ENGINEERS
المهندسون

مجلة دورية فصلية تصدرها جمعية المهندسين الكويتية - العدد 99 ابريل (نيسان) - يونيو (حزيران) 2008

وداعاً فارس التحرير ومهندس الإعمار

Mehani.org

استقالـــت....

اتـــزان وآمـــال:

استقالت الحكومة .. وحُل المجلس .. وهاهي عجلة العمل السياسي تعود إلى الدوران رسميا وشعبيا، وابتدأت مرحلة التغيير التي يتمنى كل مواطن غيور أن تكون إلى الأفضل بإتزانها وبنائها ومسيرتها التنموية في الوطن، كما نتمنى آن يتصف أداء هذه المرحلة بالاتزان في كل الأمور السياسية والتنموية والرقابية لنتمكن من تطوير دولتنا الكويت لتواكب برقي بقية دول العالم وتلبي آمال وطموحات شعبها.

نـزاهـــة الرؤيـــة:

إذ نتمنى نحن "**التجمـع المهنـي الكويتـي**" في خضم التفاعل النقابي السياسي مع انتخابات مجلس الأمة ٢٠٠٨ أن تكون النزاهة والوضوح والنظرة المستقبلية لمصلحة الكويت وشعبها نصب أعيننا، مبتعدين عن المهاترات ودغدغة العواطف مستفيدين من الفرصة لتصحيح مسيرة الديمقراطية من ما شابها من شوائب أدت إلى تكرار استقالة الحكومة وحل مجلس الأمة متطلعين إلى ممارسة نيابية وديمقراطية راقية.

حـــرصٌ ســامٍ:

وإذ نعد هذا البيان بصفتنا "**التجمـع المهنـي الكويتـي**" نريده رسالة للقيادة الكويتية والشعب الكويتي نؤكد فيها أن التطور التنموي للبلاد أصبح في وضع حرج، وأننا سنواجه أزمات أكبر تجعل الكويت متخلفة إذا استمررنا في التعاطي السياسي البحت دون موازنة، كما أن أسعار النفط اليوم تجعل الإمكانيات متوفرة وصالحة لتحقيق التطوير والتنمية المنشودة، وأن هذا الوضع الجيد لن يستمر إذا لم نستغله ككويتيين لنعد العدة للغد ولجيل كويت المستقبل، وقد رأينا وسمعنا هذا الأمر مراراً من خلال الخطابات السامية لحضرة صاحب **السمو أمير البلاد الشيخ صباح الأحمد الجابر الصباح حفظه الله ورعاه**، وهذا النطق السامي واقعي و يدل على حرص سمو الأمير أبو السُلطات وأبو الكويتيين، و يعبر عن مكنونات قلب سموه وشجونه وحرصه على الكويت وأهلها وكماعهدنا سموه محباً ومتمنياً لها ولأبنائها مستقبلً أفضل.

أهـــداف مهنيـــة:

وإذ يرى "**التجمـع المهنـي الكويتـي**" أننا سنشارك في هذه الإنتخابات، فإنه علينا القيام بدورنا كمهنيين متواجدين في كل الدوائر الانتخابية بأعداد لها ثقلها المهني والثقافي والفني والانتخابي، حيث سنقف إلى جانب بعض المرشحين الذين نرى فيهم الكفاءة لتحقيق أهداف التجمع في مواجهة التطرف السياسي ويعملون على تحقيق هذه الأهداف وهي:

1- تمثيل الرأي المهني الكويتي الحر المبني على منهج الوسطية وحمايته.
2- المشاركة الفعالة في الاستراتيجيات والخطط التنموية للدولة لجعلها بيئة صالحة لجميع فئات المجتمع من خلال التخصصات المهنية وتطويرها.
3- الحفاظ والارتقاء بالأخلاقيات المهنية المتوافقة مع القيم الاجتماعية الكويتية.
4- دعم الحفاظ على الدستور الكويتي والمكتسبات الشعبية ، والعمل لتحقيق المزيد من الحريات والعدالة الاجتماعية.

تنسيـــق سريـــع:

ويمكن التنسيق مع ممثلين عن اللجنة التأسيسية لقيادة "**التجمـع المهنـي الكويتـي**" في هذه الفترة حيث أن الوقت قد داهمنا وهم السادة:

1- م. أحمـــد محمـــد العدسانـــي.
2- م. دعـيـــج خليفـــة الجـــري.
3- أ. صافي عبـــد العزيـــز المطوع.
4- د. عبـــد الوهاب سليمان الفوزان.
5- م. هشـــام سليمـــان العتيبـــي.

وننـوه بـأن التنسيـق سيكـون مع سكرتاريـة "**التجمـع المهنـي الكويتـي**" :

- م. أنـــور 9063728 - أ. بـــو سهيـل 9064572

توافـــق فكـــري:

متوجهـين بهـذه الدعـوة إلـى الإخـوة المرشحـين الذيـن يـرون في أنفسهـم أنهـم يمثلـون الأفكـار آنفـة الذكـر الاتصـال مع سكرتاريـة "**التجمع المهنـي الكويتـي**" السابق ذكرهم للتنسيق والتشاور حول مدى إمكانيـة تقديم الدعم المنشود لهم في الانتخابات القادمة في جميع الدوائر الإنتخابية، ويؤكد "**التجمـع المهنـي الكويتـي**" أنه سيدعـم المرشحـين كل حسب توجهاتـه وإنتماءاتـه مع الحفـاظ على وجـود الحـد الأدنـى من أهـداف "**التجمـع المهنـي الكويتـي**" في العمـل على تحقيـق التطويـر للكويـت.

متمنـــين للكويـــت وأهلهـــا التوفيـــق بقيادة
حضرة **صاحب السمو أمير البلاد المفدى الشيخ صباح الأحمد الجابر الصباح** حفظه الله ورعـاه **وسمـو ولي عهـده الأمـين.**

التجمـــع المهنـــي الكويتـــي "مهنـــي"

بسم الله الرحمن الرحيم

يَا أَيَّتُهَا النَّفْسُ الْمُطْمَئِنَّةُ ارْجِعِي إِلَىٰ رَبِّكِ رَاضِيَةً مَّرْضِيَّةً فَادْخُلِي فِي عِبَادِي وَادْخُلِي جَنَّتِي

صدق الله العظيم

مشاركة عزاء

بقلوب مؤمنة بقضاء الله وقدره وبعظيم الحزن وبالغ الأسى والألم

ينعي رئيس وأعضاء مجلس إدارة جمعية المهندسين الكويتية

صاحب السمو الأمير الوالد الشيخ

سعد العبدالله السالم الصباح يرحمه الله

ويتقدمون بخالص العزاء

إلى صاحب السمو أمير البلاد المفدى

الشيخ صباح الأحمد الجابر الصباح حفظه الله ورعاه

وإلى سمو ولي العهد

الشيخ نواف الأحمد الجابر الصباح حفظه الله ورعاه

وإلى سمو رئيس مجلس الوزراء

الشيخ ناصر المحمد الصباح حفظه الله وعاه

وإلى آل الصباح الكرام والشعب الكويتي الوفي

متضرعين إلى المولى عز وجل أن يتغمد الفقيد بواسع رحتمه

ويسكنه فسيح جنانه

إنا لله وإنا إليه راجعون

بدون تعليق

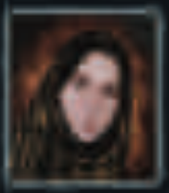
غلاف العدد

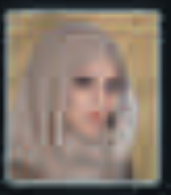
ENGINEERS
المهندسون

مجلة دورية / فصلية، تصدرها جمعية المهندسين الكويتية - العدد 99 ابريل (نيسان) - يونيو (حزيران) 2008

حملة إقرار الكادر مستمرة

بالتنسيق مع جميع المهندسين





"جسر جابر" صرح جديد قريبا في الكويت

أنشطة الروابط واللجان

Exclusive
خـــو خـل

مجلس الإدارة

الرئيس

م/ طلال متلع القحطاني

نائب الرئيس

م/ ناجي عبدالله العبدالهادي

أمين السر

م/ أحمد حميد بهمن

أمين الصندوق

م/ حمود فالح الزعبي

الأعضاء

م/ أشواق علي المضف

د . م/ بدر شبيب الشريعان

د. م/ صلاح مضحي المضحي

م/ محمد عوض العنزي

م/ ناصر بندر المطيري

م/ نايف صالح الفهد

م/ وليد عبدالهادي اظبيه

مدير عام الجمعية

م/ أحمد الدوسري

نائب المدير العام

م/ سعود العتيبي

سكرتير عام الجمعية

م/ راشد العنزي

رئيس التحرير

م/ حمود الزعبي

مدير التحرير

تيسير الحسن

الإشراف العام

م/ أفراح السعيدي

شارك في العدد

م/ جادالله فرحات — م/ زينب لاري

د.م/ خالد الهزاع — م/ مزيد المطيري

م/ خالد الحمد — م/ نايف الظفيري

م/ خالد المعراج — م/ وليد اظبيه

جمعية المهندسين الكويتية

العدد (99) أبريل - يونيو 2008

جمعية المهندسين الكويتية

KUWAIT SOCIETY OF ENGINEERS

1962

منذ 1962 في خدمة

المهنة

المهندس

المجتمع

في هذا العدد

الجمعية العمومية

ندوة الازدحام المروري

AL - Mohandisoon (The Engineers)
Quarterly Magazine issued by the
Kuwait Society of Engineers
For Correspondence
Editor - in - Cheif
Kuwait Society of Engineers
P.O .Box : 4047 Safat - Code : 13041
State of Kuwait
emaill : kse@kse.org.kw
Fax : (965) 2428148
Tel ; (965) 2449072 - 2448975 Ext.: 404

فـي هـذا العـدد

-1	الجمعية العمومية	8
-2	المؤتمر الداخلي	9
-3	ورشت عمل	10
-4	ندوات	13
-5	مشاركات	14
-6	استقبالات	16
-7	روابط ولجان	17
-8	تحقيق	22
-9	خد وخل	34
-10	لقاء العدد	36
-11	الهيئة السعودية للمهندسين	43
-12	خدمة المواطن	46
-13	الحاسب الآلي في الصيانة	47
-14	Wikipedia	48
-15	تراث معماري	50
-16	ترشيد الطاقة	54
-17	مقالات علمي	58
-18	Operating Costs	62
-20	بصمة مهندس	64

تحقيق العـــدد

22

لقـــاء العـــدد

36

39

كافة المراسلات توجه باسم

رئيس تحرير مجلة (المهندسون)

ص.ب 4047 الصفاة. الرمز البريدي (1304) الكويت

الفاكسميلي: 2428148

البريد الإلكتروني: kse@kse.org.kw

تلفون: 2448977 - 2448975 داخلي 404

الآراء والمعلومات الواردة في المقالات والبحوث

والدراسات المختلفة بهذه المجلة تعبر عن رأي كتابها

لا يسمح بالإقتباس منها، أو إعادة نشرها جزئياً أو كلياً

إلا بعد الحصول على موافقة من رئيس التحرير.

كلمـة العـدد

م/ أفراح السعيدي

كادر بلا وطنية

إن الوطنية إنتماء فوق كل الشبهات ، و المطالبة بحق من حقوق المواطنة ورفع الظلم لا يضع أصحاب هذه المطالب ضمن اللا وطنيين ، إنما يضعهم في المراتب العليا مع الذين ينطقون بالحق علنا برقي واضح و الذين هم قلة ولله الحمد أن المهندسين ضمن هذه الأقلية «اللهم لا غرور».

المهندسون في مقدمة المهتمين بالبيئة وسط زملائهم المهنيين، وقد حصلت جمعيتهم على لقب أول جمعية نفع عام صديقة للبيئة من رئيس مجلس إدارة «تحدي العصر البيئية». وهم الذين تطوعوا لمعالجة قضية الازدحام المروري و قاموا بإعداد دراسة شاملة عن هذه القضية منذ العام 2004، و مازالوا متمسكين ومصرين على حلها، والآن الجمعية بصدد إقامة مؤتمر دولي تعرض فيه الحلول الهندسية الممكنة لحل مشكلة الازدحامات المرورية في البلاد. وهم من تبنوا قضية ترشيد استهلاك الطاقة سواء كانوا مهندسين في وزارة الكهرباء والماء أو متطوعين في جمعية المهندسين الكويتية والذين تقبلوا انتقادات المجتمع على الحملة وعليهم بصدر رحب، وذلك لإيمانهم بأن قضيتهم وطنية غير قابلة للنقاش الأمر الذي أدى إلى مرور أزمة الكهرباء بلا انقطاع وهو الأمر الذي كان شبه أكيد، ويطيب لي هنا أن أذكر من نسي أن مشروع ترشيد حصل على جائزة الإبداع الخليجي مناصفه مع مشروع جسر الجمرات في الملتقى الخليجي الحادي عشر الذي أقيم بسلطنة عمان العام الماضي.

وإذا أردت أن أعد وأسرد إنجازات الجمعية والمهندسين عموما لاحتجت إلى مجلدات بلا غلو، فطلائع المهندسين الكويتيين ومنذ نشأت الكويت بنوها بسواعدهم وأخلصوا لها وخططوا مع زملائهم المهنيين لتكون درة الخليج ، وأعادوا اعمارها في تسعينيات القرن الماضي وأبوا إلا أن يتطوعوا في إطفاء آبار النفط وشكلوا فريقا هندسيا قهر الظروف والدراسات والتقديرات التي وضعتها الشركات العالمية وأطفأؤوا الآبار المحترقة بزمن قياسي، وغير ذلك الكثير الكثير ... و ندعو من يرغب بمعرفة المزيد عن أداء المهندسين إلى زيارتهم في مواقع عملهم ليرى بأم عينيه جهودهم وأداؤهم فهم فئة عملت وتعمل بصمت، وآن الأوان لكي تنصف وتنال حقوقها كاملة دون مزايدة على الولاء للوطن والوطنية.

وفقنا الله و إياكم في خدمة هذا الوطن .

اعتمد التقريرين الإداري والمالي للعام 2007

اجتماع الجمعية العمومية العادية يطالب الحكومة بإقرار كادر المهندسين ويخول مجلس الإدارة لاتخاذ الخطوات اللازمة

100 مهندس ومهندسة انضموا للجنة المطالبة بالكادر خلال أقل من نصف ساعة

اعتمدت الجمعية العمومية السنوية العادية مساء يوم الأربعاء السابع والعشرين من فبراير 2008 تقريرها الإداري والمالي للعام الماضي 2007، كما اتخذت عددا من التوصيات في مقدمتها اعتماد كادر المهندسين المقترح من مجلس إدارة الجمعية وتخويل المجلس باتخاذ الخطوات التي يراها مناسبة للتعامل مع الجهات المعنية لإقرار هذا الكادر.

وكانت الجمعية العمومية قد بدأت أعمالها برئاسة رئيس الجمعية المهندس طلال القحطاني ومجلس إدارة الجمعية و بحضور مساعد مدير إدارة جمعيات النفع العام في وزارة الشؤون الاجتماعية والعمل صلاح الرباح، وحشد من المهندسات والمهندسين أعضاء الجمعية العمومية ، حيث تم عرض جدول الأعمال المعتمد وأقر التقرير الإداري والمالي للعام 2007، كما تم تخويل مجلس إدارة الجمعية للعمل على اعتماد مكتب تدقيق محاسبات خلال العام المقبل على أن يتم التجديد للمكتب الحالي لمدة عام واحد ، كما تم اعتماد التقرير المقدم من مجلس إدارة المشروع الوطني لترشيد الطاقة "ترشيد".

وقد تحولت الجمعية العمومية العادية إلى مناسبة للمطالبة بكادر المهندسين الذي عرض من قبل مجلس الإدارة حيث أكد القحطاني للمهندسين: أن الجمعية ورغم حرصها على لغة الحوار مع الجهات المعنية بإقرار الكادر إلا أنها ستتخذ الخطوات المناسبة لوقف تجاهل مطالب المهندسين وإقرار حقوقهم ، مشيرا إلى أن جميع قنوات التصعيد واردة خلال المرحلة المقبلة وبالتنسيق مع جميع المهندسين وفي مختلف الوزارات ، كما اتفق على فتح باب المشاركة في لجنة حقوق المهندسين للمساهمة في الحملة لاقرار الكادر، وقد بلغ عدد المسجلين في اللجنة فور انتهاء الجمعية العمومية أكثر من 100 مهندس ومهندسة.

وأضاف القحطاني: لن نتوان في اتخاذ أي خطوة من شأنها إقرار حقوق المهندسين ومنها التصعيد بمختلف الوسائل التي يضمنها القانون ويقرها الدستور الكويتي الذي نعمل جميعا تحت مظلته، مشيرا إلى التدرج في اتخاذ الإجراءات التي ستقرها لجنة حقوق المهندسين ومجلس إدارة الجمعية.

وناشدت الجمعية العمومية الحكومة على المساعدة في تفعيل دور المهندس الكويتي في التنمية التي تنشدها البلاد، مشددة على أن الاستمرار في تجاهل هذا الدور والتفريق بين المهنيين سيعقد الأمور ويساهم في التفرقة بين الكويتيين.

وبعد أن قدم رئيس الجمعية شرحا للخطوات التي قامت بها الجمعية خلال المرحلة الماضية وسعيها بالحوار مع ديوان الخدمة المدنية ونائب رئيس مجلس الوزراء ووزير الدولة لشؤون مجلس الوزراء، إلا أنه لم تتم الإشارة إلى كادر ومطالب المهندسين التي أعدتها الجمعية وقدمتها، وبعد عرض هذه المطالب والكادر المقترح على الجمعية العمومية تم إقراره وتخويل مجلس الإدارة باتخاذ ما يراه مناسبة والاستمرار في الحملة لاقرار هذا الكادر.

مؤتمر اللجان والروابط اعتمد استراتيجية الجمعية حتى العام 2018

105 مشاريع من خلال ستة مجالات عمل رئيسية تتوزع عليها اللجان والروابط

اعتمدت اللجان والروابط التخصصية في الجمعية خطة عملها الإستراتيجية للأعوام من 2008 إلى 2018، وذلك في المؤتمر الداخلي الذي عقدته اللجان والروابط في التاسع والعشرين من شهر فبراير للعام الجاري 2008.

فقد قام فريق العمل المكون من الدكتور المهندس عبدالله العتيبي والمهندس محمد البحر، والمهندس نبيل بورسلي، المهندس إياد الحمود، المهندس طلال القحطاني ، المهندس أحمد الدوسري، د.م. صلاح المضحي، المهندسة أشواق المضف، المهندس ناجي العبد الهادي، بعرض الاستراتيجية والتي عرضت تحت شعار: «رؤيتنا هندسة الكويت» والتي قام فريق خاص بإعدادها حيث تم التأكيد على أن الإستراتيجية هي امتداد وثمرة لتجارب وخبرات زملاء وزميلات أخلصوا وبذلوا وسعهم في خدمة العمل الهندسي والجمعية وساهموا في بنائها يوما بعد يوم .

واشتملت الاستراتيجية على كلمة لرئيس الجمعية أكد فيها أن الإتقان والاحترافية هي سمة العمل في الجمعية وأن إستراتيجيتها تجسد عطاء المهندسين والمهندسات ودور الجمعية الريادي وشعارها يا وطن لك من يحبك، وتحقيق التنمية الشاملة للإنسان وإعمار الوطن.

وأكدت الاستراتيجية أن المهندسين والمهندسات يهدفون من خلالها إلى اعتماد منهج للسير عليه برؤية تكنوقراطية – علمية لخدمة الوطن ، حيث حددت رسالة الجمعية وأكدت على أهمية العمل المرتبط بالوطن من خلال استنهاض الطاقات البشرية واستثمار الخبرات المهنية، بالاعتماد على البحث العلمي والعمل المؤسسي للمساهمة في تحقيق التنمية المستدامة للوطن .

وحددت الاستراتيجية القدرات الداخلية والمعطيات الخارجية من خلال معرفة نقاط الضعف والقوة والفرص الضائعة والعوائق الخارجية، وأكدت أنها تشكل رؤى وطموحات أعلى جهة في الكويتيين لتكنوقراطين ألا وهم المهندسين، وتعكس رغبات الكثير منهم والذين تم استفتاؤهم ودراسة آرائهم وقراءتها ، ومن ثم عقد ورش عمل للوصول إلى أقصى درجات الإتقان في العمل التطوعي – الهندسي.

وبعد تحديد نقاط القوة والضعف حددت الاستراتيجية مجالات رئيسية للعمل هي: المهندس، المجتمع الهندسي، التنمية الشاملة، بيت المهندس، البحث والتكنولوجيا، الإنسان والبيئة، موضحة أن لجميع هذه المجالات نحو 105 مشاريع رئيسية تنفذ من خلالها الاستراتيجية، كما عرضت الهيكل التنظيمي للجمعية، ووزعت اللجان والروابط لكل مجال من مجالات الإستراتيجية.

المجلس الاستشاري يطلع على استراتيجية الجمعية ويطلب مهلة لتقديم الملاحظات عليها

اتفق المجلس الاستشاري في الجمعية على اعتماد خطة عمل الجمعية واستراتيجيتها للأعوام العشرة المقبلة ، وأن يقوم أعضاء المجلس بتقديم ملاحظاتهم إلى مجلس إدارة الجمعية حول هذه الاستراتيجية لبحثها ومناقشتها في اجتماع لاحق يحدد أعضاء المجلس موعده .

وكان المجلس الاستشاري قد عقد في الحادي عشر من شهر فبراير 2008 اجتماعه الأول لهذا العام بحضور نحو 15 من أعضائه هم: المهندس موسى الصراف والمهندس محمد المحمود، الدكتور إبراهيم ماجد الشاهين، المهندس محمد الشايع، المهندس أحمد العدساني، الدكتور عبد المجيد جراغ، المهندس فاضل أبو الحسن، المهندسة فتوح العصفور، المهندس عبد الله القطامي، الدكتور رشيد العميري، الدكتور عبد العزيز السلطان المهندس هشام العتيبي، المهندس حسنية السيد هاشم والمهندس عبد العزيز القاضي، حيث أبدى عدد من الحضور آرائهم وتوجيهاتهم فيما طلب الآخرون مهلة لدراسة الإستراتيجية والاطلاع عليها ومن ثم تزويد مجلس الإدارة برؤيتهم حول الاستراتيجية.

الورشة الأولى للتعامل مع الاختناقات المرورية وقضايا النقل في الكويت

قطاع المرور في "الداخلية" و"المهندسين" يجمعان على ضرورة انشاء هيئة مستقلة للتعامل مع قضايا النقل والمرور

أجمع المشاركون في ورشة العمل التي أقامتها لجنة النقل والمرور في الجمعية مساء يوم الاثنين 18 فبراير 2008 على ضرورة إنشاء هيئة عامة للنقل في البلاد تعنى بمعالجة قضايا النقل والمرور ، والقيام بالمعالجة الآنية للحد من تفاقم الازدحامات المرورية خلال الفترة الحالية من خلال الحلول الآنية ، ووضع إستراتيجية عمل حالية ومستقبلية لمعالجة هذه الازدحامات بشكل كامل تواكب النمو الذي ستشهده البلاد مستقبلا .

