات حول العالم ليسوا بضخامه ويلي بيتز ولكن لمالكين صغار الحجم، كل منها يشغل عدد قليل من السائقين مستوى الارباح في عقودها محدود جداً. لذلك هناك ضغط كبير لضبط النفقات، على سبيل المثال التعاقد مع سائقين من خارج الدوله.

سائقو الشاحنات الذين ينتظرون ثم يسرعون.

انه لشيء جديد " الوصول في الوقت تماما " يعني بالنسبة لسائقي الشاحنات وقت اطول، ساعات تضيق ساعات غير مدفوعه بينما ينتظر السائقون للتحميل والتزليل لا يتم الدفع لهم. عاده الطريقة الوحيدة التي يمكن بها للسائقين ان يحصلوا على برنامج محدد يمكن لهم ان يحصلوا على ثمن انتظارهم عندما يصلون الى الطريق السريع ويخرجون منه بشكل غير قانوني.

إذا اجبرهم برنامجهم على السرعه، فان جيوبهم الخاويه تجبرهم على العمل ساعات أطول. معدل دخل السائقين الغير منظمين نقابياً يعادل ٤٢% من دخل مثلائهم الذين يتلقون حماية نقابية ويعملون ٧٠ ساعه في الاسبوع. تقريباً ١٥% أكثر من الحد القانوني المسموح به لكل ذلك من اجل زيادة دخلهم، الشركات جاهزه لا تزال المداخل وتطبيق ساعات عمل اطول على عمالهم لتلبية ما يسمى خدمة التزويد " الوصول في الوقت تماما " لتلبية حاجة الصناعه.

الشركات متعددة الجنسيات عبر كافة القطاعات

وتتوقع الـ ITF نمو هذا النشاط العالمي لمثل هذه الشركات في المستقبل وهذا له تأثير على الطريقة التي ينظم بها عمال الطرق، السكك الحديدية والنقل الجوي معاً.

الشركات تقوم أيضاً بالاستثمار على نطاق كبير في النقل. على سبيل المثال شركة ستيج كوتش هي شركة بريطانية عابرة تغطي الآن للحافلات، للمركبات، السكك الحديدية، أداره الاصول والطيران " انظر الى الصندوق في الاسفل ". فيفندي للفرنسيه للنقل هي شركة عابره تغطي للحافلات، الترامات، والقطارات.

ستيج كوتش: السفر عبر الحدود

انشئت ستيج كوتش عام 1980 لرسملة صناعة للحافلات في بريطانيا في بداية عملية اعاده التنظيم. عام 2000 امتلكت 16 شركة باصات في بريطانيا ووظفت 20000 عامل.

في الثمانينات بدأت ستيج كوتش بشراء وبيع شركات الباصات حول العالم وقد قامت بشراء وبيع:-

- خطوط جري كوتش في كندا.
 - تشغيل الباصات في نيوزيلاندا.
 - حصة في تشغيل باصات البرتغال.
 - سويص: وهي واحده من شركات لباصات في السويد والتشغيل الخاص بها في لندمارك.
 - مالكي نقل ترانزيت تعمل في بريطانيا واستراليا.
 - ستيج كوتش مالاوي.
 - خدمة باصات كينيا.
 - سيتي بص City Bus هونج كونج.
 - حصة في شركة باصات تشونج كوينج في الصين.
- مركبات امريكا وشركة " شمال امريكا للمركبات وللتاكسيات ". بالاضافة لخدمة الباصات فان ستيج كوتش تملك خدمات السكك الحديدية، الترامات ومطار في بريطانيا ، وشركه نقل نهري نيوزيلاندي، حصة في تشغيل للطرق البريه في هونج كونج ويوجد مفاوضات للحصول على حصة في مطار ميامي في الولايات المتحدة الامريكية.



العمالقة الذين يدعون " من الباب الى الباب "

تهيمن الان اربع شركات متعددة الجنسيات على قطاع توزيع البضائع وهي: UPS, DHL, TNT, وفيدرال اكسبرس وهذه الشركات تتوسع اعمالها العالمية بشكل مستمر من خلال الدمج، الشراء، والتعاقد من الخارج. كلا شركتي UPS وفيدرال اكسبرس لهما خطوط طيران كبير من شركات طيران وطنية كثيره. في الواقع فان شركة DHL مملوكة الان من خدمات البريد الالمانية " البريد الالمانى " والتي قامت بشراء ٣٠ شركة منذ علم ١٩٩٧، في علم ٢٠٠٠ قامت لمبراطورية " البريد الالمانى " للتزويد بالتحالف مع جناح الشحن في شركة لوفتهانزا الألمانية، منشأة اكبر شركة متكاملة لشبكه شحن في العالم .

وهذا كله نتيجة الطلب الهائل على النقل الاسرع، والمسافات الكبيره، وبأقل الاسعار، وبالمقابل فان هذه الشركات تضع مطالب إضافية على العمال وتضعهم تحت مزيد من ضغط العمل، مما يسهل لها مرونة اكبر وكلفه عماله أقل.

لذلك فان العمال الذين يعملون في مختلف قطاعات النقل ، هم جميعاً جزءاً من سلسلة التزويد وتشمل ليس فقط المسائقين، عمال السكك الحديدية، عمال الموانئ، للبحاره أو عمال النقل الجوي، ولكن أيضاً العمال في المستودعات ، مراكز للتوزيع ، ومراكز الاتصال. هذا التحول في طريقه تشغيل قطاع النقل سيكون له اثر كبير على نوعية الاستراتيجيات والتتميق التي يمكن ان تحتاجها النقابات لتطوير الليات دفاعها عن مصالحها.

في السوق الاقتصادي الذي يتصف بالمنافسة العاليه، فان للمواد وتزويدها والمواد المنتهية للتصنيع ، يجب ان تصل المكان للصحيح، تماماً في الوقت المناسب، وبأقل للكلف. لقد اتسع حجم للتحدي المصنعين للاستعانة وبشكل متزايد بجهات تقوم بتأمين احتياجاتها للتزويده مما خلق جيلاً جديداً من شركات للنقل.

هذه الشركات ليست فقط شركات طيران، لو مشغلي سكك حديدية أو شركات شحن بري أو ملاك سفن ولكنها تحتوي على عناصر من كل تلك الشركات معاً، مع استعمال تكنولوجيا الانترنت، ان تزويدهم من الباب الى الباب، من بوابة المصنع الى محلات البيع بالقطعه وحتى للمستهلك مباشرة في منزله. ويمكن تسميتهم " منظمات تزويد متعدده النماذج " .

على سبيل المثال ، فان شركات P & O نيدلويد ومايرسك والتي عرفت بانها شركات شحن بحري ، نشأتا السكك الحديدية الاوروبية (ERS) وشركة (ERS) هي عباره عن قطارات تعمل مباشرة بين ميناء روتردام في هولندا ومحطات في كل من المانيا ، بلجيكا، هولندا وإيطاليا، وشركة ERS جاهزه وبشكل دائم لشراء تشغيل السكك الحديدية عندما تكون متوفره. وهي تقوم الان بتزويد خدمة من " الباب الى الباب " باستعمال شركات نقل برية محلية.



المتحدة لخدمات الطرود (UPS) : ماردا عالمي جديد في التزويد

شركة (UPS) هي أكبر شركة في العالم لتغليف وتوزيع الطرود، وتنتقل أكثر من ٣ بليون طرد في السنة وتستهلك أكثر من ٥٧٠ طائرة و ١٥٧٠٠٠٠ حافلة، وتعمل في كل دول العالم تقريباً، تدير UPS أكبر شركة طيران للشحن السريع في أمريكا اللاتينية من خلال الشركة التابعة لها واسمها (CHALLENGE AIR CARGO).

تعتبر UPS واحدة من أكبر مشغلي العمال في العالم ويوجد بها أكثر من ٣٤٠٠٠٠٠ عامل لقد ابتعدت UPS بعيداً عن كونها مجرد شركة تغليف وتوزيع صغيرة. وهي تتعامل الآن مع شحنات كبيرة وثقيلة عبر الحدود العالمية. ولقد طورت هذه القدرة من خلال اندماجها مع شركات شحن كبرى عديده. دفعت UPS مبلغ ٤٠ مليون دولار للامبراطوة الامريكية للشاحنات (FRITZ COMPANY) وتصف الشركة استراتيجيتها بالتالي :

" إن مردود صناعه للتزويد والشحن الان متناثره من حيث التوزيع الجغرافي والطريقه التي يتم تقديم الخدمه بها، وبالتالي نقدم للامام فان UPS مستمكن من تقديم الخدمه على مستوى اتقاطه لزيابنها، على سبيل المثال فان الزبائن مستمكن من تصنيع منتجاتها في أي مكان في العالم، ومن خلال UPS سوف يكون بإمكانها تحريك هذه البضائع بأي وسيله نقل متاحه عبر الحدود. وعندما نعمل مع الحلول التكنولوجية المتاحة لنا، فان الحلول الماليه المقدمه من قبلنا ومن قبل السلسله التابعه لنا ستكون في متناول الجميع ، لقد نشأت UPS العرض الذي لايمكن ان يوازيه شيء في اماكن العمل".

David Abney, UPS

تتعمد هذه الرساله كيف حولت UPS نفسها الى شركة ضخمة، على سبيل المثال فقد أنشأت UPS شركة فرعية لها اسمها مجموعه UPS للتزويد وهذه تقدم خدمات مثل تزويد سلسله إدارة تكنولوجيا للتزويد والاداره الماليه، مراكز لتصال وخدمات النقل. اتسعت UPS عالمياً خلال السنوات القليله الماضيه وهذه لقايمه تعطي أمثله قليله عن نشاطات UPS حول العالم :-

- شراء البولندية لخدمات الطرود (PPS).
- شراء شركة طيران الشحن (CHALLENGE AIR CARGO).
- شراكه مع شركة طيران JETAIR في الهند.
- شراء شركة تزويد قطع الغيار CLS , COLOSA في بيرنهام.
- شراكه مع شركة ياماتو للنقل في اليابان .
- استثمار في شركة مطار تايوان للخدمات هو هي أكبر شركة خدمات مناولة ارضية في تايوان .
- حصه في FINON SA FECOME وهي شركة فرنسية لتزويد قطع الغيار .
- حصه في TRANS BORDER للخدمات .
- شراء SHANON MRO وهي شركة صيانه طائرات مقرها في شانون ، ايرلندا .
- شراء UNION PAK DE ARGENTINA SA وهي شركة طرود ارجنتينية.
- حليف استراتيجي في مخابر كبرى، مثل FAMILYMART في تايوان و 7-ELEVEN في هونج كونج .

لمزيد من المعلومات حول اضراب عمال ال UPS في الولايات المتحدة "انظر صفحه ٤٤"

- كيف تمت عملية اعاده هيكلة قطاع النقل الخاص بكم في عصر العولمة ؟
- ماذا كان التأثير- ايجابي وسلبي- على الاستثمار من قبل الشركات العابرة في قطاعك ؟
- كيف كانت ردة فعل نقابتكم لتحديات الاقتصاد العالمي؟ كيف يمكن تقوية ردة فعل نقابتكم؟

نشاط: التنظيم في الشركات العابره

اختر مثالا مناسباً لشركة عابره نشطه في القطاع "القطاعات" التي يمثلها المشاركون . كلما كان المشاركون عارفون بالمثال كلما كان النشاط اكثر فائده . حاول ان تعرف مسبقاً القليل عن الشركة : اين نشاطها، كيف تطورت خلال السنوات الاخيرة، اسلوبها تجاه النقابات والعلاقات الصناعية... الخ . إذا كان ممكن لكتب القليل "صفحة واحدة" عن الشركة ووزعها على المشاركين " انظر على سبيل المثال، ايجاز عن الشركة المذكوره كما هو في الصفحات (٢١، ٢٥، ٢٧، ٢٩).

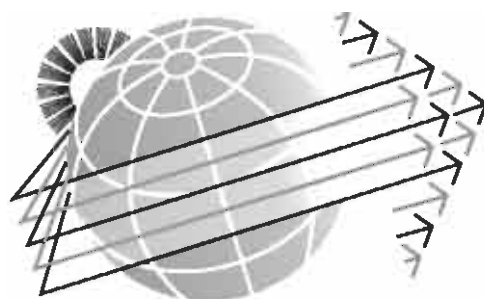
قسم للمشاركين الي مجموعات، واطلب من المجموعات بالتظاهر بأن الـ ITF دعتم لتطوير وتصميم حملته :

- ١ . أنشأ شبكة عالميه للنقابات التي تمثل العمال في الشركة .
 - ٢ . ادعم حملته النقابيه محليا وداخليا للتجنيد للاعتراف بها ودعمها داخل الشركة المعنيه .
 - ٣ . افتح للشركة للاجتماع مع الـ ITF على طاولة المفاوضات ووقع على اتفاقية عالميه حول الحقوق العماليه للنقابيه .
- اطلب من كل مجموعه قضاء ساعه للخروج بخطه لحملة مدتها سنتين، كل خطة يجب ان يكون لها مرجعية لما يلي:
- ٤ . الطلب الرئيسي والرساله النقابيه .
 - ٥ . ما قبل الحمله من نشر اعلامي وخطة تدريبيه للاعضاء النقابيين وممثليهم .
 - ٦ . شركاء الحمله المحتملين وحلفائهم (نقابات اخرى، جماعات المجتمع المحلي المنظمات غير الحكوميه... الخ).
 - ٧ . احداث الحمله واهدافها .
 - ٨ . الخطة الاعلامية .
 - ٩ . اطلب من المشاركين أن يكونوا منطقيين قدر الامكان . يمكن لك تذكيرهم بأن الـ ITF لا يقدم دعماً مالياً أو موظفين للحمله، بالرغم من ان السكرتاريات والمكاتب الاقليمية يمكن ان تقدم النصيحة والدعم . اطلب من كل مجموعه تقديم خطتهم وعرضها للتقاش من قبل الجميع .



une mondialisation solidaire

تحريك
التضامن
العالمي



دول كثيرة حتى في قطاع نقل الباصات والسكك الحديدية، الكثير من أعضاء الـ ITF يتعاملون مع شركات من خارج بلادهم. للتوظيف عبر الحدود والآثار الاجتماعية كانت محدودة ولكن للنقابات أصبحت تواجهها في قطاعات النقل.

قامت العولمة للنقابات صناعه جديده وتحديات تنظيمية، تحريك التضامن، وثيقه تم تبنيها في مؤتمر الـ ITF عام ١٩٩٨ تقول، للنشاطات العالمية والتضامن يجب ان تكون جزءاً مكملاً لجميع استراتيجيات اعضاء الـ ITF، انه شيء يعرفه عدد كبير من عمال للنقل حول العالم.

إن تزايد عولمة الاقتصاد العالمي زاد من أهمية عولمة التضامن، ليس فقط لعمال النقل ولكن لكافة القطاعات للصناعة الأخرى على حدٍ سواء. إن هناك حاجة فعلية للتضامن عبر كافة القطاعات وايضاً فإن هناك حاجة لوجود تضامن بين المنظمات وحملات أخرى، على سبيل المثال للتداخل مع المجموعات للنسائية، وحملات المحافظة على البيئة، وجمعيات حقوق الانسان، وأخرى كثيرة. كيف يمكن بناء هكذا تضامن؟

"نقابات عديدة تعلمت للدس واخرى في طريقها للتطويع. الذين يعطون التضامن اليوم قد يحتاجونها غداً. لا توجد أي مجموعة تضمن عدم مهاجمة اعمالها، حقوقها العمالية وظروف العمل، ويتزايد عدد النقابات التي يعتمد بقاؤها على فكرة النقابات في الدول الأخرى لمنحها التضامن عندما تحتاجها".

تحريك للتضامن ITF

لتضامن - قوة للنقابات للجماعيه - كان دائماً وسيبقى الاساس لعمل وقوه الـ ITF والمحرك للحركة للنقابية العالمية.

إن لطبيعته العالمية لصناعه للنقل تعطي فرصاً كثيرة لاقبال تضامنيه دولية، أعضاء الـ ITF كانت لهم ردود فعل في مناسبات كثيرة. في الواقع إن لدى الـ ITF خبره لاكثر من مئة عام في تنظيم للتضامن الدولي (انظر لى كتيب الـ ITF " حقوق العمال هي حقوق الانسان " للمزيد عن هذا للتاريخ).

