

اخبار

إقرار آلية تشيك هينة
سلامة الغذاء

... وفي «الخميس الرابع»، وافق مجلس الوزراء، في جلسته الأخيرة، على «إطلاق آلية تعيين رئيس ونائب رئيس وأعضاء مجلس إدارة الهيئة اللبنانية لسلامة الغذاء الملحوظة في قانون سلامة الغذاء، وذلك عن طريق وزارة التنمية الإدارية ومجلس الخدمة المدنية».

هذا الإقرار، الذي يعدّه المنتظرون لهذه الخطوة بمثابة «الإنجاز الأول»، وضع تشكيل هذه الهيئة على «السكّة» وبات على الدولة إقرارها واختيار ممثليها في أقرب وقت ممكن لأن هناك قضايا طارئة جداً لا تحتمل الانتظار، ومنها على سبيل المثال لا الحصر أزمة تلوث مياه نهر الليطاني».

يقول رئيس جمعية حماية المستهلك في لبنان، الدكتور زهير برو، ويضيف برو إلى أنه «بعد انتهاء الجلسة، جرى تزويد رئيس الحكومة



تمام سلام ووزير الصحة العامة وائل أبو فاعور بأسماء خمسة من الخبراء الذين كانوا المساهمين الأساسيين في كتابة القانون وحاربوا من أجله، على أن تكون مهمة هؤلاء المساهمة في اختيار الأسماء السبعة في الهيئة». وفي هذا الإطار، يلت برو إلى أنّ «أبو فاعور طلب السير الذاتية لهؤلاء، على أنه يجري التحضير لاجتماع معهم في مجلس الوزراء في وقت لاحق».

إذاً، الخطوة الأولى باتت على «السكّة»، ولكن التحدي الأكبر هو في «اختيار الأعضاء»، يقول برو، مؤكداً أنّ «المطلب الأساس هو أن يتمتع هؤلاء بالكفاءة أولاً والاستقلالية ثانياً، وهما شرط أساس لنجاح الهيئة، إذ لا يجوز أن يكون أحد الشرطين متوفرًا دون الآخر، فالكفاءة والارتهاان للخط السياسي يعني أن الهيئة سقطت وكذلك العكس». وهذا الأمر «خط أحمر كي لا تتعطل الهيئة وينتصر التجار الفاسدون».

(الأخبار)

رحيل

أنطوان بشارة

«آخر» رؤساء الاتحاد العمالي العام

فاتن الحاج

يقفز عام 1987 إلى ذاكرة النقابيين مع رحيل أنطوان بشارة. يوماً، نزع الاتحاد العمالي العام برئاسة بشارة من مناصبه المتعددة «بالرفوش»، نظم القائد النقابي أكبر إضراب ضد الحرب الأهلية امتد لخمسة أيام وترافق مع تظاهرات شارك فيها أطباء ومحامون ومعلمون وهيئات أهلية ونسائية وشبابية وطالبية شهدت مواجهات مع الميليشيات وانتهت ببقاء الأهالي من «الشرقية» و«الغربية».

يتذكر النقابيون هذا الدور الوطني للاتحاد بقيادة بشارة تماماً كما يتذكرون البرنامج المطالب في الدفاع عن مصالح العمال والاحتجاج على الأوضاع المعيشية. فمراجعة بسيطة لمراسيم تصحيح الأجر الصادرة في فترة الحرب، تظهر، بحسب النقابي أدب أبو حبيب، كيف أن التصحيح كان يحصل بصورة دورية وتلقائية، وحدث في بعض السنوات أن صحّح الأجر مرتين في السنة الواحدة.

لم يعرف الإرباك والخضوع طريقه إلى بشارة، كما يقول رفيقه النقابي غسان صليبي، «إذ كان اجتماعاً ديموقراطياً ذا نزعة شهابية، قادراً على ادماج اليمين واليسار في العمل النقابي وشجاعاً في اتخاذ القرارات بصحبة رفاقه الياس الهبر وحسيب عبد الجواد وحبيب زيدان». الأهم، بالنسبة إلى صليبي، أنه كان مساجلاً في أحوال المال والاقتصاد والقضايا النقابية واستطاع أن ينشئ مركز دراسات توقف مباشرة بعد استبعاده عن رئاسة الاتحاد.