كما اتفق المشاركون على ضرورة توحيد الجهود وتكاملها في ظل توافر الحلول الفنية والهندسية والاستفادة من الإمكانات المالية المتاحة والطاقات البشرية من الكوادر الوطنية التي أثبتت غير مرة قدرتها على مواجهة هذه المشكلة ، داعين إلى نبذ الخلافات بين كافة الأطراف المعنية بقضايا النقل والمرور في تلميحات

المهنا : قدرنا في المرور أن نتعامل مع مشكلة لسنا سببا في خلقها ونأمل إشراكنا في القرارات الفنية المعنية بمشكلة الاختناقات

واتهامات متبادلة بالتقصير وعدم التنسيق بين هذه الأطراف .

وأثنى المشاركون في ورشة العمل على بادرة جمعية المهندسين، مستغربين غياب وزارة الأشغال العامة أو من يمثلها في مثل هذه الورشة على الرغم من الاتصالات المتكررة بها ووعودها بالحضور .

وتأتي هذه الحلقة ضمن سلسلة من الحلقات التي ستقيمها الجمعية مع كافة الأطراف ذات العلاقة بالقضية المرورية من وزارة الأشغال والداخلية والمواصلات وجهات النقل العام وبلدية الكويت وغيرها، استعداداً لعقد مؤتمر وطني يوحد هذه الجهود ويضع وثيقة استراتيجية تقر إنشاء الهيئة التي أجمع المشاركون في الندوة الأولى على ضرورة إنشائها لمعالجة هذا الأمر.

الكارثة قادمة

افتتح الندوة رئيس الجمعية المهندس طلال القحطاني الذي أكد أن دور الجمعية كمؤسسة من مؤسسات المجتمع المدني هو تسليط الضوء على المشاكل التي يعاني منها الوطن وأبنائه وقيادته وأنها دعت غير مرة إلى توحيد الجهود لمعالجة القضية المرورية في البلاد، وأن هذه الندوة هي استكمال لجهود المهندسين في الفترات السابقة والذين وضعوا دراسة شاملة لخطوط عريضة لمعالجة المشكلة إلا أنه لم يؤخذ بهذه الدراسة وحلولها ومقترحاتها ، ولهذا ارتأت الجمعية ومن خلال لجنة النقل والمرور المبادرة إلى عقد مؤتمر وطني للمرور في البلاد بمشاركة عالمية، وأن هذه الورش التي بدأت الجمعية بعقدها هي اللبنة الأولى لهذا المؤتمر، مشيرا إلى أنه قد تم تخصيص الورشة الأولى لوزارة الداخلية ولعرض معوقات العمل لدى الإدارة العامة للمرور، بهدف وضع ما يمكن بالتنسيق مع المعنيين فيها حلولاً من خلال المهندسين العاملين في مختلف الوزارات والجهات ذات العلاقة بالقضية المرورية، مشيدا بتعاون وتجاوب مسؤولي المرور مع لجنة النقل بالجمعية.

وشدد القحطاني على حيادية تعامل الجمعية مع جميع الجهات المعنية بالقضية المرورية والنقل

، مؤكدا وجود حلول علمية ومهنية لهذه المشكلة وبشكل جذري ، كما أثنى على جهود وتعامل رجال المرور مع القضية لأنهم هم الجهة التي تتواصل بشكل مباشر مع الجمهور رغم وجود أطراف أكثر اتصالا بشكل فني بالموضوع كبلدية الكويت والأشغال والنقل العام إلا أن رجال المرور هم من يتصدى لهذا الأمر .

وحذر رئيس المهندسين من كارثة قادمة في حال الاستمرار في الحلول الترقيعية والمرحلية، مطالبا الجميع بالتفاعل مع تطوع أبناء الكويت لمواجهة هذه المبادرة، وأن يدلوا الكل بدلوه وأن لا يلقي الكرة في الملعب الآخر لأنها قضية مجتمع ودولة وللجميع الحق المشاركة في حلها من خلال رؤية ونظام عمل معين ، وأن الجمعية ليست بصدد اتهام أحد من هذه الورش أو إلقاء اللوم ولكن لتكن أيدينا بأيدي الآخرين ونحن دعم وسند لهم ومستعدون في أي موقع يريدوننا فيه وفي مختلف المستويات لخدمة المجتمع والدولة والمساهمة في حل هذه القضية، مشيدا بالاستعانة بجامعة الكويت ومعهد الأبحاث العلمية ومؤسسات المجتمع المدني.

تجاهل رسمي للتوصيات

القحطاني: لا نريد تعليق شماعة المشكلة برقبة أحد بل جمع الجهود وتنسيقها للوصول إلى نتيجة عملية

من جانبه وجه رئيس لجنة النقل والمرور في الجمعية المهندس محمد المحمود لوما إلى المعنيين الذين استبعدوا رأي جمعية المهندسين الكويتية الفني والهندسي في مراحل مبكرة لحل هذه المشكلة ، وبعد أن تم تجاهل توصيات اللجنة التي بحثت المرور بتكليف من مجلس الوزراء ولم تكن الجمعية عضوا فيها من قبل الجهاز التنفيذي وشكل المجلس الأعلى للمرور أربع لجان كانت الجمعية عضوا في ثلاثة منها ، إلا أنه ورغم ذلك والدفع بقوة لوضع التوصيات موضع التنفيذ إلا أنه مرة أخرى تم تجاهل هذه التوصيات ، مشيرا إلى توصيات مؤتمر جمعية السلامة الذي أقيم في البلاد مؤخرا وتجاهلها أيضا بل ولا ندري ماذا حل بها؟ وذلك رغم قرار مجلس الوزراء رقم 402 الصادر بتاريخ 13 مايو 2007 بشأن تنفيذ التوصيات الصادرة بشأن حل المشكلة المرورية .

وأضاف المحمود أنه ورغم الاهتمام الحكومي بموضوع الحوادث المرورية، إلا أن غياب جهة واحدة مسؤولة عن الحل والتنفيذ

عقد المشكلة ولم يرشدها إلى طريق الصواب، وأن المجلس الأعلى للمرور «لا يهش ولا ينش» في إشارة إلى أن قراراته ليست ذات جدوى ولا تنفذ . آملا أن تسهم الورش التي تعقدها الجمعية مع كافة الأطراف المعنية بالقضية المرورية في حل هذه المشكلة والدفع لعقد مؤتمر وطني هدفه إنشاء وتشكيل جهة موحدة للنقل في الكويت تكون القضية المرورية من أولى اهتماماتها .

المحمود: التجاهل الرسمي للتوصيات واستبعاد المهندسين في مراحل مبكرة فاقم المشكلة

القضية باتت عالمية

من جانبه عضو اللجنة الدكتور صالح الياسين أكد أن المشكلة المرورية باتت عالمية الطابع وأن الازدحام المروري آثاره وخسائره جسمية في المال والوقت والجهد والأهم هو العنصر البشري ، حيث نفقد الكثير من أبنائنا في حرب كلنا بات يعرفها بحرب الشوارع ، مشيرا إلى أن عدد الضحايا بلغ 14.9 لكل مئة ألف .

وأعرب عن أمله في تكاتف الجهود للتقليل من معدلات الوفيات الناتجة عن الحوادث المرورية وتقليل الخسائر ، داعيا الجهات المختصة إلى الاستفادة من الخبرات الكبيرة التي يتمتع بها المهندسون الكويتيين في هذا المجال ، مشيدا بجهود رجال المرور وهندسة الطرق في قطاع للمرور .

وكيل وزارة الداخلية المساعد لشؤون المرور اللواء ثابت المهنا بدأ عرض جهود الوزارة في مجال مواجهة الاختناقات المرورية بالتأكيد على أن نسبة المساحة المستغلة من دولة الكويت لا تعدى 8 % من المساحة الإجمالية ، وهذا أدى إلى انفجار ووقه الاختناقات المرورية حيث لا تزال حدود المدينة على حالها بينما ارتفعت الكثافة السكانية فيها وبالمنطقة المحيطة بالكويت العاصمة فقط .

الخرافي: التعامل السياسي للحكومة مع المشكلة جعلها مستعصية وإذا لم تحل في الظروف الحالية لن تعالج أبدا

من أسباب المشكلة

وقال اللواء المهنا : في ظل محدودية المساحة الحضرية نتعرض لضغوط كبيرة وهائلة حيث تستخدم شبكة الطرق المحدودة من نحو 226 ألف موظف حكومي ومليون موظف في القطاع الخاص و 413 ألف طالب في مختلف المراحل الدراسية وعدد السيارات يصل إلى مليون مركبة، موضحا أن هذه الجموع تتحرك بشكل جماعي وفي فترة واحدة من السابعة صباحا وحتى الثامنة والنصف، وهذا سبب المشكلة حيث أن 35 ألف مركبة تتوجه يوميا إلى داخل المدينة صباحا ويخرج منها في الفترة الصباحية 18 ألف في حدود التاسعة إلى الحادية عشرة قبل الظهر ، في إشارة إلى الموظفين غير الملتزمين في أوقات العمل «ينحاشون من دوامتهم».

وأكد وكيل وزارة الداخلية المساعد: أن قطاع المرور لم يسبب المشكلة والاختناقات المرورية بل يتعامل معها فهو غير معني بالمداخل والمخارج على الطرق أو تصميمها ، ولم يقم بتغيير الاستخدامات العقارية من سكني إلى استثماري أو تجاري ولم يزد نسب البناء .

وجدد المهنا القول: قدر قطاع المرور أن يتعامل مع مشكلة لا ذنب له في خلقها ومع ذلك يبذل أبناء الوطن جهودا جبارة على مدار الساعة وتحت ظروف مناخية غير ملائمة في الغالب لحلها وتسيير حركة السير وفك الاختناقات المرورية.. لا فتا إلى أن قطاع المرور قدم عرضا كاملا لحل المشكلة أمام مجلس الوزراء الذي وافق عليها وهي في مرحلة التطبيق الفعلي وأن الجهود تؤمن يوميا انسيابية في حركة السير .

نسب معقولة عالميا

ومن جهته حرص الوكيل المساعد للمرور على الإشارة إلى أن نسبة التأخير في الوصول إلى مواقع مركزية خلال فترات الذروة ليست عالية كما يعتقد البعض ، ومقبولة عالمية وأقل من مثيلاتها في دول مجاورة وعالمية ، مشددا على ضرورة إنشاء هيئة تضم مختلف مؤسسات الدولة المعنية في القضية المرورية تحدد آلية مستقبلية للتعامل مع هذه القضية ولتحدد ما هية العمل وتحرير أوجه القصور والعمل على تلافيها .

وأضاف المهنا: أن هناك أمورا لا علاقة لقطاع المرور بها مثل محدودية الطرقات وارتفاع النمو السكاني، مشيرا إلى أن وزارة الداخلية أبلغت البلدية ومنذ العام 1997 عن ضرورة توسيع الدائري الخامس وأن مشكلة مرور قادمة فيه، بالإضافة إلى دخول آلاف السيارات والشاحنات إبان التطورات في العراق.

المحمود: التجاهل الرسمي للتوصيات واستبعاد المهندسين في مراحل مبكرة فاقم المشكلة

قصور قانوني وتشريعي

وحول بعض الجوانب القانونية أكد المهنا أن الدولة لا تمنع ولا تحدد ملكية السيارات الخاصة مما سبب اكتظاظا أمام المنازل في المناطق السكنية وفي ظل تغيير الاستخدامات العقارية من سكنية إلى تجارية واستثمارية بدأت المشكلة تنتقل من خارج المناطق السكنية إلى داخلها نتيجة لعدم توفر المواقف ، مضيفا عدم تعاون بعض الجهات الحكومية كوزارة التربية التي أصرت على أن يكون دخول الطلبة في جميع المراحل في السابعة والنصف ، ولم تجد مقترحاتنا في هذا المجال أي تجاوبا ليس من التربية فحسب بل ومن الكثير من الجهات الحكومية .

كما شمل عرض اللواء المهنا على الجهود التقنية والعلمية التي يقوم بها قطاع المرور من خلال غرف التحكم وكاميرات العد للسيارات وغيرها .

ومن جانبه أكد مدير عام قطاع المرور لشؤون التراخيص العميد محمد الديحاني أن نسبة 99 % من الحوادث تقع لعدم الانتباه وأن نسبة التراخيص ثابتة ومتقاربة منذ نحو ربع قرن ، وهناك تشدد كبير في تطبيق القرارات الوزارية الخاصة بالتراخيص .

أما مدير المرور لشؤون الحركة العميد محمود الدوسري فجدد التأكيد على أن القطاع المروي ليس سببا في خلق المشكلة بل يتعامل معها بواقعية ويواجهها بكل جد ، مطالبا بإشراك قطاع المرور في الدراسات التي تقوم بها بلدية الكويت والأشغال العامة .

واتفق الدوسري مع وكيل الوزارة المساعد للمرور اللواء ثابت المهنا على ضرورة إنشاء هيئة أو جهة مستقلة للتعامل مع القضية المرورية وحلها .

الريس: المرور "طوفة هبيطة" الكل يتهمه بمشكلة الازدحامات رغم أنه ليس طرفا في خلقها

المرور بات "طوفة هبيطة"

من جانبه شن رئيس المكتب العربي المهندس صباح الريس هجوما على الجهات التي تسببت في الأزمة المرورية وهي بلدية الكويت والمجلس البلدي ، مؤكدا أن هذه الجهات مسؤولة عن القضية وأن المرور في «الداخلية» بات «طوفة هبيطة» يلقي عليها جميع المسؤولين شماعة هذه المشكلة رغم أنهم ليسوا سببا فيها وأن من خلقها الجهات المعنية بالتخطيط والمخطط الهيكلي وتنفيذ المشاريع .

مسؤولية مشتركة

أما عضو المجلس البلدي المهندس عادل الجار الله الخرافي فأشاد بتجاوب الداخلية والتئام عقد الحلقة التي لطالما سعى إلى عقدها إبان توليه رئاسة الجمعية وأنه سعيد بأن إخوانه في الجمعية قاموا بذلك ، لكنه شن هجوما لاذعا على كافة الجهات في الحكومة والسلطة التنفيذية المعنية بالقضية المرورية ، مشيرا إلى أنه وفي ظل توفر الإمكانيات المادية والبشرية الحالية لم تحل هذه المشكلة فإنها لن تحل أبدا محملا المجلس البلدي والبلدية والأشغال القسط الأكبر من مسؤولية هذه المشكلة .

وأكد الخرافي أن الخلل يكمن في التعامل الحكومي مع المشكلة التي لا تعطي العقول الفنية القادرة على حل الأمر الفرصة لذلك ، مؤكدا أن الحل العلمي هو الأمثل لهذه المشكلة ومتوفر وممكن في حال إعطائه الفرصة وإبعاد الرأي السياسي عن الأمر .

الهارون : شركات النقل تحول الأراضي التي تأخذها من الدولة إلى مشاريع عقارية

تعدي على أملاك الدولة

العضو المنتدب لشركة النقل العام وعضو مجلس الأمة سابقا ورئيس اللجنة المالية في المجلس شن هجوما لاذعا على الحكومة وسماحها بإنشاء شركات نقل عامة هدفها الربح و الاستيلاء على أملاك الدولة وأقولها بكل صراحة أهدافها عقارية، تستولي على أملاك الدولة وتحولها إلى «مولات» ومجمعات تجارية وأسواق ومطاعم .

وأكد الهارون أن كافة الحلول التي رآها حول القضية المرورية ومعاصرته لها مكررة وموجودة فلا توسيع الطريق سيحل المشكلة لوحدة ، ولا المرور سيحلون المشكلة لوحدهم ولا النقل العام أو الأشغال ،وأنه لا بد من تكاتف الجميع لأن الحل ممكن .

ودعا الهارون إلى دعم النقل العام لأنه أحد الحلول الممكنة المساعدة ، لا إلى محاربته مشيرا إلى استغناء وزارة التربية عن كثير من حافلات النقل العام بسبب الميزانيات ، وغيرها من العقود والاستخدامات ، داعيا إلى سياسة تدريجية في الخصخصة لأن شركة النقل العام حكومية لا تنظر إلى المكسب والخسارة بل إلى الدور التنموي والمجتمعي ، والقيام بمزايدات أو مناقصات للنقل العام تتم على كل الخطوط وليس على خطوط دون غيرها .

الحواج : علينا الاستفادة من الطفرة المالية للنهوض بالتعليم والاستثمار في الثروة البشرية غير الناضبة

دعا أمين عام رابطة الجامعات الخاصة لدول مجلس التعاون لدول الخليج العربية ورئيس الجامعة الأهلية في البحرين الأستاذ الدكتور عبد الله الحواج مساء يوم الأحد 17 فبراير 2008 إلى الاستفادة من الطفرة المالية وارتفاع أسعار النفط في الدول الخليجية في النهوض بالتعليم والاستثمار في الثروة البشرية غير الناضبة ، مشددا على أن تكون عملية التعليم شاملة وتنموية غير هادفة إلى الحصول على الشهادة فقط.

وأكد الحواج في لقاء عقده في جمعية المهندسين الكويتية أن : الكويت كانت ولا تزال في عينية قلعة العروبة ومعينها الذي لا ينضب ، مشيرا إلى مواقفها ومعايشته للأوضاع فيه في الفترة من 1968 إلى العام 1972 حيث حصل منها على البكالوريوس في الرياضيات .

وأضاف أمين عام رابطة الجامعات الخاصة في " التعاون " أن : وزارة التعليم العالي في الكويت اعتمدت كافة برامج الجامعة الأهلية في مختلف التخصصات التي تقدمها ، مشددا على ضرورة وجود هيئات تدريسية تتمتع بقدرات مميزة تقدم خلاصة خبراتها إلى الطلبة لأن العملية التعليمة أساسا هي طالب ومدرس وباقي العناصر من مباني وإدارة وغيرها مساعدة لهذين العنصرين الرئيسيين .

وأشار رئيس الجامعة الأهلية إلى أن دعوته للاهتمام بالعنصر البشري والعملية التعليمية يعود إلى الدراسات و التقارير العالمية التي تؤكد أن الصين ستصبح في النصف الأول من القرن الحالي القوة الاقتصادية الأولى في العام وستتبعها الولايات المتحدة الأمريكية فأوربا في المرتبة الثالثة والهند في المرتبة الرابعة ، بينما لا نجد لنا كعرب وخليجيين أي موطئ قدم في هذا العالم سوى أننا دول منتجة لطاقة ناضبة ومستهلكة لكل ما تحتاجه ، محذرا من أن الاستمرار في هذه السياسات ينذر بمستقبل غير جيد للأجيال القادمة التي ستبحث عن العمل في الصين والهند.

وشدد الحواج على ضرورة التدقيق في اختيار الطالب للجامعة التي يدرس فيها ، موضحا أن أهم عنصر يجب التدقيق فيه هو سمعة الجامعة وأعضاء هيئة التدريس فيها في الدرجة الأولى ومن ثم قضايا الاعتماد الأكاديمي والبحث العلمي

وفي ختام اللقاء قام الدكتور الحواج بالرد على أسئلة الطلبة وذويهم والراغبين في الدراسات الجامعية والماجستير والدكتوراه ، مشيرا إلى تعاون الجامعة في برامج الدكتوراه مع جامعة برن البريطانية ، وقدمت للأمسية وأدارتها المهندسة نعيمة الحاي وممثل الجامعة في الكويت المهندس وائل المطوع.

الجمعية استضافت ندوة عن المواقف الآلية للسيارات

نظمت رابطة المهندسين المدنيين بالجمعية وبالتعاون مع شركة المواقف الآلية في الثالث من مارس 2008 ندوة لعرض نظام مواقف السيارات الآلي والتي شارك فيها مدير عام الشركة الممثلة لهذه المواقف بالكويت عبد القادر الشارخ ، وشارك فيها وفد كوري متخصص زار البلاد مؤخرا .

قدم للندوة مدير عام الجمعية بالوكالة المهندس ناصر البلوشي الذي أكد أن مشاركة الجمعية في هذه الندوة واستضافتها نابع من منطلق أهدافها للمساهمة في خدمة المجتمع الكويتي والمساهمة في الحلول الفنية والهندسية التي تنشدها الدولة لمختلف القضايا الهندسية في البلاد، مرحبا بالوفد الكوري وبشركة المواقف الآلية في ربوع جمعية المهندسين الكويتية .

ومن جانبه فقد أشاد مدير عام المواقف الآلية عبد القادر الشارخ بجهود الجمعية في خدمة المجتمع والدولة ، موضحا أن عرض هذا النظام للمهندسين الكويتيين ومشاركتهم في مناقشته ستساهم في توطين هذه التكنولوجيا العالمية والاستفادة منها للحد من مشكلة المواقف المتزايدة في البلاد.

وقام المتخصصون الكوريون بعرض مزايا النظام وفوائده ، مبينين مدى مواءمته للظروف في الكويت وخاصة موضوع التغلب على ندرة الأراضي المخصصة للمواقف في العاصمة الكويت .

ندوة عن نجاح تجربة ترشيد المياه في المملكة العربية السعودية

استضافت اللجنة الثقافية في الجمعية في العشرين من فبراير 2008 ندوة عقدتها شركة متخصصة ندوة بعنوان : ترشيد المياه في الخليج وانجازات شركة Niagara conservation في هذا المجال ، وشارك فيها رئيس الجمعية المهندس طلال متلع القحطاني ، ومدير عام الجمعية المهندس أحمد بهمن ورئيس مجموعة جون الخليج وكيل شركة Niagara conservation المهندس مهند القريشي مدير برنامج ترشيد في الشركة وليد دانيال ومدير الدعم الفني فيها جون ليفر.

وتناول المحاضرون موضوع تحقيق أعلى نسبة ترشيد لاستهلاك المياه في العالم لسنة 2006 والذي أقيم في المملكه العربيه السعودية من خلال تركيب قطع ترشيديه متنوعة في المنازل والمباني العامة، كما بينوا مزايا هذا النظام ومعطياته، وإمكانية الاستفادة من هذه التجربة في المشروع الوطني لاستهلاك الطاقة" ترشيد".

برعاية سمو رئيس مجلس الوزراء وضمن فعاليات المنتدى العقاري الكويتي

الجمعية و"كويت أسكبو" تنظمان جائزة المهندسين الشباب للإبداع العقاري

برعاية سمو رئيس مجلس الوزراء الشيخ ناصر المحمد الصباح تنظم الجمعية معرض جائزة المهندسين الشباب للإبداع في القطاع العقاري وجائزة أفضل مشروع تخرج وذلك بالتزامن مع المنتدى العقاري الكويتي الأول الذي تقيمه شركة كويت اكسبو للمعارض والمؤتمرات في القاعة الماسية بفندق الشيراتون يومي 12 و13 أبريل المقبل تحت شعار « نحو تنظيم أفضل للسوق العقاري».

وأوضح نائب مدير عام الجمعية ورئيس لجنة شؤون المهندسين المهندس سعود العتيبي أن قيمة الجائزة تبلغ 5000 دينار كويتي تمنح للمهندس المبدع الفائز بها من المهندسين الكويتيين الأعضاء في الجمعية الذين لا تزيد أعمارهم على 30 سنة وبرعاية من بيت التمويل الكويتي، مضيفا أنه من شروط المشاركة أيضا أن يكون المشروع المقدم منجزا خلال السنتين الماضيتين وملتزما بأخلاقيات المهنة وفي مجال التطوير العقاري، وغير فائز في جائزة أخرى.

ودعا العتيبي أعضاء الجمعية إلى الاشتراك في هذه المسابقة من خلال تعبئة استمارة خاصة موجودة على موقع المنتدى والجمعية ولدى سكرتارية الجمعية وشركة كزيت اكسبو لتنظيم المعارض.

