



اتفاقية بين جامعة الملك فيصل وبر الإحساء تقضي بتخفيض (50%) من رسوم دراسة أبناء الأسر المحتاجة في السعودية



عدد المنتسبين في البرنامج بلغ أكثر من 40 ألف طالب وطالبة، وأن هناك ما يربو على 80 مركزاً للاختبارات وأنه جرى مؤخراً افتتاح مراكز للاختبارات في بعض دول الخليج العربي تسهيلاً من الجامعة على طلابها المنتسبين في أرجاء العمورة تشجيعاً على التحصيل العلمي، كما حضر التوقيع من جانب الجامعة المشرف على إدارة تطوير الشراكة المجتمعية الدكتور مهنا الدلامي ومن جانب جمعية البر عبد المحسن الجبر نائب رئيس مجلس إدارة الجمعية، الذي أوضح أنه أحد الطلاب المنتسبين حالياً في البرنامج.

الحديث حول الأفاق المستقبلية للتعليم المطور للانتساب في المملكة، حيث قال إن هناك نهماً للتعليم من كافة شرائح المجتمع وأقبالا منقطع النظير للانتساب بفضل وجود هذه التسهيلات الفريدة التي تقدمها الجامعة للراغبين بالانتساب، وقد لاقى ذلك التشجيع الكبير من قبل وزارة الخدمة المدنية في هذا الخصوص.

وحضر توقيع مذكرة التعاون وكيل الجامعة للدراسات والتطوير وخدمة المجتمع الدكتور أحمد الشعبي الذي قدم عرضاً حول التعليم المطور للانتساب تطرق خلاله إلى أن إجمالي

الرئيس / منابيات :
وقع الأمير بدر بن محمد بن جلوي محافظ الإحساء السعودية رئيس مجلس إدارة جمعية البر في مقر المحافظة مذكرة تعاون بين الجمعية وجامعة الملك فيصل ومثلها مدير الجامعة الأستاذ الدكتور يوسف بن محمد الجندان تلتزم خلالها الجامعة بتخفيض قدره 50% من الرسوم الدراسية المستحقة على 300 طالب وطالبة من أبناء الأسر المستفيدة من خدمات الجمعية ممن يتم قبولهم في برامج التعليم المطور للانتساب بعد ترشيحهم من قبل التعليم المطور وتبادل المحافظ ومدير الجامعة



جائزة النوى تتلقى (150) مشاركة من طلاب الإعلام بدولة الإمارات



مؤسسة دبي للإعلام وعدداً آخر من الشركات الوطنية.

وتستقطب الجائزة مجموعة من الشركات والمؤسسات الوطنية الكبيرة الراحية، خاصة تلك التي تمتلك دوراً وإسهامات كبيرة في دعم الاقتصاد الوطني، وتشمل قائمة الجهات الراعية للدورة الثانية مؤسسة الإمارات للاتصالات، وبلدية العين، ومركز الإمارات للبحوث والدراسات الاستراتيجية، وشركة أبوظبي للإعلام.

ارتفع عدد المشاركات في الدورة الثانية لجائزة النوى التي أطلقتها قسم الاتصال الجماهيري بجامعة الإمارات إلى 150 مشاركة من طلاب وطالبات ينتسبون إلى أكثر من 20 جامعة ومؤسسة للتعليم العالي في الدولة، بما في ذلك كليات التقنية العليا.

وتجاوزت نسبة مشاركة الطلبة المواطنين في الجائزة حتى الآن 65% وتتضمن الجائزة 6 مجالات مختلفة تشمل المقالة الصحفية، والفيلم التسجيلي أو الروائي، والكراتيكاتير، وإعلانات الخدمة العامة، والتصوير الفوتوغرافي والموقع الإلكتروني.

وقالت الدكتورة عائشة عبدالله النعيمي الأستاذة المساعدة في قسم الاتصال الجماهيري، المشرفة العامة على الجائزة إنه تقرر الاستمرار في قبول المشاركات خلال هذه المرحلة، على أن يقام حفل توزيع الجائزة مع بداية الفصل الدراسي المقبل.

