كلمة ونص

ميشيل خياط

الاختيار المهني: مصير إنسان

بعد عدة أيام تنتهي الامتحانات العامة لشهادة التعليم الأساسي.

ومن لم يحالفه الحظ بإجابات صحيحة ومتقنة سيخاف أن ينجح بعلامات ضئيلة وأن يجبر على الذهاب إلى الثانوية المهنية فيما يعرف بالتعليم الفني في وزارة التربية.

إذا تابعتم قراءة هذه المقالة للآخر سوف تكتشفون، أن الذكي من سيذهب إلى التعليم المهني الفني، وأنه سيأتي وقت ليس ببعيد، يتوسط فيه أهالي الطلاب والطالبات أن يقبل أولادهم في المدارس الفنية..!

ولعل الفرق قد بدأ بصنعه وسيصنعه القانون ٣٨ الذي أصدره السيد الرئيس بشار الأسد بناء على ما أقره مجلس الشعب في ٢ / ١٢ / ٢٠٢١.

وينص هذا القانون على تحويل ٤٨٠ مدرسة مهنية صناعية ونسوية وتجارية إلى مراكز إنتاجية، وأجاز التعليم المزدوج أن يداوم الطلاب في المدارس عدة أيام من الأسبوع وأن ينتقلوا في باقي أيام الأسبوع إلى المصانع للعمل فيها، فيتدربون وينتجون في آن معاً.

وأجاز القانون أيضاً افتتاح ورش ومراكز إنتاج في تلك المدارس لتقديم خدمات الصيانة إلى المواطنين بأجر.

سألت الدكتور محمود بني المرجة معاون وزير التربية لشؤون التعليم الفني، إلى أين وصلتم في تطبيق هذا القانون، وكنت أظنه سيكون علامة فارقة في المسار التاريخي للتربية في سورية.

ولم يكن جوابه محبطاً أو إنشائياً، قال لي، بدأنا بداية خجولة تحقق لطلابنا دخلاً بسيطاً، لكننا نضع اللمسات الأخيرة على اتفاق مع مصنع كبير للأجهزة الكهربائية، سيوفر لطلاب إحدى المدارس الصناعية في دمشق ٢٠٠ ألف ليرة في الشهر. علماً أن القانون يمنح نسباً من الأرباح للمدرسين والمدربين والإداريين.

سيكون ذلك الاتفاق مرجعياً لمصانع كثيرة، عامة وخاصة، بحاجة إلى شباب متعلمين ومدربين، في كل المحافظات السورية، وهذا الدخل المالي سيشكل حافزاً للإقبال على المدرسة الفنية، في السنوات القادمة علماً أن ما كبح انطلاقة التعليم الفني في هذا المسار الحلم رفض المجلس الأعلى للتعليم التقني، تطبيقه، على معاهد وزارة التربية وعددها ٨٠ معهداً بحجة أنه (أي المجلس) ليس جاهزاً للتطبيق، علما أن تبعية معاهد التربية له، وصائية فقط، إذ يتبع العاملون في تلك المعاهد لوزارة التربية.

لكن هذا الثقب في عجلة العلامة الفارقة سيتم رتقه قريباً جداً بانتظار قانون مماثل للمعاهد المتوسطة التقنية التابعة وصائياً إلى المجلس الأعلى المذكور.

هذه النقلة المذهلة التي أتاحها القانون السوري جديرة بحملة تعريف كبرى وحملة توعية وإرشاد إلى الطريق السليم.

منذ ثلاثة أشهر وأنا أبحث في منطقة المزة في دمشق عن فني يصلح لي المذياع وكلما اهتديت إلى اسم يقال لي: مات.

كان آخرهم أبو جاسم في حارة البلدية أشادوا به كثيراً رحمة الله عليه.

من تجربتي وملاحظاتي فإن الفني محترم ومرتاح مالياً ولاسيما الآن، ولن يعاني البطالة أبداً، يستطيع أن يعمل في البيت وأن يشتري عدة بيوت ...!!

