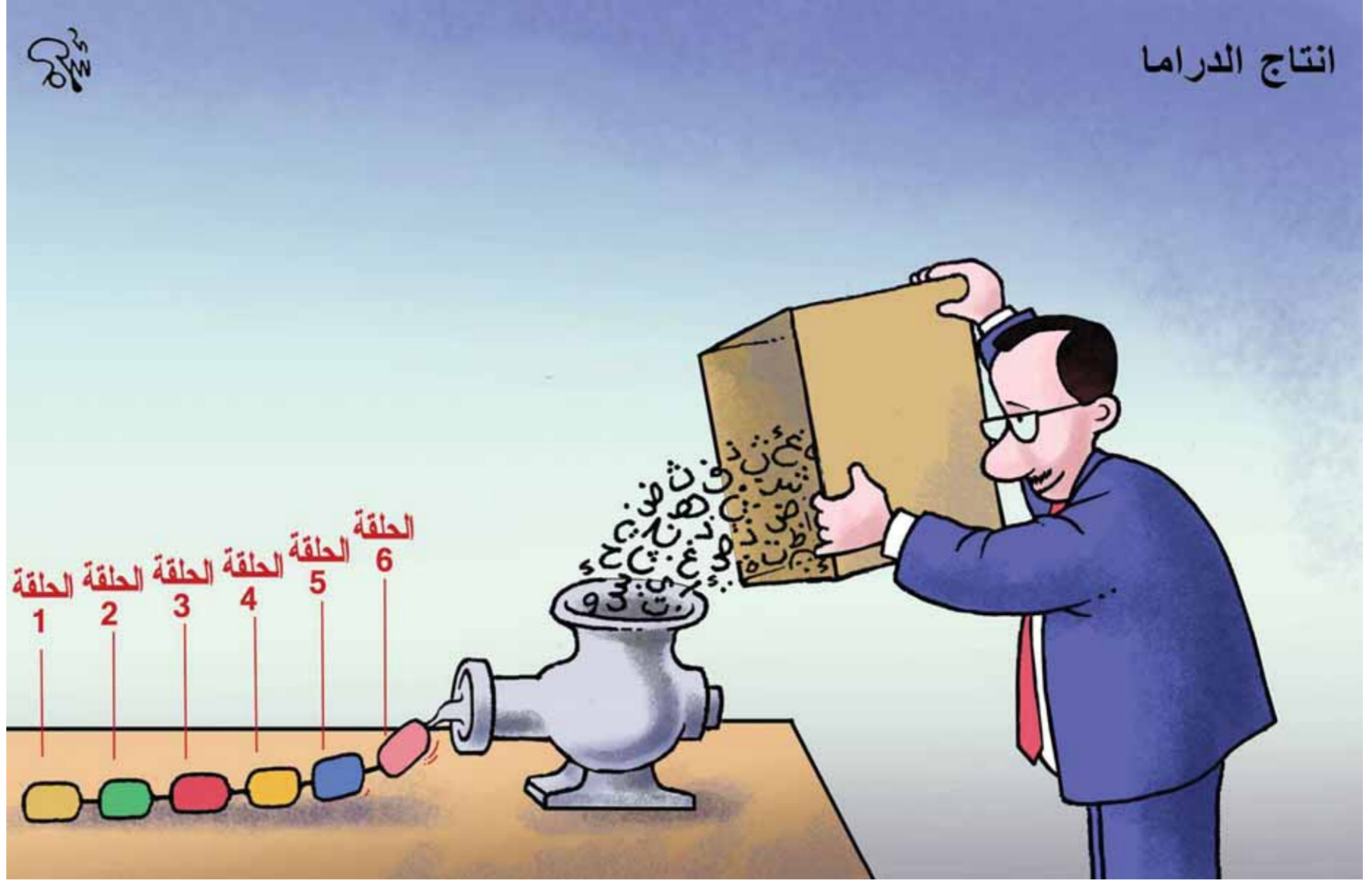


انتاج الدراما



الغوطة تنتظر عودة سرافيسها

عبد المتعم مسعود

ينتظر أبناء مدن وبلدات الغوطة الشرقية وبلدات بلدا وبيلا وبيت سحم الذين هم داخلها أو يستعدون للعودة إليها ينتظرون عودة سرافيس وباصات النقل الداخلي. عضو المكتب التنفيذي لحافظة ريف دمشق عن قطاع النقل بسام قاسم أكد جاهزية المحافظة لتشغيل خطوط النقل باتجاه مدن وبلدات الغوطة الشرقية وجنوب دمشق بمجرد تلقياها موافقة الجهات المختصة. وبين القاسم أن باصات النقل التي كانت تعمل على خطوط النقل في الغوطة الشرقية وبلدات الجنوب الدمشقي تعمل الآن على خطوط أخرى في مناطق الريف، موضحاً أن عودتها إلى خطوط نقلها الأصلية لا تتطلب سوى التوجيه إلى دوريات شرطة المرور لإبلاغها بقرار العودة وإلغاء فرضها على خطوط عملها الحالية. ووفقاً للقاسم فإن عدد وسائل نقل الركاب المسجلة على خطوط النقل في الغوطة يتجاوز ٤٠٠٠ ميكرو سرفيس ميبناً أن العدد الفعلي العامل هو ٤٦٥ ميكرو سرفيساً. وأشار القاسم إلى أن هذا العدد لن يكون كافياً لنقل الركاب في الغوطة وجنوب دمشق لذلك هناك حاجة لـ ١٠٠ باص إضافية كحل إسعافي، مطالباً الحكومة بتأمينها لسد النقص الذي سيترتب عن عودة ميكروباصات الغوطة إلى خطوطها الأصلية. ولفت القاسم إلى أن عدد وسائل النقل المسجل في ريف دمشق يتجاوز ١٠ آلاف إلا أن الفعلي منها لا يتجاوز ٤٥٠٠ فقط. وكان عضو المكتب التنفيذي في محافظة ريف دمشق منير شعبان أكد لـ «الوطن» في وقت سابق فتح الطرقات وعودة المواصلات وتشغيل خطوط النقل والسرافيس إلى بلدات بلدا وبيلا وبيت سحم قريباً.

خلال شهر.. البيروني يعود إلى حرسنا