في عام 1992 كان محطة «نضالية» ثانية في حياة بشارة. في ذلك التاريخ، دعا الاتحاد العمالي إلى التظاهر والإضراب لمدة 3 أيام ضد حكومة الرئيس

الراحل عمر كرامي، استنكاراً لتدهور سعر صرف الليرة. عشية الإضراب، حضر وفد من اتحاد عمال سوريا إلى منزل بشارة ونقل له دعوة من رئيس الاتحاد لزيارة دمشق. يروي بشارة في أحاديث صحافية سابقة الحادثة فيقول: «التقينا قيادة الاتحاد من دون أن نتطرق إلى أي موضوع جدي حتى العاشرة مساءً عندما سألني رئيس الاتحاد السوري: إذا لم تكن هناك مواضيع للنقاش

في أيام بشارة كان
تصحيح الأجر يحدث
دورياً وتلقائياً

كان بشارة اجتماعياً ديموقراطياً
ذائزعة شهابية



فلماذا نحن هنا؟ إلى أن فوجئنا بوصول نائب الرئيس السوري عبد الحليم خدام». دخل خدام مباشرة في الموضوع وقال: «هذا الإضراب ليس له معنى، ويجب أن يُلغى. وإذا كان موجهاً ضد الحكومة فإنها باقية حتى موعد الانتخابات الرئاسية المقبلة». أجابه أمين سر الاتحاد آنذاك حبيب زيدان: «وصلتنا الرسالة»، فقال خدام: «لو كنت أريد توجيه رسائل لكنك أرسلتها مع خفير من الجيش السوري».

بقي السجل دائراً بين قيادة الاتحاد العمالي وخدام حتى الفجر وعاد الوفد إلى بيروت أكثر تصميمًا على تنفيذ الإضراب. نجح الإضراب، وعكس ثقة الناس بالاتحاد العمالي في ذلك الحين، إلا أن الأمور ذهبت في اتجاهين قاتلين:

الأول، هو نزول قوى حزبية واستخبارية لاستخدام حركة الشارع الاحتجاجية من أجل تمهيد الطريق لوصول رفيق الحريري إلى الرئاسة الثالثة وإطلاق الموجة الجديدة من النيوليبرالية في حكم البلاد وتوزيع الثروة. والثاني، تنبه اصحاب المشروع النيوليبرالي لأهمية تدمير الاتحاد العمالي العام. سرعان ما جرى تعيين الأمين القطري لحزب البعث العربي الاشتراكي آنذاك عبد الله الأمين وزيراً للعمل، الذي ساهم مع القوى السياسية والطائفية في تفتيت الحركة النقابية وتأسيس النقابات والاتحادات العمالية الوهمية لاحكام القبضة على الاتحاد العمالي العام، وهو ما نجح نجاحاً باهراً، ويدفع العمال ثمناً باهظاً له، وآخر هذه الأثمان قيام الحكومة بتخفيض الحد الأدنى للأجر اليومي من العمالي.

رحل أنطوان بشارة، آخر رئيس للاتحاد العمالي العام.

نفّدت بعض الإجراءات وطوّرت بعض التكنولوجيات قبل أن يتوقف قبيل استكماله. ومن ضمنها تجهيز غرفة إصدار محاضر مخالقات السرعة بكل مستلزماتها بانتظار القرار السياسي وتفريغ فريق عمل لتشغيلها.

تكن المشكلات الأساسية في تطبيق النظام بحسب الاستشاري في شؤون المعلوماتية وأمن المعلومات العميد المتقاعد جاك باكاييف: أولاً في عناوين حاملي رخص السوق غير الدقيقة ما يمنع تبليغ الضبط بصورة سريعة. ثانياً جهود نحو 50% من تجهيزات النظام التي تتيج لعناصر قوى الأمن الداخلي تشغيله بدءاً من تدوين المحاضر إلكترونياً عند ارتكاب المخالفة وإبصالها مباشرة إلى قاعدة البيانات في مكتب تنفيذ الأحكام. وثالثاً عدم ربط قاعدة بيانات قوى الأمن الداخلي بقاعدة بيانات هيئة إدارة السير التي تسمح بدفع غرامات كافة المخالقات المرورية عند دفع رسوم الميكانيك أسوة ببدلات التوقف الإضافي.

تتبع هذه المرحلة (أي سحب الرخصة) تحويل السائق المخالف إلى مدارس التأهيل بحسب ابراهيم، إذ يكمن الأساس في تغيير سلوك السائق ورفع مستوى قيادة المركبات ومستوى الامتحان. تندرج هذه المهمة ضمن مسؤولية هيئة إدارة السير والمركبات والآليات بالتعاون مع نقابة مكاتب تعليم السوق التي لم تطوّر عملها أو تكافح عمليات الغش فيها، وذلك عبر وضع معايير تحويل مكاتب السير إلى مدارس تعليم، وتطوير تعليم قيادة المركبات، ووضع منهج جديد للتعليم، وتطوير الامتحانين النظري والتطبيقي، وتأهيل المدربين في مكاتب السوق، ووضع منهج للدورة المتخصصة التي على السائق الخضوع لها عند سحب الرخصة منه. ما تحقق منها حتى اليوم هو وضع بعض المسودات فقط. ويضيف: «في الواقع لم تتحوّل مكاتب السوق إلى مدارس متخصصة للقيام بالدورة التأهيلية. وأي من ذلك لن يتحقق إلا بتفعيل عمل المجلس الوطني واللجنة الوطنية للسلامة المرورية المولجين قانوناً بتحديد دقائق النظام والموافقة على المناهج، وذلك عبر أمانة سر (تنتظر صرف ميزانية تشكيلها التي أقرتها الحكومة) تضم فريق عمل متخصص لمراقبة عمل الإدارات المعنية والمساعدة في وضع الخطط والدراسات والمناهج وتنفيذها».