لماذا إضاعة الوقت في بكالوريا لا توفر أي مهارات مهنية ولماذا إضاعة الوقت في فروع جامعية بلا مستقبل ...!

نصيحة نزيهة جداً، إنسانياً ووطنياً خذوا أولادكم إلى التعليم الفني. ضمانة لمستقبلهم الرائع، وأيام الرخص قيل: صاحب الصنعة مالك قلعة.

وفي هذا الغلاء فإن قلعة اليوم تساوي قلاعاً عديدة بالمقارنة مع الأمس.

مشاريع جامعة طرطوس في دائرة التأخير!

ديوب: كرة التقصير في مرمى الشركات المنفذة والعقود الجديدة تنتظر التصديق في دمشق

طرطوس- هيثم يحيى محمد

لا تزال مشاريع أبنية جامعة طرطوس وبناها التحتية التي تم التعاقد على تنفيذها في الأرض المستملكة لمصلحة الجامعة منذ عام ٢٠٠٧ تعاني من التقصير والتأخير في التنفيذ لأسباب مختلفة رغم مضي نحو أربع سنوات على المباشرة بها (كلية الهندسة التقنية–كلية الآداب–البنى التحتية في الجزء الشمالي–جسور الربط على نهر الغمقة بين الجزأين الشمالي والجنوبي) حيث إن نسب تنفيذها قليلة جداً، كما أن المشاريع الجديدة التي تم التعاقد عليها في شباط الماضي بقيمة ١٢٩ مليار ليرة مازالت تنتظر في دمشق التصديق ورصد بعض الاعتمادات وهي (مشروع بناء كلية الطب البشري وساحة تجمع الكليات الطبية في الجزء الجنوبي من الموقع، وستنفذه مؤسسة الإسكان العسكرية على مساحة ١٦٨٠٠م٢ بتكلفة تقدر إجمالاً بنحو ٤٠ مليار ليرة، ومشروع مقر رئاسة الجامعة ومكاتبها الإدارية، والمكتبة العامة والمدرج الكبير بمساحة ٢٠٣٢٠م٢ في الجزء الشمالي، وبتكلفة تقارب ٤٠ مليار ليرة، ومشروع مشفى جامعي بسعة ٢٥٠ سريراً، بتكلفة ٤٩ مليار ليرة، وسيمتد على مساحة ٦٥٩٠٠ م٢ في الجزء الجنوبي، وستتولى مؤسسة الإنشاءات العسكرية إنجاز المشروعين الأخيرين).

إضافة لما تقدم مازال طلاب كليتي طب الأسنان والصيدلة يعانون من التقنين الكهربائي الطويل الذي يؤدي إلى شلل الدروس العملية لاسيما في كلية طب الأسنان خاصة مع قلة مادة المازوت التي تخصص للمولدة، علماً أن هناك وعداً بربطهما بخط كهربائي ساخن من محطة التحويل الكهربائية في أبو عفصة لكنه لم ينفذ.

رئيس جامعة طرطوس الدكتور محمد ديوب بيّن لـ«الوطن» أن جامعة طرطوس قامت برصد الاعتمادات اللازمة للمشاريع وفق خطتها الاستثمارية لعام ٢٠٢٢م وفق المبالغ المخصصة لها ورصدت وزارة التعليم العالي للموازنة الاستثمارية لجامعة طرطوس للعام ٢٠٢٢م مبلغاً وقدره ٤,٣ مليارات ليرة سورية وتم تخصيص أكثر من ٧٠ بالمئة من هذه المبالغ لمشاريع الهندسة التقنية والآداب والبنى التحتية للموقع الشمالي وجسور الربط الثلاثة، وأدت إدارة الجامعة كل الالتزامات العقدية تجاه الشركات المنفذة من حيث صرف مستحقاتها وعملت على موافاة وزارة التعليم العالي ووزارة الأشغال العامة والإسكان ورئاسة مجلس الوزراء بنسب التنفيذ المادية والمالية بكتب تتبع شهرية تبين تدني نسب التنفيذ المادي لدى الشركات المنفذة، وبذلك تكون أدت جامعة طرطوس كل التزامها وأصبحت الكرة في ملعب الشركات الإنشائية المنفذة.