وأوضحت أنها نظمت مؤخراً سلسلة من اللقاءات وورش العمل للطلبة في عدد من مؤسسات التعليم العالي في الدولة شملت، الجامعة الأميركية في الشارقة، وجامعة عجمان وغيرها من الجامعات في دبي والإمارات الشمالية، لتعريف طلبة الإعلام بفئات الجائزة وكيفية الترشح لها ومعايير المشاركة لاستقطاب أكبر عدد من المشاركين. وأضافت أنه يتم ضمن فعاليات الجائزة كل عام، تكريم شخصيات إعلامية ساهمت في مسيرة الإعلام المحلي والعربي، بالإضافة إلى الإعلاميين الشباب الذين تدرجوا في المناصب الإعلامية من خريجي قسم الاتصال

إطلاق سكة حديد تربط بين شمال السعودية وشرقها



سكة القطار بالنسبة لمشاريع معادن للفوسفات والألمنيوم التي تصل تكاليفها إلى 63 مليار ريال حيث سيتم استخدام القطار لنقل حوالي 10 ملايين طن سنوياً من أي قرابة 30 ألف طن يومياً من الخامات المعدنية والمواد الأخرى من منجم حزم الجلاميد بمنطقة الحدود الشمالية ومنجم البعينة في منطقة القصيم إلى مدينة رأس العين. ولفت المهندس سعادته باكتمال بناء الخط الحديدي الذي يربط مناجم الفوسفات بحزم الجلاميد بمنطقة الحدود الشمالية بجمعات التصنيع برأس الزور على الخليج العربي بمنطقة الجوف وحائل والقصيم والمنطقة الشرقية. مُمنا جهود وزارة المالية ممثلة بصندوق الاستثمارات العامة والشركة السعودية للخطوط الحديدية (سار) في إنجاز هذا المشروع الحيوي المهم الذي يساهم في إحداث تنمية حضرية وصناعية وتجارية تستفيد منها شرائح واسعة من المجتمع السعودي.

وأبدى المهندس المدير سروره لتفنيذ هذا المشروع الوطني الاستراتيجي الذي يعد أحد الركائز الأساسية في منظومة مقاوليها بوزارة البترول والطاقات المتجددة وشركة سار بجمدة له وتوقيفه من الوفاء بالتزاماتها تجاه تنفيذ المشروع مع شركة «معادن».

وأشار المهندس إلى أن شركة سار تعمل حالياً على إنهاء خط الركاب والبضائع الذي يمتد من الرياض إلى الحدود الأردنية مروراً بسدير

وتوقيع عقود تسوية الأعمال الأرضية في منطقة النفود، تبعها توقيع عقود الأعمال المدنية ومد السكة الحديدية في عام 2007م مع شركات محلية وعالمية متخصصة، وفي عام 2009م تم توقيع عقود تصنيع وتوريد القطارات والعمارات الخاصة بنقل البضائع التي تم توريدها في نهاية العام 2010م، وقامت شركة سار بمجرد اكتمال بناء الخط التعديني بعمل الاختبارات اللازمة للخط والقطارات والعمارات وبدأت بالتشغيل التجريبي حيث قامت بنقل أول شحنة تجريبية مكونة من 4 عربات بحمولة بلغت 200 طن وتم فيها اختبار طرق التحميل في حزم الجلاميد وطرق التفريغ برأس الزور، وسيتم ذلك الزيادة التدريجية في عدد العربات والحمولة في كل عربة ليصل عددها إلى 155 عربة بحمولة إجمالية تتجاوز 15000 طن بالرحلة الواحدة حسب الخطة التشغيلية.

وأوضح أن المشروع يعد من المشروعات العلاقية حيث تتطلب إنشائه إزاحة أكثر من 30 مليون متر مكعب من الرمال والصخور وبناء وتشبيد 71 جسراً و 912 عبارة وأكثر من مليوني عارضة إسمنتية و170 ألف طن من القضبان الحديدية، مؤكداً أن شركة سار عملت مع مقاوليها بوزارة البترول والطاقات المتجددة وشركة سار بجمدة له وتوقيفه من الوفاء بالتزاماتها تجاه تنفيذ المشروع مع شركة «معادن».