النقري لـ«الوطن»: أكثر من ٣٠ ألف مريض سرطان راجعنا العام الحالي ونحو ٨٠ ألفاً في الماضي

محمد منار حميجو

توقع مدير مشفى البيروني لمعالجة الأورام السرطانية إيهاب النقري مدة شهر للعودة إلى مبنى المشفى الأساسي في منطقة حرسنا، موضحاً أن المبنى قائم ولا دمار كبير فيه. وفي تصريح خاص لـ«الوطن»، أضاف النقري: هناك مشكلة في شبكتي الغازات الطبية والمياه والبلور والسقف المستعار، مؤكداً أنه يتم العمل على إصلاحها والأولوية لتصلح شبكة الغاز والمياه. وأوضح النقري أن المبنى الحالي وهو مركز صغير لا يستوعب عدد المراجعين. كاشفاً أن المشفى يستقبل حالياً أكثر من ٥٠٠ مريض مصاب بالسرطان يومياً وهذا العدد يشكل عبئاً كبيراً على المشفى. وأكد النقري أن مبنى المشفى الأساسي يستوعب عدداً كبيراً من المرضى باعتبار أن عدد الأسرة فيه بلغ ٥٧٩ على حين في المبنى الحالي يوجد فقط ٣٢ سريراً، لافتاً إلى أن مشفى البيروني لم يتوقف يوماً عن العمل ووزارة التعليم العالي بذلت جهوداً كبيرة لتأمين المبنى الحالي رغم أنه صغير. وأعلن النقري عن ٣ آلاف حالة سرطانية جديدة استقبلها البيروني خلال العام الحالي، مشيراً إلى أن عدد الذين راجعوا العيادات الخارجية في ذات العام بلغ ٣٠٥٧٠ مريضاً. وأضاف النقري: على حين بلغ عدد الحالات الجديدة في العام الماضي ٨٢١٣ وعدد مراجعي العيادات الخارجية نحو ٨٠ ألف مريض بالأورام السرطانية. وأكد النقري أن نسبة الإصابة بالسرطان في سورية كانت طبيعية خلال الأزمة، ضارباً مثلاً أن المشفى كان يستقبل قبل الأزمة ١٢ ألف حالة على حين العام الماضي استقبل ثمانية آلاف حالة فقط، موضحاً أن ارتفاع الطرقات أثر في عدم وصول العديد من المصابين إلى المشفى لكن هذا الرقم يدل على أن النسبة طبيعية.