أما بشأن العقود الجديدة التي أبرمت في شباط الماضي فقد بين أنها قيد إجراءات التصديق في رئاسة مجلس الوزراء ولن نستطيع المباشرة قبل تصديقها ورصد الاعتمادات اللازمة لها، وبخصوص موضوع ربط كليتي طب الأسنان والصيدلة بمحطة التحويل في أبو عفصة فإن هذا الربط مكلف جداً ولا توجد اعتمادات مالية له.

ورداً على سؤال يتعلق بأبرز الصعوبات والعقبات التي تعترض عمل الجامعة أوضح ديوب أن أبرز الصعوبات المتعلقة بإنجاز المباني هي قلة الاعتمادات والتأخير في التنفيذ من الشركات المنفذة وعدم وجود التيار الكهربائي بشكل متواصل ما يؤخر الكثير من الأعمال.

القنيطرة تعاني نقصاً بعدد المهندسين المدنيين

نائب المحافظ: بسبب الهجرة والاستقالات والتقاعد

القنيطرة - خالد خالد

قرار توحيد الجهات الوصائية على مشاريع الصرف الصحي كان صائباً حتى وإن جاء متأخراً وخاصة أن كثيراً من الوحدات الإدارية لا تملك الخبرة الكافية لإدارة هذا الملف لعدم وجود فنيين ومهندسين، ولكن كان من الضرورة تهيئة البنية الإدارية والتنظيمية لشركات الصرف الصحي وذلك بتعديل مراسيم وقوانين إحداثها حيث تتواءم مع المهام الموكلة، وعلى سبيل المثال وليس الحصر إحداث موازنة استثمارية في البنية الإدارية والتنظيمية لشركات الصرف الصحي، وإحداث مديرية للدراسات ومديرية للتنفيذ، حيث إنه وفي ظل الواقع الحالي للشركات العامة للصرف الصحي فإنه يتعذر قيامها بالإعلان والتعاقد على تنفيذ المشاريع لكونها لا تمتلك موازنة استثمارية، وكذلك فإنه من الناحية القانونية يتعذر على الشركات القيام بأعمال الدراسات والتنفيذ في ظل الواقع التنظيمي الحالي للشركات.

ونلاحظ أنه وبعد مضي نحو ٤ شهور على صدور المذكرة المشتركة بين وزيري الإدارة المحلية والبيئة والموارد المائية على نقل مرفق الصرف الصحي فإنه وحتى تاريخه لم نر أي ترجمة لهذا الأمر على أرض الواقع، وفي الوقت الذي لم تعد الوحدات الإدارية (البلديات) تقوم بمهام هذا المرفق فإنه أيضاً لم تقم الشركات العامة للصرف الصحي بهذه المهمة، وبالتالي عانى مرفق الصرف الصحي من فراغ ما انعكس سلباً على تقديم خدمات الصرف الصحي للمواطنين.

ويبقى العامل الأهم حيث تعاني شركة الصرف الصحي في القنيطرة وشأنها شأن باقي الجهات العامة نقصاً حاداً في الكوادر الفنية من المهندسين وخاصة في ظل عزوف المهندسين المفرزين من الالتحاق بالجهات المفرزين إليها.

نائب محافظ القنيطرة حسين إسحاق أكد التواصل مع رئاسة مجلس الوزراء لرفد الجهات العامة بالمحافظة بعدد من الاختصاصات الهندسية (مدني، عمارة وغيرها)، نتيجة نقص الكادر وهجرة البعض منهم والاستقالات، وتم فرز مهندسين عدد اثنين فقط ولم يلتحق أي منهما، حيث استنكفا عن الالتحاق بالعمل في المحافظة وبعد فترة تم رفد القنيطرة بمهندس وحيد.

