

متابعة

النهايات: نتائج مناقصة الفرز والمعالجة اليوم

النائب سامي الجميل هو مصلحة شركات النفط في منطقة الجديدة، لذلك كان الطرح خلال جلسة أول من أمس، يقضي بالإكتفاء بمطمر برج حمود والإبتعاد عن مطمر الجديدة (حيث الأنايب التابعة للشركات). يرد داغر على هذا الأمر بالقول: "نحن ضد مطمر البحر بنفايات غير مُفرزة في الجديدة وبرج حمود والكوستابرافا"، مُضيفاً: "ما حدا بيغبر علينا بقشة في هذه القضية".

وبشأن ما أثير أمس، حول تقديم بعض شركات النفط مراجعة شكوى لدى مجلس شوري الدولة لمطالبة بوقف الأعمال، تُفيد المُعطيات أن الشركات كانت قد تقدّمت بالدعوى منذ نحو ثلاثة أشهر. يقول رئيس تجمع الشركات المستوردة للنفط في لبنان مارون شماس إن الدعوى هدتها وقف الأعمال والرجوع عن قرار الحكومة بإقامة مطمر في المنطقة "من أجل مصالحتنا ومن أجل صحة العمال أيضاً".

تقول مصادر معنية بالملف إن هناك مساعي كان يبذلها مجلس الإنماء والإعمار من أجل إعادة تخطيط أنابيب النفط، لافتاً إلى أن الخلاف حاصل حول من سيدفع تكاليف إعادة تسوية وضع الأنابيب. المصادر نفسها، تقول إن هذه الشركات هي نفسها التي عرقلت مشروع لينور سابقاً وطالبت بتعويضات: "مهما كان الموقف من الخطة، هذه الشركات موقعة مع الدولة اللبنانية عقود ليست دائمة والإملاك التي تشغلها هي املاك عامة، ويحق للدولة فسخ العقود معها وعدم التعويض لها، يُريدون الآن تكبير اللبنانيين كلفة تحويل الأنابيب التي استثمرت املاكهم وجنت ارباحاً خيالية جراءها".

يُرد شماس على هذا الرأي بالقول: "فليحكم القضاء وليقل كلمته"، هل تثقون بأن مجلس شوري الدولة سيُنصفكم؟ "بالتأكيد"، يُجيب شماس.

هديك فرفور

من المُقرر أن يعلن مجلس الإنماء والإعمار اليوم، النتائج المالية لمناقصة المعالجة والفرز، التي افتتحت عروضها الفنية في الثامن من آب الماضي، فيما لم يُحدد بعد موعداً لفتح العروض المالية لمناقصة الكسب والجمع، التي افتتحت عروضها في 19 تموز الماضي. في هذا الوقت، يستمر الوضع المأزوم على حاله. حتى اليوم، لم يجر التوصل إلى اقتراحات توصي بحلول مرتقبة وسريعة. بلديات المتن وكسروان تقوم حالياً بحلول "فردية"، غالبيتها يقوم على الركن المؤقت للنفايات في عقارات بلدية إلى حين التوصل إلى حل يُعتمد في المرحلة الحالية.

مصادر حزب الطاشناق تقول إن لا وجود لمستجدات في الملف لافتة إلى أن "أحداً تواصل معنا في هذا الصدد". ماذا عن نفايات برج حمود؟ "ألم تُغرق شوارع المنطقة بالنفايات؟ هنا تُجيب المصادر بأن المنطقة تملك عقاراً منعزلاً تقوم حالياً بتجميع النفايات فيه.