وأشار المهندس إلى أن شركة سار تعمل حالياً على إنهاء خط الركاب والبضائع الذي يمتد من الرياض إلى الحدود الأردنية مروراً بسدير

وتوقع عقود تسوية الأعمال الأرضية في منطقة النفود، تبعها توقيع عقود الأعمال المدنية ومد السكة الحديدية في عام 2007م مع شركات محلية وعالمية متخصصة، وفي عام 2009م تم توقيع عقود تصنيع وتوريد القطارات والعمارات الخاصة بنقل البضائع التي تم توريدها في نهاية العام 2010م، وقامت شركة سار بمجرد اكتمال بناء الخط التعديني بعمل الاختبارات اللازمة للخط والقطارات والعمارات وبدأت بالتشغيل التجريبي حيث قامت بنقل أول شحنة تجريبية مكونة من 4 عربات بحمولة بلغت 200 طن وتم فيها اختبار طرق التحميل في حزم الجلاميد وطرق التفريغ برأس الزور، وسيتم ذلك الزيادة التدريجية في عدد العربات والحمولة في كل عربة ليصل عددها إلى 155 عربة بحمولة إجمالية تتجاوز 15000 طن بالرحلة الواحدة حسب الخطة التشغيلية.

وأوضح أن المشروع يعد من المشروعات العلاقية حيث تتطلب إنشائه إزاحة أكثر من 30 مليون متر مكعب من الرمال والصخور وبناء وتشبيد 71 جسراً و 912 عبارة وأكثر من مليوني عارضة إسمنتية و170 ألف طن من القضبان الحديدية، مؤكداً أن شركة سار عملت مع مقاوليها بوزارة البترول والطاقات المتجددة وشركة سار بجمدة له وتوقيفه من الوفاء بالتزاماتها تجاه تنفيذ المشروع مع شركة «معادن».

وأشار المهندس إلى أن شركة سار تعمل حالياً على إنهاء خط الركاب والبضائع الذي يمتد من الرياض إلى الحدود الأردنية مروراً بسدير

الرئيس / منابيات :
أعلن وزير المالية السعودي رئيس مجلس إدارة صندوق الاستثمارات العامة الدكتور إبراهيم بن عبدالعزيز العساف أن الشركة السعودية للخطوط الحديدية (سار) - المملوكة بالكامل لصندوق الاستثمارات العامة - قد أكملت بنجاح بناء الخط الحديدي الذي يربط مناجم الفوسفات بحزم الجلاميد بمنطقة الحدود الشمالية بمنطقة القصيم وبتصنيع برأس الزور على الخليج العربي مروراً بمناطق الجوف وحائل والقصيم والمنطقة الشرقية بطول 1392 كم، مشيراً إلى أن شركة سار قد بدأت التشغيل التجريبي للخط بنقل أول شحنة فوسفات من مناجم شركة التعدين العربية السعودية «معادن» بحزم الجلاميد بعربات مخصصة عبر الخط الحديدي وقامت بتفريغها برأس الزور. ورفع العساف شكره وتقديره لخادم الحرمين الشريفين الملك عبدالله بن عبدالعزيز آل سعود وولي عهده النائب الثاني علي ما قدمها من دعم للمشروع الاستراتيجي الذي سيعزز وسائل النقل ويسهم بشكل رئيسي في استغلال الثروات المعدنية بالمملكة العربية السعودية.

وشكر الوزير أمراء المناطق التي يمر بها الخط الحديدي على ما قدموه من تسهيلات وتذليل للصعوبات التي واجهت المشروع. وفي ختام تصريحه هنا معاليه رئيس وأعضاء مجلس إدارة شركة سار ومنتسبها وجميع العاملين في هذا المشروع من مقاولين واستشاريين على هذا الانجاز.