مال وأسواق

هل تخسر صناعة السيارات سباق القيادة الذاتية؟

الأجهزة مثل «سامسونغ»، «سيمي»، «وتشي تليكوم» يشقون طريقهم بثبات في السوق.

يذهب التقرير إلى توقع «تفكك صناعة السيارات بشكلها الحالي، كما سيقوم مقدمو خدمات التصنيع بالنمو السريع والاستقلال بصناعتهم»، وبحلول عام 2025 ستخطى عائداتهم من مجال الترفيه والمعلومات ما يحصلون عليه من عوائد الصناعة التقليدية. وعليه، ستنقسم سوق المركبات نفسها إلى ثلاث شرائح مختلفة وهي: النخوية، المنخفضة التكاليف، والطائرات بدون طيار.

على صعيد آخر يشير التقرير إلى أنّ عدد الحوادث المرورية يمكن أن ينخفض بنسبة 70%، فيما تخفيف الضغط الميكانيكي يمكن أن يخفف من تكاليف الصيانة بنسبة 35%. وأخيراً فإن استخدام أنظمة قيادة بديلة وكذلك السير في مواكب على الطريق يمكن أن يقلل من استهلاك الوقود بنسبة الثلث تقريباً.

للأجهزة أو تقديم أنفسها كموردين مستقلين للبرمجيات ومكوناتها. في الوقت نفسه، فإن اللاعبين الجدد من المجموعات الرقمية مثل «غوغل»، «أبل»، «فيسبوك»، «سيسكو» و«ميكروسوفت»، وكذلك مصنعي

من الخيارات المربحة لمجموعة من الموردين مثل «بورشيه»، «زد اف/ تي ار دابليو»، «كوتنينتال» و«شافلر». وتشق هذه الشركات طريقها إلى قمة هرم الموردين ويمكنها أن تحتل مكان المصنعين الأساسيين كموردين

عصر القيادة
الذاتية سيفتح
المجال لخيارات
مربحة

الشركات وهؤلاء الموردين يعملون حالياً في مجالات مختلفة، ولكن التقرير يتوقع أن يعمل ويتنافس كل هؤلاء في السوق نفسها مع انطلاق ثورة القيادة الذاتية.

يقول مايكل رومر، رئيس الأعمال الرقمية في أوروبا والشرق الأوسط وأفريقيا بالشركة، إن «نماذج الأعمال في مجال مقدمي السيارات المتوسطة مثل «تويوتا»، «فولكس واغن»، «سيات» و«سياترون» سوف تتعرض لمشكلة. واقتداء بما قامت به الشركات الرائدة مثل «جي إم»، «بي ام دبليو» و«فورد»، فإنه يتعين على صنّاع السيارات أن يقيموا شراكات وتحالفات استراتيجية مع شركائهم من خارج الصناعة إذا أرادوا تقديم حلول اتصالات معلوماتية جذابة». فحتى صنّاع السيارات النخوية مثل «أودي»، «بورشيه»، «مرسيدس بنز»، و«بي ام دبليو» يعتمدون على خبراء خارجيين.

يقترح التقرير أن عصر القيادة الذاتية سوف يفتح المجال لمجموعة

«سيشهد القرن الواحد والعشرون أول موجة نمو في قطاع القيادة الذاتية، ومن المتوقع أن يحقق هذا السوق نمواً بحجم 560 مليار دولار بحلول عام 2035»، هذا ما خلص إليه تقرير جديد عن سوق القيادة الذاتية نشرته شركة لاستشارات الإدارية العالمية «A.T. Kearney». فمنذ أيام قليلة أعلنت شركة BMW خطتها للتعاون مع كل من «إنتل» و«موبايلي». قالت المجموعة إنها ترغب في إطلاق أول سيارة ذاتية القيادة في الأسواق بحلول عام 2021، ما يشير إلى أولى الخطوات الجدية لتطوير قطاع السيارات.

فقد أشار التقرير، بعنوان «كيف يمكن لصنّاع السيارات أن يستمروا في زمن القيادة الذاتية»، إلى ظهور سلسلة جديدة لصناعة السيارات ذات القيادة الذاتية، تتكون من مجموعة من اللاعبين، بداية من موردي المكونات، مقدمي البرمجيات، وحتى مقدمي ومؤسسي البنية التحتية ومقدمي البيانات، معظم تلك