من جهته يقول عضو المكتب السياسي في حزب الكتائب سيرج داغر لـ "الأخبار" أن النقاشات مُستمرة إلا أن لا خواتيم بعد، لافتاً إلى أن تحرك الحزب أفضى إلى تداعيات إيجابية: "السلطة لم تكن تتكلم بالفرز، ولا بدراسة لمشروع الأثر البيئي، ولا بالحلول المركزية، الآن نرى هذه الاقتراحات ممكنة وقد أقرتها لجنة المال والموازنة مؤخراً". يُشير داغر إلى أن الكتائب اعترضت في مجلس الوزراء على خطة الحكومة منذ البداية "حتى وُصفنا بوزراء الحراك، لكننا لم نستخدم حق الفيتو لعرقلة الخطة لأننا تعرضنا لابتزاز بعدم رفع النفايات، لكن النفايات الآن في الشوارع، ألا تشعررون بالابتزاز؟"، العرقلة لا يتحمل مسؤوليتها حزب الكتائب، بل السلطة التي لم تقم بواجباتها في انشاء معامل الفرز وفي اعتماد الوسائل البيئية السليمة".

إلا أن هناك من يُشكك في نوايا الحزب، ويرى أن الدافع وراء تحرك رئيس الحزب

الشركة الياس صليبا أن "معظم الاختصاصات مطلوبة في الشركة، لكن هناك أمر يجب أن يعيه الناس، في حال تخرّج 600 مهندس لن يوظّف المعمل 600، بل نحن نحتاج فعلياً إلى مهندس واحد يشرف على 20 تقنياً وفنياً، فالمهندس هو من يخطط والتقني هو من يملك المهارة لينفذ". يتابع صليبا أنه "من ناحية الأجر يحصل الأثنان على أجر متقارب، لكن الجميع يفضل أن يكون مهندساً". يعمل في معمل "ميموزا" 6 مهندسي ميكانيك مسؤولين عن 100 تقني وفني، إضافة إلى 5 مهندسي كهرباء يشرفون على 50 تقنياً. يقول صليبا إن الآلات تحتاج إلى عمال وتقنيين لتشغيلها، وهؤلاء يجب أن يكونوا حائزين شهادة مهنية BT و TS". كذلك تبرز حاجة ماسة إلى عمالة غير ماهرة، إذ يروي صليبا مشكلة واجهها العام الفائت في إيجاد عمال لنقل البضاعة إلى الشاحنات، لينتهي الأمر باستقدام 10 عمال بنغلاديشيين بعد تعذر إيجاد عمال لبنانيين، "علماً بأن الأجر لهذه الوظيفة يبدأ بالحد الأدنى للأجور ويصل إلى 850 ألف ليرة".

في السياق نفسه، يقول المدير العام لشركة كهرباء زحلة أسعد نكد إن "الجميع يظن أن هناك فقط 5 اختصاصات في البلد، متناسين أن هناك اختصاصات أخرى". تواجه الشركة على سبيل المثال، مشكلة في إيجاد متخصصين في توزيع الطاقة وتمديد الشبكات نظراً إلى افتقار مهنيات المنطقة إلى هذا الاختصاص، على ما يقول أحد المهندسين.

يتدرب الآن نوماً حالياً في شركة كهرباء زحلة ضمن مشروع الـ UNDP، ولا يزال لديه سنة لينتهي تعليمه المهني بشهادة إلكتروميكانيك. لا يعتبر الآن نفسه معرضاً للبطالة، ويتوقع أن يجد عملاً قبل أصدقائه الذين بدرسون هندسة ميكانيك في الجامعة.