من جهة أخرى أشار أمين عام صندوق الاستثمارات العامة رئيس مجلس إدارة شركة «سار» منصور بن صالح الجيمان أن العمل في المشروع قد بدأ منذ عام 2006

أضواء

كي لا تصنع الثورات خوفاً آخر



عمار السواد

فهل هذا الشرط متوفر؟ لا اظنه كذلك الآن، لان عملية الاقصاء وجبروت الثورة ورفض توجيه النقد اليها، وعدم احترام الاختلاف، وروح الثأر، والنعرات الطائفية... امور تمنع دون تحقق شرط الحرية.

كما ان رفع صور صدام حسين من قبل بعض الثوار او المنتفضين على مبارك والقذافي وصالح والاسد، يكشف عن غياب الوعي بالحرية ورفض الظلم في تحركات البعض. و«تلاوى الحرية» التي تنظر بعين واحدة الى الاحداث، وتراها مبررة في بلد وغير مبررة في آخر، ترسم أكثر من علامة استفهام.

لذلك فان اخضاع الثورات، وهي في اوجها وبعيد تحقيق هدفها، للنفق مسالة في غاية الاهمية والتأثير، اولا لتشخيص المشكلات وهي ما تزال في بدايتها ليونة وقابلة للعلاج، وثانيا لعدم اعطاء اي فرصة للثوار ان يعتقدوا في انفسهم وعملهم فوق النقد، وكي لا يظن احد منهم ان ما قام به هو منة ثمنها ان يكون جزء من مرحلة تتحكم في مصير الانسان بحسب الالهة والقناعات.

ويفترض اخذ المخاوف التي يطرحها بعض المعينين على محمل الجد، ليس من اجل ايقاف زخم الحراك الشعبي بل من اجل تصحيح اخطائه، ومنع غلواء اولئك الباحثين عن طغيان اخر يخلف طغيانا سابق. فليس كل ما يطرح من مخاوف ووجهات نظر ناقدة وحذرة هو موال للنظام وضد المنتفض، لان المعادلة ليست ثنائية، انما ذات اطراف عدة. ومن حق المثقف ان لا يكون طرفا في معادلة ثنائية، يمكن ان يجد نفسه بحاجة لاختيار او رسم طريق ثالث او رابع او خامس، هذا خياره، ولا يبرر ذلك توجيه التهمة اليه على انه موال للنظام او معاد له، ضد الثورة او معها.

وليس بالضرورة اذا أمن البعض بالخيار الثوري ان يؤمن الاخرون به، هناك مساحة كبيرة جدا للاختلاف حول الثورة والامة والوطن والدولة، وحول كل المفاهيم والقناعات، وهذه المساحة قد لا يدرکہا من يتحرك على الارض رافعا شعار اسقاط النظام ولا الذي في السلطة وهو يرفع شعار الامن اولا.

ولان احداث المنطقة وتجاربها في كثير من الاحيان مقاربة يبدو ان من المهم إعادة العرب قراءة تجربة العراق منذ انتفاضة 91 وحتى سقوط النظام في 2003 بشكل جيد، وبدون الحساسيات التي قرأت بها سابقاً، هذه التجربة تقول ان تغيير نظام دكتاتوري لن ينجح بالضرورة حرة، لان اداة التغيير والبناء ليست حرة.

ان الحراك الشعبي اليوم هو بمثابة نهاية لمرحلة من الخوف، وهذا بحد ذاته تطور لافت ومهم، ولكن يجب العمل بشكل ذؤوب كي لا يصنع هذا الحراك في المستقبل خوفاً اخر.

عن موقع (إيلاف) الإلكتروني

الثورة كثيرا ما أخفقت في صناعة الحرية. هذا ما

قرأناه في الثورات الفرنسية والروسية والإيرانية، كلها

تضمنت عاطفة هوجاء أدت في فرنسا إلى المقاصل

وفي روسيا إلى إعدام القيصر وأسرته، وفي إيران إلى

محاكم خلخالي.