وحول جائزة أفضل مشروع تخرج قال رئيس لجنة شؤون المهندسين: أن هذا الجائزة تقام خلال المنتدى العقاري الكويتي الأول ، وأن شروط الالتحاق بها هي أن يكون عضو واحد على الأقل من المجموعة المشاركة من طلبة البكالوريوس الكويتيين ومن طلاب السنة الثالثة أو الرابعة أو حديثي التخرج من جامعة معترفاً بها لدى جمعية المهندسين الكويتية ،وأن يكون المشروع قدم فعلياً خلال آخر سنتين دراسيتين ، وحاصلا على تقدير جيد جدا على الأقل.

وأضاف العتيبي: أن هذه الجائزة ستشتمل على ثلاث فائزين: الأول يحصل على 3000 د.ك (ثلاثة آلاف دينار كويتي)، والفائز الثاني على 2000 د.ك (ألفان دينار كويتي)، بينما يحصل الفائز الثالث : 1000 د.ك (ألف دينار كويتي)، مشيرا إلى ضرورة أن يقوم المشاركون بملء الاستمارة أيضا .

ومن جانبها أعربت مدير عام شركة كويت اكسبو للمعارض والمؤتمرات سعاد الهارون عن اعتزازها لتنظيم هاتين المسابقتين مع جمعية المهندسين الكويتية ضمن فعاليات المنتدى العقاري الكويتي الأول ، مؤكدة أن المنتدى يهدف إلى تبادل الآراء والمقترحات بين المسؤولين في الجهات الرسمية الحكومية ، وبين المتخصصين في القطاع الخاص العقاري ، للوصول إلى رؤية مشتركة حول مشكلات التنسيق وعدم تكامل المعلومات بين الأجهزة والقطاع الخاص والأجهزة الحكومية ، وذلك من أجل الوصول إلى الآليات والطرق الفعالة لدفع مسيرة العمل ، وزيادة الفرص الاستثمارية العقارية ، لتحقيق الأهداف المنشودة للدولة والقطاع الخاص العقاري دون الإخلال بالمصالح والمنافع المتبادلة.

وأضافت الهارون : أن المشاركة في المنتدى ستكون لعدد من الشركات الاستثمارية العقارية في دولة الكويت و المؤسسات والأجهزة الحكومية ذات الشأن بتنظيم السوق العقاري ودفع مسيرته ، وستشارك المؤسسات الأكاديمية ذات العلاقة بالشأن العقاري ستشارك في أعمال المنتدى بالإضافة إلى شركات القطاع الخاص العاملة بالسوق العقاري.

وأضافت مدير عام شركة كويت أكسبو لتنظيم المعارض والمؤتمرات أن المنتدى سيتضمن مجموعة من الأنشطة الفعاليات بالإضافة إلى جوائز المهندسين حيث سيقام معرض متخصص ، ويشارك عدد من المتخصصين في الشأن العقاري والاستثمار والتمويل والشؤون الهندسية ، داعية إلى المشاركة في فعاليات الملتقى الذي سيكون تظاهرة عقارية وهندسية كبيرة على مستوى الكويت والمنطقة عموما .

القحطاني : في منتدي الشفافية الثاني

ست خطوات رئيسية لإصلاح الخدمات المقدمة في قطاعي الكهرباء والماء وتطويرها

شاركت الجمعية في فعاليات منتدى الشفافية الذي أقيم في البلاد في الفترة من 12 إلى 14 فبراير 2008 ، حيث قدم رئيس الجمعية المهندس طلال متلع القحطاني عقبات الإصلاح في الكهرباء والماء في الجلسة الخامسة من المنتدى .

وبدأ القحطاني عرضه بالقول : أنه لم تعد مشكلة الكهرباء والماء في الكويت خافية على أحد، ولم يعد تجاوز محنة الصيف الماضي أمرا يمكن المرور عليه مرور الكرام، بل يحتاج إلى وقفة مستمرة وحالة من التطور الدائم لتحقيق الإصلاح المنشود في مجال الكهرباء والماء في البلاد ، مشيرا إلى أنه وخلال هذه الوقفة السريعة سيقدم عرضا لبعض المشاكل الفنية – الهندسية التي نراها معيقا رئيسيا للاصلاح في هذا المجال الهام والحيوي.

وأوضح رئيس «المهندسين» أن أول هذه المشاكل غياب وجود مخطط هيكلي دائم للبلاد : وهذا يضعف التقديرات المطلوبة لتلبية احتياجات البلاد وفقا لهذا المخطط من الكهرباء والماء فعلى ضوء المخطط يتم وضع خطط تطوير المرافق والبنية التحتية عموما ومنها الكهرباء والماء ، لافتا إلى أن المخطط الهيكلي للكويت غير موجود منذ العام 1985، وهناك جهود في البلدية، لكن إلى الآن لا يوجد مخطط هيكلي يتم تنفيذه على أرض الواقع.

وأضاف القحطاني : ومن ثاني عقبات الإصلاح الخطط قصيرة المدى : جميع المجالات العمرانية التي نراها في البلاد والتطور المعماري والإنشائي الذي نراه ، وحتى التوسع العمراني الذي نراه من خلال المشاريع ، هي خطط قصيرة المدى دون رؤية إستراتيجية ، وهذا أيضا يكون عائقا كبيرا في عملية الإصلاح في الكهرباء والماء والتي يتطلب التخطيط لها تخطيطا متكاملا تكون مصادر الطاقة الجديدة والمتجددة وإدارة الطاقة الكهربائية وإدارة موارد المياه أحد أهم العوامل الرئيسية في التخطيط المتكامل لمصادر الكهرباء والماء.

ونوه رئيس الجمعية إلى أن إتباع أسلوب رد الفعل في أغلب القرارات والمشاريع التي تنفذ هو الآخر أمر خطير وهام في عملية الإصلاح فالإصلاح المنشود نراه من خلال خطط خمسية ضمن إستراتيجية شاملة لتطوير البنية التحتية في البلاد.

وأكد القحطاني : أن وجود الكثير من التأثيرات الخارجية على القرار الفني – المهني : وهذا ملحوظ وشاهدناه في الصيف الماضي من خلال التدخل السياسي الكبير والذي يسبقه تحرك وضغط من القطاع الخاص في شؤون الوزارة ومناقصاتها ، مما جعل الوزارة تعيد النظر غير مرة في خطط الطوارئ واستراتيجياتها للإصلاح في مجال الكهرباء والماء وجعلها ساحة للمنافسة التجارية غير الشريفة وساحة لتصفية الحسابات السياسية.

ولفت إلى أن عدم الاستفادة من الموارد البشرية في قطاعي الكهرباء والماء من المشاكل التي تواجه عملية الإصلاح ،والتي يمكن الاستفادة منها من خلال تسكين الكفاءات في المناصب الإشرافية والقيادية وكذلك عشوائية التخطيط والتدريب وأثرها في تنمية الموارد البشرية بالإضافة إلى تجاهل الحوافز المادية ودورها في الإستقرار الوظيفي.

وزاد رئيس «المهندسين»: أن غياب الوعي المجتمعي بأهمية التكاتف والتعاون للحفاظ على ثروات الوطن ، وهذا محور كبير يحتاج إلى تضامننا جميعا في مؤسسات المجتمع المدني وجمعيات النفع العام ، وقطاع حكومي وخاص، لأن للتوعية جانب كبير في عملية الإصلاح بقطاع الكهرباء، ولا بأس من التطرق لنتائج المشروع الوطني لترشيد الطاقة «ترشيد» في الحد من استهلاك الطاقة، لأنه ووفقا لكافة المعطيات والمؤشرات العلمية نجح في الجانب التوعوي وجعل موضوع ترشيد الكهرباء في البلاد موضوعا عاما وقضية عامة ، استطاع المجتمع بكافة أطيافه وبالتعاون مع المهندسين والفنيين والمتخصصين في وزارة الكهرباء والماء وكذلك دعم الحكومة، حيث ساهمت جميع هذه الجهود في تجاوز أزمة كانت محققة ولله الحمد وفقنا في تجاوز الأزمة وحققنا نتائج ملموسة بالإضافة إلى تجنب القطع المبرمج كان هناك تخفيض في تكاليف الوقود وكذلك تخفيض في الإنبعاثات الغازية الضارة بالبيئة من محطات القوى الكهربائية.

داعيا في ختام ورقته إلى اطلاق إستراتيجية عمل تحدد معالم مستقبل البلاد ومشاريعها المستقبلية وهي نقطة الانطلاق لعملية الإصلاح في مجال الكهرباء والماء وغيرها من مشاريع البنية التحتية .

رئيس الجمعية بحث والحواج فرص التعليم الهندسي المستمر

اتفقت الجمعية والجامعة الأهلية في البحرين على استمرار التعاون بين الطرفين وخاصة في مجال تأهيل وتطوير المهندسين ، جاء ذلك خلال لقاء رئيس الجمعية المهندس طلال القحطاني ورئيس الجامعة الأهلية وأمين رابطة الجامعات الخاصة في دول مجلس التعاون الخليجي الدكتور عبد الله الحواج حيث اتفق الطرفان على على ضرورة الاستفادة من الفرص التعليمية التي تتيحها الجامعة لأعضاء جمعية المهندسين الكويتية وخاصة في برامج الماجستير والدكتوراه.

وأكد القحطاني خلال لقائه برئيس الجامعة البحرينية في الجمعية مساء يوم الأحد 17 فبراير 2008، على أن الجمعية تسعى إلى إيجاد مزيد من الجهات الأكاديمية وإتاحة المزيد من الفرص لتطوير الكفاءات الهندسية من خلال التعليم الهندسي المستمر ، ومن الجهات التي تتواصل معها الجمعية في هذا المجال الجامعة الأهلية في البحرين، مشيدا ببرامج الجامعة التي اعتمدت منذ عدة شهور من وزارة التعليم العالي في الكويت، وحضر اللقاء رئيس رابطة العاملين في القوى الكهربائية المهندس راضي الطوالة .

رئيس الجمعية بحث ومدير فيلبس الإقليمي إمكانيات التعاون في "ترشيد" والمساهمة في تأهيل وتطوير المهندسين

بحث رئيس الجمعية والمدير الإقليمي لشركة فيلبس كارستن فيركي وبحضور مدير مبيعات شركة الخليج للتجارة والتبريد بيتر باسيل ، سبل التعاون بين " فيلبس " والمهندسين الكويتيين وخاصة تبادل الخبرات في مجالات توفير الطاقة وترشيد استهلاكها ، وذلك بحضور أمين سر الجمعية المهندس أحمد بهمن ومديرها العام المهندس أحمد الدوسري ، حيث اتفق الجانبان على ضرورة استمرار التواصل وتفعيل اللقاءات للوصول إلى اتفاق للتعاون الثنائي بين الجانبين في مجال تطوير وتأهيل القدرات الهندسية للمهندسين الكويتيين والإفادة من خبرات " فيلبس " في مجالات الحد من استهلاك الطاقة الكهربائية .

وقد عرض المدير الإقليمي لـ " فيلبس" خلال اللقاء خبرات الشركة ومشاريعها المختلفة في مجالات توفير الطاقة وخاصة في دول المنطقة كالبحرين والسعودية وقطر والإمارات العربية المتحدة ، ومن جانبه قدم مدير مبيعات الخليج للتجارة والتبريد مجموعة من المقترحات للتعاون والعروض المتاحة لدى الشركة في مجالات الطاقة الكهربائية والإضاءة بشكل خاص .

ومن جهته عرض رئيس " المهندسين " جهود الجمعية في مجال خدمة المجتمع من خلال المشروع الوطني لترشيد واستهلاك الطاقة " ترشيد " ، مشيرا إلى أهمية الاستفادة من خبرات " فيلبس " في مختلف المجالات وخاصة زيادة خبرة المهندسين الكويتيين في مختلف مجالات الترشيد .

اللجنة البيئة في جمعية المهندسين الكويتية تدعو إلى إنشاء مزيد من مصانع تدوير النفايات

المهندسون تفقدوا إعادة تصنيع النفايات الصلبة جنوب الدائري السابع

أكدت اللجنة البيئية في الجمعية حاجة البلاد إلى مزيد من المصانع التي تتعامل مع النفايات بمختلف أنواعها و التي تهدد البيئة وتلوث المزيد من الأراضي الصالحة لمختلف الاستخدامات في الكويت ، مشيدة ببعض الجهود الرسمية التي تمثلت في إنشاء الشركة الصناعية لحماية البيئة .

جاء ذلك خلال قيام رئيس اللجنة الدكتور صلاح المضحي وعدد من أعضاء اللجنة منهم المهندس منصور المري والمهندسة نعيمة الحاي والمهندس فراس الشمري والمهندس حسين الكندري في الثامن عشر من مارس 2008 بزيارة تفقدية لمصانع إعادة تدوير وتصنيع النفايات الصلبة جنوب الطريق الدائري السابع ، حيث استمعوا من نائب مدير عام الشركة للشؤون الفنية والتطوير المهندس جزاع العنزي لشرح كامل عن جهود الشركة والعقبات التي تواجه عملها في هذا المجال .

وأكد المضحي في تصريح أدلى به بالمناسبة حاجة البلاد إلى مزيد من هذه المصانع وغيرها من المعامل التي تتعامل مع كل نوع من أنواع النفايات التي تلوث الأراضي وتهدد حصة المواطنين ، مشيدا بهذا المجال بجهود " الصناعية لحماية البيئة " ، وبالتوجه لإنشاء مصانع خاصة للتعامل مع نفايات المشافي في البلاد . ومن جانبه أكد نائب مدير عام الشركة أن مصانع الشركة مصممة لإنتاج 2500 طن من النفايات الصلبة يوميا ، إلا أنها تستقبل نحو 20 ألف طن من هذه النفايات ، وأنها تقوم بإعادة تصنيعها وعرض منتجاتها على القطاعين العام والخاص ، مشيرا إلى صعوبات تواجه اعتماد هذه المنتجات من قبل بعض الجهات الحكومية والخاصة ، على الرغم من جودتها وتضمنها لكافة الشروط والمواصفات القياسية المعتمدة من قبل الدولة لمواد البناء .

وطالب العنزي المجلس البلدي بتوفير البنية التحتية التي يحتاجها عمل الشركة من مياه وكهرباء وطرق ، وأشاد بجهود وزارة الأشغال في المنطقة يتقدمهم المهندس منصور المري في عملية رصف وتعبيد الطرق المؤدية إلى الشركة والحد من تعديات البعض على حرم صحراء الكويت من خلال إنشاء سور لحماية الطريق ويمنع التجاوز إلى حرم المناطق بعض المناطق المحمية في البلاد ، مشيرا إلى الحاجة الماسة إلى وجود فرق عمل تتمتع بالضبطية القضائية تقوم بمخالفة من يستخدم الصحراء الكويتية كمكبات لمختلف أنواع النفايات وتحيلهم إلى الجهات المعنية بفرض العقوبات عليهم.

لجنة العلاقات العامة

جمعية المهندسين تقدم النصائح والإرشادات للمشاركين في "هلا فبراير"

شـــاركـــت الجـمـعـيـة في احـتـفـالات هلا «فبراير 2008» الـتـي أقـيـمـت في مختلف مواقع المهرجان وذلك ضمن مجموعة من الفعاليات التي نظمت للمشاركة في الإحتفالات بذكرى العيد الوطني ويوم التحرير.

وقام أعضاء لجنة العلاقات العامة في الجمعية بالمشاركة في بعض فعاليات المهرجان مجسدين حرصهم كمهندسين كويتيين على المشاركة في هذه الفعاليات والوطنية والمشاهمة في أعياد فبراير بشكل عام. حيث قاموا بتقديم الهدايا التذكارية على الجمهور ورواد المهرجان. كما قاموا بتقديم النصاذح والإشاد ات الهندسية للراغبين من المواطنطن والمقيمين الذين شاركوا في المهرجان.

لجنة شؤون المهندسين

رحلة ترفيهية خاصة إلى شرم الشيخ

أقامت لجنة شؤو المهنسين في الجمعية خلال فترة الأعياد الوطنية رحلة جماعية لأعضاء الجميعة وعوائلهم إلى شرم الشيخ استغرقت أسبوعاً كاملاً تم خلالها التواصل مع بعض الفعاليات الهندسية في جمهورية مصر العربية، بالإضافة إلى الجانب الإجتماعي والراحة والاستجمام التي ينشدها أعضاء الجمعية في مثل هذه العطلات.

لجنة النشاط الداخلي

حملة التبرع بالدم

نظمت لجنة النشاط الداخلي للسنة الثانية على التوالي يوم الأحد الموافق 16 مارس 2008 حملة للتبرع بالدم بمقر الجميعة وقد شارك بها الكثير من المهندسات والمهندسين.

لجنة العلاقة العامة

جمعية المهندسين تشارك في مارثون البنك الوطني

شاركت الجمعية في مارثون البنك الوطني تحت شعار «لا للتدخين» وذلك يوم السبت الموافق 23 مارس 2008

معرض هوايتي

أقامت لجنة المهندسات برئاسة المهندسة نعيمة الحاي معرض "هوايتي" الأول يوم الخميس الموافق 2008/3/27 ولمدة ثلاثة أيام وذلك تحت رعاية الشيخة فريال الدعيج السلمان الصباح وحضور المهندس ناجي العبد الهادي نائب رئيس مجلس إدارة الجمعية وأمين السر المهندس أحمد بهمن ، وقد شارك بالمعرض العديد من المهندسات بتقديم معروضات متعدد لهوايتهن ومن المقرر أن يقام المعرض بشكل شهري وذلك لدعم المهندسات والمهندسين في تنمية مهارتهم ، كما تعتزم اللجنة إقامة معرض هوايتي الثاني في الفترة من 23-26 أبريل 2008

أشار إلى أن الجمعية تستعد لإقامة مؤتمر دولي تعرض فيه خطتها

المحمود : حلول هندسية ممكنة للتغلب على الازدحامات المرورية في البلاد

حثت الجمعية الحكومة ومؤسسات المجتمع المدني وشركات القطاع الخاص وكافة المؤسسات ذات العلاقة إلى التكاتف والعمل معا من أجل وضع خطة عمل وآلية لتنفيذها لمواجهة المشكلة المرورية المزمنة والتي تستنزف الكثير من الجهد والمال وتزداد شراسة آثارها من خلال العدد المتزايد لضحايا الحوادث المرورية ناهيك عن ما تحدثه من خسائر مالية وبشرية .

وقال رئيس اللجنة الفنية ورئيس لجنة التحكيم ورئيس لجنة النقل والمرور في الجمعية المهندس محمد علي المحمود في تصريح صحافي : أن المهندسين يعملون بجد واجتهاد لمواجهة هذه المشكلة المزمنة وينشدون تكاتف الحكومة أولا معها وكذلك مؤسسات المجتمع المدني والقطاع الخاص ، مشيرا إلى قرب انتهاء الكوادر من وضع مشروع جديد يحتاج تنفيذه إلى فزعة واهتمام جميع الأطراف ذات العلاقة بهذه القضية ، مشيرا إلى انتهاء استعداد الجمعية لعقد مؤتمر دولي خاص تعرض فيه الحلول الممكنة للتغلب على مشكلة المرور في البلاد .

وناشد المحمود الحكومة على التواصل وإفساح المجال أمام المهندسين لعرض مشروعهم الذي وفروا له جميع العناصر الفنية ووضعوا الحلول الشافية من خلاله لأغلب الأمور ذات العلاقة بالمشكلة المرورية، مشيدا بتعاون الحكومة مع الجمعية في حملة " ترشيد " وإتاحتها الفرصة لكوادر الجمعية التي نجحت الصيف الماضي في تجنيب البلاد أزمة محققة في الكهرباء والماء ، وأوضح أن هذه التجربة تؤكد أن مؤسسات المجتمع المدني الكويتي مؤهلة للاضطلاع بهذا الدور الوطني وتقديم الجهود التطوعية المخلصة من أجل حل المشاكل وخاصة المهنية منها .

وحذر المحمود من الوصول إلى مرحلة التسليم بوجود هذه الأزمات والمشاكل والتأقلم والتعايش معها لأن ما نراه من مبادرات وحلول لهذه المشاكل لا ترتقي إلى المعالجة الشاملة مشيراً إلى أن ما نراه في شوارع الكويت ونعاني منه يوميا ولعله من المفيد أن نذكر أن هذه المشكلة مستمرة بل وتستفحل وذلك على الرغم من مناشدة ونداء وطلب حضرة صاحب السمو أمير البلاد الشيخ صباح الأحمد الجابر الصباح إبان توليه رئاسة مجلس الوزراء شدد وطلب من المعنيين العمل على حل هذه المشكلة التي تهدد الجميع وتؤرقهم وتقلقلهم .

واستدرك رئيس اللجنة قائلا : من الواضح أن الحكومة تسعى ولها محاولات جادة ، إلا أنه من الواضح أيضا أنها لم تتمكن من معرفة طريق الاستدلال والوصول إلى الخبرات الوطنية القادرة على وضع إطار هذه الحلول موضع التنفيذ لمواجهة هذه المشكلة وذلك من خلال التعاون بين كافة الجهات المعنية من بلدية وأشغال ومرور ، موضحا أن جميع هذه الجهات وغيرها يجب أن تجتمع تحت مظلة مهنية واحدة تعمل بعيدا عن المؤثرات السياسية أو المعطيات الآنية للمشكلة .

وأضاف رئيس اللجنة الفنية أن الجمعية وكمؤسسة من مؤسسات المجتمع المدني يحق لها التساؤل والقول ألا يوجد حل لهذه المشكلة ؟ ألم يعد مهندسو الكويت قادرين على حلها ؟ ولماذا استبعدت جمعية المهندسين الكويتية وكوادرها الذين بادروا بوضع دراسة أولية لتشخيص المشكلة ؟ والإجابة بسيطة إنها المبادرات الشخصية والتفرد من قبل بعض الرسميين ، لذا نحذر كمهندسين أن ما نراه من مبادرات ومحاولات تتسم بطابع الشخصانية وتتجاهل المبادرات الجماعية والحلول المدروسة والمتكاملة لن تحل هذه المشكلة ، وهي حلول ترقيعية ولا يمكن أن تحل المشكلة حتى ولو آنيا ، ولقد حاولنا جاهدين ومن خلال كثير من اللجان والاجتماعات أن ننبه إلا أنه لا حياة لما تنادي ، ولهذا فإننا نرى النتيجة بأم أعيننا ونعاني منها جميعا في شوارع الكويت .

وأعرب المحمود عن اعتقاده بأن جمعية المهندسين الكويتية هي الجهة

الوحيدة أو الأكثر تأهيلا في إعطاء الحول الناجعة والقادرة على جمع كافة الأطراف ذات العلاقة تحت مظلة واحدة كونها جهة مهنية وحيادية ومن بين أعضائها خبرات تعمل ومطلعة على كافة الأمور ذات العلاقة بالقضية المرورية ، مشيرا إلى نجاح الجمعية في حملة " ترشيد " والتي سخرت لها إمكانيات كبيرة علما بأنها لم تقتل أحدا أو تؤدي بحياة أحد ولم توقع ضحايا في حين أن مشكلة المرور والنقل في البلاد تيتم وتوقع يوميا خسائر مالية كبيرة وضحايا وإصابات بشرية.

وأوضح رئيس «الفنية» بجمعية المهندسين: أن عمليات التطوير والحل للواقع المروري المرير في شوارع الكويت يجب أن يقترن بعنصري الكفاءة والزمن والموضوعية في الطرح والتحليل والتشخيص الدقيق من قبل أصحاب الاختصاص لتوضع الحقائق «المرة» أمام الشعب الكويتي ومن هذا جاء بيانا هذا آملين من ممثلي هذا الشعب سواء في مجلس الأمة أو المجلس البلدي، ومن المعنيين في السلطة التنفيذية الذين يهمهم أن تعود الكويت درة للخليج ومركزا للإشعاع الحضاري والاقتصادي والفكري، مشيرا إلى أن حل مشكلة الازدحام المروري باتت مطلبا شعبيا، لا بد من أخذه مأخذ الجد لا الهزل وأبناء الكويت قادرون على حل هذه المشكلة.

