



قطع ملابس فريدة



الفقراء يراعون البيئة

للمستهلك والتجار وصاحب القطعة القديمة وانتشرت أيضا طريقة جديدة تماما لتجارة الملابس للمتسوقين، عن طريق تبديل ملابسهم مع بعضهم البعض، دون دفع أي مبالغ إضافية، وهو ما يضمن أزياء جديدة للفرق.

ويقول محللون "أصبحت فرصة شركات بيع المستعمل تزيد يوما بعد يوم في الأسواق على جانب كبير من سوق الملابس". وأضافوا "خزائن الملابس ستيبدو مستقبلا مختلفة تماما عن خزائن اليوم، حيث إننا شهدنا خلال عشر سنوات فقط تحولا جذريا في كيفية تسوق الناس وشراء الملابس. ونعتقد أن هذا التحول سيستمر".

المؤسس المشارك في موقع التجزئة على الإنترنت "فريد أب"، أن المتاجر عبر الإنترنت يجب أن تكون مبدعة، كي تتمكن من الحفاظ على رضا العملاء ومشاركتهم المتواصلة.

وتنمو صناعة الأزياء المستعملة بمعدل 21 مرة أسرع من الموضة الجديدة، حيث يستقبل موقع التجزئة على الإنترنت "فريد أب" حاليا مليون قطعة ملابس مستعملة يوميا. ولدى إدارة الموقع خطط كبيرة للتوسع.

ورصدت مجلة فوغ زيادة كبيرة في متاجر إنستغرام، المخصصة لبيع الملابس المستعملة والعصرية، حيث يُعاد تصنيع سترة أو لباس قديم بطريقة عصرية جديدة، وهو ما يوفر المال

أن شراء الملابس المستعملة يساعد على إبطاء دورة الموضة السريعة، الأمر الذي يمكن من التقليل من الانبعاثات العالمية. وقد أصبح ممكنا للذين يرغبون في التخلص من ملابسهم بيعها عبر المواقع الإلكترونية المختصة، والتي انتشرت اليوم في مختلف دول العالم، حيث يمكن للمتسوقين عبرها العثور على ما يبحثون عنه، مما يجعلها شائعة بشكل خاص بين الجيل الجديد من الشباب. ومن المتوقع أن تزداد قيمة سوق الملابس المستعملة من 24 مليار دولار في عام 2018 إلى 51 مليار دولار بحلول عام 2023.

وتواجه أسواق البيع بالتجزئة عبر الإنترنت المزيد من المنافسة مع استمرار نمو الطلب. ويعتقد كريستوفر

## الملابس المستعملة موضة جديدة على بوديوم البيئة

مشاهير من عالم الأزياء والفن في بريطانيا يدعمون حملة ضد رمي الثياب

وقد أطلقت المنظمة حملة للتشجيع على شراء الملابس المستعملة والابتعاد عن تلك التي يخلف إنتاجها أثارا سلبية على البيئة.

كما انضمت شخصيات بارزة من أوساط الموضة البريطانية إلى هذه الحملة التي تندد أيضا بالزعة القائمة على رمي الملابس، بحسب ما كشفت المنظمة عبر الحكومية الجمعة، تزامنا مع انطلاق فعاليات أسبوع الموضة في لندن.

وقال داني سريساندراجا "لا يمكننا تجاهل الأثر الكبير لقطاع الموضة على البيئة، لذا يسعدنا أن نرى أن أوساط الموضة في لندن تدعم أوكسفام في سعيها إلى حث الناس على اقتناء ملابس مستعملة".

وأعربت العديد من شخصيات بارزة في مجال الموضة عن تأييدها هذه المبادرة، وتبرعت ببعض أزيائها. وستطرح هذه الملابس للبيع على الموقع الإلكتروني لأوكسفام، فضلا عن موقع "فستيفر كوليكف.كوم" المتخصص في هذا المجال، والذي يضم أكثر من 8 ملايين عضو في 50 بلدا.

وقد تبرعت المصممة فيفيين ويستوود بحقيبة يدوية، والمصمم هنري هولاند بأحذية.

ومن المشاركين الآخرين في هذه الحملة، عارضتا الأزياء جورجيا جاجر وستيلا تيننت والمصممة بيلا فرويد والممثلة رايتشل فايس.

وقالت المغنية بالوما فيث "أحلم بتشكيل مجموعة جديدة من الملابس من دون إلحاق أضرار بالبيئة وأنا مرتاحة البال".

وصرحت المصممة فيفيين ويستوود "أعرفوا كيف تختاروا، واحرصوا على أن تكون خياراتكم مستدامة ولا تشتتوا الكثير من الملابس".

وأظهرت دراسة أجرتها أوكسفام أن البصمة الكربونية للملابس الجديدة التي يتم شراؤها كل دقيقة في بريطانيا هي الأعلى من تلك الناجمة عن سيارة تجول العالم ست مرات.