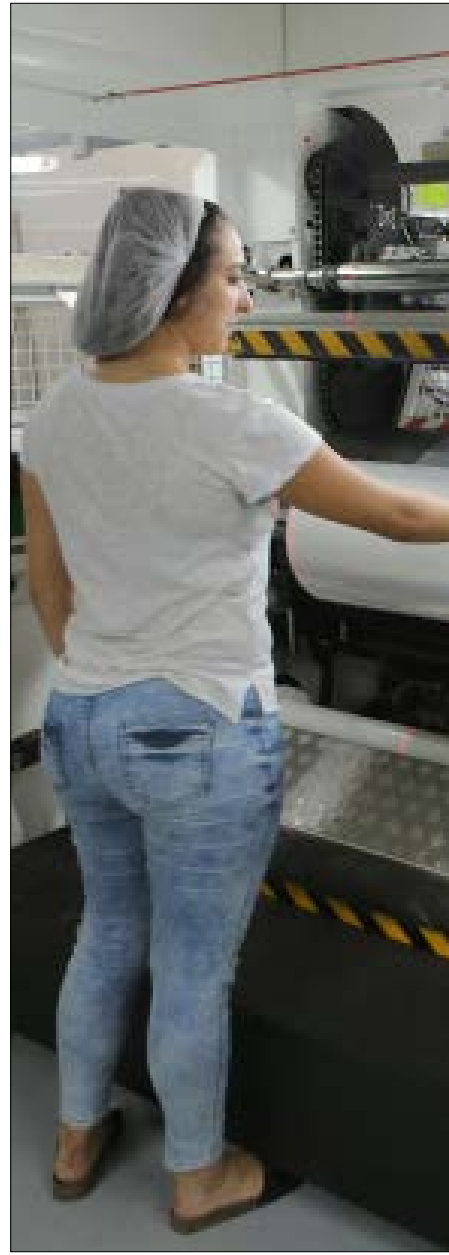
في الواقع، تتعدد الخصاصات التي يمكن استنتاجها عن طبيعة سوق العمل؛ وأبرزها أن حاجات السوق تتركز على العمالة غير الماهرة والعمالة الفنية. لكن مما لا شك فيه أيضاً أن الجميع معرض للبطالة، إلا أن فرص العمل المتوفرة للتقنيين والفنيين أكبر من فرص العمالة "النخبوية".

وجدنا لهم أماكن في المؤسسات لتدريبهم سريعاً، حتى إن البعض منهم سيتم توظيفه". يومياً، تتلقى غرفة التجارة والصناعة والزراعة في زحلة اتصالات من مصانع تطلب تقنيين في الكهرباء والميكانيك والإلكترونيك، إضافة إلى حاجة كبيرة لدى المؤسسات لطهارة ونُدل ومساعد مدير صالات مطاعم ومتخصصين في الفندقية ضمن أجر أساسي يبدأ بـ 500 دولار. إلا أن المشكلة الأساسية تكمن في نقص هذه الاختصاصات جراء عدم إقبال الطلاب عليها، وتحديدًا النظرة الدونية لدى المجتمع اللبناني للتعليم المهني المرشحة بمعادلة مفادها أن من يفشل في الأكاديمي يتجه نحو المهني؛ فقد بلغ عدد الطلاب في التعليم المهني والتقني عام 2015، 86250 طالباً مقابل 190157 طالباً جامعياً.

"لدينا 4 مصانع لديها استعداد لدفع 1300 دولار لشخص حائراً TS ميكانيك صناعي، إلا أننا لا نجد"، تقول رزق الله، مشيرة إلى أن شهادة التعليم المهني باتت توازي شهادة التعليم الجامعي. يوجد في قضاء زحلة، وفق رزق الله، 13 مدرسة مهنية تضم مختلف الاختصاصات، إلا أن التوجه نحوها قليل، مقابل 9 جامعات تقريباً.

حطوط التقنيين اعلى من المهنة «النخبوية»

تستقبل شركة "ميموزا" في البقاع 3 أشخاص ضمن مشروع التدريب، واحد متخصص في ميكانيك السيارات، واثنان يتدربان على مراقبة جودة النوعية. تشغل الشركة 700 موظف؛ منهم 450 موظفاً في المعمل، ويلخص واقع الشركة مشهد سوق العمل ككل. يشرح المهندس التنفيذي في



اليد العاملة والتدريب، وبناءً على حاجاتهم حدّدنا مهن التدريب التي يجب أن نوجه الشباب نحوها". تقول رزق الله إن نسبة البطالة في البقاع تبلغ تقريباً 37%، استناداً إلى تقويم السوق الذي أنجز، ومن أصل 170 شخصاً قبلوا في المشروع سُجّل 50 شخصاً فقط بدرسون مهناً تقنية، أي ميكانيك وكهرباء... أما الآخرون فمعظمهم يدرسون محاسبة وبيع وعلاقات عامة. تلتفت رزق الله إلى أن طلاب المهن التقنية

هناك حاجة كبيرة لطهارة ونُدل ومساعد مدير صالات مطاعم

قطاع خاص

«أجنحة لبنان» في مطار اللد: الحق على الأتراك

هبوط طائرة ركاب، عليها شعار شركة طيران "أجنحة لبنان"، في مطار اللد (بن غوريون) الإسرائيلي، أثار ردود فعل واسعة. وهو ما استدعى صدور بيانين منفصلين عن رئيس مطار رفيق الحريري الدولي فادي الحسن والشركة المعنية، يوضحان أن مسؤولية ما حصل تقع حصراً على شركة "WIND TAIL" التركية، مالكة الطائرة المذكورة.