يواجه عمال النقل اليوم حول العالم تغييرات جذرية في مناطق عملهم. كافة قطاعات النقل خصصت إما جزئياً او كلياً. مشغلي شركات نقل كبرى متعددة الجنسيات تهيمن على صناعة النقل في

النقابات التي ساهمت لسنوات عديدة في التضامن مع نقابات اخرى وجدت نفسها تطلب هذا للتضامن. عمال مطارات البريتيا قاموا بإجراءات تضامنية مع طواقم لظاهرة في لخطوط البريطانية. العمال الامان والايطاليين في شركة الخدمات المتحده للطرود (UPS) هددوا بالاضراب تضامناً مع عمال الولايات المتحدة. ابتداء لطلب من عمال الرصيف للتضامن مع لبحاره، وكذلك لطلب من لبحاره التضامن مع عمال الرصيف.

Mobilising Solidarity ITF

في الماضي لم يكن الانضمام لعضوية الـ ITF بتلك الالهية لان لصناعه كانت محصوره داخل القطر. أما الان فإن عدد كبير من الشركات لمتعدده الجنسيات تستثمر في ألمانيا. ونعلم أن نفس الشركات تعمل في دول اخرى أيضاً. انه لمن الالهية والفائدة لعمال معاً وتبادل للمعلومات مع العمال في الدول الاخرى. وننتشارك جميعاً في فكرة الحركة للنقابية.

German Workers ITF Summer Scholl

الاتحادات النقابية العالمية

إن الاتحاد الدولي لعمال النقل جزء من الحركة النقابية الدولية. يتزايد استعمال المصطلح "للنقابات العالمية" للأشارة للمؤسسات الكبرى لهذه الحركة. وتشمل النقابات العالمية:-

الاتحاد الدولي للنقابات الحرة (ICFTU) التي تنسب لها الاتحادات النقابية الوطنية. لذلك فإن معظم النقابات في الدول ترتبط

مع الاتحاد الدولي للنقابات الحرة من خلال اتحادات نقابات العمال في تلك الدول. الاتحادات النقابية العالمية العشر (G UFS) وهي الممثل الدولي للنقابات التي تنظم صناعة معينة في القطاع وال I T F احد هذه الاتحادات.

لجنة ارشاد اتحاد النقابات (TUAC)

تعمل لحساب منظمة للتطوير والتعاون الاقتصادي (O E C D) وهي جهة متخصصة تعمل مع الدول الصناعية.

النقابة بمفردها (ولكن ليس كل النقابات) عادة ما ترتبط مع الاتحاد الوطني في الدولة والتي تصبح بعد ذلك عضو في اتحاد دولي مثل (ICF TU)، نفس النقابة عادة ما تصبح عضوه في احدى للمنظمات النقابية العالمية وحسب المهنة والقطاع الذي تمثله نقابات كثيرة تمثل اعضاء من مهن وصناعات مختلفة تنسب لأكثر من منظمة نقابية عالمية G U F.

إن الـ ICFTU الان أكبر اتحاد نقابي عالمي يضم في عضويته اتحادات نقابية وطنية، يبدو أن الاتحاد العالمي للنقابي الذي تواجد في عصر الحرب الباردة (WFTU) توقف عن الوجود بعد انهيار الاتحاد السوفياتي. الاتحاد العالمي (WCL) ذو الجذور للكاتوليكية



حركة نقابية تمكنت من البقاء والاستمرار. تنسق الـ ICFTU المدخلات للمنظمات العالمية. وكالات الامم المتحدة UN بما فيها منظمة العمل الدولية (ILO).

على سبيل المثال تقوم الـ ICFTU بخدمة مجموعات العمال داخل ILO وللتسيق للحملات ودعم اعلان الـ ILO حول المبادئ والحقوق ومعايير العمل الاساسية

المصدره عن الـ ILO التي تغطي القوى العاملة، للتمييز في الوظائف. تقوم الـ ICFTU بالتسيق لحملات ذات علاقة بانتهاك معايير الـ ILO، واحده من هذه الحملات خاصة بحملة حقوق الائتمان في بورما وذلك بالضغط على الشركات التي تتعامل مع بورما بالرغم من انتهاكات رئيس الدولة لمعايير الـ ILO للعمل.

عدد كبير من اعضاء الـ I T F خصوصاً في منطقة اسيا اخذوا جزءاً في هذه الحملة. لمعرفة للمزيد عن الـ ILO وحملاتها لنظر الى كتيب الـ I T F "حقوق العمال هي حقوق الانسان".

للتسيق تحت مظلة الاتحادات العالمية يشمل ايضاً المكتب المشترك في واشنطن الذي يضم الاتحادات النقابية المهنية العالمية والاتحاد الدولي للنقابات الحرة ICFTU- G U F، حيث يقوم هذا المكتب بالتعامل مع البنك الدولي وصندوق النقد الدولي. وتنسق الـ ICFTU للحملات لوضع معايير الـ ILO ضمن قواعد منظمة التجارة العالمية (WTO)، بحيث لا تستفيد الدول التي لا تلتزم وتحترم معايير الـ ILO من فوائد منظمة لتجاره العالمية WTO.

معظم المنظمات النقابية العالمية ضخمة ولكن لديهم سكرتاريا بعدد قليل وطاقتهم وظيفي متواضع العدد وميزانية مضغوطه.

استعمال النقابات العالمية

عند التفكير حول كيفية تحريك التضامن العالمي، فإنه على أعضاء ال ITF أن يتذكروا دائماً أنهم جزء من الحركة النقابية الدولية. لا يوجد "لو لا يجب أن يوجد" منافعهم بين المنظمات النقابية العالمية. إن للقرار الأصوب حول أي نقابة يجب أن تنظم عمالاً معينين يجب أن تكون فقط ضمن النقابات على المستوى الوطني وليس الدولي. وبالتساوي فإن النقابات ستضم للاتحادات النقابية العالمية التي تقدم خدمات مختلفة تحتاجها النقابات وحسب مصالحها.

ال ICFTU (أو TUAC) تساعد عادة في المواضيع النقابية التي تهم كافة النقابات، بينما المنظمة النقابية المهنية العالمية GU F تكون أكثر مساعده في مواضيع محده وخاصة بصناعة معينة، لو بالتعامل مع قضايا تهم أصحاب الاعمال متعددي الجنسيات.

بغض النظر عن التنظيم الذي تختاره النقابة، فإنه من الأهمية أن تعمل جميع النقابات معاً عن قرب، لمعظم النقابات فإن عولمة التضامن أصبحت قضية مركزية يتم التعامل بها والتفاوض لاجلها بشكل مستمر، ولكن موارد الحركة النقابية محدودة بحيث لا تسمح برفاهية ازدواجية العمل. إن عملية تحريك التضامن الدولي تكون أفضل عندما تعمل النقابة، الاتحاد الوطني للعمال، المنظمة النقابية العالمية GU F و ICFTU و/أو TUAC معاً، والتأكيد ان الجميع بصوره الوضع بشكل دائم.



كجزء من النشاط بمناسبة العيد الخمسين لتأسيس ال ICFTU عام ١٩٩٩، فقد لطلقت ال ICFTU والاتحادات النقابية العالمية مراجعة شاملة لبنية النقابات العالمية وهذا للنشاط المعروف بنقاش العصر. وهو يهدف لجعل كافة الاتحادات النقابية العالمية تتصرف معاً بشكل أفضل، وبالتالي اقتناع كافة النقابات الديمقراطية الممثلته حول العالم بالشعور والعمل كجزء من لعائلة للموحده للنقابات العالمية، هذا للنقاش يركز على خمس مواضيع رئيسية هي:-

- **تقوية الاتحادات العمالية الوطنية:** مساعده عالمية لتقوية المنظمات النقابية الوطنية، بما في ذلك للطرق لجلب المزيد من النساء والشباب في النقابات وتوجيه عنابه خاصة للعمال غير الرسميين.
- **التأثير في الاقتصاد العالمي:** البحث عن الطرق التي يمكن أن تؤثر بها النقابات على الجهات العالمية صاحبة للقرارات المؤثره على العمال بما في ذلك الامم المتحده (خصوصاً ILO و OEDC، البنك الدولي، وصندوق النقد الدولي، ومنظمة التجارة العالمية WTO).
- **التأثير في الاقتصاد العالمي:** تطوير السياسات حديثه لوضع الضغوط على الشركات متعددة للجنسيات واصحاب عمل آخرين، مثل لفعال للتضامن وأطر لتفانيات وقوانين ارشادية واستعمال سوق رأس للمال.
- **تطوير طرق جديده للحملات:** زيادة قدرة للمنظمات العالمية للعمل معاً في المشاكل للرئيسية او النزاعات، على سبيل المثال تحديد أيام أو اسابيع لافعال داعمه لموضوع معين وإيلاء التعامل مع الصحافة والاعلام اهتماماً أكبر.
- **تطوير بنيه أكثر فاعلية:** وهذا يشمل اعادة تقييم لكيفية عمل المكاتب الإقليمية لل ICFTU وعلاقتها مع المنظمات النقابية العالمية (GUFs)، وهناك حاجة ماسه لعلاقة أكثر قرباً بين للمنظمات النقابية العالمية والمنظمات النقابية الأوروبية. ٩٥% من أعضاء الاتحاد الأوروبي لنقابات العمال (ETUC) أعضاء في ال ICFTU، بينما فقط ٥% من نفس الاتحاد أعضاء في الاتحاد الدولي للعمال (WCL).

مزيد من المعلومات حول ال ILO ومعايير للعمل الدولية موجوده في كتيب ال ITF " حقوق للعمال هي حقوق الانسان".

الاتحادات النقابية الدولية GUFs.

الاتحادات النقابية العالمية

حصلت مؤخراً عليه دمج قصص عدد الاتحادات الى عشرة وهي:-

- التنظيم الدولي (EI) .
- الاتحاد الدولي لنقابات الكيماويات، الطاقة، المناجم والعمال العامون (ICEM) .
- الاتحاد الدولي للصحفيين (IFJ) .
- الاتحاد الدولي للعاملين بالنسيج، الملابس والجلود (ITGLWF) .
- الاتحاد الدولي للخدمات العامه (PSI) .
- الاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF) .
- الاتحاد الدولي للعاملين في البناء والاخشاب (IFBWW) .
- الاتحاد الدولي للعاملين في المعادن (IMF) .
- الاتحاد الدولي للعاملين في الغذاء، لزراعه، لفضاء، المطاعم، لتموين، المسجلر (IUF) .
- نقابات الشبكات لدولية UNI للعاملين (بالمالي، التجاري، الخدمات الخاصة، لعمال من الدرجة الاولى، التبريد، الاتصالات، لرسامين، الترفيه) .

تعمل الاتحادات الدولية عن قرب معاً في القضايا التي يوجد بها صاحب عمل يغطي اكثر من صناعه . على سبيل المثال تعمل ال ITF مع:

- (ICEM) وتشارك في كون ال ITF يمثل عمال نقل للنفط وكذلك في النزاعات التي يدخل بها عمال للكيماويات ونقل للنفط.
- (PSI) في القضايا المتعلقة في الخدمات العامه والخصخصة بما في ذلك العلاقة مع البنك الدولي.
- (IFBWW) في قضايا مثل نقل الاخشاب والعلاقات مع شركات الاثاث .
- (IMF) في بناء وشطب السفن .
- (IUF) في عمال السياحه وتموين الطائرات .
- (UNI) في السياحه، شركات أمن للطيران، واعمال شركات للتزويد للمتامية.

الاتحادات النقابية الدولية مثل ال ITF هي اتحادات تضم نقابات وطنية في صناعة محده . بعض النقابات تمثل عمال في اكثر من صناعة، والكثير يكتسب عضوية اكثر من اتحاد نقابي دولي . وقد عرفت سابقاً الاتحادات النقابية الدولية بانها للمكتراريات للنقابية العالمية . الاتحادات النقابية الدولية هي اقرب جسم دولي يتعامل بالاعمال اليومية للنقابات وتمثيل عمال للصناعات في قضاياهم . تنفذ الاتحادات النقابية الدولية عدد من الاعمال:-

- دعم تطوير النقابات " على سبيل المثال برامج تدريبية " .
- العمال تضامنية لولية للدفاع عن النقابات التي تتعرض لهجوم ومساندتها في النزاعات .
- الابحاث حول تطوير الصناعه على المستوى الدولي والاقليمي .
- تسويق دولي لربود الاعمال فيما يخص الشركات متعددة الجنسيات .
- التمثيل في الاجتماعات الدولية لدى المنظمات .
- مساعدة الاعضاء لتبادل الخبرات من خلال المنشورات، ورش العمل والمؤتمرات .
- الحملات في مواضع هامه تواجه القطاع او للصناعه .

لقد حققت الـ ITF اتفاقية دولية مع اصحاب العمل للجنة الدولية للنقل البحري (IMEC)، وقعت هذه الاتفاقية عام ٢٠٠٠. وهي اتفاقية عمل جماعية دولية تغطي مستوى الرواتب لـ ٦٠٠٠٠ بحار على السفن المملوكة لاعضاء الـ (IMEC) وتشمل شركة مايرسك، موبيل، شيفرون، شيل وسواير باسيفيك .

قوانين الاسترشاد

يتم تبنيها من قبل الشركات مع بعض التدخل من النقابات. وتختلف في اهدافها واهميتها وهناك جهات نظر مختلفة عن مدى اهمية مثل هذه القوانين في بعض الصناعات، يمكن أن تكون القوانين طريقة يستعملها صاحب العمل لتحسين صورته امام الرأي العام. هناك المزيد عن هذا الموضوع في كتيب الـ ITF " حقوق العمال هي حقوق الانسان".

"ادوات مختلفة تناسب صناعات مختلفة ومن المبكر جداً الحكم من هي الاداه الاكثر تأثيراً. هناك شئ واحد يتفق عليه الجميع وهو ان رأي العمال على كل المستويات بها يبقى الشيء الاهم بالاتفاقية والقوانين".

ITF GENERAL Secretary David Cockroft.

بنفس الوقت تطلق الأتحادات النقابيه الدولييه وبشكل متزايد حملات مشتركة حول قضايا محدده مع المنظمات غير الحكوميه والحركات الاجتماعيه، بما في ذلك جماعات الحفاظ على البيئه ومنظمات حقوق الإنسان. عملت الـ ITF مع منظمة أمنستي العالميه في حقوق اللاجئيين، ومع السلام الاخضر في صناعه صيد السمك غير القانونيه، ومع الشهاده الدولييه في ليبيريا على سبيل المثال.

يتزايد الطلب على الاتحادات النقابيه الدولييه لتسيق ردود فعل النقابات حيال الشركات متعدد الجنسيات. كل صناعه بحاجة لاسلوب تعامل مختلف، وقد تبنت الاتحادات النقابيه الدولييه عدد من الاستراتيجيات وهذه تشمل :

مجلس الشركات

وهذه تعمل على جمع النقابات التي تمثل العمال في شركه متعدده الجنسيات. هذه السياسه تكون ناجحه بشكل خاص عندما يكون مسيطر على الصناعه من عدد قليل من الشركات الكبيره، وعندما تكون النقابات قويه وخصوصاً في بلد المنشأ للشركات. وهذه على صله بتشكيل المجلس الاوروبي للاعمال والذي أسس تحت القانون الاوروبي للشركات. وهذا التمثيل الذي يأتي بالمقابل من النقابات. فأن هذه التشكيلات قد تكون الاساس لتشكيل مجلس عالمي او مجلس نقابات واصحاب عمل.

الهيكل الدولي للاتفاقيات

يتم التوصل لمثل هذه الاتفاقيات عاده بين الشركات المتعدده الجنسيات والاتحادات النقابيه الدولييه وهناك حوالي ١٢ من هذه الاتفاقيات لغايه الان. معظم هذه الاتفاقيات تحتوي على التزام من الشركات بالتقيد بمعايير الـ ILO للعمل، ضمان حقوق معينه للعمال، بالاضافه لآليه للمراقبه والتي يكون للنقابه دور كبير بها. ولا تطبق مثل هذه الاتفاقيات على مرافق الشركة حول العالم فقط ولكن تضع هذه الاتفاقيات ضغطاً على موردي الشركة ومتعهديها الفرعيين على حد سواء.