ويجري أسبوعيا التخلص من 11 مليون قطعة ملابس في مكب النفايات في المملكة المتحدة. وأشار باحثون إلى

لا تتمثل الأناقة في شراء الملابس الجديدة، التي تساهم صناعتها في اختناق البشر من التلوث. فالأناقة يمكن أن تتحقق بملابس مستعملة، لذلك تدعو منظمة أوكسفام الخيرية إلى عدم رمي الثياب المستعملة، وتحت على شراؤها. وقد ناصرها في ذلك العديد من مشاهير الموضة والفن.

من المتوقع أن تزداد قيمة سوق الملابس المستعملة من 24 مليار دولار في عام 2018 إلى 51 مليار دولار بحلول عام 2023



لندن - يحترق المولعون باناقاتهم يوميا أمام خزائن ملابسهم ماذا سيرتدون كل صباح، ويتدمرون من أنهم لا يملكون ملابس جديدة، في حين أن الخزائن ممتلئة بثياب قد يكون بعضها لم يستعمل بالمرة.

هذا الهوس بالأناقة يدفع بأصحابه إلى إيمان شراء الثياب، وهو ما دفع بدوره دور الأزياء إلى ابتكار الموضة قصيرة العمر، لتحقيق المزيد من الأرباح رغم ما ينجر عنها من أضرار بيئية في صناعتها.

وأصدرت منظمة أوكسفام، وهي اتحاد دولي للمنظمات الخيرية، تقريرا يوضح بالتفصيل شدة الأزمة المستمرة في صناعة الأزياء والموضة، هذه الصناعة التي تعد رائدة بائعانات الغازات الدفيئة عالميا.

وكشفت التقرير أن أغنى 10 بالمئة من سكان العالم مسؤولون عن نحو 50 بالمئة من الانبعاثات العالمية، في حين أن نصف السكان الأكثر فقرا مسؤولون عن 10 بالمئة فقط.

وتعتمد الإحصائيات على مدى الانبعاثات المتعلقة بالملابس الجديدة، التي تم شراؤها في المملكة المتحدة. وبهذا الصدد قال داني سريساندراجا، الرئيس التنفيذي لمنظمة أوكسفام "هذه الحقائق المذهلة حول تأثير الموضة على أفقر الناس في العالم، يجب أن تجعلنا جميعا نفكر مرتين قبل شراء ملابس جديدة. نحن في حالة طوارئ مناخية، لم يعد بمقدورنا أن نغض الطرف عن الانبعاثات الناتجة عن الملابس الجديدة، أو أن ندير ظهورنا لعمال صناعة الملابس، غير القادرين على تجاوز الفقر بغض النظر عن عدد ساعات عملهم".

وتنتج عن شراء قميص قلتي أبيض جديد كمية الانبعاثات نفسها الناتجة عن قيادة السيارة لمسافة 57 كم.

## صناعة قوارب الصيد حرفة مهددة بالاندثار في غزة

المراكب التي يفترض أن تبحر حتى 15 ميلا. ويقول صيادون في غزة إن ربط أرنأهم بالتطورات الميدانية بحول حياتهم إلى جحيم، ويدفع الكثير منهم إلى حشد الإفلاس والتخلي عن ركوب البحر.

ويبلغ عدد الصيادين في قطاع غزة نحو أربعة آلاف، يعملون على ما يزيد عن 700 مركب، فيما يقطن من صيد الأسماك وبيعها نحو 70 ألف نسمة، بحسب إحصائيات فلسطينية رسمية.

وقد فرضت إسرائيل قيودها على عمل الصيادين الفلسطينيين في غزة، ضمن حصارها المشدد المفروض على القطاع منذ منتصف عام 2007 إثر سيطرة حركة "حماس" الإسلامية على الأوضاع فيه. وتبرز الدولة العبرية هذه القيود باعتبارها غير، مثل مكافحة عمليات التهريب عبر البحر أو احتمال شنّ الفصائل الفلسطينية هجمات تستهدفها من خلال البحر.

ويقول مسؤولون فلسطينيون إن رفع كامل القيود الإسرائيلية على عمل الصيادين في غزة من شأنه زيادة الإنتاج وتخفيض أسعار أنواع الأسماك، لتكون في متناول سكان القطاع البالغ عددهم زهاء مليوني نسمة، ويعانون من معدلات قياسية من الفقر والبطالة.

ويبلغ إجمالي إنتاج غزة من الصيد حاليا أقل من 1500 طن سنويا، بعد أن كان يتجاوز 5 آلاف طن سنويا قبل فرض الحصار الإسرائيلي على غزة، مع فروق في الجودة، بحسب وزارة الزراعة في القطاع.

الصيد إلى قطاع غزة. ويؤكد زكريا بكر مسؤول الصيادين في اتحاد لجان العمل الزراعي في غزة، أن صناعة السفن والقوارب متوقفة في غزة بسبب ارتفاع التكلفة وانعدام الصيد، وهو ما أدى إلى تراجع عدد المهنيين العاملين في هذا المجال.

