

# بالفيديو: مطالبات بتوفير خط سيرفيس للعاملات بمصانع دمياط الجديدة



الأربعاء 24 يونيو 2026 01:40 م

نقلت شبكة رصد، في مقطع مدته 1:17، مطالبات عاملات بالمنطقة الصناعية في دمياط الجديدة بتوفير خط سيرفيس منتظم، بعدما تحولت المواصلات اليومية إلى عبء يستنزف الوقت والأجر ويهدد استمرارهن في العمل. وبينما تبدو الواقعة مطلبًا خدميًا بسيطًا، فإنها تكشف وجهاً أوسع لدولة تتحدث عن الصناعة والاستثمار، ثم تترك العاملات وحدهن بين طرق مرهقة، ومصانع لا توفر انتقالًا، وسلطة محلية غائبة عن أبسط حقوق العمل الآمن.

مطالبات بتوفير خط سيرفيس للعاملات بالمنطقة الصناعية في دمياط الجديدة لتخفيف معاناة المواصلات

[pic.twitter.com/H1f1mbpJnG](https://pic.twitter.com/H1f1mbpJnG)

— شبكة رصد (@June 23, 2026) / [pic.twitter.com/H1f1mbpJnG](https://pic.twitter.com/H1f1mbpJnG)

## طريق العمل يتحول إلى عقوبة يومية

وبحسب الشهادات المتداولة في الفيديو، قالت إحدى المتحدثات إن العاملات لا يجدن اهتمامًا كافيًا، وإن المفترض أن توفر المصانع مواصلات تدخل إلى كفر البطيخ والمناطق المجاورة، لكن ذلك لا يحدث رغم الحاجة اليومية الملحة. كما طالبت العاملات بخط سيرفيس يربط المنطقة الصناعية بدمياط الجديدة والمناطق القريبة، لأن غياب وسيلة منتظمة يحول رحلة الذهاب والعودة إلى معاناة متكررة، خاصة مع مواعيد العمل المبكرة أو الانصراف المتأخر. ولذلك لا يمكن فصل الشكوى عن طبيعة العمل الصناعي نفسه، فالعاملات لا يطلبن رفاهية، بل يطلبن وسيلة وصول آمنة ومنتظمة إلى أماكن الإنتاج، كي لا يصبح الطريق خصمًا من صحتهن وأجرهن وكرامتهن. ثم إن المنطقة الصناعية لا تعمل في فراغ، فهي تعتمد على عمالة قادمة من مناطق وقرى مجاورة، ما يجعل خط السيرفيس ضرورة اقتصادية واجتماعية، لا خدمة هامشية يمكن تأجيلها أو تركها لمزاج السائقين. في المقابل، يظل خطاب الدولة عن المدن الجديدة والمناطق الصناعية منفصلًا عن واقع العاملات، إذ تُبنى المصانع وتُفتح الطرق للاستثمار، بينما لا تُبنى شبكة مواصلات تحمي من يحملن الإنتاج على أكتافهن يوميًا. ومن ثم تكشف الواقعة خللاً في ترتيب الأولويات، فالمشكلة ليست نقص سيارات فقط، بل غياب تخطيط يرى النساء العاملات جزءًا من المدينة، لا عبئًا زائدًا أو تفصيلة يمكن تجاهلها عند رسم خطوط النقل.

صناعة بلا مواصلات تعني إهدارًا للعنصر البشري

غير أن ترك العاملات يبحثن يوميًا عن وسيلة انتقال يضرب مفهوم العمل اللائق في أساسه، لأن الوظيفة لا تبدأ عند بوابة المصنع، بل تبدأ من قدرة العاملة على الوصول الآمن إلى مكان العمل والعودة منه

علاوة على ذلك، فإن تحميل العاملة تكلفة المواصلات العشوائية يعني خفصًا غير معنن للأجر، خصوصًا في ظل الغلاء، إذ يلتهم الطريق جزءًا من الدخل قبل أن تصل العاملة إلى بيتها أو أطفالها

بناءً على ذلك، تصبح مطالبة العاملات بخط سيرفيس اختبازًا حقيقياً للمحافظة وجهاز المدينة وأصحاب المصانع، فإما أن يتحملوا مسؤولية الحد الأدنى من البنية الخدمية، أو يعترفوا بأن الصناعة تُدار على حساب الضعفاء