هذه الاتفاقيات حديثه العهد بحيث انه ليس واضحاً لغايه الآن مدى تأثيرها على المفاوضات الجماعيه من قبل النقابات على المستوى الداخلي أو الوطني. وتنص الاتفاقيات عاده بشكل واضح انها ليست بديلاً عن المفاوضات على المستوى المحلي.

لم تفاوض الـ ITF لغايه الآن على أي اتفاقية من هذا النوع. على أية حال وكون كل شركة تستعمل النقل، فأن الـ ITF ترغب بالاطلاع على هذه الاتفاقيات بما فيها الفقرة الخاصة بالنقل، هناك نقاش مع شركة لها هيكل اتفاقية دوليه مع اتحاد نقابي دولي آخر حول معالجة النقل والتزويد والمنتج.

التضامن العالمي العملي

للتضامن المادي يمكن أن يكون مهماً أيضاً حيث تواجه النقابات كلف عليه بسبب مهاجمة صاحب العمل أو لحكومته. وقد يكون هناك غرامات أو إجراءات قانونية أخرى والتي تهدد قدرتهم على الدفاع عن حقوق عمالهم أو إجبار العمال بالعودة لعملهم بسبب لتجريح.

بالنظر إلى التحديات التي تواجه النقابات، هل لشكالات للتضامن هذه كافية؟؟ بما أن الـ ITF وجدت قبل حوالي ١٠٠ عام، فقد شجعت الـ ITF للتضامن المباشر. إن حملة الـ ITF ضد السفن حاملة الأعلام للمخالفه (FOC) مستمره منذ أكثر من ستون عاماً بأعطاء للتضامن العالمي وتشجيعه يوماً بين البحارة وعمال الارصفه الاعضاء "نظر صفحہ ٤٠"

العمال في قطاعات النقل الأخرى تحولوا أيضاً باتجاه اعطاء هذا النوع المباشر من التضامن الدولي. لقد اظهروا التعاطف، الاضرابات، المقاطعه، وتنفيذ اجراءات صناعية و لجراءات اخرى. وكما يمكن رؤيته في أكثر من دراسة حاله معروضه في هذا الكتيب وليضاً في كتيب "حقوق العمال هي حقوق الانسان" و "للصاء تنقل العالم". مثل هذه الاعمال تعطي القوه وتشكل ضغطاً على اصحاب العمل والحكومات.

إذا كانت نقابتك بحاجة للتضامن من اعضاء الـ ITF، فإن هناك توضيح حول فضل الطرق للحصول عليه في كتيب "حقوق العمال هي حقوق الانسان"

اتفاق اعضاء الـ ITF على التضامن الدولي.

نقبات عمال الارصفه والموانئ في الـ ITF لهم تاريخ طويل ويفتخرون به بتضامنهم مع عمال ارسفه اخرين وبحاره. في تموز ١٩٩٧ لزموا أنفسهم بما يلي:-

- دعم أي نقابة عمال موانئ عضو في الـ ITF تتأثر بعمليات اصلاح الموانئ.
- دعم أي نقابة عمال موانئ تحارب ضد ادخال عمال غير نقابيين مكان العمال النقابيين.
- دعم أي نقابة عمال موانئ عضو ITF تحارب نيه اصحاب العمل والسلطات الأخرى لتقليص حجم النقابات.
- اعطاء أقصى قوه تضامن مع اعضاء الـ ITF للنقابات عندما يطلب ذلك للدعم في دفاعهم عن حقوق عمالهم.

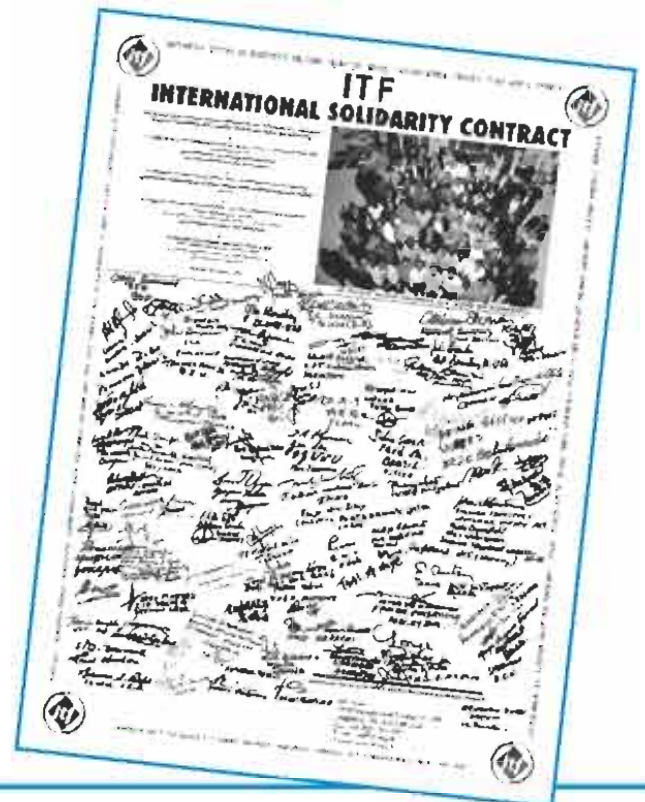
" لقد طلب مني كتابة رسالة احتجاج للحكومته الفلبينية بسبب المشاكل التي يواجهها عمال المنك الحديدية. لقد ارسلتها وشعرت شعوراً حسناً تجاه ذلك. العمل على المستوى الدولي يضع ضغطاً كبيراً على الدول، ويجبرها على بحث الموضوع مع العمال. انها تظهر ان النقابات تلعب دوراً هاماً ورئيسياً في القضايا الدولية بالرغم من المقوله ان العالمه لايمكن وقفها. نستطيع ان نعمل الفرق "

Canadian Worker, ITF Summer School

بعض لعمال للتضامن "رمزيه" - رساله، قرارات وضغط دبلوماسي. هذا المستوى من الضغط يبقى مهماً. ان مجرد التهديد كحيفاً يعمل من قبل الـ ITF مساعد على الوصول لاتفاق، وحمى لقيادة النقابيين من الطرد، او لغني مهاجمة قانونية للنقابات.

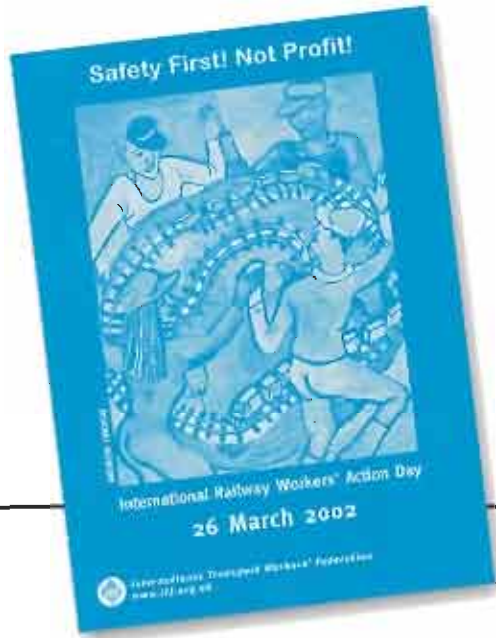
" وزير النقل لدينا اراد تحويل إدارة المترو المستقله الى شركه تجارية وعلق اتفاق العمل الجماعي، ومن خلال رسائل التضامن من اعضاء الـ ITF فلدا تمكنا من حل النزاع."

Romanian metro worker, ITF summer school



الحملة العالمية

لاجراءات عملية، وتجد النقابات صعوبة للحفاظ على للتواصل والروابط بين الاجتماعات. لذلك فقد عززت لـ ITF وسائل اخرى للافعال على المستوى الدولي، وبالاخص من خلال الاسلوب المعتمد على الحملات. والهدف هو جعل النقابيين يتحركون لاجراء افعال حول قضية محددة، ليس فقط على المستويين المحلي والوطني ولكن للتسيق لها عبر العالم في قطاعات النقل للطرق، السكك الحديدية، والطيران المدني، فقد ركزت لـ ITF لحينه على يوم عالمي للعمل.



نعم أن أكبر ثلاث شركات نقل في بريطانيا تعمل في أمريكا الآن. ربما شركات نقل أخرى سترى الفرص التي حصلت عليها تلك الشركات الثلاث. أو ربما شركات أمريكية تجد فرصاً وراء البحار وتصبح تدير أعمالاً في دول أخرى. بالتأكيد ومع عولمة قطاع النقل، فإن على النقابات التفكير بجدية في استراتيجية دولية لمواجهة شركات تعمل في السوق المحلي.

Jeanine Nogrod, Washington District, AFL-CIO, US

يعني الاشتراك في منظمة نقابية عالمية لمعظم النقابات، حضور اجتماعات عالمية. وهذه الاجتماعات مكلفه للتنظيم. وعادة لا تؤدي

السلامة أولاً - ليس الربح

اليوم العالمي لعمال السكك الحديدية.

في رد فعل على الهيكله الراديكاليه لصناعه السكك الحديدية حول العالم " انظر صفحه ٣" فقد نظم لـ ITF أول يوم لعمال السكك على المستوى الدولي في ٨ آذار ٢٠٠٠، أكثر من ٤٠ دولة نظمت نشاطات في هذا اليوم، وكذلك فعلوا عام ٢٠٠١.

نقابات السكك الحديدية اعضاء لـ ITF من مختلف الاقاليم اطلقت نداءات في هذا اليوم: من اجل أن يكون عمال السكك جزءاً من عملية اعادة الهيكله منذ البداية، من اجل حماية وظائف السككيين، ومن اجل الحفاظ على معايير لسلامه لعمال السكك الحديدية. كان هناك مسيرات ومنشورات في محطات القطارات من استراليا لى تايلندا، مظاهرات وتجمعات صاخبة عقدت في دول مثل بوتسوانا، الهند، ناميبيا، الباكستان، الفلبين، جنوب افريقيا، سريلانكا، زامبيا وزمبابوي. في اليابان، لاتفيا، ماليزيا وتركيا اجتمعت النقابات مع الاداره / او للحكومة، كان هناك توقف عن العمل في فرنسا، إيطاليا وبريطانيا.

اجتماعات نقابية عبر الحدود عقدت بين نقابيين من بلجيكا، فرنسا، ألمانيا ولكسمبورغ. في غانا، كينيا وكرانيا كان هناك تفتيش سلامة وحمله نظافة، نشطاء كنديين اجروا حملة رسائل بالفاكس لحكومة نيوزيلانده، عقدت اجتماعات في كل مكان لاطلاق عنوان جديد حول لصلحه والسلامة. في بريطانيا تم زرع شجرة كنكري لضحايا حوادث السكك الحديدية.

بهذه الطريقة قام كل عضو ITF بتنفيذ ما وجده مناسباً له بهذه المناسبة، وبالتالف مع الاخرين لتشكيل يوم عالمي.

نقول لا لـ " غليان النقل الجوي "

في السادس من تموز عام ٢٠٠٠، عشرات الآلاف من اطقم الطائره وعمال المطارات في حوالي ١٠٠ دولة قاموا بالعمال ضد ما يسمى " غليان النقل الجوي " وزع العمال الارضيين الالف المنشورات على الركاب، نشأت كباتن خاصة للمعلومات في المطارات، تم توزيع لافتات في صالات المغادرين، اعلانات تمت في خطوط طيران مختلفه، في بعض الدول تم التوقف عن العمل . حملة لـ ITF " غليان النقل الجوي " وضعت ضغطاً على شركات الطيران والحكومات لاجراء ما يلزم ضد انتهاكات وتصرفات الركاب.

نسقت لـ ITF الافعال حول العالم ضمن هذه الحمله . في مطارات في مدن مكسيكو سيتي، كاتكون، وغدادالاجراء، وزع العمال الارضيين ١٠٠٠٠ منشور، هذه للمناسبة تمت أيضاً في بنغلادش، لبرلزل، بوركينافاسو، كندا، النمارك، مصر، فنلندا، المانيا، هولندا، نيجيريا، النرويج، السويد، مومسرا، تايلون، تايلند، الولايات المتحدة ودول اخرى كثيرة.

في معظم الحالات تقريباً، تلقت وفود النقابات تعاطفاً من وزراء الحكومات . على سبيل المثال قالت حكومة نيوزيلانده انه يمكن للطلاب من لبرلمان اجراء التعديلات اللازمة على القوانين لاطهار حل للمشكلة . في تايلند أعلنت الحكومة أيضاً نيتها لتغيير القوانين.

تم تغطية الحمله بشكل ممتاز حول العالم، نقابات عديدة وجدت نفسها بصعوبة تستطيع تلبية الارجبات التي لبتها للصحف، ومحطات الاذاعه والتلفزه . لفتقنمون على الحمله في أمريكا قالوا انهم لم يعرفوا تغطية اعلامية كهذه.

" هذه الخطوه المتقدمه للنقابات تنكير للصناعه والحكومات أن لـ ITF واعضاؤه من النقابات جاهزه للتحرك حول قضيه مشتركه " قال ذلك شون لارلين سكرتير الطيران المدني في لـ ITF . دولاً مثل بريطانيا، لمریکا وامسترااليا لديهم الان تشريعات ممتازة لحماية العاملين والركاب . على لية حال هناك دولاً كثيرة ليس لديها قوانين للتعامل مع هذا الموضوع .

ليوم العالمي لوقف " غليان الجو " يتم تنظيمه ثانياً في تموز ٢٠٠١
عمال لرضيين وجويين في دول كثيرة طلبوا من الحكومات تهبى
التي تحصل في الجو . عملت لـ ITF عن قسرب مع المنظمة
قوانين وطنيه ومسانده معاهده دولية للتأكد من الحماية ضد الحوادث
العالمية للطيران المدني (ICA O) لتطوير مثل هذه الاداء القانونية.



الإعلام المخالفه : لا يوجد مكان للاختباء

منذ ما يزيد على نصف قرن، فقد أطلقت الـ ITF وعضاؤها حملة ضد الاعلام المخالفه على السفن FOC (انظر صفحة ١٦)، وهو نظام يسمح لمالكي السفن بداره اعمالهم بالحد الأدنى من الامان، وكثير منهم اصحاب عمل سيئون. يتم للتعامل مع هذه الحمله بشكل يومي من خلال شبكه تضم اكثر من ١٢٠ مفتش من اعضاء نقابات الـ ITF في موانئ العالم للكبيره، وهم يفتشون حول ظروف العمل والحياه للبحاره، وبشكل خاص على السفن الحامله للاعلام المخالفه (FOC) وايضاً يفاوض هؤلاء المفتشون المالكين للتوقيع على اتفاقيات مقبوله مع الـ ITF، تعطي للبحاره على الاقل للحد الأدنى من المعايير. في كل عام يتم تفتيش ما يقارب ٧٠٠٠ سفينه من قبل هؤلاء المفتشين، وتقريباً تبحر ٦٠٠٠ سفينه مخالفه للاعلام (FOC) ضمن اتفاقية مع الـ ITF. ويستعيد هؤلاء المفتشون رواتب البحاره التي لم تدفع لهم. في عام ٢٠٠٠ على سبيل المثال تم استعادة اكثر من ٢٨ مليون دولار لاطم السفن. وحيثما كان ضرورياً فإن هؤلاء المفتشون يستلمون لقوه للمتاحه لهم من خلال القوانين المحليه والدولية لوقف السفن من الابحار في الموانئ حتى يقوم المالكون بالتوقيع.

يعطي عمال للرصيف ايضاً الدعم اللازم لحمله (FOC). على مر العصور في التاريخ قام عمال الارصفه بافعال تضامنيه مع البحاره، استعداد عمال الارصفه عن طيب خاطر لمنع او تأخير تحميل وتنزيل البواخر يبقى للمثال الحي على التضامن. ويرد للبحاره على هذا للتضامن بأن لايقوموا بعمليات مناوله للشحن والتي تقليدياً تعتبر من اعمال الرصيف، وذلك في الوقت الذي يتزايد طلب المالكين من البحاره بالقيام بعمليات مناوله للشحن لتقصير مده المكوث في الموانئ. ولكن هذا العمل يشكل خطر للحولث على البحاره لان عمل عمال الارصفه خطر وبحاجه لتدريب وهو ايضاً يأخذ عمل عمال الارصفه.