العمارة النفسية

م/مزيد المطيري

من يقرأ العنوان قد تجول في ذهنه عدة أفكار وعلامات تعجب لقد أبيت أن أسمي الموضوع بهذا الاسم لأنه قد وضعت العمارة الحالية بين قوسين لما من لها الأثر الايجابي أو السلبي ويعتمد ذلك على المعماري، الذي يقع على عاتقه تهيئة البيئة العمرانية فهو الذي يخرج تصوراته وتصاميمه إلي الواقع الذي نعيش فيه، فهو إما أن يدخلنا في الطب النفسي أو في منتجع خلاب بمناظره نجد الراحة النفسية بداخلة. فإما أن يصمم للأسف تصاميم تفقدها اللمسة المعمارية التي تعبر عن أفكار المصمم ذي الذوق الرفيع لما له مكانة مرموقة في المجتمع ، فتجده ينصاع لأوامر المالك الذي أتى إليه يطلب العون والمساعدة في التصميم ليبرز ابداعاته ، فيتجرد من مهنته ويصبح رساماً فترى تصاميم العجب العجاب ، فراغات غير متناسبة ولامنتظمة ولانجد بها روح التصميم وألوان غير متناسقه وأشكالا تدمع لها العين ويكتئب لها القلب فتخلق لنا حالة من عدم الاستقرار النفسي الداخلي فنصبح زبائن لدى الطبيب النفسي نشكي له حالنا ،فنجده يحل محل المعماري ويعالج مرضنا محاولا بذلك بنصحنا بتعديل وتصميم المنزل.

فلا لاتوجد راحة نفسية وعدم اسقرار، لأن المحيط والمكان الذي نعيش فيه لم يلب ما نحتاجه له، فالتكوينات الداخلية للتصميم أصبحت متناثره وغير مستغلة استغلالاً صحيحاً يفي بالغرض لأنه لم يكن المعماري قد كلف نفسه القليل من وقته واجتهد ليبدع لنا ويطلق عنان أفكاره ويتفنن بتصميمات تليق بمقامه مثل الفنان الذي يحاول جاهدا أن يوصل الفكرة التي في عقله إلى المشاهد عبر لوحاته، فكلما أبدع وصمم وخلق شيئاً جميلا وأتضحت معالمه ارتاحت له الأعين والنفوس وأصبح كل واحد يريد أن يمتلك هذه اللوحات لما لها من اثر يعكس صدق الفنان في إبراز ابداعاته ،ونحن نقول للمعماري اصدق مع نفسك كمعماري كي تصمم لنا تصاميم لها أفكار وبها ابداعات ترفع من معنوياتنا .

المهندس المعماري
مزيد عبدالله المطيري

مركز التوظيف

م/خالد المعراج

انطلاقاً من مبدأ التنظيم والتخصص ولضمان الوصول إلى تقديم أفضل الخدمات إلى الأخوة المهندسين والمهندسات قامت الجمعية مشكورة بإنشاء مركز التوظيف وذلك منذ عام 2004.

قام المركز ولغرض تنظيم آلية العمل به بمخاطبة الشركات المصنفة والمتخصصة وأيضا المكاتب الهندسية لإيجاد فرص عمل وتوظيف الأخوة المهندسين وقد تم بالفعل استثمار التنسيق فيما بين المركز وبعض الجهات العاملة في القطاع الخاص وذلك بإيجاد وظائف هندسية لأعداد كثيرة من المتقدمين للمركز.

ويجاري حالياً التنسيق مع الشركات المختلفة في القطاع الخاص لإيجاد فرص عمل لكافة المتقدمين لدينا ونأمل أن يكون تعاوننا مثمراً مع والشركات والمكاتب الهندسية في توظيف المهندسين .

إن المركز أخذ على عاتقة تقديم خدمات عديدة منها على سبيل المثال لا الحصر.

- إيجاد فرص مميزة للمهندسين والمهندسات الأعضاء بالجمعية.

- وضع استراتيجية كفيلة بإيجاد الطرق المناسبة لتأهيل المهندسين الخرجين وتوفير المناخ الملائم لإبراز قدراتهم الهندسية.

- توفير قاعدة بيانات واضحة للاستفادة منها من قبل أصحاب العمل في حال اختيار المهندسين لسد الشواغر لديهم.

والمركز مستعد دائما للتعاون مع كافة الأخوة المهندسين والمهندسات لإيجاد أفضل الفرص الوظيفية .

المهندس/خالدالمعراج

تجاهل مكانة المهندسين في إقرار الكوادر التي أقرت للزملاء المهنيين أمر يضايق كل صاحب كلمة حق لما للمهندسين من دور بارز في التطور و التقدم الذي تشهده البلاد .. فلم يقتصر دور المهندس على البناء العمراني و لا المساهمة في التقدم التكنولوجي بل وقع على عاتقه تبني العديد من القضايا مثل قضية الزحام المروري في البلاد و التلوث البيئي ، هذا بالإضافة إلى تبنيه لحملة ترشيد الطاقة التي أنقذت البلاد من انقطاع أكيد في الكهرباء العام الماضي .. و أمام هذا التجاهل الذي تسبب في إرجاع مكانة المهندس إلى الوراء أجرينا هذا التحقيق لنتعرف على رأي المهندسين في هذا الموضوع و في حملة جمعية المهندسين الكويتية و رأي عضو مجلس إدارة جمعية المهندسين الكويتية و رئيس فريق لجنة الكادر المهندس نايف الفهد .

حاورته : م/ أفراح السعيدي

البداية

بداية ، كيف بدأت جمعية المهندسين و لجنة الكادر بالتحديد تحركاتها نحو إقرار الكادر ؟

في بداية الموضوع تبنت جمعية المهندسين دراسة جميع الكوادر في الدوله بمختلف تخصصاتها و كانت هذه الدراسة مبنية على أسس ومعايير و قدمت هذه الدراسة بالتحديد في يناير 2008 لمعالي رئيس مجلس الوزراء لأن نظام الرواتب و البدلات المعمول به حاليا لدى الوزارات و الجهات الحكومية لم يتم تعديلها منذ أن صدرت بموجب قانون الخدمة المدنية رقم 15 لسنه 1979 و المرسوم في شأن نظام الخدمة المدنية لسنة 1979 عدا بعض البدلات .

لماذا تبنت جمعية المهندسين دراسة جميع الكوادر ؟

لأن الغلاء المعيشي الذي نعيشه مس الكل و ليس فقط المهندسين لذلك إرتأت الجمعية وبحكم قربها من أصحاب التخصصات النادره تبني هذه القضية.

و النتيجة ؟

فوجئنا بإقرار كوادر مهنية للأطباء والحقوقيين والعاملين في الخطوط الجوية الكويتية وتغافل كادر المهندسين والاكتفاء بالزياده 120 ديناراً و هي زيادة للجميع .

ماذا فعلت لجنة الكادر بعد هذا التجاهل ؟

قامت بالتحرك نحو والقيام بحملة مختصة بالمهندسين فقط و ذلك بتقديم دراسه تحتوي على مقارنة بين المهندسين و زملاؤهم المهنيين معلنين خطواتنا في الصحف المحلية و كذلك عن طريق ارسال رسائل عن طريق البريد الالكتروني وعبر الهاتف النقال للمهندسين لإبلاغهم بالتحركات أولا بأول.

ردود أفعال

2000 مهندس و مهندسة مشاركين بالحملة حتى تاريخ إجراء هذا اللقاء

ماذا رأيت من ردة فعل المهندسين بعد هذا التحرك ؟

حقيقة تفاعل يدل على أن الضرر قد لحق بعدد كبير من أبناء الوطن فقد وصل عدد المشاركين لحملة الكادر إلى ما يقارب الـ2000 مهندس و مهندسه حتى تاريخ هذا اللقاء أي بأقل من أسبوع من بداية الحملة.

إذن ، هناك طريقة يستطيع المهندسون من خلالها مشاركة الجمعية في الحملة ؟

بالتأكيد، فكما قلت سابقا عن طريق المشاركة بالحملة و ذلك بالتسجيل عبر الانترنت بموقع الجمعية الالكتروني و أيضا عن طريق حملة تواقيع من أعضاء مجلس الأمة لإقرار الكادر.

بماذا تعلل مشاركة هذا العدد الكبير من المهندسين في هذا الوقت القياسي؟

ببساطة أستطيع القول بأنهم يشعرون بالظلم و أنهم تراجعوا مراتباً للخلف بالنسبة لبقية زملائهم المهنيين رغم صعوبة تخصص الهندسة و صعوبة دراسته.

أحقية

حملة ترشيد تشهد للمهندسين انجازاتهم

مهندس الفهد، هناك من يشكك البعض في أحقية المهندسين بالكادر!

هؤلاء تخفى عليهم انجازات المهندسين و مهامهم و طبيعة عملهم ، فللمهندسين تخصصات عدة و كل تخصص له أعباؤه في العمل ناهيك عي المحافظة على البيئة و دورهم في التوعوية المرورية و الكثير من الأمور التي كان للمهندس دوراً كبيراً فيها .

ما رأيك بمن يربط المطالبه بالكادر بالوطنية ؟

أتمنى من هؤلاء عدم خلط الأمور فالمطالبة بالحق أمر مشروع و إن كنا لا نستحق ليؤتوا و يقنعوننا أما موضوع الوطنية فالمهندسين بعيدين عن الشبهات و لن يستطيع أحد نكران دورهم في حملة ترشيد التي انقذت البلاد من انقطاع مؤكد في الكهرباء العام الماضي و هذه الحملة حملت على أكتاف المهندسين سواء في وزارة الطاقة أو المهندسين المتطوعين في جمعية المهندسين الكويتية و لا يخفى على الجميع أنهم تحملوا الكثير و الكثير من النقد و الكلام الجارح الموجه لهم و للحملة و الآن أنا من يسأل المتشككين بوطنية المهندسين أين أنتم من الوطنية ؟

للمهندسين أحقية في صرف الكادر أسوة بزملاؤهم المهنيين

برأيك ، لماذا تمت التفرقه بين المهندسين و زملاؤهم المهنيين ؟

أعتقد أنه بسبب عدم الفهم الصحيح لطبيعة المهندس سواء طبيعة دراسة أو عمله فبمقارنة بسيطة لحامل البكلريوس و الدبلوم نجد أنه يتم تعيين خريج المعهد بالدرجة الخامسه و ثلاثة علاوات و من ثم يحصل على العلاوة الرابعه فالخامسه و بالتالي يحصل على الدرجه الرابعه و هي درجه حامل البكالوريوس و يعندما يتم تعيين الجامعي يتفاجىء بمن هو أقل شهادة منه يفوقه منصبا!

و لو قارنا المهندس بزميله المحامي مثلا فسنجد أن المسؤولية تقع على عاتق المهندس بدرجة أكبر لأنه هو من يعد الدراسة في قضية معينة و هو من يحاسب عليها و لا يقع على عاتق المحامي الا المرافعه!

أخيرا ، كلمة تحب أن توجهها للزملاء المهندسين .

أتمنى من الزملاء سعة الصدر و تحمل مصاعب و أعباء السير في هذا الطريق وأقصد به طريق المطالبة فالقضية كبيرة جدا و تمس شريحة كبيرة و أتمنى من زملائي التعاون معنا .

مبروك عيدك يا وطن..
جمعية المهندسين الكويتية
أول جمعية نفع عام في الكويت
تأسست في 20 نوفمبر 1962
تبارك جمعية المهندسين الكويتية لصاحب السمو أمير البلاد المفدى الشيخ صباح الأحمد الجابر الصباح
ولسمو ولي عهده الأمين الشيخ نواف الأحمد ولسمو رئيس مجلس الوزراء الشيخ ناصر المحمد الصباح
وللحكومة الرشيدة ولعموم أبناء الكويت الأعياد الوطنية أعادها الله على الجميع بالخير واليمن والبركات
مبروك.. إقرار الكوادر لزملائنا المهنيين في الكويتية والقطاع النفطي والأطباء
أخيراً.. تحققت هذه المطالب ولله الحمد والفضل، والتي كنا كمهندسين ولا زلنا من أكبر الداعمين والمساندين لها.
وكم تألمنا لتأخر مثل هذا القرار!!
ولكن... ونحن إذ نبارك هذه الخطوة نؤكد أن الحكومة أحسنت في إقرار هذه الكوادر المهنية، لكن هذه الخطوة تبقى
منقوصة ولا تحقق العدالة المنشودة التي طالما سعينا إليها، وكابدنا لتحقيقها ووعدت الحكومة بها من خلال
إقرار حقوق المهندسين، لكنها لم تف بوعدها.
مراراً... قدمنا مطالب زملائنا المهندسين لأصحاب القرار وشرحنا هذه المطالب ودواعيها ومعطياتها لتعديل أوضاع
المهندسين وإنصافهم، بل ذهبنا إلى أكثر منذ ذلك في أداء الواجب فلم نلجأ للتصعيد رغم الفرص الكثيرة التي
أتيحت لنا للتمارس الضغط وخاصة خلال الصيف الماضي.
لكن الكويت والولاء لها كان ولا يزال هو الهدف
وانتظرنا والتزمنا بطلبات التهدئة واستمرينا في الحوار أملين أن يتم الوفاء بالوعد، وكانت المكافأة تجاهل دور
المهندسين الكويتيين وعدم تقدير مسؤوليتهم في أدائهم لواجباتهم التنموية في المجتمع والدولة.
حان الوقت.. لتغيير قوانين الخدمة المدنية وطرق ترتيب الوظائف، وحان الوقت للنظر إلى كل فئة وتصنيفها، وإلى كل مهنة
ومتطلباتها والدفع إلى تشجيع الإنتاجية وربطها بجدول رواتب وهيكل تنظيمي يتناسب مع طبيعة هذه المهن.
مسؤوليتنا... ومن منطلق الإحساس بالمسؤولية قدمنا رؤيتنا الوطنية في موضوع الكوادر، لأننا أردنا أن نكون عوناً لجعل
الكويت مركزاً ماليا وتجاريا كما هي رؤية قيادتنا السياسية، لكن مصير هذه الرؤية كان كمصير غيرها من
مبادراتنا المستمرة التي لم ترَ النور، ولا نزال بانتظار الحلول التي وعدنا بها.
الآن..... لا مجال للوعود، ويجب إقرار كادر المهندسين وتوفير أفضل الظروف للمهندسين الكويتيين أسوة بزملائهم
المهنيين، وإفساح المجال لهم للمساهمة في بناء ونهضة الوطن، وهم الذين أثبتوا أنهم أهل لذلك، والكادر لا يعني
مجرد زيادة رواتب أو بدلات بل هيكل تنظيمي يحقق التوازن بين طرفي معادلة أداء المهام والمسؤوليات.
من يرضى بهذا الواقع؟؟؟
الخبرات | مهندس كويتي | مهندس خليجي | طبيب كويتي | حقوقي كويتي
مبتدىء | 770 | 1450 | 1566 | 1350
استشاري 17 سنة خبرة | 1235 | 3040 | 4383 | 3610 ومكافآت سنوية 12 الف د.ك...
الكويت تأمرنا .... ومطلبنا كادرنا
أختي المهندسة ...
أخي المهندس ...
الدعوة مفتوحة للجميع للمشاركة في لجنة حقوق المهندس - فريق الكادر
للتسجيل في حملتنا لإقرار كادر المهندسين يرجى زيارة موقع جمعية المهندسين الكويتية
www.kse.org.kw

الكادر لا يتعلق بالوطنية!

أجرى التحقيق م/ أفراح السعيدي
م/ زيـــنب لاري

مريم الحمادي المهندسة في وزارة الكهرباء و الماء تقول: أن المطالبة بالكادر لا تتعلق بالوطنية فالرسول صلى الله عليه و سلم قال: أعطوا الأجير أجره قبل أن يجف عرقه و بما أن هناك من التخصصات الهندسية التي تجعل المهندسين يكدحون تحت الشمس، و منهم من يتعرض لخطر الكهرباء مباشرة وغيرها من الأمور التي تستدعي إلى تحفيز المهندس لمزاولة مهنته على أكمل وجه فالوضع الحالي يتغافل إمكانيات المهندس و ساواه بأصحاب الأعمال المكتبية .

و تضيف الحمادي: أن دور المهندسين كبير جداً و على سبيل الذكر لا الحصر «مشروع ترشيد» الذي أنقذ البلاد من انقطاع أكيد للكهرباء في العام الماضي، لذلك نتمنى من الحكومة النظر في كادر المهندس.

الكادر أسقط مهنة الهندسة

بشار دشتي مهندس في بلدية الكويت يؤكد أن الكادر الذي تم إقراره للمهنيين و تغافل المهندسين أسقط مهنه الهندسة إلى مراتب متأخرة لذلك أنا أويد جمعية المهندسين في حملتها التي أعتقد أنها تتجه بالاتجاه الصحيح و أتمنى من القائمين على الحملة المطالبة و المطالبة حتى النهاية فالكادر هو حافز للمهندس حتى لا يشعر أنه أقل من زملاؤه المهنيين .

و يشير دشتي إلى أن إقرار الكادر لن يؤثر على زيادة عدد المهندسين في القطاع الحكومي عن القطاع الخاص لأنه وعند تساوي الراتب ستكون هناك معايير أخرى تجذب المهندسين القطاع الخاص كالعمل في مجال التخصص و الأسلوب الإداري المتبع و أسلوب التعامل الموظف و العديد من الأمور التي يفتقدها القطاع الحكومي.

من الهندسه للتدريس !

المهندسه دانه العطار نوهت إلى أن راتب المهندس الأساسي ضعيف جداً و الذي زاد الأمر سوءا هو تجاهلهم الكادر الأمر الذي سيزيد من العزوف عن الهندسة واللجوء إلى مهنة التدريس تحديدا و ذلك لما تتمتع به هذه المهنة من راحة بالعمل و الإجازة الصيفية الطويلة و الراتب العالي مقارنة بالمهندس الذي يحصل على رصيد إجازه 35 يوما بالسنة متحملاً مسؤولية عن مشاريعة كاملة براتب ضعيف جدا!

أمين سر الجمعية أحمد بهمن : حملة الكادر مستمرة و100 مشروع تطوعي لخدمة المهندسين والمجتمع

أشادت الجمعية بالتجاوب الكبير الذي أبداه المهندسون الكويتيون في حملتها لإقرار كادر المهندسين ، مؤكدة أن مسيرة إقرار الكادر مستمرة حتى نيل الحقوق وإنصاف عموم المهندسين العاملين في القطاعين العام والخاص .

وقال أمين سر الجمعية المهندس أحمد بهمن : أن تفاعل المهندسين وتسجيلهم في الحملة التي أطلقتها الجمعية يؤكد التفاف المهندسين حول ممثليهم في الجمعية ويجسد ثقتهم بالجهود المبذولة لإقرار الكادر ، مشيرا إلى انضمام أكثر 1500 مهندس ومهندسة لهذه الحملة مبدين استعدادهم للتحرك الجماعي لاقرار الكادر على الصعيدين البرلماني والحكومي .

وأوضح بهمن: أن الجمعية بصدد دعوة هؤلاء المهندسين والمهندسات لتنفيذ المرحلة الثانية من حملة إقرار الكادر ، حيث سيتم توزيع الأعضاء إلى مجموعات تتحرك وفقا لتواجدها الجغرافي والقطاعي ، وأن هذه المجموعات ستتوجه بمطالب المهندسين وتعرض كادرهم المقترح على النواب والجهات المعنية في الدولة بشكل فردي حتى تتضح الصورة بشكل أفضل لدى أصحاب القرار حول الغبن الواقع على المهندسين العاملين في مختلف القطاعات .

وأضاف بهمن : أن تركيز الجمعية على موضوع الكادر لم يثنيها عن القيام بمشاريع كبيرة للمساهمة في تفعيل دور المهندسين في المجتمع والدولة عموما ، موضحا ان اللجان والروابط العاملة تعكف على تنفيذ الإستراتيجية المطروحة من

الجمعية بعد أن اعتمدتها في مؤتمرها الداخلي الذي عقد مؤخرا وأن عدد المشاريع التي تتضمنها الإستراتيجية يفوق 100 مشروع لتعزيز دور المهندسين والمساهمة في النهضة التنموية التي تشدها البلاد .

وأكد أمين سر الجمعية : أن هذه المشاريع ستنفذ وفقا للخطة الزمنية الموضوعة والمعتمدة من المهندسين وأنها تتضمن عقد عدد من المؤتمرات الهندسية والمهنية المتخصصة ، التي تعكف الجمعية للإعداد لها سواء في القضايا المعمارية أو الصناعية أو التخطيطية ، مشيرا إلى مجموعة كبيرة من البرامج التدريبية التي من شأنها رفع الكفاءة المهنية للمهندسين ،وانتهاء الاستعدادات لعقد مؤتمر دولي حول قضية النقل والازدحامات المرورية والذي أعلنت عنه الجمعية خلال ورشة عمل عقدت مؤخرا مع الإدارة العامة للمرور ، وأن ورشة أخرى ستعقد مع الجهات الحكومية الأخرى المعنية بالقضية المرور والنقل في البلاد .

وأكد أمين سر «المهندسين» أن الجمعية ترحب بكافة المتطوعين والمتطوعات للمشاركة في كافة المشاريع والأعمال التي تعدها وتقوم بها ، وأنها تولي أهمية قصوى لانخراط كافة المهندسين الذين يرغبون في التعبير عن ولائهم الوطني من خلال مهنتهم وجمعيتهم .

العذر .. عندكم كادر !

المهندس المعماري سعود العنزي أكد: أن الكادر الذي أقر للمهندسين منذ فتره أصبح عذراً يعذر به المسؤولون لمطالبتنا بأي كادر أو زيادة في مقابل هناك بعض التخصصات أقر لها كادر و استحقت كل زيادة تمنحها الدولة، وبالتالي أصبح وضع المهندس الاجتماعي بالمنتصف وفاقه زملاؤه أصحاب التخصصات الأخرى التي لا تساويه في صعوبة الشهاده و دراستها.

الكادر يحقق التوازن

المهندس المدني بدر العوضي قال: أنه التحق بالعمل في القطاع الحكومي لأن لم يكن هناك قانون بدل العمالة للعاملين في القطاع الخاص و بعد اقراره أصبحت هناك هجرة من الحكومي للخاص و هذا الشيء طبيعي نظرا للغلاء المعيشي لذلك إقرار الكادر لن يسبب هجرة في الاتجاه المعاكس بالعكس سيسبب توازناً بين القطاعين. و أضاف العوضي: أتمنى من جمعية المهندسين الكويتية زيادة التحرك بوسائل شتى للتأكيد على أهمية القضية للمسؤولين و بيان مدى الخطأ في تجاهل المهندس.

حمله الكادر خطوة ضرورية

منيرة التميمي مهندسة كمبيوتر في الصندوق الكويتي للتنمية الاقتصادية تثني على حملة جمعية المهندسين الكويتية من حيث إعلانات الصحف و الرسائل بنوعيها الالكترونية و عبر الهاتف النقال لما لهذه القضية من أهمية فما تم إقراره من كادر للزملاء المهنيين يعتبر إهانة للمهندس و لمهنة الهندسة لما يحتويه من معنى يقلل من أهمية المهنة !