يوضح بيان رئاسة المطار أن شركة "LEBANON OF WINGS"، هي شركة طيران لبنانية، كانت قد استأجرت طائرة من إحدى شركات الطيران التركية وتدعى "WIND TAIL"، وهي طائرة من نوع 737B-800، وتحمل رقم تسجيل تركيا (TCTLH)، وذلك بموجب اتفاقية تأجير (Lease Wet Agreement) تمتد من تاريخ حزيران 2016 حتى كانون الأول 2016. وقد أقلعت الطائرة المذكورة إلى تركيا بتاريخ 27 آب 2016 لإجراء أعمال الصيانة اللازمة وفقاً لجدول الصيانة الدورية (Maintenance Scheduled)، وبالتالي أمنت طائرة بديلة لمصلحة الشركة اللبنانية، وذلك بموجب أحكام الاتفاقية الموقعة بين الشركتين إلى حين استكمال أعمال الصيانة. تبين بعد ذلك أن الشركة، بعد استكمال أعمال الصيانة، شغلت الطائرة بين انطاليا ومطار بن غوريون دون إزالة شعار الشركة اللبنانية عن الطائرة. وبالتالي يتبين عدم مسؤولية السلطات اللبنانية أو الشركة اللبنانية عما حصل، علماً أن المديرية العامة للطيران المدني قد ادخلت، بالتنسيق مع الشركة



الموضوع يمثل تخطياً للإجراءات المتفق عليها بين الشركتين وخطورة كبيرة بالنسبة للتعامل في ما بينهما. مشددة على أن "الي تعامل أو تواصل مع العدو الإسرائيلي هو خط أحمر بالنسبة للشركة وكل العاملين فيها، كما لكل شركات الطيران اللبنانية الأخرى". وطالبت إدارة شركة تيلويد التركية باتخاذ كل الإجراءات الضرورية اللازمة سريعاً لتوضيح الأمر وإزالة شعار "أجنحة لبنان" عن أي طائرة يجري إرسالها إلى مطارات العدو الإسرائيلي، وأن إدارة شركة "أجنحة لبنان" ستلجأ إلى اتخاذ كل التدابير والإجراءات القانونية اللازمة ضد كل من يسبب أو يشوه سمعتها من خلال زج اسم الشركة اللبنانية مع أي رابط بالعدو الإسرائيلي، مشيرة إلى أنها تحمّل كل المسؤولية لشركة تيلويد التركية عما حصل.

اللبنانية، الإجراءات اللازمة لوقف استقبال الطائرة التركية، التي تحمل رقم التسجيل (TCTLH)، مجدداً في مطار رفيق الحريري الدولي، والطلب إلى الشركة التركية ضرورة إزالة شعار الشركة اللبنانية عن الطائرة المذكورة. بدورها، أوضحت إدارة شركة طيران "أجنحة لبنان" أنها "فوجئت بخبر هبوط طائرة لبنانية في مطار العدو الإسرائيلي- بن غوريون، وعليها شعار الشركة، ما أثار استغراب واستنكار واستهجان إدارة الشركة". وعلنت أنها أجرت اتصالاتها بشركة "تيلويد" التركية مستنكرة الأمر، وطلبت منها توضيحاً لذلك. ولماذا اُبقِ شعار "أجنحة لبنان" على متن الطائرة؟ ولماذا لم تخضعها للصيانة المطلوبة بناءً على الاتفاق بين ادارتي الشركتين المذكورتين؟ واعتبرت أن هذا