في لندن حقق قسم الشكاوي لدى الـ ITF في الشكاوي المرضيه، او الاصابات على البحاره أو عائلات البحاره الذين قضوا نحبهم خلال العمل وهذا يشمل شكاوي الاهمال حيث غرقت السفن مسببه الموت والاصابات، في معظم الاحيان يقوم مالكي السفن ومحاميهم بتوقيع البحاره وعائلاتهم على عدم احقيتهم بالتعويض على الأطلاق. كل هذه للقضايا تطرح في الاسبوع الاقليمي للـ ITF الذي يعقد سنوياً. عام ٢٠٠١ انضمت امريكا للجنوبية والبحر الايرلندي للمره الاولى، اسبوع الحمله في اوربا والبحر الباسيفيكي يستمر بنجاح، في كل عام تجبر هذه الاسبوع سفن الـ (FOC) على التوقيع على اتفاقيات الـ ITF. ويدفعون على الاقل ١٥ مليون دولار رواتب لم تدفع للبحاره. في البحر الايرلندي، وجدت للنقابات ومفتشي الـ ITF تمييزاً كبيراً، حيث يتقاضى البحاره الاوروبيين معدلات للرواتب الاوروبيه بينما للبرميين والاندونيسييين والفلبينيين يتقاضون ٤٥٠ دولار امريكي شهرياً فقط.



بنفس الوقت فإن لهذه العمليه اجنحتها السياسيه والضابطه، وذلك من خلال العمل مع المنظمه العالميه للبحريه (IMO) وآخرين بما في ذلك مالكي السفن ذو السعه الطيبه، كل ذلك من اجل تعريه ومحاربه نظام الـ (FOC) الذي يطبق للمعايير المتكثبه. ترتقب هذه الحمله من قبل لجنة العداله للـ ITF والتي تتكون من ممثلين عن ١٠٠ عضو من اعضاء البحاره والارصفه في الـ ITF.

(الاجهاد يقتل)

حملة لعمال الطرق البرية من اجل تقليل ساعات العمل

نسقت للـ ITF يوماً محدداً لعمال الطرق البرية منذ عام ١٩٩٧. يحتج خلاله سائقو الباصات، الشاحنات والتاكسيات حول العالم ضد خطورة للعمل لساعات طويلة، خصوصاً في المناطق التي تعرضت لاعادة تنظيم ومنافسة حادة.

شارك سائقون من ستين دولة في هذا اليوم عام ٢٠٠١، استعمل عمال النقل كل شيء متاح لهم ابتداء من الضغط من خلال البرلمان لفاية اغلاق للحدود، عرض لحوادث الحافلات، وشاحنه تعرض فيلم فيديو لاطهار ساعات العمل للطويله التي تعرض كافة الاليات على الطرق للخطر. لاجتماع عالمي لعمال النقل البري في الـ ITF ناقش به المشاركون ما تحقق من هذه الحمله والدروس المستفادة ايضاً وقد وجدوا:-

■ النقابات المشاركه جميعها تحدد موضوع مشترك ولكن كل نقابة تستعمل

اسلوب معين يعتمد على الظروف المحليه. وبهذه المرونه فان عدداً كبيراً من النقابات يمكن ان تشارك ..

■ هذه الحمله للدولية ساعدت النقابات في مطالبتها لتحسين ظروف العمل

على المستويات الوطنية. وكثيراً من النقابات تستعمل هذا اليوم

للتفاوض مع الإمارات أو الحكومات. في بعض البلاد كسبت للنقابات تغييرات في التشريعات حول ساعات العمل .

■ العمال أصحاب للرتب والاداريين اصبحوا يشاركون في نشاطات

هذا اليوم، احياناً للمرة الاولى..

■ يوم الحمله ليس مجرد يوم يبدأ وينتهي ولكن تسبقه وتتبعه نشاطات مختلفة.

■ النشاطات للتعليمية الدولية تم ربطها بتنظيم هذه الحمله.

■ حفزت الحمله النقابات لتتسيق أكثر بين نقابات النقل البري ونقابات

النقل في القطاعات الاخرى.

■ للنقابات المشاركه اصبحت لكثير ثقه في تطوير اليات للحملات وتنفيذ الافعال.

سائقو الباصات في مدينة شيفيلد في بريطانيا، يعانون من الإجهاد كمشكلة مستمرة. للتركيز في مدينة مكتظة يكون صعباً ومرهقاً. الرواتب المكننية تعني أن الجميع يريد أن يعمل ساعات إضافية وينتهي ذلك بالعمل لمدة ستة أيام أو ٦٠ ساعة في الأسبوع، وأحياناً أكثر من ذلك. معدلات الطلاق مرتفعه. لسائقون قلقون بأن الحكومة العمالية تنقل كاهل العمال بساعات عمل زائدة.

" إن للاتحاد النقابي TGWU حملته مستمرة، لكن يوم العمل للـ ITF أجبرنا على التفكير بأن نفعل المزيد وخصوصاً بجعل مشاركة العمال أكثر فاعليه."

Branch Secretary Martin Mayer



الافعال الصناعية عبر الحدود

التعلم من العمال الاخرين

في لضرابات عمال الخطوط البريطانية وشركة UPS (انظر دراسة الحالات صفحة ٤٤ و ٤٥) يقوم عمال دول بالاضراب من اجل التضامن مع عمال دوله اخرى. إن لفعال للتضامن تعطي مردوداً مختلفاً للنتائج الاضرابات " والادارات لا تكون متأكدة انه يمكن القيام بتزويد الخدمات في وقتها المحدد وبشكل مريح. ويخضون اهتزاز تقه الزبائن بهم. استثمرت الشركات مثل للخطوط البريطانية و UPS مبالغ مائة ضخمة لبناء شهره واسم عالميين. وهما معرضتين لضرر في لسوق العالمي بسبب للحملات العالمية المؤثرة والافعال الصناعية.

في مثال آخر، في الأرجنتين تم وقف وشل حركة للتجارة عبر الحدود من قبل عمال للنقل للبري ويتسميق مع للنقابة في تشيلي. وقد تلقى هذا للعمل دعم كبير من للرأي العام، هذا هو نوع الافعال الذي يعطي نموذجاً للعمال الاخرين .

بالتأكيد هناك صعوبات كثيرة بتنفيذ نشاطات تضامنية دولية. في دول كثيرة خسرت للنقابات اعضاء واصبحت أضعف من للصعب تنظيم لفعال صناعية. والافعال الصناعية للتضامنية لدعم عمال آخرين أكثر صعوبة، في بعض الدول يوجد عقبات قانونية أمام ذلك. البطالة المرتفعة وعدم وجود الامن الوظيفي زادت من خطورة لانتقام اصحاب العمل.

لذلك فإن الافعال للمباشرة بما في ذلك للتضامن العالمي يجب ان يتم للتخطيط لها بعناية. تمزيق النقل

" في كل النزاعات الكبرى في شركات الطيران، طلبنا مساعدة دوليه وكنت دائماً مؤثره "

عضو من اطقم لطاقره - استراليا

" عندما تحدث النزاعات في الشركات التي تبنت سياسة توسع عالمية، فإن النقابات تربح النزاعات إذا فكرت بشكل علمي ايضاً "

David Cockroft, ITF Ge neral Secretary

الافعال للصناعيه هي اكثر الادوات المتاحة تكثيراً لدى العمال. المقدره على وقف شيء إذا كان ذلك ضرورياً هو جوهر عمل نقابات للنقل. ملايين عمال للنقل خاضوا تجارب في اجراءات صناعية على للمستويات المحليه أو العالميه. ولليوم تتزايد للحاجه لوضع المزيد من الضغوط من قبل نقابات للنقل على للشركات واصحاب للقرار من خلال لفعال صناعية على للمستوى الدولي. للنقل هو مفتاح للاقتصاد العالمي. استعمال " في الوقت المحدد" و " للتزويد " يعني ان لصحاب للعمل وعلى نطاق واسع من القطاعات اصبحوا معرضين للهجوم من خلال للنقل عبر الحدود. تكامل نظام للنقل العالمي يعني انه حتى الافعال للصغيره يمكن ان تكون ذات لثر كبير وتملك للنقابه قوه استخدام هذا للجو العالمي الجديد. كيف يمكن للنقابات والعمال بناء لفعال صناعية عالمية مؤثره ??

عمال بلجيكا يدعمون اضراباً في المانيا

احد عمال ال DHL حضر المدرسه الصيفيه للـ ITF ووضح عن كيفية مشاركته بدعم عمال ال DHL في المانيا.

" اعمل في حقل الطيران في شركة DHL في مطار بروكسل، حيث يتم تزويد طرود ال DHL وقد علمنا من احد المسؤولين في المانيا ان الطائره لقاومه من فراتكفورت تم تحميلها من قبل الاداره حيث كان عمال ال DHL مضرين. عندما وصلت الطائره الى بروكسل، جلس العمال امام الحاوية ليمنعوا تنزيلها. كانت ادارتنا غاضبه جداً. لشركه مثل DHL فانه من الاهمية للقصوى لها للتزويد في لوقت المحدد. وهذا ما تم وعد الزبائن به، ويوقف البضائع قالت لنا الاداره لنا خرقنا الاتفاقية الموقعه بين النقابه والشركه، وسمعنا للبضائع بالمرور عندما تهى العمال في المانيا اضرابهم. وبعد ثلاثة اشهر من هذا الحادث لازالت لشركه تفكر باعطاء إنذار للمسؤول هنا ."



في بعض النزاعات تدعم النقابات للتضامن العالمي بإرسال عمال يشاركون بالاضراب او مسؤولين نقابيين للدولة التي بحاجة لوجود هذا الضغط. وقد من النقابات الأمريكية، زار أوروبا خلال نزاع العمال في آب ١٩٩٧ لحضور الاجتماعات للضخمة لعمال شركة UPS ولقاء للجان التنفيذية للنقابات التي طلب منها اجراءات تضامنية. بعد ذلك بشهر فأنه عبر الاطلمي شارك عمال لنقل والخدمات العلمة في بريطانيا في اضراب عمال الخطوط البريطانية في مطار جون كندي في نيويورك. لايمكن ان يكون التضامن كمفتاح يفتح ويطلق متى يريدون، أعضاء النقابات الذين يقومون بالعمال صناعية قد يكونون يفعلون ذلك لحماية أجورهم واحياناً وظلتهم. وكما أظهرت الامثلة، كثيراً فأن العمال حول العالم يقبلون للقيام بالمخاطره في دعم زملائهم العمال وهذا أيضاً يجب احترامه.



يمكن ان يكون سلاحاً فعالاً، ويمكن ان يكون مثيراً للغضب لدى الحكومة بحيث تقوم برد فعل، على سبيل المثال، هددت للمفوضية الأوروبية بالتدخل ضد اجراء النقابه الذي نفذ تحت مسمى المحافظة على اسواق الاتحاد الاوروبي الداخلية.

من الافضل عادة للقيام باجراء يكون مقبولاً من الزبائن والرأي العام. خلال نزاع للخطوط البريطانية، ساعد لطقم لمريكين الركاب للحجز على شركات اخرى. النقابات التي تنظم عمالاً في شركات منافسة للخطوط البريطانية شجعت تلك الشركات على تشغيل رحلات اضافية.

أفعال التضامن والقانون

في دول كثيره التشريعات المناهضة للنقابات جعلت من الصعوبة على النقابات اجراء مقاطعه او اي شكل من اشكال للتضامن. واصبح اصحاب العمل اكثر عدائية باستعمال القانون. وتواجه النقابات عقوبات لمجرد خرق بسيط للقانون، عادة تنتاسب مع جديده وحجم العمل الذي تقوم به النقابه، قد يضعون عليها غرامات ضخمة، للحجز على الموجودات وحتى سجن المسؤولين للنقابيين.

هل تستعمل النقابات للقانون احياناً كعذر وسبب منطقي لعدم القيام بأفعال تضامنية؟؟ احياناً من السهولة القول " إن القانون يمنعنا من فعل هذا " أفضل من القول " هذا ما يمكننا فعله " يجب ان يتم للتركيز على الافعال للتضامنية على أساس ما يمكن فعله وليس ما لا يمكن فعله. بالنسبة للـ ITF وأعضائه فأنه يجب للتعامل مع القانون باحترام، ولكن ان لا يستعمل كعذر لعدم فعل شئ، طورت للنقابات افكاراً واساليباً مختلفه. احدها التفاوض حول إعطاء مادة قانونية تعطي العمال الحق بعمل اضراب تعاطفي او اعطاءهم اطاراً معيناً للعمل. للطبيعه العالمية لشبكه للتضامن من خلال الـ ITF تجعل من الصعب فرض قانونية عمل تضامن ما. إذا كان هناك خطورة من هجمة قانونية في دولة معينة. أحياناً يمكن نقل هذا الفعل الى دولة بينتها للقانونية افضل. أحياناً الإجراء على المستوى الدولي هو للخيار للوحيد والذي تواجه للنقابه بموجبه إجراءات قانونية وسياسية قاسية على المستوى المحلي.

العمل الجزئي في أمريكا لا ينفذ اضراب عمال الـ UPS اكتسب الدعم العمالي

في عام ١٩٩٧ اضرب العمال الامريكان وقرانهم النقابيين ضد الشركة المتحده لخدمات للطرود (UPS). وهذه الشركة هي أكبر شركة توزيع حول العالم (أنظر الى إيجاز عن الشركة صفحة ٢٩). الإضراب لكتسب دعم للرأي العام الأمريكي وكان هناك مساندة له حول العالم وعلى كل المستويات، كنتيجة لذلك كانت الشركة مضطرة للاستجابة لمطالب العمال. عكس إضراب عمال الـ UPS مدى تأثير العولمة على العمال. عام ١٩٩٧ كان ثلثي عمال UPS في أمريكا يعملون على أساس العمل الجزئي، وكان يدفع لهم نصف لجور الدول الكامل وكان لهم تأميناً صحياً متواضعاً ولا تأمينات اجتماعية على الاطلاق. وكان للشركة سمعة سيئة لسجلها الصحي. وكانت النقابات تطالب وضع نهاية لعدم الامان، ونهاية للعمل الجزئي. وقد اجتمع العمال حول شعار "العمل الجزئي في أمريكا لا ينفذ".

جزء حاسم من نهج النقابات كان يضع ضغط على استراتيجيات الـ UPS حول العالم. حددوا للمناطق التي يمكن ان تكون بها الشركة سهلة المنال. على سبيل المثال كانت شركة UPS تحاول كسب اسواق في أوروبا من خلال تقديم خدمة "في الوقت تماماً". واستثمرت بليون دولار في السوق الاوروبي وخشيت للشركة أن اضرباً في أمريكا قد يمتد لاوروبا، يقوض للنقاه بأداء سياسه "في الوقت تماماً"، وولاء للزبائن وثقتهم في أوروبا.

عززت للنقابات علاقاتها مع نقابات UPS في الدول الاخرى من خلال مجلس نقابات UPS والذي يشمل نقابات من دول أوروبية كثيرة، للبرازيل، كندا والولايات المتحدة.

تم تنظيم نشاطات وفعال للتضامن:-

- حددت للنقابات المطارات الرئيسية الهامة لـ UPS ومراكز التوزيع في أوروبا. خلال الاضراب قاموا بزيارة هذه المواقع وتنفيذ مظاهرات واضرابات تعاطفيه. على سبيل المثال في بلجيكا، قام العمال بتجمعات احتجاجيه.
- النقابات في أوروبا التي تمثل عمال شركات كبرى تتعامل مع UPS مثل شركة مرسيدس بنز وفلبس وضعت ضغوطاً على تلك الشركات لوقف لتعامل مع UPS.
- نقابات القطاع العام في أوروبا طلبت من موظفي الجمارك ومفتني العمل للتفريق أكثر على طرود UPS.