و توضح التميمي أن المهندس يستحق هذا الكادر لما يبذله من جهد ابتداء من مرحلة الدراسة الأكاديمية و التدريب العملي في الوظيفة و ما يقع على عاتقه من مسؤوليات .

المهندس مهني أيضا!

مهندس الكهرباء فيصل الفرج قال: أن هناك ظلم وقع على المهندسين لأن المسؤولين عن الكادر تجاهلوا حجم المسؤولية الواقعة على عاتقه فالمهندس مهني أسوه بزملائه الأطباء و المحامين و مسؤولياته و مهامه لا تقل أهمية عن مسؤولياتهم، فهو يعمل ويفكر وينسق ويخطط و ينفذ و يمسك زمام الأمور من بداية المشروع حتى نهاية متحملا كافه المسؤوليات فألا يستحق بعض التقدير ؟

عزوف طلابي

المهندسة تهاني الشمري هنأت زملاءها المهنيين الذين أقرت لهم الكوادر و تمنت لو يلتفت المسؤولون إلى المهندسين فبعد إقرار الكوادر للآخرين الذين يحملون شهادة الهندسة و ربما سيؤدي هذا القرار إلى هجرة الطلبة من كلية الهندسة للتخصصات المهنية الأخرى لأن راتب المهندس أصبح مقاربا لراتب الفني الأمر الذي يؤدي إلى عزوف الطلبة عن دراسة الهندسة لغياب الحافز .

جمعيّة المهندسين الكويتية

أول جمعية نفع عام في الكويت - تأسست في 20 نوفمبر 1962

الجمعية العمومية العادية لـ « المهندسين » تفوض مجلس الإدارة لاتخاذ التدابير اللازمة لإقرار كادر المهندسين

16 ألف مهندسة ومهندس كويتي يطالبون الحكومة باتخاذ خطوات سريعة لإقرار كادر المهندسين

- المهندسون قدموا الكثير ويستحقون التقدير المناسب اجتماعيا ومعنويا على ما بذلوه من جهود ...
- ارتباط التنمية المنشودة في البلاد جذري ومصيري بالعمل الهندسي ، فلماذا تستمر المماطلة والتجاهل للمهندسين ؟
- لن نتوانى في اتخاذ أي خطوة يجيزها القانون ويقرها الدستور الكويتي لإقرار حقوق المهندسين ...
- لغة الحوار مع الجهات المعنية بإقرار الكادر لم تعد تناسبهم ، وجميع الاحتمالات مفتوحة خلال المرحلة المقبلة ...
- 100 مهندس ومهندسة تطوعوا خلال أقل من نصف ساعة وأعلنوا انطلاقة حملتهم لإقرار الكادر ...
- وقفة واحدة وجادة من جميع المهندسين فهم الأعرف بفن إدارة الأزمات وإرساء مركبها إلى بر الأمان ...
- أشكال التصعيد مختلفة ومتنوعة ووسائله متعددة ولدى المهندسين القدرة على الاستمرار في المطالبة بحقوقهم وإنصافهم ...

الخبرات	مهندس كويتي	مهندس خليجي	طبيب كويتي	حقوقي كويتي
اجمالي الراتب	770	1450	1566	1350
نسبة الفرق مع المهن الأخرى	----	% 188	% 203	% 175
ملاحظات	لا يوجد كادر	!!!	لديهم كادر	لديهم كادر

الخبرات	مهندس كويتي	مهندس خليجي	طبيب كويتي	حقوقي كويتي
الراتب الأساسي	260	1040	540	430
نسبة الفرق مع المهن الأخرى	-----	% 400	% 207	% 165
ملاحظات	لا يوجد كادر	!!!	لديهم كادر	لديهم كادر

الكويت تأمرنا ....

مجلس الإدارة في الجمعية العمومية

ومطلبنا كادرنا ....

حضور واهتمام من المهندسين

حضور واهتمام من المهندسات

من يرضى بهذا الواقع ؟؟؟

أختي المهندسة ... أخـي المهندس ...

الدعوة مفتوحة للجميع للمشاركة في لجنة حقوق المهندس - فريق الكادر

للتسجيل في حملتنا لإقرار كادر المهندسين يرجى زيارة موقع جمعية المهندسين الكويتية

www.kse.org.kw

على الجمعية تكثيف الحملة

أبدى المهندس أحمد الوزان تضايقه الشديد من عدم شمول المهندسين في كوادر المهنيين متسائلاً عن السبب وراء هذا التجاهل و ثمن جهود الجمعية وتحركاتها مطالبها إياها بزيادة الانتشار و بعدم التوقف و ايصال هذه المطالب للحكومة و للمسوؤلين عن إقرار الكوادر والبدلات، مشيرا إلى أن المطالبة بالكادر حق مشروع أسوة بالزملاء في ألتخصصات الأخرى.

لا لتهميش دور المهندس

المهندس صالح سلمان أكد: أن زيادة الكادر ستسبب هجرة من القطاع الخاص للقطاع الحكومي إذا ما تمت موازنة الأمور و إعادة التوازن إلى سوق العمل الهندسي، و لكن في الوقت ذاته الحملة التي قامت بها جمعية المهندسين ضرورية جدا و هذا لا يتحمل معنى اعتراضنا على زيادة زملائنا المهنيين الآخرين، ولكننا نعترض على تهميش دور المهندس و مكانته لذلك فنحن نتفق و الحملة طالما اتجهت اتجاهاً صحيحاً من خلال الطرح الراقي.

للمهندسين مكانة كبيرة

الدكتور المهندس يوسف حسن جواد أستاذ في جامعة الكويت: أكد أنه يجب يكون للمهندسين مكانه تليق بهم بحجم طبيعة دراستهم و صعوبتها و ندرة القادرين على اكتساب هذه الشهادة لذلك فهم يستحقون الحصول على كادر يكافؤهم على قدراتهم وتناسب الجهد المبذول من قبلهم للوصول إلى هذه المكانة و أتمنى من المسؤولين عن هذه القضية تعديل سلم الرواتب لكي يعكس العدالة في تقسيم الرواتب على الموظفين حسب كفاءاتهم و دراستهم فمن غير المعقول مساواة التخصصات النادرة و الصعبة بالتخصصات الأقل مستوى .

النعار : كل الدعم لجمعية المهندسين حتى إقرار كادرها وإنصاف أعضائها أسوة بغيرهم من المهنيين

ثمن رئيس لجنة المهندسين العاملين في القطاع النفطي وعضو التجمع المهني المهندس أنور النعار دعم جمعية المهندسين الكويتية لإقرار زيادة العاملين في القطاع النفطي وخاصة المهندسين الذين قامت الجمعية بالتركيز على إقرار كادرهم خلال الفترة الماضية ، مشيرا إلى مجموعة من الأنشطة الداعمة التي قامت بها الجمعية لدعم إقرار هذا الكادر تكللت بزيادة تاريخية للرواتب استفاد منها جميع العاملين في القطاع النفطي.

وأكد النعار في تصريح له بمناسبة العمل على بدء العمل لصرف الزيادات التي أقرتها الحكومة للمهنيين في الكويتية والقطاع النفطي والصحة أن تعاون أدارة الجمعية مع النقابات التي قامت بالعمل على إقرار هذه الكوادر نابع من التنسيق مع هذه الجمعيات والنقابات ، موضحا أن تريث الجمعية بالتنسيق مع الأطباء والانتظار لاقرار كادرهم نابع من رد الجميل ومقابلة الدعم بالدعم الذي أبداه الأطباء عندما رفعت الجمعية في العام 2003 راية إقرار كادر المهندسين .

وزاد النعار أن جهود الجمعية واضحة خلال الفترة الماضية في دعم مطالب وكوادر المهندسين وتطبيق البدلات ، مؤكدا أن هذه الجهود أعادت صرف البلدية للبدلات التي أوقفت في وقت سابق وأن مهندسي المحطات باتوا يتسلمون بحدود 300 دينار بدلات بفضل التحاور مع المسؤولين في هذه الجهات ، مؤكدا أن حملة الجمعية مستمرة وأنها ستشهد مزيدا من التصعيد خلال الفترة المقبلة لاقرار كادر المهندسين العاملين في مختلف القطاعات الحكومية .

ودعا النعار زملائه المهندسين إلى النأي بأنفسهم عن المصالح الضيقة والانتماءات السياسية التي لا تخدم المهنة ولا المهندسين ، والابتعاد عن المزايدات التي يطرحها البعض من أجل التكسب الانتخابي من خلال محاولات لشق الصف الهندسي من خلال تصنيفات على اعتبارات الدول التي تخرج منها هؤلاء المهندسون ، محذرا من مخاطر التصنيف على أساس انتماء المهندسين إلى الدول التي تخرجوا منها وأن الانتماء الهندسي هو للكويت وللمجتمع المهني أولا وأخيرا .

وأشاد رئيس اللجنة بجهود مجلس إدارة الجمعية والبدء في حملة تصعيديه لاقرار كوادر المهندسين ، منوها إلى أن إطلاق هذه الحملة الآن بعد إقرار الزيادات للقطاع النفطي حاليا يدل على حكمة التعامل مع موضوع كادر المهندسين وإقرار حقوقهم التي لا تزال منقوصة ، مشيرا إلى التجاوب الكبير الذي تلقاه الحملة من المهندسين والمهندسين والذين تجاوز عددهم أكثر من 1500 مهندس ومهندسة سجلوا في حملة إقرار كادر المهندسين خلال يومين فقط.

وأشار رئيس لجنة مهندسي القطاع النفطي إلى الأنشطة والفعاليات الكثيرة التي تشهدها الجمعية في مختلف مجالات خدمة المهنة والمجتمع من خلال اللقاءات المباشرة مع المسؤولين في الحكومة أو في البرلمان لبحث عدد من القضايا الفنية والمهنية تحتاج إلى مشاركة المهندسين مثل أزمة المرور وقضايا العمارة ومشكلة الكهرباء والماء وغيرها ، مؤكدا أن مساهمة الجمعية في القضايا المجتمعية باتت محط أنظار غيرها من جمعيات النفع العام ليس في الكويت فحسب بل وفي مختلف دول المنطقة ، وخاصة نجاحها في المشروع الوطني للحد من استهلاك الطاقة «ترشيد» .

مهندسو القطاع النفطي: لا يحق لأحد أن يمنع عن أصحاب الكوادر منحة الـ120 دينارا

أكد مقرر لجنة مهندسي القطاع النفطي في جمعية المهندسين الكويتية المهندس محمد الدوريش أن زيادة الرواتب مع علاوة غلاء المعيشة البالغة 120 ديناراً التي أقرت من قبل الحكومة مؤخرا للقطاع النفطي هي حق مكتسب لجميع العاملين في القطاع الحكومي وأنه لا يحق لأحد أن يوقف هذه العلاوة ، مشيرا إلى أنها علاوة غلاء معيشة ومنحة أميرية لجميع المواطنين والمقيمين دون استثناء .

وأوضح الدرويش أن ما يشاع من تلكؤ بعض المسؤولين في ديوان الخدمة لعدم إقرار هذه الزيادة لأصحاب الكوادر المهنية التي أقرتها الحكومة للعاملين في القطاع النفطي والكويتية والصحة أمر محبط لمشاعر الكويتية ، ومحاولة من قبل مسؤولي الديوان لعرقلة وإعاقة حقوق المواطنين الذين تلمس سمو أمير البلاد حفظه الله ورعاه حاجتهم لها ، مشيدا بموقف وزير المالية الذي أكد غير مرة في تصريحاته الصحافية أن هذه الزيادة حق للجميع ومن ضمنهم أصحاب الكوادر المهنية الجديدة في النفط والأطباء في الصحة والكويتية .

ودعا مقرر لجنة مهندسي القطاع النفطي ديوان الخدمة المدنية إلى مساعدة الموظفين وإقرار كوادرهم ، وخاصة منحتهم التي أقرت من الحكومة لا أن يكون عائقا أمام هذه الحقوق الموظفين ، وأن يعمل على صرفها بالسرعة الممكنة لأنها غلاء معيشة ، يتلمسها الجميع ويدرك أهميتها لأصحاب الدخول المحدودة والضعيفة .

وأكد الدرويش أن عدم إقرار زيادة غلاء المعيشة لأصحاب الكوادر من قبل الديوان خط أحمر لن تسكت عليه النقابات وستواجهه بكل قوة وحزم ، مشيرا إلى أن تنسيقا يجري بين هذه النقابات للحفاظ على حقوق ومكتسبات أعضائها وعمالها وخاصة العاملين في مختلف القطاعات الحكومية ومنها القطاع النفطي ، متمنيا على المسؤولين في الديوان عدم خلق أزمات الكويت في غنى عنها والالتفات إلى تنفيذ وإقرار القرارات التي تحقق مزيدا من الالتفاف والوحدة واللحمة بين الكويتيين وقيادتهم .

رسائل عبر موقع الجمعية للمشاركين في حملة الكادر

أود أن أتقدم بجزيل الشكر لإدارة الجمعية الكرام على تفضلهم بإقتراح بتعديل الكادر والذي يمثل نقلة للمهندسين تعطي المكانة المناسبة للمهندس في المجتمع الكويتي الكريم. وأود أن أشكرهم على الاهتمام بتطوير المهندسين في جميع التخصصات. وشكرا وشكرا.

نحن المهندسون في بلدية الكويت قد تم توقيف صرف بدل الموقع من رواتبنا ابتداءا من الشهر القادم بامر من المدير أحمد الصبيح علما بأنها المرة الثانية لوقف الصرف وبدون أسباب صريحة تذكر، فنرجوا من الجمعية الوقوف بجانبنا آملين منها الدعم لارجاع صرفه ومنا لكم جزيل الشكر.

أتمنى أن تحدد قيمة أجر المهندس بالساعة – سواء لأيام العمل العادية أو أيام العطل والإجازات وأيام العمل الإضافي. وذلك كما هو معمول به في دول العالم المتقدم. وبالتالي تحفظ حقوق المهندس في حال انتقاله من جهة إلى أخرى.

أنا أعمل في المجال العسكري وفي بعض الأماكن أو أجهزة تكون خطرة. اقترح أن تكون علاوة بدل خطر. وملاحظتي أن المهندسين العاملين في القوة البشرية (القوة البرية والجوية ومستشفى العسكري) لا يوجد لهم تسلسل وظيفي مثل هندسة المنشآت وهم في نفس الوزارة.

نطالب برد الاعتبار للمهندسين من خلال اقرار كادر يليق بهم، أسوة باخوانهم الأطباء.

أتمنى ولو المساواة مع من منحوا الكوادر بالهيئات التطبيقية والقطاع النفطي والاسكان لأننا لا نقل عنهم أهمية ومنزلة وجهداً وعطاء ومثابرة بالعمل .وشكرا لجهودكم وحرصكم لمهندسين وطننا الغالي المجهولين..

نرجو الاهتمام بموضوع الكادر والمطالبة بالمساواة مع الدكاترة للأهمية الكبرى للمهندسين مثل الأطباء في بناء البلد والاسراع قدر الامكان في رفع الكادر مع الشكر والتقدير للجهود المبذولة منكم.

يجب أن تكون مطالب الجمعية صادقة و جادة وليست مجرد فقاعات هواء،فالمهندس له مكانة رفيعة في كل دول العالم وليس من العدل مساواتنا بالمدرس و أصحاب الشهادات الأخرى ونرجوا من الجمعية التصعيد حتى إذا لزم الأمر للإضراب.

الرجاء المقارنة بسيطة بين راتب المدرس في وزارة التربية 770 ديناراً بينما راتب المهندس في وزارة التربية 720 ديناراً وراتب الشرطي رقيب في وزارت الداخلية أول ما يتخرج تقريبا 680 ديناراً تقريبا لا يوجد فرق مع الملاحظة قد تمت زيادت راتبهم حاليا بـ 150 ديناراً يعني «باخت»

أعمل في مجال الاشراف وهناك مهام كثيرة منوطة بي من بداية المشروع من اعتماد للمواد والجهاز الفني والاشراف الكامل على جميع الاعمال الميكانيكيه بالاضافه إلى فترة الصيانة للتركيبات .. فأرجو إقرار كادر أسوة بإدارة الخبراء أو الاسكان او وزارة الطاقة وشكرا لأهتمام.

أرجو توضيح مهام ومسؤوليات المهندس في القطاع الحكومي وأنها لاتقل عن زميلة في القطاع النفطي بل أننا كمهندسين في القطاع الحكومي نشرف على مشاريع بمبالغ تزيد على المليون دينار ناهيك عن المسؤولية المباشرة للأمور الفنية والمخاطر في المواقع المختلفة.

نود أن يكون راتب المهندس مساوياً لأخواننا في الطب والحقوق وبما أن الهندسة من التخصصات العلمية الهامة للوطن لابد أن يتم رفع راتب المهندسين جميعاً دون استثناء لما يقومون به في خدمة الوطن ، ويجب أن لايقل عن راتب الحقوقي الكويتي، وكما أقترح أن يكون هناك بدل شاشة.

خلال لقاء تنسيقي مع مهندسي البلدية لاتخاذ الخطوات المقبلة

"المهندسين" حملة إقرار الكادر مستمرة بالتنسيق مع جميع المهندسين العاملين في الجهات الحكومية

واصلت جمعية المهندسين الكويتية حملتها المطالبة بإقرار كادر المهندسين العالمين في القطاع الحكومي وذلك على الرغم من الظروف السياسية التي تمر بها البلاد اثر حل مجلس الأمة ، وتوجه الشارع الكويتي حول الاهتمام بالعلمية الانتخابية التي ستشهدها البلاد وفقا لما هو مقرر في السابع عشر من شهر مايو المقبل .

وفي هذا السياق التقى نائب رئيس الجمعية المهندس ناجي العبد الهادي وعددا من أعضاء مجلس إدارة الجمعية في مقر الجمعية مساء يوم الثامن عشر من مارس 2008 بالمهندسين العاملين في بلدية الكويت لبحث سبل إقرار كادرهم والبدلات التي أوقفت من قبل البلدية .

واطلع مجلس إدارة الجمعية الحضور على الخطوات التي قام بها في هذا المجال ، حيث التقى رئيس لجنة حقوق المهندسين المهندس نايف الفهد بمدير عام البلدية

المهندس أحمد الصبيح واتفق معه على آلية لصرف بدلات المهندسين من خلال تجميع البيانات شهريا للمهندسين المستحقين لهذه البدلات ووضع نظام لصرف هذه المستحقات ، إلى حين إقرار كادر المهندسين .

وقدم نائب رئيس الجمعية المهندس ناجي العبد الهادي شرحا للمراحل التي قطعتها الجمعية في موضوع الكادر، مشيرا إلى أنه ورغم حل مجلس الأمة إلا أن الاتصال مع الجهات المعنية في الحكومة مستمر وأن الجمعية تنهي دراسة الكادر بعد أن وضعت مطالبها وحددتها أمام أصحاب القرار .

وأضاف العبد الهادي: "أن الجمعية ستتخذ الخطوات التي تراها مناسبة لإقرار حقوق أعضائها وأنها ماضية إلى النهاية في هذا الموضوع ، حتى وإن وصل الأمر إلى الإضراب ، في إشارة إلى أن سياسة الإضرابات والتجمهر والعين الحمراء تبدوا أكثر فاعلية مع الحكومة والمسؤولين في ديوان الخدمة المدنية الذين سرحوا بالمهندسين خلال الفترة الماضية ولم يولوهم حقهم كونهم استشعروا أهمية ما يقومون به إزاء الوطن سواء في محطات الكهرباء خلال الصيف الماضي أو في المشاريع الكبرى التي يشرفون عليها في مختلف المواقع .

ومن جهتها أكدت عضوة مجلس الإدارة المهندسة أشواق المضف خلال اللقاء : أن أقرار كادر المهندسين بات أمرا ملحا ضمن المعطيات والظروف التي يعمل بها المهندسون في مختلف المواقع ، موضحة أن المهندسات والمهندسين يتولون إدارة مشاريع حيوية وبمبالغ كبيرة وأنه لا بد وأن يتساب معجهدهمالذييبذلونهفيهذهالمشاريع.

وأضافت عضوة مجلس إدارة الجمعية: أن المهندسين الكويتيين اتبعوا في إقرار كادرهم وعلى مدار السنوات الطويلة التي مرت أسلوبا راقيا في التعامل والطرح

وتواصلوا مع أصحاب القرار من خلال الحوار الهادئ والبناء وأنهم قدموا للحكومة ولأصحاب القرار أكثر من مرة مشروع كادرهم وأنهم يجدون أنفسهم في وضع لا يحسدون عليه ، مشيرة إلى أن المهندسين الكويتيين آثروا الوطن على أنفسهم في المرات وخير دليل على ذلك جهودهم الصيف الماضي في أزمة الكهرباء والماء حيث تطوعوا لمواجهة الأزمة ولم يتقاضى الكثيرون منهم أية أجور مقابل ما قاموا به من جهد .

وأكدت عضوة مجلس إدارة « المهندسين»: إن المهندسين الذين يتمسكون بأسلوب الحوار يناشدون أصحاب القرار اتخاذ قرار كادر المهندسين أسوة بغيرهم من المهنيين وأنهم مستعدون لشرح أبعاد هذه الكادر وأسبابه

وعرضها على من يشاء من أصحاب القرار ، مؤكدة أن الأوضاع التي تشهدها الساحة المحلية تجعل المهندسين والمهندسات مرة أخرى في وضع لا يحسدون عليه إلا أن القرارات الصعبة لا بد من اتخاذها وأن مجلس إدارة الجمعية مصمم على نيل الحقوق بكافة السبل المشروعة وانصاف المهندسين والمهندسات ورفع الظلم الواقع عليهم .

وخلصت المضف إلى القول : أن جمعية المهندسين مستمرة في كادرها وأن هذا اللقاء مع مهندسين البلدية اللقاء الأول في إطار اللقاءات التي ستجرى مع المهندسين والمهندسات العاملين في مختلف المجالات والقطاعات الحكومية مشيرة إلى أن خطوات تنفيذية سيعلن عن اتخاذها والقيام بها في حينها ، وأن التصعيد بالأسلوب الهندسي الراقي والمعبر عن المستوى الثقافي والاجتماعي لهذه الفئة قادم إذا استمرت المماطلة في إقرار الحقوق .

واتفق الحضور على استمرار التنسيق مع نقابة العالمين في البلدية وإدارة البلدية والجهات المعنية لإقرار كوادر المهندسين وصرف بدلاتهم ، مع التأكيد على أن التصعيد خيار رئيسي إذا استمرت المماطلة في إقرار هذه الحقوق ، من خلال التنسيق مع المهندسين العاملين في مختلف الجهات الحكومية وأن لقاءات أخرى ستعقد معهم.

القحطاني: نطالب أن تكون زيادات المهندسين مجزية وتتناسب ومايقدمونه من جهود تنموية

أكد رئيس الجمعية ورئيس لجنة مزاولة المهنة الهندسية المهندس طلا القحطاني أنه بحث والصبيح في لقائهما في التاسع عشر من فبراير 2008، إعادة بدلات مهندسي البلدية وفق الأنظمة والقوانين، مشيرا إلى القانون رقم 7 / 2003 الذي ينظم عملية صرف هذه البدلات، مشيرا إلى الآلية اتفق عليها واعتمدت من ديوان المحاسبة لصرف البدلات من خلال نماذج الإشراف والزيارات الميدانية التي يقوم بها المهندسون.