لمدة يومين ومن الممكن أن يبقى خمسة أيام وهو يأخذ جرعات. وفيما يتعلق بتكلفة العلاج كشف النقري أن تكلفة من الممكن أن تصل حتى ٦ ملايين ليرة، ضارباً مثلاً المصابين بسرطان الثدي من النساء تكلف الدولة ما بين ٣ إلى ٦ ملايين ليرة. وأشار النقري إلى أن هناك مريضاً مصاباً بسرطان الدم منذ عام ألفين كلف الدولة نحو ٤٠ مليون ليرة، معلناً عن نحو ١,٥ مليار ليرة تصرف للأدوية على حين الخطة الاستثمارية والجارية للمشفى بلغت أكثر من ٢,٢ مليار ليرة إلا أن هذا المبلغ غير كاف. وكشف النقري أن وضع المشفى حالياً من جهة توفير الأدوية ممتاز وأن هناك فقرة بالأدوية البيولوجية أو الهدافية، موضحاً أن الأدوية التي يتم استيرادها من الدول الصديقة هي ذات الفعالية لتطبيقاتها التي تستورد من أوروبا إلا أنه من الممكن أن يكون هناك اختلاف في الاختلافات التي تصيب المريض أثناء العلاج بها.

- 1,٥ مليار ليرة تكلفة
- الأدوية السرطانية والمريض يكلف حتى ٦ ملايين
- دراسة لوضع سجل وطني للمصابين بالسرطان ولدينا وفرة في الأدوية البيولوجية

وأكد النقري أن الاختلالات الناجمة عن الأدوية الأوروبية أقل من الناجمة عن الأدوية المستوردة من الدول الصديقة إلا أن الفعالية ذاتها، مضيفاً: وضعنا الحالي ممتاز وخصوصاً أن في أعوام الأزمة كانت هناك معاناة كبيرة في توفير الأدوية. ولفت النقري إلى أن ٧٠ بالمائة يتعالجون في مشفى البيروني و٩٠ بالمائة يراجعون المشفى للاستشارة، مؤكداً أنه متوفر فيه الكوادر القوية والأجهزة المتطورة التي تجعله من أهم المشافي. ولفت النقري إلى أنه يعالج جميع الأورام السرطانية جراحياً وشعاعياً وكيميائياً والعلاج فيه مجاناً بما في ذلك طريقة التشخيص إضافة إلى تقديم الخدمات الجانية للمرضى، مؤكداً أن عدد الأطباء بلغ ٦٣ ما بين هيئة تدريسية وموظفين ومتعاقدين على الملأ. وأشار النقري إلى أن كادر البيروني يؤدي واجبه على أكمل وجه سواء كانوا أطباء أم موظفين وهذا ما ساعد على عدم توقف المشفى رغم الظروف الصعبة خلال السنوات الماضية.