عمال UPS في أوروبا كانت لهم مطالب مماثلة لزملائهم في أمريكا. وكان لديهم مشاكل أيضاً مع تصرفات إدارة UPS، بما في ذلك العمل الجزئي، تأمين صحي ضعيف، ومعامله غير منصفه للنقابات. أعطى الاضراب في أمريكا للنقابات في دول أخرى الفرصة لإرسال صوتهم وردة فعلهم لإدارة UPS.

لمزيد من المعلومات "تطوير بنيه الشبكة الدولية للحملات: حالة دراسية من المجلس العالمي لعمال الـ UPS من خلال ITF و IBT"

By Andy Banks And John Russo

" لا يمكن - الخطوط البريطانية ": اضراب الخطوط البريطانية

أضرب لطقم الطائره للخطوط البريطانية عام ١٩٩٧. قررت للخطوط البريطانية لدخال مستويات اكبر من للمتعهدين للفرعيين ونظام للعمل المرن. إعادة التنظيم تتطلب ساعات عمل أطول دون زياده الرواتب، بالاضافة لادخال قوى بشرية مشابه لاطقم الطائرة بخبره أقل وبرواتب متدنية جداً. رفضت الشركة المفاوضات حول هذه التغييرات مع نقابة الاغلبية TGWU - BASSA، وهي فرع من نقابة العمال العاميين والنقل في بريطانيا.

حاولت الشركة ارهاب العمال بالكتابة لكل أعضاء النقابة تهدمهم بالطرد. وقالت انه يمكن مقاضاه العمال بسبب الخسائر التي سببها. وقامت الاداره أيضاً بأخذ صور وافلام فيديو للعمال وهم مضربون.

أعضاء الـ ITF حول العالم ساندوا عمال الخطوط البريطانية. العمال في الخطوط الاخرى كانوا يعرفون أن نتائج نزاع عمال الخطوط البريطانية يمكن أن يؤثر على شروط عملهم أيضاً. إدارتهم هددت بأنها ستتبع استراتيجيات الخطوط البريطانية لخفض النفقات. لذلك فإنه بالنسبة للـ ITF والأعضاء من النقل الجوي فقد تم التعامل مع هذا الإضراب على ان له استراتيجية ذو اولوية كحملة دولية.

أحد المضربين قال: " أنظر الى لوحه الاعلان كل يوم. كل يوم كان هناك رسائل من اسبانيا لفرقيا الجنوبية، هونج كونج، اليابان من كل مكان. كانت تظهر أننا لسنا وحدنا، كان كل واحد يرى ان هذا الاضراب قتال من اجل الحقوق الاساسية التي تؤثر على كل عامل في هذه الصناعة ". هددت الخطوط البريطانية للـ ITF بأجراءات قانونية وطالبت بوقف الدعم التضامني ..

استمرار الإضراب في بريطانيا أدى لانخفاض أسعار التذاكر. النقابات في مناطق اخرى من العالم نشرت بيانات صحفه ذكرت فيها انه قد يكون هناك لضراباً في الخطوط البريطانية. التفتت وسائل الإعلام للقصة وتغيرت نظره للزبائن تجاه الخطوط البريطانية. مبيعات للتذاكر انخفضت بشكل كبير. كان لذلك آثار تدميرية على شركة تواجه منافسه كبيره.

حاولت الخطوط البريطانية كسر الإضراب من خلال عمال احضروا لهذه الغاية وتم استئجار طائرات وطواقم اجنبية.

كبير شركة طائرات للاستئجار في أمريكا رفضت العقد بسبب تحذير النقابات الامريكية بأنها لن تقبل أي إجراء لكسر الإضراب. واجهت للنقابات الهولندية شركات نقل هولنديه سعت للتعاون مع الخطوط البريطانية.

في دول كثيره يمنع للقانون اجراءات ثانوية للعمال، ولكن في مطار جون كندي في نيويورك يمكن للعمال ان يجروا تجمعات عماليه، وهو حق مضمون لهم باتفاق العمل الجماعي. بعد حصولهم على التصاريح اللازمة، وصل اعضاء من TGWU - BASSA الى نيويورك مشكلين تجمعا امام الشركة. أخرج هذه الاجراء عدداً من الرحلات الهامه عبر المحيط الاطلسي وشكل عاصفه نفسيه للخطوط البريطانية.

عمال النقل الجوي في مالطا، الدنمارك وزمبابوي حاولوا تأخير الطائرات التي استعملتها للخطوط البريطانية لكسر الاضراب. في فلندا رفض عمال تموين الطائرات تحميل طائرات الخطوط البريطانية. أحياناً تكون صناعه النقل الجوي حساسه، فأى تأخير فيه ضرر على الشركة. كانت الشركة قلقه بأن الإضراب يمكن ان يتعاطم ليمتد بشكل عالمي أكبر. لم تكن الخطوط البريطانية متأكده الى أي مدى ستذهب الـ ITF في تضامنها.

بنفس الوقت كسب المضربون في بريطانيا الرأي العام لهم وتعاطف الإعلام اجبر الخطوط البريطانية على للتخلي عن كسر TGWU - BASSA، ولم تكن قادره على إدخال شروط جديده دون التفاوض مع النقابة.

قلب التيار المعادي للنقابات دعم عالمي لعمال الرصيف الأستراليين .

في السابع من نيسان عام ١٩٩٨، تم طرد ٢٠٠٠ من عمال الرصيف في استراليا . حيث أحضرت شركة باتريك ستيفيدورز وهي إحدى الشركتين للكبريين في استراليا عمالاً غير نقابيين بدلاً منهم لأخذ وظائفهم . وبدعم من الجناح اليميني للحكومة الأسترالية، حاولت الشركة جعل للموانئ خاليه من النقابات .

نقابة للنقل البحري الأسترالية (MUA) قادت عمال الأرصفة في صراعها ضد الشركة . تجمعات عمالية تمت عند الدوابات . وتلقوا دعماً ضخماً من عائلات عمال الأرصفة، عمال آخرون ونقابيون، قادة المجتمع المحلي، الفنانون، الممثلون والسياسيون . زوجات، صديقات، شركاء، أمهات وبنات العمال المطرودين شكلوا تجمعا نساءيا بمواجهه للبحر لدعم المضربين .

نقابة للنقل البحري الأسترالي (MUA) اتخذت إجراءات قانونية . قدم الاتحاد الدولي للنقابات الحرة (ICF TU) دعماً بإرساله شكوى لمنظمة العمل الدولية ضد الحكومة الأسترالية . قال الـ (ICF TU) بأنه تم طرد العمال كونهم كانوا نقابيون . وقد تم دعم هذا التوجه من قبل الـ ITF واتحاد نقابات عمال استراليا ACTU .

قانون العمل الأسترالي يحد من قدرة النقابات على المشاركة بالتضامن، لذلك فإن تنظيم أفعال تضامنية عالمية كان في غاية الأهمية لكسب النزاع . أظهر عمال الأرصفة دائماً كيف يمكن بناء التضامن الدولي واستعماله خلال النزاعات للصناعة " لايلسي احد الدور الذي لعبته الـ ITF خلال النزاع " قال جون كومبز السكرتير الوطني لـ (MUA) .

أرسلت الـ ITF بشكل يومي نشره معلومات لأعضائها وتم تحديث للمعلومات على موقع الـ ITF الإلكتروني . عمال في دول كثيرة قاموا بالتظاهر . بعض النقابات تبرعت بالمال للعمال . وصلت الباخرة "كولومبوس كندا" التي حملت من قبل عمال غير نقابيين الى ميناء لوس انجلوس . رفض عمال النقابة الأمريكية العالمية للشواطئ والمستودعات السماح لها بالدخول من خلال تشكيل حاجز بشري من ١٥٠٠ عضو، بقيت السفينة معلقة خارج الشاطئ الأمريكي لمدة أسبوعين . ولجبرت أخيراً على إعادة للشحنة المحملة من عمال غير نقابيين الى استراليا وشملت ٦٠ حاوية لحوم ولبنان .

مئات المتظاهرين اليابانيين النقابيين واجهوا الباخرة "استراليان لنديافور" للاحتجاج على استعمال عمال غير نقابيين . في هولندا تم تأخير تنزيل الباخرة "بوتاني" لمدة ساعات، باخرة أسترالية أخرى تم تحويل مسارها الى ميناء مومباي بعد تلقيها تحذير من أحد أعضاء الـ ITF عمال الأرصفة بأنها ستكون مستهدفة .

للشركة والحكومة اتخذت إجراءات قانونية ضد الـ ITF ولكن أعضاء كثر من الـ ITF في دول كثيرة استمروا باتخاذ إجراءات تضامنية . أخيراً ونتيجة للضغط المحلي والدولي فقد أجبرت الشركة على الوصول لاتفاق مع النقابة .



نزاع عمال للرصيف في
استراليا لظهر مدى الأهمية
لأفعال عالمية منسقة بشكل
جيد . منظمات مثل
IC FTU , AC TU , LO , MUA , ITF
كان لكل منها دور أدامت
الأخرين على اطلاق وكانت
أيضاً حمله وحدث للنشاطات
على المستويين المحلي والدولي .

طعم الظلم – نزاع شركة لوفتهانزا لتموين الطائرات : LSG- SKY CHEFS

إن شركة LSG- SKY CHEFS هي أكبر شركة في العالم لتموين الطائرات. وتزود الشركة وجبات الطعام لـ ٢٦٠ شركة طيران دولية ولها وحدات تموين في أكثر من ٢٠٠ دولة.

في ردهم على تغيير ظروف العمل والرواتب، فقد اضرب عمال الشركة في مطار هيثرو ليوم واحد بشكل قانوني عام ١٩٩٨. معظم العاملين كانوا من النساء الامسيويات وهن منتميات لنقابة النقل وللعامل العاميين (TGWU)، قامت الشركة بطردهم، ونتيجة لذلك عقد العمال تجمعات خلال ١٨ شهر في مطار هيثرو. نقابات أخرى كثيرة وسياسيين ونشطاء انضموا لتلك التجمعات من أجل التضامن مع العمال.

أحضرت الشركة عمالاً لكسر الإضراب من أجل ضمان عدم تأثير الإنتاج مما اضعب قوة العمال المفصولين من عملهم. وبسبب القوانين البريطانية المتشددة فإنه لم يكن بإمكانهم كسب قضية قانونية تعيدهم للعمل. لكل ذلك الوضع من أجل الضغط على الشركة فقد كان للتضامن الدولي ضرورياً.

تعرفت لـ ITF على مالكي LSG- SKY CHEFS في مطار هيثرو. وقد لعبت نقابة OTV الألمانية عضوه لـ ITF دوراً هاماً بالمساعدة على الضغط على الشركة الأم وهي لقابضة LSG للخدمات، ومقرها في ألمانيا. تملك هذه الشركة ٢٥% فقط من وحدة التموين في مطار هيثرو ولكنها تتحمل المسؤولية المعنوية عن النزاع في مطار هيثرو. ولقبت الإدارة الألمانية على التفاوض مع TGWU و ITF وتم عقد سلسلة لاجتماعات .

بنفس الوقت وضعت للنقابات الكندية ضغطاً آخر على مالك آخر وهو الكندية للتموين ON EX حيث كانت ON EX متقدمة لعطاء شراء AIR CANADA و CANADIAN AIRLINES لدمجها معاً. ولم تكن ترغب بوجود معارضة نقابية لهذا العطاء. استغلت للنقابة من هذا الوضع بوضع مزيد من الضغط على الشركة.

وضعت للنقابات للدنماركية ضغطاً على إدارة شركة LSG التي كانت تفاوض شركة طيران SAS من أجل التعاقد معها على شركة للتموين الخاصة بها. وخلال المفاوضات سألت للنقابات عن النزاع في مطار هيثرو.

قامت لـ ITF بالتعرف على شركات الطيران التي تتعامل مع LSG- SKY CHEFS والاتصال بأعضائها حيث قاموا بتوزيع المنشورات على الركاب الذين طلب منهم التوقيع على وثيقة لدعم حقوق العمال.

وبالرغم من أن العمال لم يستطيعوا العودة لوظائفهم، إلا أنه تم دفع تعويضات لهم. لاشهر عدة لم تعترف للشركة حتى بوجود نزاع عمالي. إلا أن التضامن الدولي ساعد بفتح تفاوض مع العمال وتم كسب بعض الحقوق للعمال المفصولين.

"لم يكن باستطاعتنا عمل ذلك دون مساعدة للنقابات الأخرى في أوروبا وأمريكا الشمالية. وهذا يظهر أنه حتى للنقابات الكبيرة مثل TGWU يمكنها الاستفادة من التضامن الدولي."

ذكر ذلك عضو في TGWU شارك في المدرسة للصيفية لـ ITF



تنظيم الغير منظم

على سبيل المثال، تدخل للنساء العاملات صناعه النقل بشكل متزايد بالرغم من استمرار هيمنة الرجال على النقابات. لم تتعامل نقابات كثيرة عضوه بشكل كاف مع حاجات واهتمامات النساء للعاملات. عموماً لم تندمج للنساء بشكل كامل في النقابات ويواجهن عادة عداة ومضايقة من زملائهن العمال للذكور.

" للنقابات التي لا تدافع عن حق العضوات فيها سوف تكون مهتدة في حجم عضويتها وبيئة العمل والرواتب لكافة العاملين. وهذا واجبنا أن نتأكد أن ذلك لا يحدث. للنقابات تحتاج الى النساء والنساء بحاجة الى النقابات."

Sarah Fink, ITF Women's Officer

إن تنظيم العمال في القطاعات الرسمية تحدي جديد للنقابات، يجب طرح بعض الأسئلة بهذا الخصوص. على سبيل المثال، إذا لم يكن هناك صاحب عمل بالمعنى التقليدي، فماذا يمكن للنقابات أن تقوم؟؟ كيف يستفيد العضو من عضويته؟ هل العامل الغير رسمي أو المشغل عامل أم مقاول؟ هل يجب أن ينضم للنقابة؟ أم غرفة لتجارة؟ في الحقيقة، وخصوصاً في كثير من الدول النامية، فإن جمعيات العمال في القطاع غير الرسمي تعترف بها جزئياً على أنها نقابات وجزئياً على أنها اتحادات لأصحاب العمل.

حاولت نقابات النقل الطرقي بعدة وسائل الوصول للقطاع غير المنظم:

- في لوكسمبورغ، أطلقت حملته اسمها " واحد لواحد " حيث قام عضو نقابي بالتحدث لعضو آخر غير نقابي أدى لزيادة العضوية بنسبة ١٠ %.
- في فنلندا قامت النقابات بزيارة مدارس التدريب المهني، للتحدث للمواطنين المتكبرين والعمال الإداريين.
- أعضاء ITF في إفريقيا كانوا يحملون بطاقات رمزية للـ ITF تقوم للسائقين لإظهار الفوائد الناتجة عن التمثيل العالمي.
- سلسلة برامج تكريبيه في جنوب آسيا ساعدت نقابات عديدة لاستقطاب أعضاء جدد بنجاح.
- توزع للنقابات اليابانية منشورات على السائقين المحترفين في أماكن استراحتهم.
- في أمريكا الشمالية، سمحت للنقابات لصاحب العمل المنفرد الذي يشغل العمل بنفسه الانضمام للنقابة.

" يجب أن نبرز التحدي بتزويد خدمة مثاليه للقطاع غير الرسمي. يجب أن نتأكد أن سائقي للتاكسيات يدخلون برامج تدريبية نقابية تعوض عدم معرفتهم بحقوقهم العمالية "

National Organizer for Taxi Workers, South African Transport and Allied Worker Union (SATAWU)

إن تحريك التضامن العالمي يعتمد على قوة ومدى تمثيل النقابة في الداخل، في دول كثيرة على أية حال لا وجود للنقابات القوية.

نقابات كثيرة بحاجة لتطوير إستراتيجيات سريعة لتنظيم القطاعات غير المنظمة. وهي تواجه أسئلة كثيرة حول استقطاب عمال الى الحركة النقابية من القطاعات غير الرسمية، نساء عاملات، عمال نقل غير تقليديين، وآخرين ممن كانوا غير مهتمين بالنقابات.