وأوضح رئيس الجمعية أن المهندسين الكويتيين يقومون بكل الواجبات المناطة بهم وأنهم سوف يلتزمون بهذه الآلية التي تضمن حقوقهم، في إشارة إلى أن الجمعية أنها تؤيد تطبيق القوانين والأنظمة والآليات التي توثق بدلات المهندسين ، وأنها مستمرة في موقفها الداعم والمؤيد لحقوق أعضائها من ولجميع العاملين في الدولة من خلال الحوار والتناقش سيؤدي إلى تحقيق أفضل النتائج للدولة والمجتمع وجميع موظفي الدولة من مختلف المستويات وخاصة المهندسين.

وأوضح رئيس الجمعية أن اتصالات مجلس الإدارة مع المسؤولين في البلدية وغيرها من الجهات الحكومية خلال الفترة الماضية أسفرت عن حل مشاكل كثيرة ومنها بدلات المهندسين التي تحقق المصلحة المشتركة لهم وللمؤسسات التي يعملون بها، آملا أن تنصف الزيادات المقترحة من قبل الحكومة خلال الأيام القليلة المقبلة المهندسين الكويتيين في القطاعين العام والخاص.

وأكد رئيس «المهندسين» أن سبل التعاون مع مختلف الجهات الحكومية والخاصة مستمرة في موضوع الكوادر للمهندسين ،الذين تبحث دائما في سبل تحقيق مطالبهم وأن لقاءات تعقد بين إدارة الجمعية وهؤلاء المهندسين في مختلف المواقع لرفع الغبن الذي يقع جراء عدم التطبيق للقوانين آملة أن تعمل الجهات الرسمية على تصحيح أوضاع المهندسين التي طال انتظارها .

م/ طلال القحطاني

إعداد : م. أفراح السعيدي

خد و خل

إلي تبيه إخذه وإلي ما تبيه بكل بساطة.. خله

صور خيطان ـ تعبر

Exclusive

و عمار يا كويت

والتنفيذ نهاية العام الجاري

حسام الطاحوس لـ الوطن : 35 مليون دينار لإنشاء مدينتي عمال بصبحان والشدادية

مرفت عبد الدايم:

ن الوكيل المساعد لقطاع اريع الانشائية بوزارة ال العامة المهندس حسام وس، عن قيام الوزارة مشروع المدن العمالية ،لافتا الى انه سيتم تقديم ار الى لجنة المناقصات

المرحلة الأولى وهي التصميم، لافتا الى انه بامكان المقاول ان يبدأ في التنفيذ فورا في حال اعتماد الهيكل الخرساني على ان يتم عمل التصميم النهائي بعد ذلك، مشيرا الى ان هذا ما يميز نظام «Design Belt»

وأوضح ان مشروع إنشاء المدن العمالية من المشاريع التي

كيلو مترات وعن الجامعة ب 14 كم لافتا الى ان الفترة المتوقعة لتصميم وتنفيذ مدينة صبحان 32 سنة وكل

وكل دور يضم 4 شقق وكل شقة تستوعب أربعة أشخاص وتستوعب المدينة 3 آلاف نسمة.

وقال ان مدينة الشدادية يستغرق تصميمها وتنفيذها 30 شهرا، وتضم 51 مبنى وكل مبنى يتكون من 4 أدوار وتستوعب 10 آلاف نسمة، وكل

س

ل الصناعية ب ساحة

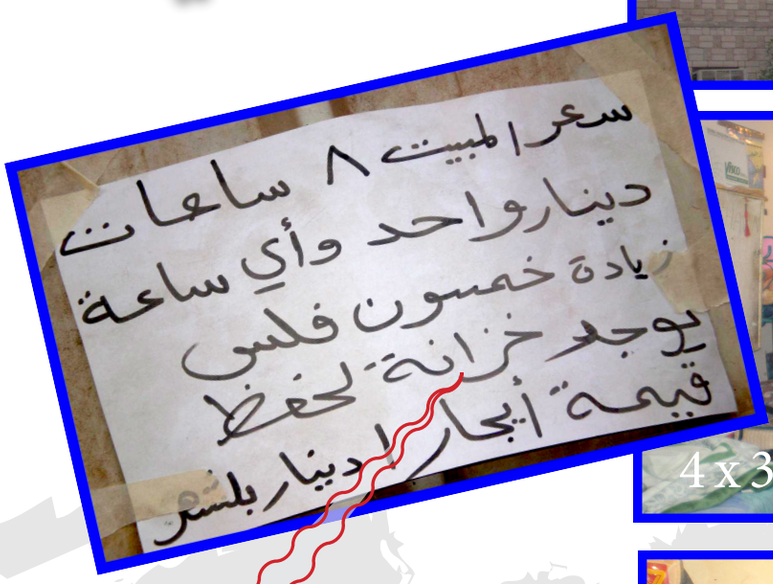
ر مربع والخرافي

ساحة 100 الف متر

د عن المحرقة ب 3

نقل علاجية وادارة ومكاتب ادارية بتكلفة اجمالية ع حوالي 35 مليون دينار.

وإلا باجي؟



اللهم لا اعتراض

نورونا ... اللّه ينور عليكم!

تشهد البـــلاد مجـمـوعـة مـن المشـاريـع الحـيـويـة والمهـمـة في مجـال الـطـرق مـنـهـا مـا هـو قيد التصميم و منها ما هو جاري تنفيذه .. لذلك ، ارتأت مجلة «المهندسون» الوقوف عند هذه المشاريع لمعرفة مسارها و موقفها الحالي و ذلك بلقاء المهندسة سهى أشكناني مديرة إدارة التصميم و المهندس سعود النقي مدير إدارة الطرق السريعة في وزارة الأشغال العامة

تضم الإدارة أربعة أقسام تابعة لها و هي: قسم تصميم الطرق وقسم تصميم صرف الأمطار وقسم العقود، وقسم الخدمات المساندة، حيث تقوم الإدارة بإعداد تصاميم لشبكة الطرق الداخلية وشبكة صرف الأمطار ومجارير مياه الأمطار و الطرق الداخلية بالإضافة إلى إنشاء مواقف سيارات ومداخل ومخارج ودوارات أو تحويل تقاطعات إلى دوارات بالتنسيق مع بلدية الكويت والإدارة العامة لتنظيم المرور والجهات الحكومية ووزارات الخدمات الأخرى . هذا بالإضافة إلى دراسة اقتراحات تقدم سواء من بلدية الكويت أو الإدارة العامة للمرور في كثير من الأمور منها: استحداث التفافات عكسية تحت الجسور أو فيما يتعلق بالمطبات و أحيانا تقدم للإدارة طلبات حتى من أعضاء مجلس الأمة بخصوص توسعات لمداخل ومخارج المناطق السكنية. ولا يقتصر دور الإدارة على هذه الأمور بل تقوم بمراجعة ودراسة التصاميم والدراسات المقدمة من المكاتب الهندسية الاستشارية التي تقوم بتصميم بعض مشاريع الطرق والأمطار ، كذلك دراسة وتقييم العروض الفنية والمالية المقدمة من المكاتب الاستشارية وإعداد المستندات التعاقدية والمواصفات الفنية للمشاريع الجديدة.

أجرى اللقاء : م/ أفراح السعيدي

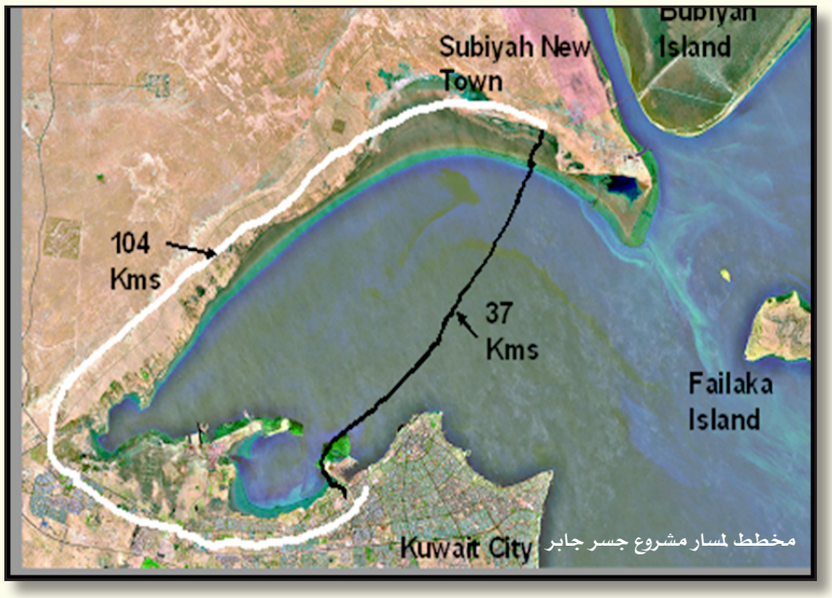
مشاريع مستقبلية

● **مهندسة سهى ، نبدأ لقائنا بالحديث عن جسر جابر (جسر الصبية) كونه معلماً من معالم الكويت .**

– جسر الشيخ جابر يعتبر أطول جسر في الشرق الأوسط وثاني جسر في العالم يربط الشمال الشرقي بالمناطق الحيوية حيث سيكون طوله 26 كيلومتراً و يربط شاطئ الصليبيخات المزمع تطويره بالمنطقة الحرة في العبدلي و كذلك يرتبط الجسر بجزيرة بوبيان عن طريق جسر آخر و قد تمت مراعاة الناحية الجمالية في تصميم الجسر .

المهندسة سهى أشكناني

منظور لمشروع جسر جابر



مخطط لمسار مشروع جسر جابر

● ما هو مسار الطريق الإقليمي الذي يعتبر أحد المشاريع المستقبلية المهمة ؟

– الطريق الإقليمي عبارة عن تحويل مسار مجرور الغزالي إلى مجرورين منفصلين أحدهما على شارع محمد بن القاسم ومن ثم ربطه مع المجرور القائم على تقاطع شارع الجاحظ مع شارع جمال عبدالناصر. والآخر على طريق المطار ومن ثم ربطه مع المجرور القائم قبل تقاطع شارع جمال عبدالناصر مع الطريق الدائري الثاني.

● ماذا عن طريق الدائري الثامن، من أين يبدأ و ينتهي امتداده و أين هو من مرحلة الدراسة ؟

– يعتبر هذا المشروع من المشاريع المهمة لأنه سيربط طريق الفحيحيل السريع من تقاطع الشعيبة شرقا إلى الطريق الإقليمي الدولي غربا، والمشروع حاليا في مرحلة تقييم العروض الاستشارية من قبل الوزارة بالتنسيق مع وزارة المالية للبدء في إعداد التصاميم الخاصة به.

تطوير الطرق

● هل ستكون هناك أعمال تطوير على شارع القاهرة ؟

– أجل، ستكون هناك أعمال تطوير لشارع القاهرة من تقاطعه مع الدائري الأول وتمتد جنوبا إلى التقاطع القائم مع طريق الفحيحيل السريع ويشمل التطوير (3) حارات أساسية لكل اتجاه مع تقاطعات علوية جديدة على الدائري الثاني والثالث وشارع بن خلدون كذلك ستكون هناك معابر للمشاة وطريق فرعي يمتد من شارع القاهرة إلى طريق الفحيحيل السريع.

●ماذا عن شارع دمشق؟

– تبدأ أعمال التطوير من تقاطع الشارع مع الدائري الثاني ويمتد جنوبا إلى تقاطعه مع الدائري الخامس و يشمل التطوير (3) حارات أساسية لكل اتجاه وتحسين سعة المداخل على الدائري الثالث ومواقف ومعابر مشاة.

● ماذا يخدم مشروع شارع جمال عبدالناصر و طريق الجهراء؟

يهدف المشروع إلى جمع الطرق الواصلة بين الطريقين حيث يتصل المشروع من جهة الشرق مع دوار بوابة الجهراء الذي يعتبر نقطه الانطلاق إلى المناطق القائمة، و كذلك المناطق المستقبلية كما يعتبر نقطة انطلاق أخرى غربا من دوار الأمم المتحدة إلى محافظة الجهراء ، كذلك يخدم المشروع البنية التحتية للمنطقة التعليمية و المنطقة الطبية والمنطقة الصناعية و منطقة وزارة الدفاع المارة في هذا الطريق.

● ماذا عن المرحلة الثالثة لطريق الصبية كون المرحلتين الأوليتين قيد التنفيذ ؟

جاري تنفيذ المرحلة الأولى و الثانية من الطريق و جاري حاليا تصميم المرحلة الثالثة منه و التي تتضمن توسعة الطريق الحالي من تقاطع الصبية منتهيا باتصاله بجسر بوبيان و تحويله من خط واحد إلى خطين ذي اتجاهين و ثلاث حارات و توسعة الطريق الفرعي من تقاطع مدينة الصبية إلى طريق العبدلي و تحويله إلى طريق مزدوج ذي حارتين و يشمل على جسور التفاف .

جسـر جـابـر سيكون معلماً من معالم الكويت

● هل سيكون للدائرين الثاني و الثالث مكان في خطة التطوير المستقبلية ؟

– بالنسبة للدائري الثاني تبدأ أعمال التطوير المقترحة من تقاطعه مع طريق الجهراء وتمتد شرقا إلى تقاطعه مع شارع الخليج العربي ويشمل التطوير إنشاء 3 حارات أساسية لكل اتجاه تحتوي على تقاطعات محكومة بإشارات ضوئية ومواقف باصات وعابر للمشاة. أما أعمال تطوير الدائري الثالث المقترحة ستكون من تقاطعه مع شارع محمد بن القاسم وتمتد إلى تقاطعه مع شارع الخليج كذلك يشمل التطوير إنشاء (3) حارات أساسية لكل اتجاه تحتوي على تقاطعات محكومة بإشارات ضوئية ومواقف باصات ومعابر للمشاة ومداخل ومخارج إضافية .

● ماذا عن مشروع الدائري الأول الذي تبقت منه مجموعتان .

– تتكون أعمال المجموعة الثانية لمشروع الدائري الأول لمنطقة دسمان و شارع عبدالله من طرق على الجسور تبلغ حوالي 253 متراً وطرق تبلغ 1695متراً بقطاعات منخفضة مع أعمال بالطرق المحلية و التقاطعات المرتبطة بها . أما أعمال المجموعة الثالثة بمشروع الدائري الأول للمنطقة التجارية تتكون من طرق على مستوى الأرض تبلغ 2500 متر و طرق بطول 1100 متر بقطاعات منخفضة مع أعمال بالطرق المحلية و التقاطعات المرتبطة بها و كلا المجموعتين تشملان أعمالها على تحويل و ترحيل الخدمات القائمة وسفلته الطرق و ممرات المشاة و إنارة الشوارع و العلامات المرورية و العلامات الأرضية و الإشارات المرورية و صرف المياه السطحية و الأعمال المرتبطة بها.

● مهندسة سهى ، مازال الدائري الرابع يعاني من الزحام المروري رغم معالجة ربط ميدان حولي و السالمية؟

– حقيقة تجري حاليا دراسة تصميم والإشراف على تحسين أداء الطريق الدائري الرابع حيث يتكون المشروع من إعادة بناء 16.5 كيلومتراً من الطريق الرئيسي و11 كيلومتراً من الطرق الشعاعية و33 كيلومتراً من طرق الخدمات و4 كيلومتراً من الطرق المحلية بالإضافة إلى بناء 69 بناء هيكلي جديداً من جسور تحتية و علوية و أنفاق و جسور مشاة، كذلك تحسين شبكة صرف مياه الأمطار و تحويل مسار عدد كبير من الخدمات الواقعة على حدود المشروع.

بالنسبة للمناطق السكنية ، هل هناك مشاريع تربط بينها ؟

بالتأكيد ، هناك مشروع دراسة و تصميم و تطوير عدد 15 تقاطعاً على الطرق السريعة لربط المناطق السكنية الجديدة في جليب الشيوخ و جنوب الجهراء و جنوب الدوحة و مناطق أخرى مثل مناطق الصديق و جامعة الكويت بالشدادية و ربط مشروع ضاحية فهد الأحمد السكنية بالجنوب.

مشاكل و معوقات

● مشكلة المرور لا تقتصر على إدارة التصميم ونقص الخبرات عائق أمام التقدم في المشاريع أين دور إدارة التصميم من مشكلة المرور ؟ مشكلة المرور أكبر من أن تتحملها إدارة التصميم لما لها من عدة أسباب منها: زيادة عدد المركبات لدى الأشخاص و بالأخص العمالة الوافدة التي غالبا ما تفتقر للثقافة المرورية، هذا وبالاضافة إلى عدم الالتزام بقواعد المرور . و هنا يقع على عاتق إدارة التصميم عمل توسعات على التقاطعات الرئيسية و توسعة المداخل والمخارج للمناطق السكنية من الطرق السريعة و كذلك تحويل تقاطعات محكومة بإشارات ضوئية إلى دورات كحلول سريعة إلى أن يتم تنفيذ لمشاريع التي تساعد أو تقضي على هذا الزحام و التي قد تم ذكرها سابقا.

●أمام كل هذا الكم الهائل من المشاريع، ما المعوقات التي تواجهها الإدارة؟

– كثرة المشاريع المسندة للإدارة مع الطلبات و الدراسات التي تقدم من البعض كما ذكرت سابقا مع نقص خبرات المهندسين في الإدارة كلها عوائق تؤدي إلى عرقلة سير العمل هذا، وبالإضافة إلى أن الحصول على الموافقات من الجهات الأخرى كالبلدية و الإدارة العامة للمرور لأي مشروع تستغرق وقتاً طويلاً جدا.

قطاع الطرق يحتوي على ثلاث إدارات هي: الطرق السريعة والتصميم والتنفيذ، بالإضافة إلى مكتب التخطيط و المتابعة أما بالنسبة لإدارة الطرق السريعة فهي تحتوي على أربعة أقسام هي: قسم التنفيذ و هو القسم المختص في تنفيذ مشاريع الطرق السريعة الجديدة مثل مشروع الخطابي ، مشروع الدائري الأول و مشروع طريق الصبية، أما قسم الدراسات فهو مختص بمشاريع ذات الطابع الخاص و عمل الدراسات اللازمة و التطوير أما القسمين الآخرين فهما قسم الإشراف و قسم التخطيط و هذان القسمان يتوليان عن أعمال صيانه الطرق السريعة القائمة بحيث أن قسم التخطيط يقوم بعمل الدراسة و إصدار اوامر العمل اللازمة و يقوم قسم الاشراف بمتابعة تنفيذ هذه الأوامر عن طريق عقود الصيانة التابعة لإدارة الطرق السريعة .

عبدالكريم الخطابي

• لنتحدث قليلا عن مشروع عبدالكريم الخطابي ، ما هي فكرته الأساسية ؟

– كانت فكرته الأساسية هي تخفيف الازدحام المروري عن دوار الجوازات و قد تم التغلب على هذه المشكلة بانشاء تقاطع جديد يربط بين منطقتي السالمية و الرميثية عند شارع عيسى القطامي و إضافة جسور التفاف حره لقبل و بعد التقاطع و كذلك عمل طريق منخفض أسفل هذا التقاطع للحركة المرورية من و إلى الشويخ و السالمية كما أنه تمت اضافة طريق منخفض آخر أسفل دوارالجوازات لفصل الحركة المتوجهة إلى دوار البدع عن الحركة المستخدمة في دوار الجوازات.

و متى سيتم الانتهاء من المشروع ؟

يعتبر المشروع عبدالكريم الخطابي في مراحله النهائية حيث تم افتتاح أجزاء منه و من المتوقع أن يتم الانتهاء من أعمال المشروع في الربع الثاني من هذا العام .

المهندس سعود النقي

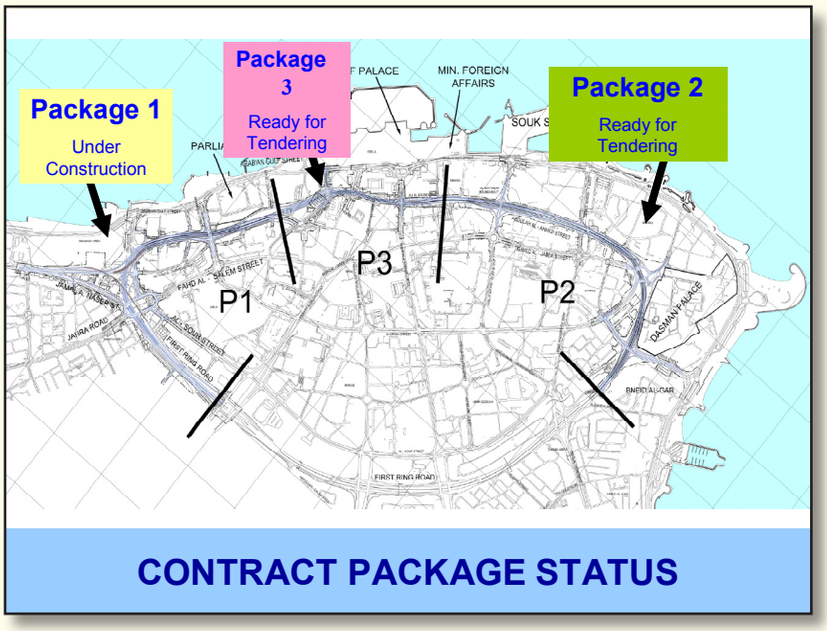
الدائري الأول

● الدائري الأول ، ما هي الغاية المرجوة منه و متى سيتم إنجازه ؟

– فكرته هي عمل طرق منخفضة أسفل تقاطعات الدائري الأول لتكون الحركة في هذا الطريق حرة لتسهيل نقل الحركة بين الطرق المؤدية إلى جنوب و شمال دولة الكويت دون تداخل هذه الحركة في مركز المدينة إلا المركبات المتوجهة إلى داخل مدينة الكويت و بإنشاء هذه المشاريع ستتم زيادة عدد المداخل والمخارج إلى مدينة الكويت وتنظيمها و إعطاء كفاءة أكبر لحركة السيارات على طريق الدائري الأول و من المتوقع إنجاز المشروع عام 2010.

● أين هو الآن من البرنامج الزمني له؟

– يعتبر الدائري الأول في المرحلة الأولى حيث يتكون من استكمال طريق الدائري الأول من عدة مشاريع تم تنفيذ 50 % منها في مشاريع سابقة و هي عبارة عن تقاطعات الدائري الأول مع شارع الاستقلال و القاهرة و المغرب و الرياض، و سيتم استكمال هذا الطريق بعد تنفيذ الثلاث مراحل المتبقية من هذا الطريق .



● هل تمت إعادة دراسة و تصميم مشروع الدائري الأول كون أن الخطة قد تم وضعها في السبعينات ؟

– صحيح أنه تم وضع الخطة الأولية لجميع الطرق السريعة في الكويت في بداية السبعينات وليس فقط الدائري الأول حيث يتم تنفيذ المشاريع المكونة لهذه الخطة الشاملة حسب البرنامج الزمني على أن يتم في حينه عمل التصاميم الجديدة التي تتمشى مع الوضع القائم و في حال وجود مشروع قد تم تصميمة في الماضي و حدث تأخير في عملية التنفيذ قبل طرحه فيتم عمل دراسة جديدة و عمل التعديلات اللازمة على التصميم قبل طرحه .

● ما هي المعوقات التي واجهتموها في تنفيذ هذا المشروع كونه يقع في منطقه مزدحمة و سكنية في الوقت ذاته ؟

عادة في المشاريع المنفذة في المناطق السكنية و المزدحمة تصادف سير الأعمال بعض المعوقات في البداية و ذلك نظرا لكثافة الخدمات الموجودة من أعمال شبكة الهاتف و الكهرباء و الماء و الخدمات الأخرى مثل الصرف الصحي والمطري، حيث أنه يتوجب على مقاول العقد ترحيل جميع الخدمات المتعارضة و المشروع.