العلامة الكاملة لثماني طالبات.. وطالب واحد فقط

طرطوس الأكثر نجاحاً.. والحسكة الأقل

محمود الصالح

أصدرت وزارة التربية نتائج امتحانات التعليم الأساسي لدورة هذا العام بنسبة نجاح وصلت إلى ٦٦,٤٣ بالمائة من عدد المتقدمين لامتحانات هذا العام والبالغ عددهم ٢٦٣٧٠٤ طالب وطالبات من جميع المحافظات نجح منهم ١٧٥١٧١ طالباً وطالبة وبالغالبية مع نسبة النجاح في العام الماضي هناك زيادة بسيطة في نسبة النجاح حيث كانت في العام الماضي ٦٥,٨٥ بالمائة. وبين وزير التربية هزوان الوز في مؤتمر صحفي جرى خلاله اتصال مرئي مع مديريات التربية في درعا وحمص وطرطوس لاطمئنان إلى وصول النتائج إلى جميع المحافظات والمدارس بشكل ورقي وكذلك تفعيل الروابط الخاصة في نتائج الامتحانات على شبكة الإنترنت، أن عدد المتقدمين لامتحان الإعدادية الشرعية كان ٣٦١٧ طالباً وطالبة نجح منهم ٢٩٦٨ طالباً وطالبة بنسبة نجاح ٨٢,٦ بالمائة وهناك تراجع في نسبة نجاح الإعدادية الشرعية حيث كانت النسبة في العام الماضي ٨٤,٧٩ بالمائة. تميزت نتائج الامتحانات للشهادة الإعدادية في هذا العام بوجود ٩ طلاب حققوا العلامة التامة ٣١٠٠ علامة ٦ طلاب منهم من محافظة دمشق وطلب من طرطوس وطلبة من السويداء وأخرى من حماة. وكان جميع المتقدمين من دمشق هن من الإناث وبذلك يكون عدد المتقدمين ثمانية طالبات وواحد فقط. وكانت نسبة النجاح الأعلى من نصيب محافظة طرطوس ٨٣,٦٤ بالمائة والمحافظة الأقل في نسبة النجاح هي محافظة الحسكة ٤٣,٩٤ بالمائة، فيما حققت محافظتا دير الزور والرقة نسبة ممتازة كانت في الرقة ٧٩,١٨ وخص وزير التربية «الوطن» بالتأكيد أنه للمرة الأولى منذ احتلالها من المجموعات الإرهابية استطاع أبناء الرقة تقديم امتحاناتهم الإعدادية في ريف الرقة المحرر حيث بلغ عدد المتقدمين في الرقة ٧٩١١ طالباً وطالبة نجح منهم ٦٦٦٤ طالباً وطالبة، ورغم المعاناة الكبيرة لهؤلاء الطلاب الذين كانوا يضطرون لتقطع نهر الفرات والسير لمسافات طويلة للوصول إلى مراكز الامتحانات في معادن والسبخة والديسي وكانت هذه المشاركة تشكل تحدياً واضحاً للإرهاب وحصل طالب واحد من دمشق على العلامة التامة في الإعدادية الشرعية بمجموع ٤٢٠٠ علامة. وأشار وزير التربية إلى وجود أكثر من ١٢٢٢٢٢ طالباً وطالبة حصلوا على مرتبة الشرف بمعدل ٩٠-١٠٠ بالمائة أي من الدرجة ٢٧٩٠ ولغاية ٣١٠٠ علامة ونسبة وصلت إلى ٦٩,٧ بالمائة من معدل الناجحين. يذكر أن أقل عدد للمتقدمين بين المحافظات هم طلاب إلب الذين بلغ عددهم ٤٠٩٥ طالباً وطالبة نجح منهم ٢٦١٣ طالباً وطالبة ونسبة النجاح ٦٣,٨١ بالمائة. فيما كانت المحافظة الأكبر في عدد المتقدمين هي ريف دمشق والتي تقدم منها ٤٣٠١١ طالباً وطالبة ونجح منهم ٢٦٨٥١ طالباً وطالبة ونسبة النجاح ٦٢,٤٣ بالمائة.