تنظيم العمال في الوظائف غير الرسمية

يتزايد لعمال غير الرسميين في قطاعات النقل حول العالم. سائقو التاكسي، الميني باص تشغل عموماً من أفراد. وبغض النظر إذا كان السائقون مشغلين لأنفسهم أو موظفين لدى مالك أو شركة، فإن معظمهم غير منظمين. وكنتيجة لذلك فإن بيئة العمل ضعيفة وخطره بحيث يحتاج العمال غير المنظمين لدعم النقابات. وتحتاج النقابات دعم العمال غير المنظمين. ودون مشاركتهم في النقابات، فإن الوضع المتكدي للعمال الغير منظمين قد يقوض مفاوضة النقابات على الاتفاقيات. بعض النقابات تعاونت مع جمعيات العمال غير المنظمين وجماعات مساعده الأفراد، هناك سبل كثيرة مختلفة من الاندماج مع فريق عمل أو حليف استراتيجي للنساء، شباب، جماعات اجتماعية، مجموعات أعمال صغيره أو آخرين. تستطيع النقابة المساعدة بالتدريب، للتعليم، العمل القانوني أو الحصول على الدعم المالي. وتحتاج النقابات أيضاً لبناء قدراتها الخاصة للتواصل مع العمال الغير الرسميين، بواسطة وجود سياسات، استراتيجيات ومجموعات اتصال.

" الإستراتيجية الأولية للوصول للعمال غير الرسميين يجب أن لا تكون اشتراك رسمي بالنقابة ولكن تحالف، والتعرف على المصالح المشتركة. إنه لمن المستحسن المتابعة بأسلوب الخطوة - خطوه حتى لا تخيف رسوم الانسحاب الناس المهتمين. هكذا نصح دكتور جون التمان، الذي درس هذه للقضايا".

From Transport International, No . 4, 2001

الوصول للسائقين في موانئ الهند

لوضح KB Bajpai سكرتير نقابة النقل والرصيف في مومباي / الهند كيف استطاعت نقابته الوصول للعمال غير المنظمين :

حيث كان عمال للميناء والرصيف أعضاء لدينا، وعندما تم إدخال الحاويات عام ١٩٨٧، فقد أدركنا ضرورة وجود عمال النقل في الميناء في نقابتنا. مشغلي الشاحنات، مثل المافيا، لديهم سيطرة حديدية على السائقين والموظفين الآخرين الذين كانوا مترددين للحضور الى مكاتب نقابتنا عندما اتصلنا بهم للمرة الأولى.

ذهبنا بعد ذلك للتحدث لهؤلاء العمال في منازلهم في أوقات المساء، مؤكداً لهم انهم لن يكونوا ضحايا إذا انضموا للنقابة. نجحت جهودنا ببطئ ولنضم ٥٠-٦٠ منهم. وأصبحت هذه المجموعة الأساسية.

قدمنا مجموعه من المطالب لأصحاب العمل الذين حاولوا دعم نقابة ذاتية العضوية، ولكننا وقفنا بقوة وأرسلنا إعلام بالإضراب، نجح الإضراب. للمشغلين الكبار وافقوا على المفاوضات ووقعوا اتفاقية. ولكن عندما أتى وقت الدفع لم يدفعوا ما اتفق عليه، بالمقابل بلغنا لتسع مشغلين الكبار بأن النقابة ستقاطعهم لمدة شهرين. عززت النقابة الصراع حتى لان أصحاب للعمل. وقفنا على اتفاق مع ملاك البواخر والدولة، نظمنا أعضاءنا، للرواتب، بيئة العمل، وتم فخراتهم كعمال عاديين. واليوم غالبية عمال النقل في مينائنا أعضاء في النقابة. على العمال المنظمين مسؤولية ويجب أن يتناموا المناصب عندما يصل الموضوع لتنظيم غير المنظم.

النساء تنقل العالم

إن شعار " للنساء تنقل العالم " هو عنوان لحملة الـ ITF لكسب حقوق عمالية أفضل للنساء، وتسعى الحملة أيضاً لجعل النساء أكثر اهتماماً بنشاطات النقابات. " هذه هي المرة الأولى التي طلبنا من النقابات المشاركة بحملة حول قضية لها أثر على كل قطاعات النقل وكل مواقع عمال النقل " هذا ما قاله ديفيد كوكروفت الأمين العام للـ ITF .

أجرت الـ ITF مسحاً على الأعضاء المشاركين بالحملة، وقد أثبت هذا المسح إن النساء العاملات في قطاع النقل يتعرضن لتمييز مباشر في مواقع العمل.

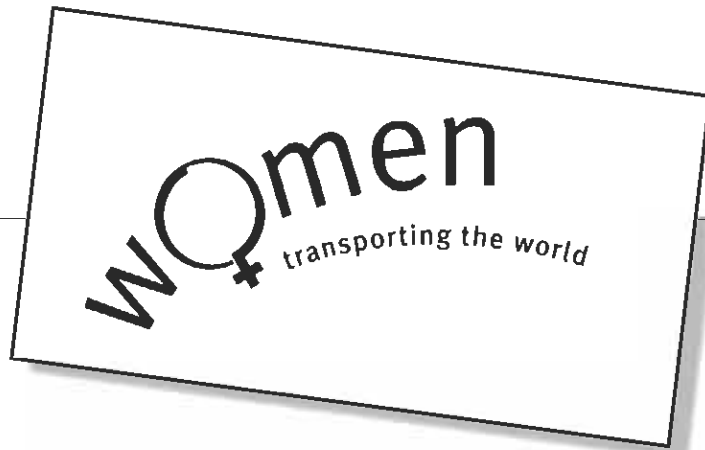
حدد المشاركون في الحملة في السنة الأولى أهدافاً محددة لتقليل عدم المساواة بين الرجل والمرأة . ونظموا برامج تعليمية لأعضائهم. وقد دعم الـ ITF هذه الحملة بتوزيع بطاقات ويوسترات عن الحملة.

نظم أعضاء كثر من الـ ITF في اليوم العالمي للمرأة عام ٢٠٠١ نشاطات لتعزيز حقوق المرأة الرئيسية. نظمت مسيرات في بوركيانا فاسو، غينيا، ساحل العاج، ونيجيريا. وتم إطلاق حملة حول صحة النساء في الطيران في البرازيل. وفي نيوزيلندا نظمت النساء في النقل الجوي حملة من أجل توفير مخصصات للعناية بأطفالهن . وقد شارك في النشاطات أكثر من ٥٠ دولة. تم التركيز عام ٢٠٠٢ على تنظيم النساء للشابات في النقابات حيث عدد كبير منهن لا ينتمين للنقابات بعد.

" من التمييز إلى الضائقة وقله الاعتناء بالأطفال، أكدت هذه المناسبة على انه تم طرح القضايا التي تهم النساء من قبلهن " Sarah Finke, ITF Women's Officer

أنشأت الـ ITF شبكة عالمية للمرأة بحيث يتم مشاركة النساء حول العالم بالمعلومات حول نشاط المرأة. وقد طلب من كل نقابة تسمية فرد واحد يكون حلقة الوصل. وتقوم هؤلاء المندوبات بالتعرف على النساء في مواقع العمل من أجل بناء هيكل نسوي نقابي من أجل زيادة تنظيمهن النقابي. إن لهن عمل هام وهن أيضاً في موقع مناسب يستطعن من خلاله معرفة فيما إذا كان العمل الذي تقوم الـ ITF به بهذا الخصوص مفيد أم لا.

مزيد من المعلومات عن نشاطات الـ ITF لتعزيز مشاركة المرأة في نقابات النقل موجود في كتيب الـ ITF " للنساء تنقل العالم ".



تخطيط الحملات

للمحامين، أصدقاء النقابات والأكاديميين وهكذا. والعمل على كيفية الحصول على أقصى دعم من الحليف.

النشاطات

يجب تحديد نشاطات الحملة بوضوح. وهناك احتمالات كثيرة كما تظهر أيام الأعمال للحملات المحددة من الـ ITF. وهذا يشمل مظاهرات في مواقع العمل، مسيرات كبرى، الإغلاق، التوقف عن العمل، تقديم العرائض، المنشورات، المعارض والعروض المتحركة، مجموعات للتأثير على الحكومة، الاجتماعات مع الإدارات، وهكذا. يجب أن تكون وسائل الإعلام على اطلاع قدر الإمكان. قد تكون للوسائل المتبعة في الحملات مختلفة من نقابة لى نقابة في الحملات العالمية، وهذا يعتمد على الظروف المحلية.

جعل الأعضاء فاعلين ومتدخلين في الحملة

يجب أن تكون مشاركة العمال مؤثرة من أجل حملة ناجحة، كثير من العمال لهم خبرات على المستوى المحلي للحملات، ولكن فكرة الحملات العالمية تبقى جديده. ولا يكفي أن يفهم العمال الغاية من الحملة ولكن يجب أن يكونوا جزءاً من تطوير أشكال العمل للحملة وهذه طرق جعل العمال جزءاً من الحملة:

- إدارة برنامج تعليمية و/أو اجتماعات تركز على الحملات.
- دعوة نقابات نقل وخبراء في الحملات الدولية يشاركون خبرتهم مع أعضاء النقابات.
- بحث للنشطاء النقابيين للتعلم ممن نفذوا حملات في أماكن أخرى.

الموارد

يجب أن يكون للنقابة موارد مناسبة محلياً ودولياً بغض النظر عن حجم الحملة. حدد الموارد التي لديك والموارد اللازمة لك ومن أين يمكن لك الحصول على دعم إضافي.

إن للتخطيط لحملات جيدة يحتاج لوقت. وهي بحاجة أن يكون لها أهداف محددة وقابلة للتحقيق وبنفس الوقت نهاية محددة للحملة في معظم الحالات.

التركيز

من أجل أن تكون الحملة مؤثرة فإنه يجب أن تكون الحملة واضحة جداً حول موضوعها. معظم الحملات الناجحة تركز على موضوع محدد بحيث يتحد العمال حولها لأنهم يحسون بعمقها. مثال على ذلك إجهاد السائقين في النقل الطرقي الشائع حول العالم. طرح قضايا كثيرة يحدث الإرباك. موضوع آخر جيد في الحملات أن تكون قابلة للكسب ولو جزئياً. لا يوجد أكثر إحباطاً من خسارة صراع كبير حول قضية عادلة غير رابحة. يجب أن تهدف الحملة لكسب تحسن ملموس لأعضاء النقابة، واعطائهم إحساس بقوتهم من خلال العمل الجماعي.

الأهداف

قد تستهدف الحملة أصحاب عمل معينين، الحكومة و/أو جهات أخرى. لقد أظهر الاقتصاد العالمي شركات كأهداف محددة على سبيل المثال، الشركات المتعددة الجنسيات للداخلية في عمليات خصخصة السكك الحديدية، أو شركات لطيران التي تتحمل مسؤولية أكبر عما يجري في الجو للعمال. من المهم تخمين أين يمكن للتعرض لها واستهداف هذه الأهداف، على سبيل المثال صورتها أمام الرأي العام أم ثقة الزبائن. تستهدف الحملة للنجاح أيضاً أولئك الذين يبدون للقرارات التي تؤثر على النقابات مثل الزبائن للكبار، البنوك الكبرى والشركات المالية.

التحالفات

يجب أن تحدد الحملة حلفاؤها بشكل منفصل عن الأهداف. قد تشمل تلك نقابات أخرى، مجموعات الركاب، منظمات للمجتمع المحلي، سياسيين، والأعلام ككل، البيئيين، منظمات المرأة العاملة، لزابائن،

التخطيط الجيد للحملات

- حدد هدف النقابة .
- تعرف على قضايا العمال والنقابة .
- جد عنوان الحملة .
- اختر الأهداف، وحلل نقاط القوة والضعف بها .
- حلل نقاط قوتك وضعفك .
- اختر الحلفاء وتعرف على كيفية تعظيم دعمهم .
- تعرف على الموارد المتاحة .
- ضع جدولاً زمنياً للحملة .
- طور استراتيجيات الحملة .
- طور الأساليب التي تناسب استراتيجياتك .
- جد نظاماً فعالاً للاتصال .
- قيم استراتيجيتك .
- طور أساليب جديدة لتناسب استراتيجيتك الجديدة .

From "Campaign Planning" , by Andy Banks and Teresa Co nrow

بعض المبادئ المفيدة للحملات

- كل شيء يبدأ بالأعضاء .
- عبر عن أهداف الحملة وقضاياها كحرب من أجل العدالة الاجتماعية .
- اختر موضوعاً قابلاً للكسب ولو جزئياً .
- ادخل أصحاب القرار الذين لقراراتهم اثر على للنقابة كأهداف .
- اجري أبحاثك بما في ذلك الصورة العالمية لأهدافك .
- ابتكر استراتيجية تركز على مواطن ضعف الأهداف .
- ثقف الرأي العام حول مدى عدالة وجدوى وسبب الحملة .
- شجع العناصر الفاعلة في المجتمع المحلي بالمشاركة .
- بدأ بالأسلوب البسيط " الأكل خطورة " زد ثده الحملة مع استمرار الحملة .
- لن نتوقف، لبق الضغط ثابت ومتغير .

From " principles of Strategic Campaigns" by Andy Banks and Teresa Co nrow

بعض الخطوات البسيطة

تستطيع النقابات أن تأخذ بعض الخطوات الواضحة للبسيطة لبناء الثقة والفهم حول التضامن العالمي. وحتى النقابات ذات الموارد المحددة يمكنها تبني برامج تدريبية حول العمل العالمي والذي يمكن أن لا يكون مكلفاً ولكنه فعالاً:

دعوة نقابيين من دول أخرى. عندما يكون هناك تجمع نقابي ملائم، انظر في دعوة نقابيين من دول أخرى - ليس بالضرورة قياديين ولكن ربما ممثلين من مواقع العمل. إن دعوته زملاء من مواقع عمل لهم الخبرة أو الاهتمام من دول أخرى يمكن أن يكون مفيداً لقطاعات معينة، أو حملات.

وضع الأخبار العالمية والأحداث في نشرات النقابة. لا يطلع العمال عادة على نشرات الـ ITF. يمكن لمحوري نشرات النقابات إعادة نشر المقالات والأخبار الموجودة في تلك المنشورات على نشراتهم خصوصاً إذا كان بإمكانهم زيارة موقع الـ ITF الإلكتروني والنقابات التي لها مواقع إلكترونية يمكنها إظهار وتحديث للتواصل مع موقع الـ ITF الإلكتروني أو مواقع يتم إدارتها من أعضاء آخرين.

لقاءات تدريبية قبل أو بعد حضور المناسبات العالمية. بالرغم أن عدد كبير من المشاركين في اللقاءات العالمية يكتبون بعدها تقريراً للتعميم المحلي، فإنه يجب اغتنام هذه الفرصة من أجل عقد مناسبة تعليمية. قبل وبعد هذه اللقاءات يمكن التحارو بشأن المواضيع المطروحة. هذا مهم بشكل خاص " لإزالة للغموض " حول أليات النقابات العالمية وبناء مشاركة ديمقراطية من العاملين".

أبرزت العولمة جدول أعمال طارئ لمدربي النقابات، كيف يسلح النقابيين بفهم كافي وثقة عن عملية العولمة تمكنهم من العمل الفاعل للتضامن مع نقابات وعمال من دول أخرى. ممثلي النقابات ومفاوضيهم في منظماتهم وعلى كل المستويات بحاجة لتطوير مهارات عالمية، ممثلي وأعضاء النقابات في قطاعات النقل المختلفة لهم حاجات تدريبية مختلفة. في الشحن والنقل الجوي، فإن طبيعة العولمة واضحة للقوى العاملة. ولكن في النقل البرقي والسكك الحديدية فإن اثر العولمة حديث. وأن تعرض هذه القطاعات للعولمة قد لا يكون فورياً.

بعض للنشاطات التدريبية المطلوبة أساسية نسبياً. مقدمه لفهم الاقتصاد العالمي، والحركة النقابية العالمية، يمكن أن يبني عليها إطار لبرنامج تدريبي محلي ويقدّر العمال بسرعة أهمية هذه القضايا.