وأكد إسحاق ضرورة دعم المحافظة بعدد كبير من المهندسين من الخريجين الجدد، لأن هناك عدداً كبيراً من المهندسين القائمين على رأس عملهم وصل إلى سن التقاعد، وبالتالي المحافظة ستعاني نقصاً وعدم وجود نقص بعدد من الاختصاصات الهندسية الأمر الذي سيعوق تنفيذ المشاريع الاستثمارية بالمحافظة، لافتاً أيضاً إلى معاناة الوحدات الإدارية من عدم وجود مهندسين ومراقبين فنيين فيها ومحاسبين ماليين وشرطة بلدية، ويتم تكليف العناصر الموجودة بالعمل بأكثر من وحدة إدارية!

مديرة الخدمات الفنية في القنيطرة حمدة العرقاي بيّنت أن المديرية تعاني نقصاً بعدد المهندسين، والموجود حالياً ٩ (مدني- عمارة- جيولوجيا- بيئة) وكل مهندس مكلف بأكثر من عمل، حتى إن بعض الدوائر لا يوجد فيها سوى مهندس واحد، منوهة بأن كثيراً من المهندسين التابعين للمديرية مفرزون إلى جهات عامة بالمحافظة بسبب نقص المهندسين بتلك الجهات.

وأوضحت العرقاوي أن المديرية تهتم بالنوع وليس الكم بعدد المهندسين رغم حاجتها الكبيرة إلى مهندسين مدنيين وعمارة، لافتة إلى أنه لم يلتحق بالعمل من المهندسين الذين تم فرزهم من رئاسة مجلس الوزراء سوى مهندس وحيد، علماً أنه قبل الأزمة كان أكثر من ٤٠ مهندساً مدنياً بمديرية الخدمات الفنية.

مدير الشؤون الإدارية بمديرية الخدمات بين وجود رغبة حالياً من بعض المهندسين بجهات عامة بالمحافظة في الانتقال إلى المديرية ولكن هناك تعميماً من وزارة التنمية الإدارية بعدم النقل لحين الانتهاء من المسابقة المركزية.

هذا وبينت مصادر بالمحافظة أنه لم يتقدم أي مهندس للمسابقة الأخيرة التي أعلنتها وزارة التنمية الإدارية.

ويبقى السؤال الأخير عن أعداد المهندسين المنتسبين إلى نقابة القنيطرة، حيث تبين أن عدد المهندسين المستمرين بالاشتراك ودفع الالتزامات المترتبة عليهم ٥٢٩ مهندساً وبكل الاختصاصات (هناك مهندسون خارج القطر ولكنهم ملتزمون بتسديد الاشتراكات السنوية)، أما عدد المهندسين المشطوبين (غير المسدد) ١٣٧ مهندساً، وهناك ١٦ مهندساً متقاعداً و١٨ وفاة.

وفي تفصيلات الاختصاص للمهندسين الملتزمين بنقابتهم نجد أن هناك ٢١٠ اختصاص مهندس مدني و٦٠ عمارة و١٢٥ كهرباء و١٨ معلوماتية و٩٨ ميكانيك و٧ تجهيزات طبية و٣ كيمياء و١ من كل اختصاص غذائية، غزل ونسيج وبترول وآلات.

الجدير ذكره أن محافظة القنيطرة تعاني أيضاً نقصاً من الكوادر في جميع الاختصاصات إضافة إلى السائقين والمستخدمين والحراس في مدارس تربية القنيطرة ومسابقة التنمية الإدارية الأخيرة أغفلت هذا الأمر ولم تقبل مستخدمين أو حراساً.

• أرشيف

دراسة للاستفادة من باصات النقل الحكومية في نقل المواطنين بعد نقل العاملين

حداد لـ«الوطن»: أكثر من ٧٠ باصاً ستدخل الخدمة قبل نهاية العام

محمود الصالح

كشف المدير العام للشركة العامة للنقل الداخلي في دمشق موريس حداد تعاقد الشركة مع إحدى شركات القطاع الخاص لإعادة تأهيل واستثمار ٤٠ باصاً من باصات الشركة المدمرة.