طيارون بلا طيران منذ ثلاث سنوات بانتظار إصلاح الطائرة

مدير السورية للطيران: المؤسسة تعاقبت لإعادة تعمير الطائرة والمحركات.. مع الأسف الطيارون رفضوا البقاء على ATR

السويداء - عبيد صيموعة

على شهادات الطيارين وأهليتهم للطيران وعدم الكيل بمكيايلن بالادعاء أن التدريب والتأهيل هو عبء مادي عند الحديث عن ATR. إلا أنه وبعد إتمامهم السنين لم تقم إدارة العمليات الجوية بتنفيذ ما تم الاتفاق عليه، فقام الطيارون السبعة بمقابلة وزير النقل الذي أصدر قراراً فورياً لتحويلهم إلى طراز الإرباص A-320 وأول مهمة تنفيذ القرار لإدارة العمليات الجوية أصولاً، لكن إدارة العمليات الجوية ماطلت في تنفيذ القرار بحجة البحث عن شخص يتحمل مسؤولية إرسالهم فقام المدير العام السابق بعقد اجتماع وحضور مدير جمع الإدارات المعنية بالمؤسسة بالإضافة إلى نقابة عمال النقل الجوي، تم بموجبه الاتفاق على إرسالهم بمعدل دورة كل شهر، لكن إدارة العمليات الجوية لم تنفذ القرار كما غيره وماطلت به. وعند مجيء المدير العام الجديد للسورية فوجئ بوجود طيارين متوقفين عن الطيران فقام بالاجتماع معهم بوجود مدير مديرية العمليات الجوية، ورئيس النقابة، وتم إعداد مقترحات حلول لعرضها على مجلس الإدارة ومن بين هذه المقترحات تم تقديم مذكرة موقعة منهم بالتعهد بتحمل النفقات المادية المترتبة على تحويلهم إلى طراز الإرباص A-320، وللخصل من حجة إدارة العمليات الجوية وهي النفقات والعبء المادي لكن إدارة العمليات الجوية قامت بتقديم مذكرة مضملة بالتكاليف التي دفعت لتحويلهم إلى طراز ATR في عام ٢٠١٥ (باعتبار أن هذه التكاليف أصبحت بحكم الساقطة بعد تجاوزهم السنين من دون طيران ويتوجب إعادة دفعها كاملة من جديد)، حيث ذكرت

إدارة العمليات الجوية في مذكرتها إلى مجلس الإدارة أن هناك تكاليف إضافية في حال تحويلهم إلى طراز الإرباص A-320 متجاهلة أن تكاليف تدريب الطيارين ودوراتهم هي استثمار على مدى تاريخ المؤسسة وهي حق مكتسب لكل طيار، وهي الآلية المعتادة في كل شركات الطيران في العالم، فيما يخص طيارتهم، وتحويلهم المكتسب في الطيران والترقيع إلى طيار قائد إلى عبء مادي وأنه لا يوجد أي شركة طيران في العالم تبقى طيارها من دون طيران انتظارا لطائرة معطلة. بالنتيجة المذكرة التي قدمتها العمليات الجوية والتي لم يتم فيها التطرق إلى الوضع الفعلي للطيارين أو التحذير من إيقاظهم بلا طيران وفي ظل عدم وجود طيار في عضوية مجلس الإدارة (باستثناءهم) يمكنه توضيح الصورة الحقيقية قرر مجلس الإدارة إيقاظهم مرتبطين بطائرة معطلة، ودون طيران، والذي يؤدي في النهاية في حال استمراره (على حد قولهم) إلى خسارتهم لشهائدتهم التي حصلوا عليها من أميركا في بداية حياتهم كطيارين، والتي دفعت الدولة تكاليفها باعتبارهم جميعاً مؤهلين على حسابها.