● نأتي إلى مشروع لطريق الصبية ، هل لنا أن نتعرف على هذا المشروع الضخم كونه يتكون من ثلاث أجزاء؟

بالفعل مشروع تطوير طريق الصبية يتكون من ثلاثة أجزاء تم طرح الجزئين الأول والثاني ويعتبران قيد التنفيذ ومن المتوقع الانتهاء من هاتين المرحلتين أو اخر العام المقبل، ويعتبرهذا المشروع من المشاريع المهمه لتطوير الطريق الحالي ورفع المستوى إلى طريقين منفصلين يتكون كل واحد منهم على ثلاث حارات لكل اتجاه مع إضافة عدة جسور في أماكن تقاطعة مع الطرق الرئيسية الحالية و المستقبلية و هذا بالإضافة إلى إضافة جسور علوية لإستخدامها كحارات التفاف عكسية حيث أن هذا الطريق يربط بين نقطه إلتقاء طريق الدائري السادس مع طريق الجهراء السريعين ومنطقة الصبية في شمال الكويت.

● ماذا عن التقاطعات الواقعة على الطرق السريعة، أين هي من جدول التطوير؟

– تم إنجاز مشروعين لتطوير أربعة تقاطعات على شبكة الطرق السريعة و هي تقاطعي الملك فهد مع مدينة الأحمدي و تقاطع طريق الدائري الرابع مع طريق الملك فيصل السريع و تقاطع طريق الدائري الخامس مع طريق المطار.

أعمال صب مجرور صرف الأمطار الدائري الأول

• لنتحدث عن الصيانة و التي هي أحد مهام إدارة الطرق السريعة، ماهي المشاريع التي تم تنفيذها أو ستنفذ؟

– فيما يخص أعمال الصيانة تم طرح تسعة عقود لعمل الصيانة اللازمة لشبكة الطرق السريعة وتم طرح سته عقود منها لعمل الصيانة الجذرية للطرق السريعة الرئيسية و هي طريق الملك عبدالعزيز ، طريق الملك فيصل ، طريق الجهراء السريع، الدائري الخامس ، الدائري السادس وأخيرا الدائري السابع. هذا إلى عقد صيانة عام لمتابعة باقي الأعمال على الطرق التي لم يطرح لها عقود منفصلة و تم طرح عقدين متخصصين لتطوير و رفع كفاءة الجسور القائمة.

اهتمام بيئي

• أين هي البيئة من مشاريع وزارة الأشغال العامة ؟

– حرصت وزارة الأشغال العامة في جميع مشاريعها الحالية و المستقبلية على أن يتم توفير مستشار بيئي يقدم تقارير دورية إلى الهيئة العامة للبيئة تبين ما هي التأثيرات السلبية و الايجابية التي طرأت أو قد تطرأ على منطقة عمل المشروع خلال فترة التنفيذ، وذلك عن طريق محطات رصد موزعة على المشروع و أخذ عينات بصفة دورية لجميع مكونات البيئة و متابعتها للتحقق من عدم الأضرار بالبيئة علما بأنه يقوم المستشار المصمم لهذا المشروع بتقديم دراسة بيئية كاملة للمشروع و أخذ الموافقات اللازمة من الهيئة العامة للبيئة قبل المباشرة في طرح المشروع.

• مهندس سعود ،كلمة تود توجيهها لمستخدمي الطرق السريعه؟

أتمنى من أخواني المواطنين الإدراك والوعي الكامل للغرض من هذه الطرق حيث أن كثر جهد للإدارة يضيع في إصلاح اتلافات كان من المفترض عدم حدوثها في دوله مثل دولة الكويت حيث يقوم الكثير من مستخدمي الطرق بتدمير و تخريب الشبك الحاجز في الطرق السريعة و سوء استعمال الطريق حيث أنه تم وضع هذا الشبك في المقام الأول لحماية مستخدمي الطريق وعدم تشويش انتباه مستخدمي الطرق نتيجة عبور السيارات من أماكن غير مخصصة لذلك حيث إن الفكرة الاساسية من الطرق السريعة هي نقل حركة المرور بسهولة وسرعة دون عمل أي إرباك لحركة المرور وليس كما هو متعارف عليه بأن الطرق السريعة يجب استخدام السرعات العالية عليها، ولن يتحقق ذلك إلا بتقليل عدد المداخل و المخارج و حصرها في أماكن محدده يتم تزويدها بجميع ارشادات و إشارات السلامة اللازمة.

أعمال التنفيذ في طريق الصبية

المنهج العلمي في تطوير جسر مشعر الجمرات

من الفكرة الأولية .. إلى التصميم النهائي .. التنفيذ .. والتشغيل

د.م: حبيب بن مصطفى زين العابدين
وكيل وزارة الشؤون البلدية والقروية
المملكة العربية السعودية

مرت الجمرات بمراحل عدة من عهد إبراهيم عليه السلام إلى الجاهلية ثم عهد رسول اللّه صلى اللّه عليه وسلم والخلفاء الراشدين إلى يومنا هذا لم تكن الشواخص الحالية معروفة إلا منذ عهد قريب ربما نشأت في العهد العثماني بسبب الزيادة المضطردة في أعداد الحجاج و مع زيادة عدد الحجاج ازدحامهم حول هذه الجمرات التي كانت تلتف من حولها المباني ولضيق الشوارع اضطرت المملكة إلى توسعة الساحة وإزالة المباني التي لم تخفف من اكتظاظ الحجاج حول الجمرة ونشوء الحوادث لذلك اضطرت المملكة إلى التفكير في توفير مستوى آخر لرمي الجمرات وأنشئ في عام 1395هـ (1975م) ما سمي بجسر الجمرات.

أعداد الحجاج في ازدياد مستمر

يصل عدد الحجاج من الخارج إلى 1.2 – 1.6 مليون و مع حجاج الداخل والمتأخرين من العمرة يصل العدد إلى حوالي ثلاثة ملايين حاج وقد يصل في حجة الجمعة إلى أربعة ملايين حاج كعام 1427هـ و الوقت المتاح للرجم يومي (12، 13) من ذي الحجة من الظهر إلى المغرب (6 ساعات) يتوزع فيها الحجاج على مستويين (في أقصر أيام الشتاء) الطاقة الاستيعابية لكل مستوى على أساس كثافة (4) حاج/م2 حوالي 120 ألف حاج/ساعة/مستوى، بينما في أوقات الذروة يصل العدد إلى ما لا يقل عن (200ألف) حاج /ساعة/مستوى.

محاولات عديدة للتخفيف من حدة الزحام

تم تحديد عدد حجاج الخارج بنسبة (1) لكل (ألف) نسمة عن طريق منظمة المؤتمر الإسلامي منذ أكثر من عشر سنوات كما تم تقليص عدد حجاج الداخل حيث لا يسمح للمواطن أو المقيم بتكرار الحج إلا كل خمس سنوات ، ولكن البعض يلتفون حول القرار بالإحرام من داخل مكة المكرمة بعد دخولها ويفدون عن ذلك بالإضافة إلى تأخر كثير من المعتمرين لأداء فريضة الحج كما سعت وزارة الحج إلى محاولة تفويج الحجاج للتخفيف من الازدحام أثناء رمي الجمرات.

أسباب الحوادث

أولا : مشكلات الساحات المحيطة بالجسر

معظم الشوارع القادمة من شرق منى تصب في الزاوية الشمالية وعند منتصف الجسر تقريباً (الجوهرة ، سوق العرب ، المشاة من المعيصم، الشارع الجديد ، الملك فهد) كما أن الجهة الجنوبية تستقبل القادمين من شارع المشاة الرئيسي وشارع الملك فيصل هذا بالاضافه إلى إختلاط المشاة مع المركبات في الساحة وخاصة في اليومين العاشر والثاني عشر كذلك تجمع في الساحة العائدون من الرمي والقادمون من مكة والبائعون والحلاقون وسيارات الخدمات بالإضافة للمفترشين.

لا يوجد اتزان بين القادمين من شمال منى والقادمين من جنوبها

ثانيا : المشكلات القائمة بالجسر القديم

المشكلة بالجسر القديم هو أن هنالك مدخل واحد للمستوى العلوي للقادمين من جميع الاتجاهات كما يختفي مدخل الدور الأرضي خلف المنحدر للحجاج القادمين من جهة منى و لا يمكن إغلاق المدخل إلا بحائط بشري من قوات الأمن يصعب أن يصمد أمام حشود الحجاج المكتظة في الساحة ورغبتهم في أداء الشعيرة مهما كان الأمر!

و الجدير بالذكر كذلك عدم كفاية الطاقة الاستيعابية أكثر من 200 ألف حاج /ساعة /مستوى(وقت الذروة) كذلك عدم توفر مخارج كافية للطوارئ (سلالم منحدرات) مما يؤدي إلى صعوبة التدخل السريع للإنقاذ والإسعاف بسبب بعد الأفراد والمعدات عن مكان الحادث ويستغرق جلبها وقتاً طويلاً .

ثالثا : مشكلات تتعلق بوعي الحجاج وثقافتهم

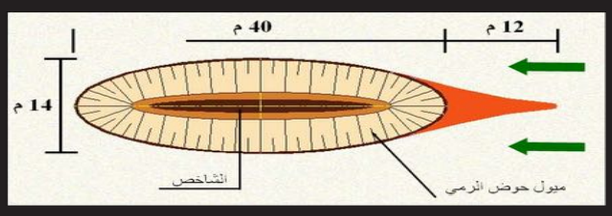
بعض المشكلات التي تعود إلى الحجاج وتزيد من حدة المشكلات السابقة مثل قلة الوعي لدى الحجاج و حملهم للأمتعه و المظلات و تركهم للكثير من المخلفات والأمتعة مما يصعب إزالته في أوقات الذروة ويعيق الحركة ، ذهاب العجزة والمرضى والنساء والأطفال بل الرضع لرمي الجمرات وقت الذروة و عدم الأخذ بالرخص الشرعية في الأوقات المقبولة عند علماء آخرين ورغبتهم في أداء النسك في الأوقات الأفضل بل إن عدداً هائلاً منهم يرغب في أداء الشعيرة في أول وقتها في اليوم الثاني عشر والنفرة من منى بعد الزوال مباشرة.

رابعا : مشكلات أحواض الرمي

الحوض الدائري هو الشكل الأسوأ للانسيابية وخاصة الحوض الأصغر)5م(بالدور الأرضي و كان الرمي بمجرد رؤية الشاخص يحد من الجزء المستخدم من محيط الدائرة إلى ثلث المحيط تقريباً و التركيز على الشاخص (العمود) ومحاولة إصابته بالذات يقلص من المحيط المستخدم ويقلل الانسيابية والطاقة الاستيعابية كما أن الشكل الدائري يؤدي إلى حركات متداخلة ومتضاربة بين الداخلين إليه والخارجين منه.

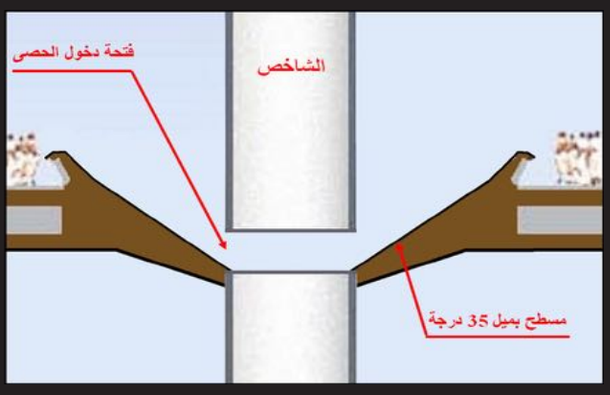
الدراسات التي تم الاعتماد عليها في تطوير الحل الشامل

دراسة أحواض الرمي حيث تم دراسة الأشكال البيضاوية المنتظمة و الأشكال البيضاوية غير المنتظمة و كان الحوض الأفضل انسيابية والأكثر طاقة استيعابية هو الشكل البيضاوي المنتظم (40×14) كذلك تم دراسة عن أثر فصل المسار إلى مسارين ، تحويل



الشكل النهائي لحوض الرمي المقترح

الشاخص إلى جدار و تمديد طريق الحوض من جهة واحدة أو جهتين. و كانت مميزات الشكل الجديد لأحواض الرجم إطالة و توسعة المساحة التي يوجه إليها الحصى بحيث يقوم الحاج بالرمي وهو يمشي (قدر المستطاع) كلك فصل الراجمين إلى مسارين مما يقلل من تضارب الحركات وتشعبها و استعمال أحد المسارين للرجم وقفل الآخر عند أي طارئ.

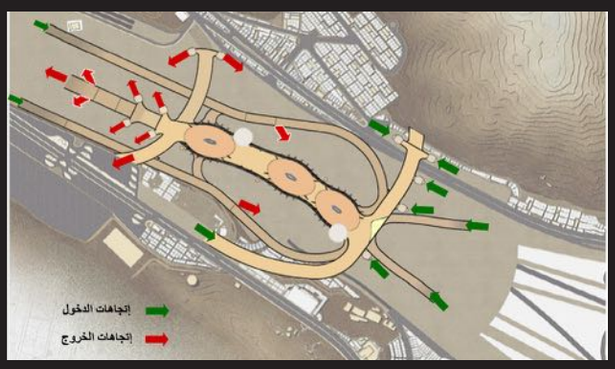


مقطع عرضي بحوض الرمي

إعادة تخطيط منطقة وساحة الجمرات

تم تخطيط الساحة حول الجمرات بحيث تتوزع الشوارع وبالتالي الحجاج على الساحة بشكل متوازن يسمح للحجاج برؤية مداخل الجسر ومنحدراته المختلفة ليتخذ الحاج الوجهة المناسبة كما فصل حركة المركبات عن المشاة عن طريق نفق سوق العرب والجوهرة ونفق شارع الملك فيصل. أما الفكرة المعمارية بنيت على أساس وجود ثلاثة مناطق مركزية بيضاوية ذات أهمية متكافئة وهي أحواض الرجم الثلاثة بشكل يتناسب مع تصميم الشكل الجديد للأحواض مما يساعد على حسن توزيع الحجاج حول الأحواض وشعورهم بوصولهم إلى المنطقة التي يقصدونها

المستويات المتعددة لجسر الجمرات الجديد



المستوى الأرضي يخدم بشكل رئيسي القادمين من جهة منى.

المستوى السفلي (القبو) و يمكن الوصول إليه عبر نفق شارع الجوهرة من جهة الشمال وعبر نفق شارع الملك فيصل من الجنوب و يستخدم لرمي الجمرات من قبل الوفود وربما ذوي الاحتياجات الخاصة كما يسهل عملية الإخلاء والطوارئ والإنقاذ ووضع المعدات والآليات بالقرب من أماكن الحوادث إضافة إلى تجميع المخلفات والحصى وسرعة نقلها إلى خارج منى.

المستوى الأول للقادمين من جهة منى الدخول إليه بواسطة منحدرين من شمال و جنوب منى و الخروج منه عبر ثلاثة منحدرات الأول والثاني باتجاه منى الثالث باتجاه مكة المكرمة

المستوى الثاني للقادمين من جهة مكة المكرمة الدخول إليه بواسطة منحدرين للقادمين من غرب الجمرات ومن محطات الحافلات على شارع سوق العرب وشارع الجوهرة و للقادمين من شارع ريع صدقي وطريق المشاة ومن محطة الحافلات على شارع الملك فيصل و الخروج منه عبر منحدر باتجاه مكة المكرمة مع إمكانية الخروج إلى منى بواسطة السلالم.

المستوى الثالث للقادمين من وسط منى ومن شارع الملك فهد يتم الدخول إليه والخروج منه بواسطة منحدرين أحدهما للحجاج القادمين من نفق المشاة بالمعيصم والأخر للحجاج القادمين من مجر الكبش بالإضافة إلى سلالم عادية وسلالم متحركة.

المستوى الرابع للقادمين من ربوة الحضارم وطريق الملك عبد العزيز العلوي يتم الدخول إليه والخروج منه بواسطة ممرات على المنسوب العالي متصلة مباشرة مع الساحة والمواقف القائمة على شارع الملك عبد العزيز العلوي وتوجد سلالم متحركة وسلالم عاديه للهبوط إلى منى .

تشغيل المشروع في حج عام 1427هـ

أولا : تم تخطيط ساحة ومنطقة الجمرات والطرق المؤدية إليها ومنها بحيث تعتمد بشكل رئيسي على السير في اتجاه واحد و القدوم إلى الجسر من الوسط والعودة من الأطراف كما تحديد الاتجاه لكل شارع إلى الدور الأول أو الأرضي بمسار واضح لايعطي للراجم أي اختيارهذا و بالاضافه الى الأماكن بين المسارات محجوزة بحواجز بلاستيكية لعدة أغراض (قوات الأمن ، معالجة المرضى ، جمع العفش...) منع الافتراش في الساحات ومنطقة الجسر.

القدوم إلى منطقة وجسر الجمرات

العودة من جسر الجمرات إلى المخيمات

ثانياً : التحكم في الحشود وضبطها وإدارتها من منابعها قبل وصولها إلى الشوارع والساحة والجسر و ذلك بتخصيص أكثر من (60) نقطة تحكم من نهاية مزدلفة وحتى منطقة الجمرات في الشوارع والطرقات لإدارة الحشود في الشوارع والموازنة بينها كما تم منع حمل العفش إلى منطقة الجمرات و تحويل الحجاج إلى مخيماتهم في اليوم العاشر للتفويج .

ثالثاً : الجدولة الزمنية فلقد بُذلت في الجدولة الزمنية جهود غير عادية والجديد في الأمر بالنسبة للجدولة الزمنية أنه ضبطها مع المشروع الجديد ومع تخطيط الساحة ومسارات الاتجاه الواحد.

رابعاً : ضبط التزام المطوفين والحجاج بالجدولة الزمنية وهو أمر يتم لأول مرة في الحج ، وقد تفرغت لهذا العمل مجموعة من كوادر الإدارة المركزية للمشروعات التطويرية تحت إشراف وزارة الحج وبالتنسيق معها وتم الاستفادة من حوالي 500 متعاون لضبط الجدولة الزمنية ومراقبتها و بالتالي تم منع المطوفين والحجاج من مخالفة الجداول الزمنية والتفويج و ذلك عن المراقبة عند أبواب المخيمات و المراقبة في الشوارع والطرقات و الاستعانة برجال الأمن عند الحاجة.

خامساً : التوعية حيث تم إصدار فيلم توعوي على أشرطة فيديو وقرص مدمج وبسبع لغات ومطوية أيضا بسبع لغات تم توزيعها على أكبر قدر ممكن من الحجاج والمطوفين ووسائل الإعلام داخل وخارج المملكة...

حج ١٤٢٦هـ

حج ١٤٢٧هـ

خدمة المواطن

اختيار المكتب الهندسي وإعتماد التصميم

الحلقة الأولى

نجاح العمل وإتمامه بالشكل المطلوب يعتمد على مدى التعاون بين الأطراف الثلاثة في العقد وهم المالك والمقاول والمكتب الهندسي (المهندس المشرف) ويعتمد على مدى معرفة كل طرف بمسؤولياته.

أهم مراحل البناء هي مرحلة التخطيط والتصميم واختيار المكتب الهندسي لأنه بكل بساطة إذا لم ننتبه إلى هذه المرحلة ستكون المراحل اللاحقة مزعجة بالنسبة لصاحب المنزل لأنه سيقوم بإنشاء مبنى لم يقتنع به اقتناعاً كاملاً أثناء مرحلة التخطيط والتصميم ويحاول من خلال مراحل البناء المختلفة عمل تغييرات معمارية أو إنشائية، وبالتالي سيكون هناك تكلفة من ناحية مالية وزمنية، ولابد من التركيز أثناء مرحلة التخطيط والتصميم للمنزل بأن يكون هذا المنزل وفق إمكانياتي وحاجاتي ويحقق جميع طموحاتي ويحقق لي الراحة التامة. ومن الأخطاء الشائعة في هذه المرحلة تقليد مخططات الغير مع اختلاف المساحة المتوفرة والإمكانيات المادية والطبائع الشخصية وعدد أفراد الأسرة وأسلوب الأسرة في حياتها اليومية. لذلك لا بد من تحديد احتياجاتك حسب أولوياتك الخاصة بك وبأسرتك من عدد الأدوار وتوزيع الغرف والصالات قبل اختيارك للمكتب الهندسي.

اختيارك للمكتب الهندسي وتحديد احتياجاتك: ننصح بأن تكون لك أكثر من جلسة مع المصمم المعماري والمصمم المعماري هو الشخص المهني المعني بترجمة أفكارنا واحتياجاتنا إلى مخطط «كروكي» أولي وفق رؤية هندسية جمالية، والمعماري الناجح هو المعماري الذي يستطيع أن يتعرف على شخصيات أفراد الأسرة بشكل جيد ويستطيع أن يتعرف على متطلبات الأسرة الفعلية وأسلوب التعايش في هذا البناء وبقدر مراعاة هذه النقاط بقدر ما يكون التصميم المعماري يحقق الراحة التامة لجميع أفراد الأسرة.

وننصح إخواننا المواطنين أن لا يعتمدوا المخطط «الكروكي» الأولي منذ الوهلة الأولى لأن التغيير حالياً على ورق ومن السهل تعديله، بينما وبعد بداية مراحل البناء فإنه سيكلف المال والوقت الكثير فلذلك من الأفضل أن نعطي أنفسنا الفرصة الكافية لمراجعة المخطط والتعايش معه وبعد اقتناعنا الاقتناع التام به نستكمل الخطوات التالية.

الأمور المالية: ننصح إخواننا المواطنين بالاحتفاظ بكل فاتورة شراء مواد وأن لا يسددوا إلى المقاول أي دفعة إلا بعد استلام وصل باسم الشركة المنفذة والمذكورة في العقد، حتى تعرف كم صرفت في كل مرحلة وحتى لا يكون هناك أي خلاف في المستقبل، لأنه في مراحل التشطيبات سيكون التعامل مع أكثر من مقاول في وقت واحد مثل مقاول الديكور والتكسيات الخارجية والأصباغ والأرضيات لذلك ننصح بالاحتفاظ بسجل خاص لكل مقاول يوضح فيه العقد المتفق عليه والدفعات المطلوبة.

استخدام الحاسب الآلي في أعمال الصيانة

بقلم المهندس وليد عبدالهادي اظبيه

تعتبر المعلومات والبيانات الإحصائية من أهم أساليب الإدارة الحديثة في التعرف على أوضاع المنشأة وإيجاد الحقائق المرتبطة بكافة الأنشطة ومجالات الأعمال المتعلقة بها . وتساعد المعلومات والبيانات الصحيحة الإدارة في تحليل مشكلات العمل وتحليل القرارات المرتبطة بالإجراءات التصحيحية الواجب اتخاذها حيالها في الوقت الحاضر بالإضافة إلى تلك الإجراءات الوقائية والطارئة التي تحول دون حدوثها مستقبلاً .

ولعل انتشار نظام الإدارة بالمعلومات هو أول ما يكون لدور وأهمية المعلومات والبيانات لدى الإدارة التي تسعى إلى التطوير والتحسين الدائمين لتحقيق أهدافها .