وأكد المدير العام في تصريح لـ«الوطن» أنه نتيجة ضعف الإمكانيات الفنية بسبب نقص الكوادر المطلوبة لأعمال الصيانة والتأهيل، وقلة الاعتمادات المتوفرة لجأت الشركة إلى التعاقد مع إحدى الشركات الخاصة لإعادة تأهيل دفعة أولى من الباصات التي تعرضت خلال الحرب إلى التدمير شبه الكامل، وينص العقد على أن يقوم المستثمر بإعادة تأهيل الباصات الوارد عددها في العقد وهي في المرحلة الأولى ٤٠ باصاً بشكل كامل ووضعها في الخدمة في خطوط النقل الداخلي وفق خطة الشركة العامة للنقل الداخلي في دمشق.

وأضاف: نعتزم أن نخصص ٢٠ منها إلى خط البرامكة الجديدة و٢٠ باصاً إلى خط جسر الوزان كلية المهك، ويحصل على كامل إيراداتها لمدة سبع سنوات.

وقال: من خلال هذه الطريقة يمكن أن نزيد عدد الباصات العاملة على الخطوط في ضوء الحاجة المتزايدة إليها. وأكد أن هناك إحدى الشركات الخاصة ستقوم بوضع ٣٠ باصاً في الخدمة في المدينة قريبا، وفي هذه الحالة سيتم قبل نهاية العام إضافة ٧٠ باص إلى منظومة النقل الداخلي تضاف إلى العدد الموجود حالياً وهو ١١٠ باصات إضافة إلى وجود ١٠٠ باص لدى شركات النقل الداخلي الخاصة، كما أنه من المتوقع وصول عدد من الباصات منحة من الصين يصل عددها إلى ١٠٠ باص سيكون لمدينة دمشق وريفها عدد جيد منها، ما سيخفف من أزمة النقل الداخلي بشكل كبير، إضافة إلى تحسين واقع النقل الجماعي من ريف دمشق إلى المدينة، لأن الشركة في الوقت الحالي تقوم بتسيير عدد من الباصات على عدة محاور في ريف دمشق منها الجديدة والمعظمية وقطنا والقطيفة وصحنايا والتل.

وعن عدد الباصات المتوقفة عن العمل بين المدير العام أن هناك ٢٠٠ باص تعرضت للتدمير الكامل نعمل بما يتوفر لدينا من إمكانيات على إعادة تأهيل ما يمكن تأهيله منها، إضافة إلى ذلك تقوم الشركة بتأجير ٣٥ باصاً لمؤسسات حكومية لنقل العاملين فيها، وهذه الباصات كذلك خارج منظومة النقل الداخلي، ولكنها بالنتيجة توفر خدمة للموظفين، لأنه من دونها سيحتاج هؤلاء إلى استخدام باصات النقل الداخلي.

وعن باصات النقل الحكومية التي تعود ملكيتها لجهات القطاع العام أوضح المدير العام أن هناك لجنة في وزارة الإدارة المحلية تناقش إمكانية زج هذه الباصات في العمل على خطوط النقل الداخلي خلال الفترة التي لا يكون لها عمل في نقل العاملين بين الدوام الصباحي والانصراف وبعد إيصال العاملين في الدولة إلى منازلهم، ولم يتم الوصول إلى قرار في هذا الموضوع، علماً أن الحاجة الحقيقية لباصات النقل الداخلي هي في فترة الذروة الصباحية والمسائية، وباصات القطاع العام حينها ستكون مشغولة بنقل العاملين التابعين للشركات التي تمتلك تلك الباصات.

وعن مدى توافر السائقين والفنيين أوضح حداد أن هناك ٥٠٠ سائق لدى الشركة بحيث يتم تعيين سائقين لكل باص، لكن النقص الكبير في عمال الصيانة والفنيين بسبب الفرق الكبير بين أجورهم في القطاع الخاص حيث يحصلون على ٦٠٠ ألف شهرياً، أما في الشركة فلا تتجاوز رواتبهم ١١٠ آلاف ليرة سورية.