فعلى المديات المتوسطة أو البعيدة لهذه الثورات نشأ

نظام معاد للحرية. ففي فرنسا انتهى الأمر إلى نابليون،

وفي روسيا أصبح ستالين سيد الشرق، وفي إيران تكونت

ولاية الفقيه بشخص رجل الدين.

هذه الثورات ايضا قتلت ابناءها، وتمكن احد زعمائها، بعد فتنة وجزية من نجاحها، في القضاء على الآخرين. فكل قادة الثورة الفرنسية اعدموا بمقاصل الثورة، واغتال ستالين كل رفاق الحرب، وايران اعدمتم وهمشت وشردت شخصيات بارزة بل واحزاب وتيارات كان لها دور مؤثر في مقارعة نظام الشاه.

لهذا ليس متوقفاً من «ثورات» العالم العربي ان تنتج حرية، ولا ان تؤدي الى نهايات سعيدة في القريب العاجل، خصوصا مع ترصص التيارات الاصولية واستعداداتها وترقبها، ومع غياب الوعي الشعبي بالحرية باعتبارها مفهوما ساميا لا يتجزأ، والتمسك بالحدث عن الواقع العربي المعقد والمتخلف وكأنه واقع مثالي ليجرد حصول الانتفاضات راي لا يساعد عليه مجرى الاحداث واتجاهاتها.

ان اول خرق لجهد الحرية في الحراك الشعبي هو «قوائم العار» الصادرة في أكثر من بلد عربي والتي تضمنت اسماء نخب قبل انها ضد الثورات. هذه القوائم تدل على عمق الهوة بين الثورة والحرية. وهي هوة ما تزال بعيدة عن التآشير او النقد، في ظل عاطفة جياشة تمنع النقد او على الاقل محاولات لفت النظر الى الاخطاء والاحترافات، فكل من يرفض هذه القوائم يخشى على نفسه من اتهامه بخيانة مبادئ الشعب وموالاة الانظمة.

ولم يميز التأثير بين اثنين من المثقفين، مثقف اصطف مع النظام ليكون طرفا في الصراع بين المنتفضين والانظمة، ويهدأ يصح عليه ما يصح على تلك الانظمة، ومثقف اخر عبر عن مخاوفه ونقد التجربة باعتبارها تجربة تمس كل شيء في وطنه، دون ان يتمترس. القسم الثاني من المثقفين واجه اتهامات بالتخوين ومعاداة الشعب. ويوضح هذا الاتهام تلك الهوة الكبيرة بين ان يكون المرء ثائرا وان يكون مدافعا عن الحرية.

ومن المؤكد ان شرارة ما شهدته مصر وتونس كان يفعل افراد امنوا بالحرية فعلا، ولكن اين هم الآن؟ وما الذي حل بهم؟ ولماذا غابوا عن المشهد الذي اصبح ممثلا بالوجوه الكالحة التي اعادت انتاج نفسها، من حليقي للشي او مصطلقيها؟

اولئك الشباب الذين قضوا ليالي شباط الباردة في ساحة التحرير بالقاهرة، او ذلك الشاب الذي احرق نفسه ليوثق روح الكرامة لدى زملائه التونسيين، كانوا بلا ايدولوجيا، كانوا من كل الشرائح والمناشي، كانوا صادقين في رفض الظلم والفساد والفق والتخوين وانتهاك حق الانسان.

لكن هذا لا يكفي لتحقيق الحرية، لانها بحاجة الى وعي واسع، وادراك عميق بانها ليست مجرد تحرر من نظام سياسي يعينه، انما هي شرط مختلف لبناء وجود اخر، شرط لا ينفصل ابدا عن احترام كل الخصوصيات، وليس فقط الخصوصيات الطائفية والعرقية، لان الخصوصية هي ميزة الافراد قبل ان تكون ميزة الجماعات.