وفي قراءة عمرانية، يوضح الباحث يحيى شوكت، عبر أعمال مرصد العمران، أن العدالة المكانية ترتبط بتوزيع الخدمات والإنفاق العام بين المناطق، وهي زاوية تجعل مواصلات العاملات قضية مساواة لا مجرد خط سيرفيس

كذلك يفصح غياب الخط المنتظم فجوة بين التخطيط الورقي والحياة اليومية، فالمدينة التي لا تربط مساكن العمال بمناطق العمل تصنع عزلة طبقية وجغرافية، وتدفع النساء تحديداً إلى دفع تكلفة مضاعفة من الوقت والأمان

لزيادة وضوح الصورة، فإن دراسة البنك الدولي حول مشاركة المرأة في سوق العمل بمصر تشير إلى أن النقل الآمن والموثوق يرتبط بزيادة فرص توظيف النساء، وأن ضعف الوصول للمواصلات يظل عائقاً اقتصادياً حقيقياً

ومن هذا المنطلق، فإن أزمة دمياط الجديدة ليست محلية فقط، بل نموذج صغير لمشكلة كبرى، حيث تُحاصر النساء بين رغبة في العمل وحاجة للإنفاق، وبين مدينة لا توفر لهن طريقاً آمناً ومنتظماً

كما أن نهاد أبو القمصان، رئيسة المركز المصري لحقوق المرأة، طالما ربطت بين بيئة العمل الآمنة وحقوق النساء الاقتصادية، وهو ما يجعل الطريق إلى المصنع جزءًا من حماية العاملة لا خارج نطاقها

ومن ناحية أخرى، فإن مخاطر الطريق لا تقتصر على الزحام أو طول الانتظار، بل تشمل احتمالات التحرش والاستغلال ورفع الأجرة والتأخير القسري، وهي تفاصيل يومية تدفع كثيرات إلى ترك العمل أو تقليل فرصهن

### مطالب العاملات مسؤولة لا منحة

لذلك يجب أن تتحول المطالب إلى قرار تنفيذي واضح، يبدأ بحصر أعداد العاملات وخطوط قدومهن من كفر البطيخ والقرى المجاورة، ثم تشغيل خط سيرفيس رسمي بمواعيد تناسب الورديات وسعر لا يبتلع الأجر

وبالتالي لا يكفي أن ترد الجهات المسؤولة بوعود عامة، لأن التجارب تقول إن الوعود في ملفات الخدمات تتحول سريعًا إلى تخدير مؤقت، بينما تظل العاملات ينتظرن في الشارع كل صباح دون حل

كما أن أصحاب المصانع ليسوا خارج دائرة المسؤولية، فاستفادتهم من قوة عمل رخيصة ومنتظمة تفرض عليهم المشاركة في توفير مواصلات جماعية أو دعم خط ثابت، بدل ترك العاملات يصطدمن بالسوق وحدهن

وفي السياق العمالي، يؤكد كمال عباس، المنسق العام لدار الخدمات النقابية والعمالية، أن الأجر لا يمكن عزله عن تكاليف المعيشة، وهي رؤية تجعل تكلفة المواصلات جزءًا من العدالة الاقتصادية لا بندًا ثانويًا

غير أن الدولة التي ترفع شعارات تمكين المرأة لا تستطيع أن تتجاهل طريق المرأة إلى العمل، لأن التمكين لا يتحقق بالتصريحات، بل بالمواصلات الآمنة، والحضانات، والأجر العادل، والحماية من الاستغلال والتحرش

ثم إن تأخير حل الأزمة يعني خسائر مباشرة للمصانع نفسها، فالعاملات المتأخرات بسبب المواصلات لسن مسؤولات عن فشل التخطيط، وانقطاعهن أو إرهاقهن اليومي يعكس على الإنتاج والانضباط وجودة العمل

وبناءً على ما سبق، فإن المطلوب ليس خطأ عشوائيًا يظهر أيام الغضب ثم يختفي، بل منظومة محلية مراقبة، تشمل تراخيص واضحة، وتعريفه معلنة، ومواقف آمنة، وشكاوى قابلة للمتابعة، ومواعيد ثابتة للورديات

في النهاية، تقول عاملات المنطقة الصناعية في دمياط الجديدة ما هو أبعد من مطلب المواصلات: نحن نعمل وننتج وننفق على بيوت، لكن المدينة لا ترانا، والمصانع تستخدمنا، والسلطة تتركنا على الطريق