هناك أيضاً خطورة. فأحياناً البرامج للتدريبية لا تكون حساسة للمحيطين أو للحاجة المباشرة لعمال النقل المعنيين. وكذلك فإن توصيل المعلومات عن مدى قوة الشركات وقدرتها قد يحبط العمال ويضعف قوتهم. لذلك فإن البرامج التدريبية يجب أن تركز على أمثله عملية للتضامن العالمي من أجل بناء الثقة وإظهار ماذا يمكن أن يتحقق.



تعميق برامج التدريب النقابية

الاعتماد على خبرات العمال عند مناقشة الحركة العمالية في دول أخرى. أو العمل في المنظمات للنقابة العالمية، إلا إذا كان هؤلاء العمال تلقوا خبره مباشرة في العمل النقابي العالمي.

اللغات، الثقافة ووسائل للتدريب. تختلف لغة وثقافة للتدريب للنقابات بشكل كبير من دولة لدولة ومن منطق لمنطقه. وبناء تعاون عملي بين المدربين والحوائل لتصميم وتزويد برنامج تدريبي حول عولمة لتضامن يتطلب الوقت والحساسية.

لشمولية، العولمة، والصلات. من الواضح إن برنامج تدريب عالمي مشترك لعمال النقل، وبالأخص لبعض القطاعات، يجب أن يكون واسعاً بشكل يكفي لإدخال مدى ضخم حول الاقتصاد والظروف السياسية، مستويات للخبرة، قوة للنقابات وهكذا ومن جهة أخرى، يقترح الخبراء انه كلما كانت للبرامج للتدريبية محدده كلما توقعنا نتائج عملية مفيدة مباشرة، برنامج حول (العولمة) يكون اقل نجاحاً من برنامج "العولمة، لبيك الدولي، والسكك الحديدية في جنوب إفريقيا" على سبيل المثال.

لكل هذه الأسباب، فإنه يتطلب مرونة كبيرة من اجل أن تكون للبرامج التدريبية تتجج على تضامن عالمي عملي.

كثير من المدربين مهتمين حول كيفية إدخال مواضيع مثل العولمة والتضامن العالمين في برامج تدريب للنقابات. ويمكن تحقيق ذلك بعدد برامج خاصة، أو إدخال هذه المواضيع ضمن للبرامج الحالية، أو دعوة ممثلين نقابيين من دول أخرى للمشاركة في برامج التعليم. إن تطوير عملية للتعليم على التضامن العالمي قد تحسن بشكل كبير بواسطة للدخول الى الإنترنت. يمكن أن يعتبر الإنترنت كمصدر تعليمي من دول أخرى. ويمكن أن يكون وسيلة مشاركة في البرامج التدريبية المنظمة عالمياً. ويمكن أن يستعمل كأداة ربط بين الشبكات للمدربين أنفسهم. وهذا يفتح المجال على مصراعيه لعقد برامج تدريبية عالمية يدخل فيها أعضاء للـ IFF من دول مختلفة.

بعض المدربين النقابيين والمدربين لديهم خبره عملية في برامج التعليم العالمي لإظهار العولمة وقد تم التعرف على العديد من المشاكل والصعوبات :

فهم العالم الخارجي من المحيط لداخلي. نقابات كثيرة تؤكد إن للتدريب يزيد من فهم العامل وخبرته وزيادة قدرته العملية للنقابة. إن بناء للتدريب بواسطة اخذ خبرات للعاملين المحلية أكثر من الاعتماد على الخبراء الخارجيين هو أساس للتدريب التقليدي للعامل. حتى لو كان الموضوع عالمياً فإن هذا المبدأ يبقى صحيحاً. على سبيل المثال يمكن للعمال مقارنة خبراتهم في التفاوض مع أصحاب العمل. على أية حال من الصعب



المدرسة الصيفية للـ ITF

إن المدرسة الصيفية السنوية للـ ITF فرصة للنشطاء النقابيين الأعضاء ليلتقوا من كافة القطاعات والمناطق للمناقشة وفتح حوارات. وقد عقدت للمرة الأولى في مدينة كسفورد في بريطانيا عام ١٩٩٩، ثم في برلين عام ٢٠٠٠ والدنمارك عام ٢٠٠١. وهي تجمع معاً ما يقارب الأربعين مشاركاً من أجل خليط من الخبرات، نقاشات حول العروض ونشاط للمجموعات. أدخلت للمواضيع المطروحة فهماً للعولمة في صناعه النقل، تطبيق سياسة تحريك عولمة التضامن في نشاطات الأعضاء، وتصميم وتقديم حملات عالمية.

العولمة ومشروع التطوير العالمي نقابة النقل والعمال العامون، بريطانيا

نقابة النقل والعمال العامون (TGWU) واحدة من أكبر النقابات في بريطانيا، أطلقت مشروعاً عام ١٩٩٩ لإدخال العولمة والتضامن العالميين في برامج النقابة للتدريبية. ركز المشروع بشكل رئيسي على برنامج لمدة اسبوع لقيادات ممثلي العمال، كثير منهم من شركات عالمية، حيث ناقشوا هناك العولمة في صناعتهم، ودور النقابات على المستوى العالمي، وللخطوات العملية لتطوير تضامن عالمي.

ركزت كل دوره على قطاع صناعي محدد. عقدت دوره للعمال في قطاع النقل في أيار ٢٠٠١ وتم تنظيمها بالتشاور مع الـ ITF وقد حضر الدورة ممثلين عن نقابتين أو ثلاث من دول أخرى وقد شجع المشروع بنجاح ممثلي النقابات على أخذ الاهتمام المباشر في الحركة النقابية العالمية وفي نشاطات TGWU العالمية.

طور المشروع قسماً خاصاً لذلك على الموقع الإلكتروني. وقد احتوى هذا على كل المواد التي استعملت في الدورة. وقد صممت لأعضاء النقابات لدراستها من خلال الإنترنت. ولمدرسي النقابات لبناء نماذج من دورات المشروع في برامج النقابات التي تنفذ بشكل يومي. وهي أولاً مصممة لأعضاء TGWU ولكنها متوفرة لأي كان لاستعماله على: www.tgwu.org.uk

المعلومات، التكنولوجيا واللغة

من اجل تضامن عالمي ناجح، يحتاج العمال والنقابات لمعلومات دائمة من دول أخرى. عادة النقابيين الرسميين هم الذين يستطيعون الحصول على مثل هذه المعلومات.

يسمح الإنترنت بنشر وتوزيع المعلومات بسرعة كبيره وكلفه قليلة. ويمكن الوصول لهذه المعلومات الآن من أي مكان، ليس فقط من خلال أجهزة الكمبيوتر الشخصية ولكن أيضاً من مقاهي الإنترنت، وهي منتشرة ليس فقط في الدول الصناعية بل في كافة بلدان العالم. إن استعمال هذه التكنولوجيا لازال محدوداً في الدول النامية، لذلك فإنه يتحتم على النقابات تطوير استراتيجية للتأكد من استعمال هذه التكنولوجيا لتحسين اتصالاتهم العالمية.

ونتيجة لثورة المعلومات والاتصالات، فقد أصبحت كثافة المعلومات تشكل خطراً وإرباكاً. لذلك فإن على النقابات تحديد مصادر المعلومات اللازمة لها. وهذا قد يكون مضيعاً للوقت ويتطلب مقدرة تنظيمية. وتساعد الـ ITF بتوزيع مصادر مفيدة للمعلومات لأعضائها بواسطة الموقع الإلكتروني للـ ITF والـ E-mail والفاكسات والرسائل.

قد تحتاج النقابات لتغيير بنيتها وممارساتها لجعل اتصالاتها ونشاطاتها العالمية أكثر سهولة، بشكل عام، الطلب لمساعدة عالمية تتجه من البعد المحلي الى الوطني الى الـ ITF. ورد الفعل بالعكس يعود الى البعد الوطني ثم المحلي. هذا الترتيب يسير بشكل جيد عندما يعرف الناس الخلفيات لهذه الترتيبات، وتوفرها في الوقت المناسب وإمكانية الاتصال بسرعة مع المسؤولين النقابيين أو النشاط بشكل مباشر.

عادة يتم تجاوز طريقة الاتصال الهرمي. ومع مرور الوقت وجد إن عملية الاتصال الهرمي للأعلى والأسفل يمكنها أن تؤخر اتخاذ الإجراء المناسب. وهناك حاجة طارئة أحياناً لنوع آخر من الاتصال، على سبيل المثال، الاتصال الفوري المباشر بين المسؤولين النقابيين أو مسؤولي المواقع الذين لهم علاقة مباشرة في مشكلة مع سكرتاريات الـ ITF، أو العمال والنقابات في بلد ما مع العمال والنقابات في بلد آخر.

إن إنشاء شبكه تضامن ليس بالأمر السهل. هناك عملياً عمل مطلوب للمعرفة وتدريب الأفراد وتجهيزهم بوسائل الاتصال اللازمة (الكمبيوتر، الإنترنت... الخ). وهناك أيضاً قضايا سياسية صعبه بحاجة لحل. على سبيل المثال ما هي خطوط المحاسبة بين هؤلاء الأفراد ونقاباتهم؟ من هو صاحب القرار لمثل هذه الشبكات؟ لذلك فإنه من الأهمية بمكان لتحديد المهام والمسؤوليات بدقة أن تأخذ هذه الشبكات مكانها من خلال إطار واضح للألية السياسية لاتخاذ القرار، والتقارير، والمحاسبية، للمسؤولين النقابيين على المستوى المحلي والوطني، ومسؤولي الـ ITF بحاجة لان يعرفوا الحدود التي يعمل كل منهم خلالها.

حتى في المواقع التي لم يتم بناء شبكة تضامن عالمي، فإن النقابات يمكنها أن تأخذ خطوات بسيطة لتحسين الاتصال. على سبيل المثال المشاركين في اجتماعات الـ ITF يمكنهم المشاركة بتبادل العناوين، البريد الإلكتروني، وأرقام الهواتف. وهذا قد يشجع اتصال مباشر افضل بين العمال والنقابات في دول مختلفة. مثل هذا الأسلوب في الاتصال يمكن أن يساعد أعضاء الـ ITF لرد الفعل السريع المرن، ويمثل تحدي جدي وحقيقي للشركات العابرة. يلعب النقل دوراً هاماً في السلسلة العالمية للإنتاج والتوزيع، لذلك فإن نقابات النقل بحاجة للقدرة على تحريك التضامن بسرعة وهذا أيضاً مهم للعمال في صناعات أخرى يعتمدون على عمال النقل في دعمهم.

اللغة

إن تنظيم التضامن العالمي يواجه صعوبة فيما يخص اختلاف اللغات. إن نشاطات الـ ITF التي تعقد باللغة الإنجليزية لها فوائد أكثر من تلك التي تحتاج الى ترجمه. يمكن أن ترسل المعلومات بسرعة بواسطة الفاكس أو البريد الإلكتروني. يمكن عقد الاجتماعات خلال فتره قصيرة والتوثيق يتم على أساس حاجة النقابات التي هي اكبر من استطاعة الـ ITF لترجمتها في الوقت المناسب. كثيراً من مواد الـ ITF يتم ترجمتها الى خمس، ست أو سبع لغات أحياناً أكثر من ذلك وبكلفة عالية. تستعمل الـ ITF أيضاً ماكينات الترجمة في أعمال النقابات، وهذه الأجهزة تستعمل برنامج كمبيوتر خاص للترجمة من لغة الى أخرى. هذه الماكينات بالتأكيد لا ترقى لمستوى المترجم البشري. ويجب استعمالها بعناية فقط لوثائق محدده. ولكن هذه الأجهزة قد تستعمل أكثر لزيادة مقدرة الـ ITF على إنتاج المواد بلغات أكثر مستقبلاً.

بالرغم من أن كثيراً من أعضاء الـ ITF لا يزالون لا يستلمون مواد عالمية في لغات مفهومه لمعظم أعضائها. كذلك فهم لا يستطيعون للتكلم بلغتهم الأم عندما يحضرون اجتماعات الـ ITF والذي قد لا يشجعهم على حضور مثل هذه الاجتماعات على الإطلاق.

لقد تبنت الـ ITF أسلوباً مرناً للغات. تحاول الـ ITF المساعدة بتقديم الترجمة للنقابات أو الأعضاء الذين

يحضرون الاجتماعات. ويتم للتعامل بجديّة لطلبات الترجمة التي تطلب من الـ ITF بغض النظر عن اللغة المطلوبة. يجب على النقابات أيضاً دراسة ما يمكن فعله على المستوى الوطني. على سبيل المثال، قد يكون أفضل وسيلة للنقابات للمشاركة في التضامن العالمي عقد دورات في اللغة للمسؤولين ومسؤولي العمال والإداريين وموظفي إدارات النقابات.

تواصل عالمي من أجل مزيد من القوة للعمال: استعمال الإنترنت

كان لنجو ماروسكي، مساعد سكرتير الطيران المدني في الـ ITF هو الذي أوجد تحالف التضامن لتحالف ستار وقطاع لطواقم الجوية وكان أول منسق لتلك اللجنة عندما كان ممثل نقابي في شركة لوفتهانزا. وقد أوضح كيف تم إنشاء هذه الشبكة:

في أواخر التسعينات أوجدت شركة لوفتهانزا، ويونايتد إيرلاينز وثلاث شركات طيران كبرى أخرى "تحالف ستار" الذي أطلق عليه "شبكة الخطوط الجوية للكرة الأرضية" كان يمتد هذا التحالف ليغطي للكرة الأرضية. لم تكن للشركات توحد شبكه خطوطها فقط بل كانت هناك اجتماعات دورية ولقاءات إدارات الشركات لمناقشة قضايا للشركات لها أهمية على العمال.

توظف هذه الشبكة ٣٥٠٠٠٠ عامل تمثلهم أكثر من ٢٠ نقابة. وهذا أوجد تحدياً غير مسبوق للنقابات. ووافقوا على أن أفضل رد هو إيجاد شبكه للنقابات لها نفس البعد، تحالف عمالي حقيقي.

أوجدت النقابات اتصالاً ثابتاً وتبادلت المعلومات كحاجة هامة. ويبدو أن الإنترنت الخطوة العملية للتواصل العالمي بعيداً عن العمل لليومي مثل الأسئلة والأجوبة، فإن للنقابات بحاجة لتبادل المعلومات بشكل مستمر.

تم إعداد نموذج لتقارير تعباً من قبل المنسق المنتخب. استعملت هذه للملاج لتبلغ كل نقابة الأخرى حول الشركات والتطورات للتفاوضية، تطور لقوى العاملة أو هيوطها، التغيرات في مواقع وبيئة العمل. وزعت الردود بواسطة البريد الإلكتروني للجميع في الشبكة. لذلك فإن كافة منسقي العمال كانوا على اطلاع حول آخر التطورات، بغض النظر عن مكانهم أو منطقة عملهم. كان إنشاء موقع إلكتروني مشترك على وشك الظهور إلا أنه تم إسقاط هذه الفكرة لأسباب صعوبة التواصل، والموثوقية والسرية. على أية حال بادره إنشاء موقع إلكتروني على وشك الظهور.

كان المشروع ناجحاً بشكل مميز. وفي بعض الأوقات كانت المعلومات تسري بين المشاركين بشكل أفضل منها للإدارة. إن حقيقة إن النقابات كانت تتواصل عالمياً أدهشت الإدارة. وقد تم تبني هذه الشبكة من قبل نقابات بتحالفات متشابهة.

أطعم الطائرة بوضع أفضل من ناحية تمكّنهم من اللغة الإنجليزية، لأن هذه اللغة مفصلية في هذه المهنة، ولذلك فإن الاتصال على المستوى الدولي أكثر سهولة. كذلك فأنها عالمية جداً بالإضافة لأنها تستعمل خلال الـ ٢٤ ساعة وهذا يطبق على مئات الآلاف من عمال النقل الجوي.

بالرغم من أن العمال الآخرين ليس لديهم هذه الميزة، فإن البريد الإلكتروني قد أثبت أنه طريق لتواصل سريع وملائم. حيث أظهرت نقابات النقل الجوي إن التحدي العالمي الجديد للعمال يعطي فرصاً جديدة أيضاً للعمال.