ويقول بكر إن السلطات الإسرائيلية "تفرض قيودا مشددة على إدخال المحركات القوية المستخدمة في القوارب، وتتسبب في أن تتعدي قوة المحرك 25 حصانا".

ويشير بكر إلى أن عدم إدخال محركات ذات قدرة عالية لا يساعد الصيادين على تسيير قواربهم التي تكون محملة بالأسماك، إذ يحتاج الصيادون إلى محركات تبلغ قدرتها 40 حصانا على الأقل.

ويوضح أن المحركات الموجودة تم إدخالها عبر الاتفاقيات السابقة بين قطاع غزة ومصر، لكن غالبيتها توقفت عن العمل لأسباب متعددة، وهو ما يستدعي العمل على إدخال محركات ذات قدرة كبيرة.

وبحسب بكر، تمنع السلطات الإسرائيلية إدخال السلك المجدول، الذي يستخدمه الصيادون في قواربهم، إضافة إلى غالبية المعدات المستخدمة في الصيد، ما عدا شبك الصيد.

وينبه بكر إلى أن الدخل المالي للصياد في غزة يتراوح ما بين 100 و150 دولارا أميركيا، وهو لا يكفي لسدّ الاحتياجات اليومية للصياد الذي سيقوم بصيانة القوارب، وأن قطاع غزة الآن يحتاج إلى صيانة كل المراكب الكبيرة تحديدا

كما يشير إلى ندرة المواد الخام المستخدمة في صناعة القوارب واستمرار قيود إسرائيل على عمل الصيادين، وهو ما أدى بحجمه، بتراجع هذه الصناعة، إلى حدّ خطر الاندثار.

وفضلا عن ذلك تتواجد مساحة يطلق عليها "مقبرة المراكب" في غزة، حيث تتراكم قوارب أكلها التراب، وصارت هياكل أثر ارتفاع تكلفة صيانتها بعد الحظر الإسرائيلي في إدخال معدات

ويؤكد النجار، أنه بصر على التمسك بحرفة بات هو سرّ بقائها إلى اليوم، لكنه يشير بحزن إلى أنه توقف عن صناعة القوارب الجديدة منذ نحو سبع سنوات. ويعزو ذلك إلى ارتفاع التكلفة التي تضاعفت 10 مرات عن السابق، بسبب ارتفاع تكلفة المواد، ذلك أن تكلفة القارب الذي يتراوح طوله بين 6 و7 أمتار أصبح يبلغ أكثر من 12 ألف دولار، وهو ما لا يستطيع الصياد توفيره.

القوارب يقلّ حتى بات يقتصر اليوم على إعادة ما اتلفه الاستهداف الإسرائيلي المتكرر.

ويقول، وهو يقوم بإعادة تاهيل أحد القوارب، إن عددا من القوارب أفرجت عنها إسرائيل قبل أسابيع بموجب تفاهات التهديد مع الفصائل الفلسطينية "وصلت إلى حالة قصوى من التلف، ما استدعى إعادة تصميمها من جديد، وذلك يشمل الخشب ومواد الفيبور".

غزة (فلسطين) - تواجه صناعة قوارب الصيد مؤثرات الاندثار في قطاع غزة المطل على البحر الأبيض المتوسط بفعل التراجع شبه الكلي على طلب الجديد منها.

ولا يتعلق الأمر بهجران متعدد للبحر من الصيادين، بل بما تفرضه إسرائيل من قيود على عملهم طوال أكثر من 12 عاما، بحسب مسؤولين محليين.

فمع تراجع مهنة الصيد وارتفاع تكلفة إنشاء القوارب، توقّف الصيادون عن صناعة قوارب جديدة وشراؤها، واكتفوا بإصلاح مراكبهم القديمة وصيانتها، بتبرعات من جهات مانحة خارجية.

ويقول عبدالله النجار في الستينات من عمره، والذي يعدّ أقدم صانع للقوارب الكبيرة في غزة، إنه الوحيد تقريبا الذي يمارس المهنة حاليا على مستوى القطاع كله.

ويبدو النجار وكان له من اسمه نصيبا، فقد أمضى حياته منذ لم يتجاوز 14 عاما من عمره، في تحويل عيّنات خشب الأشجار الضاربة في القدم إلى قوارب تناطح الأمواج، التي تعود برزق البحر الوفير.

لكن الرجل يشكو اليوم من أن رزق البحر لصيادي غزة "لم يعد وفيرا"، وصناعة القوارب تحولت إلى حرفة مهددة بالاندثار والانقراض كليا.

ويقول، إنه لا يذكر بالتحديد عدد المراكب الكثيرة التي صنعها طيلة سنوات عمله، لكن هذا كان قبل تقييد السلطات الإسرائيلية عمل الصيادين الفلسطينيين، عندها بدأ إنتاجه من



ورشة وحيدة مهددة بالإغلاق