يعتقد أنهم مدفوعان من رجال دين متشددين في المملكة

(1000) سعودية يناشدين الملك بعدم السماح للمرأة بقيادة السيارة



الرئيس / ايلاف / منابيات :

في الوقت الذي حظي إعلان ناشطات سعوديات عزمهن قيادة سياراتهن في السعودية بشكل متزامن في السابغ عشر من الشهر المقبل، بدعم قطاعات واسعة من السعوديين، فاجأت 1000 امرأة سعودية الجمع بتوقيعهن على بيان سيوجهنه للعاهل السعودي الملك عبد الله بن عبد العزيز؛ يؤكدن فيه معارضتهن لقيادة المرأة للسيارة.

وطنى ملف قيادة المرأة للسيارة في السعودية إلى السطح هذه الأيام بعد تشدين صفة على موقع التواصل الاجتماعي «فيس بوك» من مجموعة نساء سعوديات أكدن فيها

أنهن سيدقن سياراتهن في السابغ عشر من الشهر المقبل، بينما استبقت أخريات هذا التاريخ وبدأن بالفعل قيادة سياراتهن وكان مصيرهن التوقف من قبل أجهزة الأمن.

وظهر بيان مفاجئ حمل توقيع 1000 مواطنة سعودية يعترضن الرفع به إلى مقام الملك عبد الله بن عبد العزيز، للتعبير عن معارضتهن لقيادة المرأة للسيارة، وأكدت الموقعات في العرض أن المطالبات الأخيرة والتحدى الصارخ لا يمثل سوى قلة قليلة من نساء المملكة وأن الرافضات لفكرة القيادة من الملايين، حسب قولهن.

وأشرن إلى أن «المفاسد العظمى المترتبة على قيادة المرأة للسيارة كثيرة، تتمثل في ضياع الدين وانتشار المعاكسات في الطرق، بالإضافة إلى تهاون النساء في الحجاب». ووصف البيان أن «وضع تاريخ معين للمطالبة بقيادة المرأة إنما هو تحدٍ صافٍ يضرب بتعاليم الدين عرض الحائط، وأن ذلك التحدي يفتح المجال أمام كل صاحب مبدأ أو فكرة منرفة أن يخرع إلى الشارع ويطلق ما ودعا إليه دون مراعاة للنظام واحترام الدولة والقيادة، ما يكون له الأثر السئ على أمن البلد واستقراره».

وأضاف البيان أن «سياقة المرأة فيها مخالفة لفتوى هيئة كبار العلماء بعدم جواز قيادة النساء للسيارات، والتي صدر بناء عليها تعميم من وزارة الداخلية ينص على منع جميع النساء من قيادة السيارة منعاً باتاً». ودعت الموقعات على البيان إلى وضع حد وعقوبة صارمة لكل من يتجرأ ويتناول ويدعو غيره إلى فعل ما فيه خروج على النظام، معتبرات أن هذه الأفعال خطرها أكثر من المظاهرات. لأن المظاهرات مجرد أقوال وأن مثل هذه الأفعال جريئة وغير مسؤولة ولا مبررة.

واعتبرت الموقعات أن «المصالح من قيادة المرأة للسيارة قليلة ولغة محدودة ويمكن أن تحل المشكلة بطرق أخرى»، وتابعن بالقول «إن المستفيدات من ذلك قليلات وفي حكم الشاهد».

وأشارت الموقعات أيضاً إلى أن استخدام شبكة النقل العام يخفف من الحوادث المرورية ويساعد أهل الدخل المحدود في تنقلاتهم، كما أن النقل العام يقلل من الازدحام المروري. وليست هذه المرة الأولى التي تواجه الدعوات لتمكين المرأة لقيادة السيارة، بمثل هذه العرائض، التي تحاول عرقلة أي حراك سعودي من هذا الشأن، ويعتقد كثير من السعوديين أن هؤلاء النسوة الموقعات يقف قيادة المرأة للسيارة بأنه «محل جديد سيضاف إلى كاهل المرأة وسيسهلهم في تخلي بعض أولياء الأمور عن القيام بواجبهم تجاه أسرهم».