تكامُل النشاطات الدولية

- تطوير برامج تعليمية وتدريبية للمسؤولين النقابيين حول القضايا العالمية.
- تعزيز ثقافة العمل العالمي في كل هياكل النقابة، وإدخال البعد العالمي في كافة نشاطات النقابة. على سبيل المثال يجب أن يحتوي إعلام النقابة على مقالات حول القضايا العالمية.
- تطوير استعمال الإنترنت من أجل الاتصال العالمي.
- تشجيع مسؤولي النقابة على المشاركة في شبكة الـ ITF للتضامن.
- للتأكد إن وفود النقابة المشاركة في اجتماعات الـ ITF العالمية حاضرة مسبقاً ولديها الفرصة لتقديم التقارير عن الاجتماعات عند عودتها والمتابعة.
- تطوير تنسيق محلي لأعضاء الـ ITF.
- الحفاظ على اتصالات دائمة مع الـ ITF وتوزيع منشورات الـ ITF ... الخ.

الأعداد المسبق حاسم. إذ إن وجود منشورات الـ ITF، المراجع، الكتيبات للنقابات من أجل استعمالها هام جداً للأعضاء والموظفين بحيث يعرفون لماذا طلب منهم إجراء معين من الـ ITF.

" إذا لم نستطع الاتفاق على أهداف واستراتيجيات مشتركة للنقابات، فإن العمال حول العالم سيكونون هم الخاسرون من العولمة في النهاية "

German Railway Trade Union
Representative, ITF Summer School

النقابات لها مجال واسع من الأساليب تجاه النشاطات العالمية.

بعض أعضاء ITF المشتركين قديماً منذ سنوات والذين تأثرت نقاباتهم بالعولمة، منخرطين تماماً بالعمل العالمي ويعاملونه كجزء طبيعي من تنظيماتهم الوطنية ومفاوضاتهم. وبعض النقابات تتعامل مع البعد الدولي كأولوية متأخرة ويعاملون اجتماعات الـ ITF العالمية كفرصة للسفر فقط .

بعض النقابات تتردد في إرسال وفودها لحضور الاجتماعات العالمية الخارجية. وعادة ما يكون هناك أسباب معقولة لذلك مثل الموارد المحدودة للنقابات ، حيث إن السفر بنبدأ مكلفاً، وخدمه العمال في الوطن لها الأولوية. وحتى عندما تكون الاجتماعات هامة فإن بعض النقابات لازالت تجد من الصعوبة تبرير صرف المال والوقت لأعضائها الذين ينظرون للسفر على انه رفاهية.

بما إن العولمة أثرت على العمال والنقابات حول العالم، فإن نقابات كثيرة تدرك الحاجة لعمل تكاملي بين النشاطات الداخلية والعالمية في العمل اليومي للنقابات. ما هي الخطوات التي يجب على النقابات اتخاذها لتحسين التعامل مع العمل العالمي؟ هنالك احتمالات كثيرة تشمل:-

- إيجاد بنيه نقابية تتعامل مباشرة مع العمل العالمي، ويمكن لذلك أن يأخذ أشكالاً مختلفة على سبيل المثال. دائرة علاقات دولية أو لجنة علاقات دولية.
- تفويض مسؤوليات العلاقات الدولية لأعضاء محددين لهذه الغاية. فقد ترغب النقابة بانتخاب أو تعيين سكرتير علاقات دولية. يجب على النقابات إدخال البعد العالمي في كافة برامجها التدريبية.

أسئلة هامة للنقاش

- هل يمكنك تذكر مناسبة كان يمكن لنقابتك أن تكون أكثر فاعليه لو كانت تعمل بشكل افضل ضمن البعد العالمي؟ وعكساً على ذلك، ما هو العمل الأفضل الذي كان يمكن أن يتم؟
- كيف يمكن أن يكون العمل الدولي أكثر فاعليه ضمن عمل النقابة اليومي ؟
- ما هي الخطوات التي يمكن لنقابتك اتخاذها لتحسين كفاءتها بدعم حملات الـ ITF ؟

نشاط ١ : تحريك التضامن

إن وثيقة " تحريك التضامن " تم تبنيها عام ١٩٩٨ في مؤتمر الـ ITF الذي عقد في نيوبلهي وقد احتوت على عدد من التوصيات لأعضاء الـ ITF وتشمل ما يلي:-

١. يجب على كافة أعضاء الـ ITF إدخال البعد العالمي في برامجها التدريبية.
٢. يجب أن تعطى برامج التدريب أولويات للأليات التي تساعد على أعمال التضامن العالمي.
٣. على الأعضاء وحيثما كان ذلك ملائماً السعي لتشكيل لجنة تنسيق وطنية للـ ITF.
٤. الـ ITF والأعضاء يجب أن يعطوا الأولوية القصوى لأعمال الحملات.
٥. يجب على الأعضاء التأكد من:-
 - أن يكون المشاركون في الاجتماعات العالمية مؤهلين ومحفزين ليأخذوا جزءاً من العمل.
 - الفهم الكامل للأعضاء حول الحاجة لتضمين التنظيم العالمي مع الوطني وتضمينه أيضاً مع نشاطات المفاوضات.
 - أن تركز النقابة الموارد المالية والبشرية الضرورية للنشاطات العالمية.

صوّر هذه العبارات وعلقها أو وزعها على لوح، واسأل المشاركين ربما من خلال مجموعات صغيرة ما يلي:-

- أي من هذه التوصيات حسب علمكم، تم تبنيها بنجاح في نقابتكم؟
- إذا تم تبني سياسات جديدة ما هي النتائج العملية؟
- إذا لم يتم تبني سياسات جديدة ما هي العقبات التي منعت ذلك وكيف يمكن تجاوزها؟

نشاط ٢ : عشر خطوات عملية لعولمة التضامن

هذا نشاط طويل ما، تم اختياره لنهاية دورة أو ورشه عمل و/أو عندما يريد المشاركون قضاء وقت يتفاعلون به ويتحاورون حوله. وهو تمرين تفاعلي لمناسبة يشارك بها عدد كبير أكثر من ١٦ مشارك.

أقسم المشاركين أزواجاً وأعط كل زوج ١٠ بطاقات وقلم تعليم واطلب من كل زوج قضاء ١٥-٢٠ دقيقة بما يلي:-

باستعمال البطاقات، اكتب عليها بوضوح أكثر عشره خطوات أهمية تعتقد انه يمكن لنقابتك فعلها لتحسين التضامن النقابي في صناعه النقل العالمية. يمكن لاقتراحاتك إن تشير الى النشاطات في موقع عملك، الوطن، المستوى العالمي.

تشجيع المشاركين على التفكير بنشاط عملي محدد " تدريب اكثر " أو " اتصال افضل" هي قضايا عامه وليست محده. على سبيل المثال، من الأفضل مثلاً اقتراح " ورشه عمل للقياديين حول دور الـ ITF " أو " إنتاج نشرة إخبارية شهرية حول التقارير الواردة من الاجتماعات العالمية".

اجمع البطاقات كلها معاً واخلطها. اقسم المشاركين لمجموعات كل منها مكون من أربعة، وأعد توزيع البطاقات بشكل زوجي سوف تحصل كل مجموعه على ٢٠ بطاقة. اطلب من كل مجموعه قضاء ١٥-٣٠ دقيقة بما يلي:-

ادرس وناقش الأفكار الموجودة في البطاقات، اختر اكثر عشر بطاقات ترى إنها الأكثر أهمية وفائدة، واطرح البطاقات المتبقية.

الآن ادمج المشاركين بمجموعات كل منها مكونه من ثمانية مشاركين " كل مجموعه يجب أن تحصل على ٢٠ بطاقة. اطلب منهم إعادة الاختيار وطرح البطاقات التي لم يتم اختيارها.

اعد هذه العملية " مجموعات من ١٦، وهكذا " حتى يتبقى لديك مجموعتين كبيرتين. اطلب من كل مجموعه تسمية شخص واحد لتقديم الخيارات التي اتفق عليها من المجتمعين. ضع البطاقات العشرين المتبقية على الحائط أو على اللوح وأنتج نقاشاً حولها، وحاول الوصول لاتفاق حول " أفضل عشر خطوات عملية للتضامن العالمي". وإذا كان ضرورياً اعقد تصويت للوصول الى تلك.

International trade union organisations

International Confederation of Free Trade Unions (ICFTU)

5 Boulevard du Roi Albert II
B-1210 Brussels
Belgium
Tel: +32 2 224 0211
Fax: +32 2 201 5815
Email: internetpo@icftu.org
Internet: www.icftu.org

Global Unions

This groups the major institutions of the international trade union movement, the ICFTU, the Global Union Federations (see below), and the Trade Union Advisory Committee (TUAC) of the Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD).
Internet: www.global-unions.org

Global Union Federations

Education International (EI)

5 Boulevard du Roi Albert II
B-1210 Brussels
Belgium
Tel: +32 2 224 0611
Fax: +32 2 224 0606
Email: headoffice@ei.ie.org
Internet: www.ei-ie.org

International Federation of Building and Woodworkers (IFBWW)

Route des Acacias 54
PO Box 1412
CH-1227 Carouge Geneva
Switzerland
Tel: +41 22 827 3777
Fax: +41 22 827 3770
Email: info@ifbww.org
Internet: www.ifbww.org

International Federation of Chemical, Energy, Mine and General Workers' Unions (ICEM)

109 Avenue Emile de Béco
B-1050 Brussels
Belgium
Tel: +32 2 626 2020
Fax: +32 2 648 4316
Email: icem@geo2.poptel.org.uk
Internet: www.icem.org

International Federation of Journalists (IFJ)

155 Rue de la Loi
B-1040 Brussels
Belgium
Tel +32 2 235 2200
Fax +32 2 235 2219
Email: ifj@ifj.org
Internet: www.ifj.org

International Metalworkers' Federation (IMF)

Route des Acacias 54 bis
PO Box 563
CH-1227 Carouge Geneva
Switzerland
Tel: +41 22 308 5050
Fax: +41 22 308 5055
Email: imf@iprolink.ch
Internet: www.imfmetal.org

International Textile, Garment and Leather Workers' Federation (ITGLWF)

8 Rue Joseph Stevens
B-1000 Brussels
Belgium
Tel: +32 2 512 2606
Fax: +32 2 511 0904
Email: itglwf@compuserve.com
Internet: www.itglwf.org

International Transport Workers' Federation (ITF)

49-60 Borough Road
London SE1 1DR
UK
Tel: +44 20 7403 2733
Fax: +44 20 7357 7871
Email: mail@itf.org.uk
Internet: www.itf.org.uk

International Union of Food, Agricultural, Hotel, Restaurant, Catering, Tobacco and Allied Workers' Associations (IUF)

Rampe du Pont Rouge 8
CH-1213 Petit Lancy
Geneva
Switzerland
Tel: +41 22 793 2233
Fax: +41 22 793 2238
Email: iuf@iuf.org
Internet: www.iuf.org

Public Services International (PSI)

45 Avenue Voltaire
F 01210 Ferney Voltaire
France
Tel: +33 50 40 6464
Fax: +33 50 40 7320
Email: psi@world-psi.org
Internet: www.world-psi.org

Union Network International (UNI)

Avenue Reverdil 8-10
CH-1260 Nyon
Switzerland
Tel: +41 22 365 2100
Fax: +41 22 365 2121
Email: contact@union-network.org
Internet: www.union-network.org

International labour research and education organisations

Global Labour Institute (GLI)

Ave Wendt 12
CH-1203 Geneva
Switzerland
Tel/Fax: +41 22 344 6363
Email: gli@iprolink.ch
Internet: www.global-labour.org

International Federation of Workers' Education Associations (IFWEA)

PO Box 8703
Youngstorget
N 0028 Oslo
Norway
Tel: +47 23 06 1288
Fax: +47 23 06 1270
Email: jmehlum@online.no
Internet: www.ifwea.org

Internet based resources

Labourstart is a website at www.labourstart.org which gives daily news reports from the labour movement worldwide, and has discussion forums on various topics. There are entries in ten languages, and more are encouraged. Laborstart relies on the participation of activists around the world to send in information.

The Cyber Picket Line is a website at www.cf.ac.uk/socsi/union/ which has many useful information sources. These include a comprehensive

world trade union directory, with links to the websites of individual unions. It has lists of useful publications and cartoonists, research centres, up coming conferences, and trade union studies courses at universities. It also links to a site where you can list your strike. It is organised by Steve Davies, a senior research fellow with the PSI Research Unit at Cardiff University, UK, and relies on the participation of activists around the world.

International intergovernmental institutions

International Labour Organisation (ILO)

4 Route des Morillons
CH-1211 Geneva
Switzerland
Tel: +41 22 798 8685
Fax: +41 22 799 6111
Email: ilo@ilo.org
Internet: www.ilo.org

International Monetary Fund (IMF)

700 19th Street, N.W.
Washington DC 20431
USA
Tel: +1 202 623 7000
Fax: +1 202 623 4661
Email: publicaffairs@imf.org
Internet: www.imf.org

World Bank

1818 H Street, N.W.
Washington DC 20433
USA
Tel: +1 202 477 1234
Fax: +1 202 477 6391
Internet: www.worldbank.org

World Trade Organisation (WTO)

Rue de Lausanne 154
CH-1211 Geneva 21
Switzerland
Tel: +41 22 739 5111
Fax: +41 22 731 4206
Email: enquiries@wto.org
Internet: www.wto.org

حول الـ ITF

الاتحاد الدولي لعمال النقل هو اتحاد عالمي يضم أكثر من ٥٩٠ نقابة من ١٣٥ دولة ، تمثل حوالي خمسة ملايين عامل . أنشأ عام ١٨٩٦ ، يضم ثمانية أصناعاته : لبحارة، عمال لقرصيف، السمك ، لنقل على الطرق ، لطيران المدني ، لملاحة لبحرية ، صيادو الأسماك، ولخدمات السياحة .



تمثل الـ (ITF) عمال لنقل على المستوى العالمي، وتحقق مصالحهم من خلال الحملات العالمية والتضامن، وهي ملتزمة بتقدم النقابات المستقلة ولديمقراطية ، والدفاع عن الحقوق لرتسمية للنقابات.

والـ (ITF) واحدة من عشر اتحادات نقابية عالمية (GUFs) عرفت سابقاً بسكرتاريات النقابات العالمية، وهي جزء من " للنقابات العالمية " ، حلقة المنظمات النقابية العالمية ، والتي تشمل الاتحاد الدولي للنقابات الحرة (ICFTU).
Internet: www.global-unions.org.



شكر وعرهان

جعل الجهد الجماعي لعدد من الناس إخراج هذا الكتيب ممكناً . ونود الـ (ITF) أن تشكر بشكل خاص كافة الذين ساهموا بخبراتهم ونكر لقصص التي حصلت معهم، بما في ذلك لمشاركين في المدرسة لصفوية لـ (ITF) .

ونود الـ (ITF) أن تذكر بعرفان لدعم الكريم لمقدم من اتحاد نقابات هولندا (FNV) لتمويلها لنتاج هذا الكتيب. وهذا لعدد جزء من سلسلة كتيبات أنتجها الـ (ITF) ومولت من قبل (FNV) . والكتيبان الأخران في هذه السلسلة هما " لنساء تنقل العالم " و" حقوق العمال هي حقوق الانسان " .

تم كتابة هذا الكتيب لـ (ITF) من قبل أليانا ديف ، مسؤولة لمشروع في الاتحاد الدولي لتعليم العمال (IFWEA) وديف مبونر ، مسؤول البرامج العالمية لجمعية لتعليم العمال (بریطانيا وسكوتلندا).

الأعداد : Celia Mather

للتصميم : Arlound

لترجمة للعربية : بلال ملكوي .

لطباعة : Essam Press - Amman

حزيران ٢٠٠٢



شكر خاص لمركز للتضامن لعمالي (AFL - CIO) في عمان لذي شارك في تمويل إخراج هذا الكتيب لي اللغة العربية .



الاتحاد الدولي لعمال النقل ITF

ITF House
49-60 Borough Road
London SE1 1DR
UK

Tel: +44-(0)20 7403 2733

Fax: +44 (0)20 7357 7871

Email: mail@itf.org.uk

Internet: www.itf.org.uk