المدير عام مؤسسة الطيران العربية السورية طلال عبد الكريم أوضح لـ«الوطن»، أنه ونتيجة للحظر الظالم على مؤسسة الطيران العربية السورية وخاصة لجهة الدعم الفني وقطع التبدليل وصيانة المحركات، تم خروج طائرة ATR من الخدمة لأسباب الفنية وعدم القدرة على تأمين صيانة المحركات وقطع التبدليل اللازمة ما أدى إلى توقف الطيارين العاملين عليها. وبين عبد الكريم أنه ونتيجة للاجتماعات والمتابعة الحثيثة

لشؤون طياري ATR تمت الموافقة والسماح لهم على برمجتهم على طراز A320 وعلى كافة خطوط المؤسسة وبالتالي محافظتهم على أي طلعوا على أي جديد في عالم الطيران إضافة لضمان حصولهم على كافة مستحقاتهم المالية حسب ما نص عليه المرسوم رقم ١٤ الصادر عن رئيس الجمهورية إضافة إلى توزيع الدخل مع باقي الطيارين زملائهم. وأشار عبد الكريم إلى أنه نتيجة التأخير الذي حصل لعدم التمكن من إيجاد مراكز تقوم بإعادة تأهيل الطائرة والمحركات لعودتها إلى الخدمة وبعد جهود كبيرة مع كافة الجهات المعنية وموافقة الجهات الوصائية تم صدور قرار بإفاد طياري ATR لتابعهم دورات تأهيلية على طراز A320 وتم التنويه بالاتفاق مع طياري ATR أن المؤسسة ستقوم بإفادهم على هذه الدورات حسب تسلسل القدم (وهذا ما حصل فعلاً وتم إرسال ٥/٥ أطقم)، مضيفاً: في حال أي مستجد جديد لجهة تأمين مستلزمات إعادة تشغيل طائرة ATR ستقوم المؤسسة بإيقاف متابعة تنفيذ قرار الإفاد لضمان وجود العدد المطلوب لجهة تشغيل طائرة ATR عند الانتهاء من أعمال الصيانة اللازمة ووضعها في الخدمة. ولفت عبد الكريم إلى أن المؤسسة مؤخراً استطاعت تأمين المصدر والجهة المحولة لإعادة تعمير الطائرة والمحركات وهي شركة آسمان وتم اعتمادها أصولاً من قبل مديرية سلامة الطيران المدني السوري وتم توقيع العقود ذوات الصلة ورصد وتحويل المبالغ المترتبة لقاء إعادة تأهيل طائرة ATR. إلا أنه وللأسف طياري ATR رفضوا البقاء

سبعة طيارين مدنيين قادة تحت التدريب يجلسون في منازلهم منذ ثلاث سنوات ينتظرون إصلاح طائرة يبدو أنها لن تعمل، وفي التفاصيل مجموعة من الطيارين السوريين تم إيقاظهم لإسبانيا لتأهيل دورة طيار قائد على طراز ATR، إذ كانوا قبل ذلك طيارين مساعدين على طراز الإرباص A-320. وعند عودتهم من إسبانيا بعد إنهاء الدورة واعتبار أن طائرة ATR كانت لا تزال متوقفة بطلبو من إدارة العمليات الجوية إعادتهم لوظفتهم السابقة كطيارين مساعدين على طراز الإرباص A-320، ريثما يتم إصلاح طائرة ATR كي لا ينقطعوا عن الطيران وقبول طليهم بالرفض. تلقى الطيارون في عام ٢٠١٦ وفي اجتماع مع إدارة العمليات الجوية وعداً شفهياً بأنها ستقوم بتأهيلهم على طراز الإرباص A-320 حال ردف المؤسسة بطائرة جديدة من طراز A-340 لكن عند وصول الطائرة الجديدة، قامت إدارة العمليات الجوية بتأهيل زملائهم العاملين على طراز الإرباص A-320 عليها، مع حفاظهم على طرازهم السابق فاصبح في المؤسسة طيارون يطيرون على طرازين A-320 و A-340، وطيارون يجلسون في بيوتهم بلا طيران. وجاء في حياتيات كتاب إدارة العمليات المقترح حمل الطرازين (الحفاظ على الكادر البشري والوضع المادي لطياري الإرباص A-320 وأن التدريب والتأهيل ليس إنفاقاً جازياً أو نفقة زائدة وإنما إنفاق استثماري بمعنى الكلمة) متناسية أن الطيارين المتوقفين هم من الكادر البشري نفسه وأنه من أول واجبات إدارة العمليات الجوية ورئيس الطيارين الحفاظ