طرق جمع المعلومات : توجد العديد من الطرق المستخدمة في جمع البيانات والمعلومات التي تساعد الإدارة في الحصول على القدر اللازم منها مع الأخذ في الاعتبار درجة الثقة العالية فيها ومن أهم هذه الطرق :

1. السجلات والبيانات التاريخية .
2. المشاهدة المباشرة .
3. المقابلات الشخصية .
4. الاستقصاءات .
5. البيانات والمعلومات المنشورة .

أنواع البيانات : تنقسم البيانات إلى نوعين رئيسيين هما :

1. بيانات مصنفة .
2. بيانات غير مصنفة .

الإحصاء: يعرف الإحصاء بأنه علم يتناول جمع البيانات والتعامل معها للتعرف على أنواعها وتوزيعاتها وعلاقاتها بعضها ببعض واستخراج صور رياضية تعبر عن هذه التوزيعات والعلاقات.

البيانات الإحصائية في الصيانة : يعتمد إنشاء ونجاح نظام الصيانة الإنتاجية الكلية على ما يتوفر من بيانات ومعلومات عن الأصول الثابتة الداخلة في النظام سواء كانت هذه البيانات والمعلومات ثابتة أو تاريخية أو حديثة ، وتستخدم هذه البيانات والمعلومات في كافة أنشطة نظام الصيانة الكلية منها على سبيل المثال :

- حصر الأعطال أو أوامر التشغيل أو أوامر الإصلاح أو تصنيفها .
- تكرار الأعطال أو أوامر التشغيل أو أوامر الإصلاح للمعدات والآلات والأجهزة.
- تكرار أعمال الفحص أو التفتيش.
- متوسط العمر الاستخدامي للأجزاء أو المكونات .
- متوسط استهلاك الأجزاء أو قطع الغيار .
- متوسط زمن التوقف. متوسط زمن الفحص. متوسط الزمن اللازم للتزييت والتشحيم .
- متوسط الزمن بين الأعطال أو التوقفات.
- متوسط الزمن اللازم للإصلاح .
- متوسط نسبة الانتفاع من العمالة أو المعدات .
- توسط حجم أعمال الصيانة الوقائية أو متوسط حجم أعمال الإصلاح أومنها متوسط حجم أعمال الصيانة ككل خلال فترة زمنية معينة .
- متوسط حجم العمال مصنفة لكل حرفة أو مهنة ومن ثم الاجمالي.
- متوسط التوافرية للمعدة خلال فترة زمنية معينة .
- متوسط كفاءة الأداء للمعدة خلال فترة زمنية معينة .
- متوسط معدل جودة المنتجات للمعدة خلال فترة زمنية معينة .
- متوسط الفعالية الكلية للمعدة خلال فترة زمنية معينة .
- تحليل أزمنة الصيانة .
- تحليل تكلفة الصيانة .
- مؤشرات ومعايير كفاءة أداء الصيانة.

وغيرها من النتائج أو المؤشرات والمعايير التي تحكم أعمال الصيانة سواء من حيث التخطيط أو التحميل أو التكاليف أو الإنتاجية أو الربحية .

يتبع في الأعداد القادمة

Wikipedia

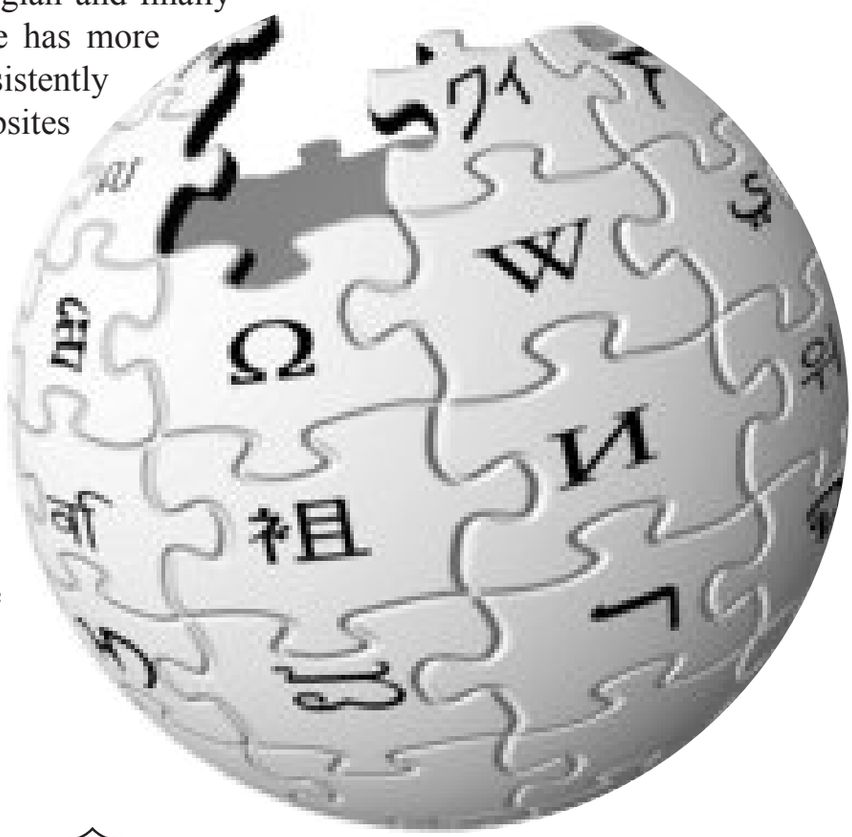
إعداد : م. زينب لاري

As an internet user, you most likely have come across the Wikipedia website, which has become a major source of information around the world these days.

So, what is Wikipedia? And how did it start?
Let's talk about the word itself first. A wiki represents a website or similar online resource which allows users to add and edit content. So, it's a website that includes the collaboration of work from many different authors. The word "wiki" itself is a Hawaiian word that means "quick". In addition, since the site represents an encyclopedia, the word "wiki" was followed by "pedia" so we ended up with "Wikipedia".

Wikipedia was formally launched on 15 January 2001. Initially, it was created as a complement and 'feeder' to an encyclopedia project named 'Nupedia', in order to provide an additional source of draft articles and ideas. From there it quickly overtook Nupedia, growing to become a large global project.

The second step was to expand internationally to include non English languages, and it started with the Deutsche website followed by the Catalan then the French, Chinese, Dutch, Esperanto, Hebrew Italian, Japanese, Portuguese, Russian, Spanish, Swedish, Arabic, Hungarian, African, Norwegian and finally Serbian. The English version alone has more than a million entries and it's consistently ranked among the most visited websites in the world.



But you should be cautious when getting information from Wikipedia because instead of relying on experts to write articles according to their areas of expertise, the website allows anyone to write anything. In addition, it is a peer-reviewed website, so not all the entries can be reviewed by the time someone finds them.

أمراض الحاسوب

من أكثر الأخطاء شيوعا بين الناس عندما يتعلق الموضوع بفيروسات الحواسيب هو اطلاق اسم فيروس على التروجان و الوارم، فاللفظتان عادة تستخدمان بشكل متبادل على الرغم من أنهما يختلفان بالمعنى. والفيروس والتروجان والوارم جميعهما برامج تخريبية ممكن أن تلحق الأذى بالحاسوب ولكن هناك فروق بين الثلاثة وبمعرفة هذه الفروق سيكون من الممكن توفير حماية أكبر للحاسب الآلى، وهذا شرح مختصر للأنواع الثلاثة:

Computer virus

الفيروس: يلحق نفسه ببرنامج أو ملف على الحاسب لكي يستطيع الانتشار من جهاز إلى آخر ويلحق الأضرار في كل جهاز يدخله على مراحل انتقاله و تتدرج الفايروسات في مدى الضرر الذي تخلفه ففي أنواع معينة يكون ضررها كبيراً وبعضها الآخر أقل والجدير بالذكر أنه من الممكن أن يكون الفيروس موجوداً بالجهاز، ولكن لا يستطيع مزاولة التخريب إلا بتشغيل البرنامج المصاب به و كذلك لا يمكنه الإنتشار إلى جهاز آخر إلا بتدخل الأفراد وذلك عن طريق تبادل الملفات المصابة أو عن طريق الايميل.

Worm

الوارم: مشابه للفيرس بتصميمه ويعتبر حالة خاصة من الفيروس وله خاصية الانتشار، ولكن على عكس الفيرس فإنه له القدرة على الانتقال بدون مساعدة المستخدم حيث أنه يستفيد من خصائص الانتقال لدى الملفات بالنظام مما يتيح له الانتقال بدون الحاجه للمساعدة، والخطر الأكبر من الوارم هو قدرته على نسخ نفسه بالنظام فبدلا من ان يقوم الحاسب بارسال وارم واحد فإنه يستطيع إرسال مئات الألوف منها، ومثال على ذلك هو قيام الوارم بإرسال نفسه إلى جميع المستخدمين الموجودين في قائمة الايميل لديك كما انه له القدرة على الانتقال من خلال الشبكات ويستهلك قدراً كبيراً من الذاكره مما يؤدي إلى توقف الأجهزة عن العمل.

Trojan

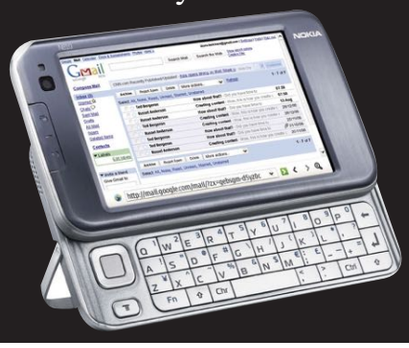
التروجان: في البداية يظهر على شكل تطبيق مفيد ولكنه يقوم بإلحاق الأضرار فور تثبيته أو تشغيله على الجهاز والمستقبل للتروجان يكون قد استقبله طواعية ظنا منه أن ما استقبله هو برنامج شرعي و آمن وعند تفعيل «التروجان» على الجهاز قد تتفاوت النتائج في درجة أضرارها فبعضها تقتصر على تغيير شكل سطح المكتب أو إضافة أيقونات والبعض الآخر قد يحدث ضرراً خطيراً وكبيراً كما أنه للتروجان قدرة على عمل ثغرةbackdoor في النظام مما يتيح للمستخدمين فرصة الدخول على النظام، ولكن على خلاف الفيروسات والوارمز التروجان غير قادر على نسخ نفسه، أو الانتقال للأجهزة الأخرى.

Nokia's new device: Don't call it a phone!

Just days after launching an 8-gigabyte version of its popular N95 mobile phone, Nokia (NOK) unveiled yet another device in its multimedia products lineup. The new N810, though, is no phone – it's an 8-ounce Internet-optimized machine.

At a launch event in San Francisco, Anssi Vanjoki, executive vice president of Nokia's multimedia group, called the device a "full-fledged computer." With a Mozilla-based browser, media player, video chat features and a built-in Skype application and GPS, the portable N810 comes close. It's not bad-looking either – the large 4.13-inch display makes for readable Internet pages (the iPhone's screen, by comparison, measures in at 3.5 inches). There's also a sleek-looking, pullout QWERTY keyboard and an attractive user interface. But, while the device has built-in Wi-Fi and can connect to your mobile phone via Bluetooth technology, it doesn't have cellular capabilities itself. That means that – at least for the time being – it has to be used in conjunction with a cell phone. At $479 a pop, that might be a tough sell.

www.cnnMoney.com



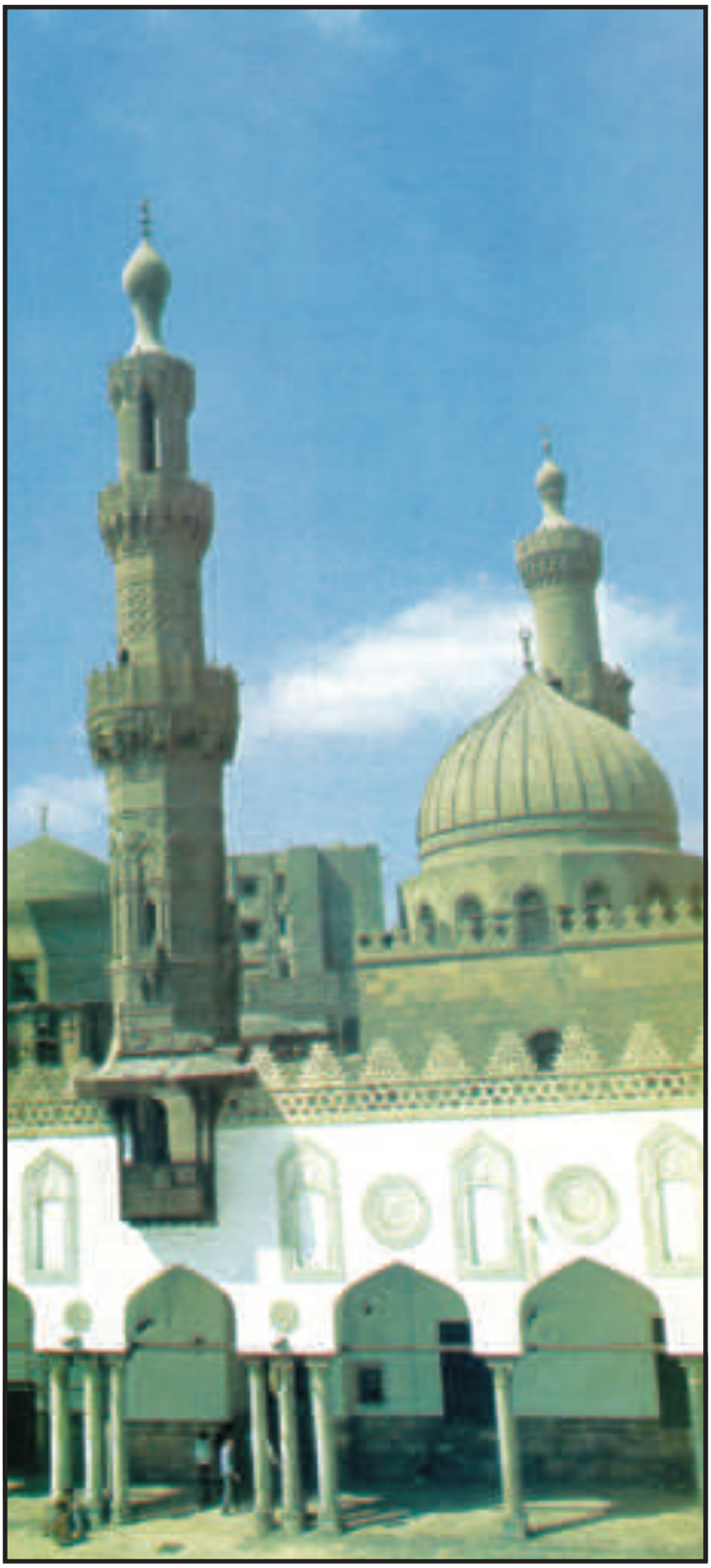
eng.zainab@gmail.com

مسجد ومدرسة السلطان قايتباي
877-879هـ / 1472-1474م

إعداد المعماري : جاد الله عبد الباري فرحات
- بكالوريوس هندسة معمارية - القاهرة 1972 .
مهندس معماري له باقة واسعة من الدراسات والمواضيع عن العمارة

هذا البناء السلطان الأشرف أبو النصر قايتباي الجركسي المملوكي. ولقد ترك سبعين أثراً منقوشاً عليها اسمه في مصر والشام وبلاد الحجاز منها: مسجد ومدرسة (قايتباي) والتي تعتبر أدق وأرشق مثال لمعمار القرن التاسع الهجري والخامس عشر الميلادي حيث أنها توضح مدى الرقي الذي وصلت إليه العمارة في العصر المملوكي . والمشاهد لهذا المسجد لا يملك إلا الإعجاب بجمال النقش وبديع الزخارف ولم يضم المسجد ضريحاً فحسب بل ضم سبيلاً ومدرسة ، وقد نسق المعماري كافة هذه المنشآت المتباينة الوظائف في نظام هندسي رائع ووزعت توزيعاً أضفى على المسجد رونقاً وجمالاً ساحراً مع الاحتفاظ بالوحدة في التصميم فجاءت المدرسة والسبيل ومدخل المسجد على يسار الواجهة بالزخارف والأحجار المنقوشة .

وقد شيد المسجد على غرار المدارس ذات التخطيط المتعامد حيث يتكون من صحن مسقوف تتوسطه شخشخية وتطل على أربعة أيونات متقابلة خلال عقود أربعة وقد راعى المصمم أين يكون إيوان القبلة هو أكبر الإيونات يليه الإيوان المقابل له (الإيوان الغربي) ويفوق الإيوانين الشمالي والجنوبي حجماً وجعل عقوده من الحجر الأبيض والأحمر في نظام زخرفي رائع . ثم كسا الإيونات الثلاثة بأسقف خشبية مجلدة بالذهب والأزود . ولقد تميز إيوان القبلة بكسوة جدرانه بألواح الرخام الملون وهو يشرف على الدور قاعة بعقد مدبب يرتكز



على حرمدان مقرنص وينقسم إيوان القبلة إلى ثلاثة أروقة أوسطها مغطى بسقف مستوى نقش بزخارف مذهبة جميلة ويتوسط الإيوان محراب عبارة عن حنية نصف دائرية خالية من الزخرف تتوجها طاقة معقودة بعقد مدبب تتقدمها دخلة معقودة بذات العقد ومحمولة على عمودين مضلعين لهما تيجان وعقود ناقوسية الشكل . وقد شغلت الطاقية على هيئة الورقة النباتية الثلاثية . ويوجد على يمين المحراب منبر خشبي على جانبيه دخلتين في كل جانب كل منهما معقودة بعقد مدبب ويعلو كل دخلة قمرية مطاولة تحصر بينهما قمرية المحراب المستديرة وسقف الإيوان الخشبي عبارة عن براطيم خشابية (قطاعات) ترتكز على إزار (كورنيش) ذي حنايا ووسطية تمتد منها لأسفل على هيئة الورقة النباتية الثلاثية ويصدر الإيوان ثلاث دخلات معقودة بعقد مدبب بنهاية كل منها شباك ذي مصبعات يغلق عليها مصراعان من الخشب وتعلوها ثلاث قمريات الجانبية مطاولة والوسطى مستديرة .

وتشرف السدلتان (جوانب العقد) على المساحة الوسطى من خلال كردين خشبيين مقرنصين بينهما معبرة وتحوي كل من السدلتين الجانبيتين خزائن حائطية تعلوها قمريات مستطيلة تشرف على الدور قاعة من خلال عقد مدبب يرتكز على كابولي مقرنص وعلى جانبي السدلتان أربعة أربعة أبواب .

ولما كان المسجد يضم ضريحاً أيضاً فإن الإتقان والإبداع في تجميل إيوان القبلة قد ماثلهما في ما جاء من الإبداع والإتقان في الضريح الذي اكتست جدرانه بوزرة من الرخام الملون ، كما زينت مقرنصات الضريح المتدلية الأركان بنقوش رائعة في أعناقها شبابيك من الجص المفرغ ملئت فراغاته بالزجاج الملونثم أحيطت نلك الشبابيك الرائعة فناً وإبداعاً بنقوش مذهبة .

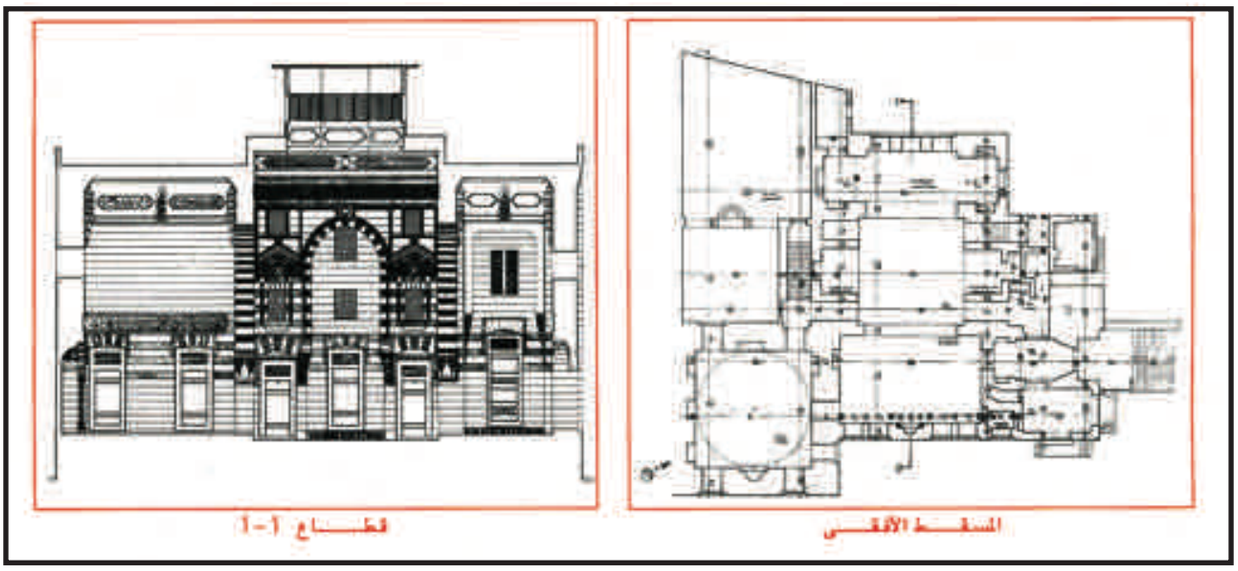
وعلى الرغم من أن النص التأسيسي يشير إلى أن المبني كمدرسة إلا أن الوثيقة حددت وظيفته كخانقاه (مكان للسكن) بالإضافة إلى كونه مسجداً جامعاً .

غير أن المسقط أتبع – بصفة عامة – نمط المدارس المملكوية في تكوين العناصر وعلاقتها ببعضها البعض من حيث المدخل

المنكسر الذي يعمل على تهيئة الداخل للانتقال التدريجي من الفراغ الخارجي إلى الفراغ الداخلي بارتفاعاته المختلفة ويؤدي إلى إيوانات الدراسة عبر دهليز به المزملة والسلم الصاعد للدور العلوي . كذلك نجد أنه روعي في المسقط فصل الخدمات والمرافق عن المدرسة إذا وضعت في منسوب منخفض عن أرضية المدرسة وذلك حرصاً على عزول المناطق الطاهرة عن مناطق الوضوء حيث أختبر موضعها في الركن الجنوبي الغربي نظراً للظروف المناخية السائدة كاتجاه الرياح والشمس والتهوية . كما يلاحظ أتباع المعمار للنسب والعلاقات الهندسية بين ضلع المربع وقطره والمستطيل الذهبي في تصميم المساقط والقاعات والواجهات .

وبدراسة وتحليل التشكيل الداخلي نجده اعتمد على التماثل في تنظيم الفتحات سواء للنوافذ أو الخزائن الحائطية ، وقد تنوعت الارتفاعات الداخلية تبعاً لوظيفة كل عنصر مما يعكس ارتباط خط القطاع بالمسقط . وقد لوحظ في التشكيل الفراغي الداخلي التأكيد على اتجاه المحراب والمحور المتعامد عليه وقد تم الربط بين الواجهات الأربعة المطلة على الصحن باستخدام الجفت اللاعب والميمات المستديرة (وحدات هندسية للزخرفة) حول العقود .

وفي جوانب الدور قاعة أعلى العقود تحصر بينها نصاً كتابياً وقد استخدم نفس الجفت البارز في أنحاء أخرى في المبني للتأكيد على العناصر مما يؤكد تكامل التشكيل الفراغي للعناصر مع بعضها البعض . وعند تحليل الواجهات الخارجية نجد أن التشكيل أعتمد على استخدام القوصرات (الدخلات) الرأسية التي تتوجها حطات المقرنصات والتي نظمت



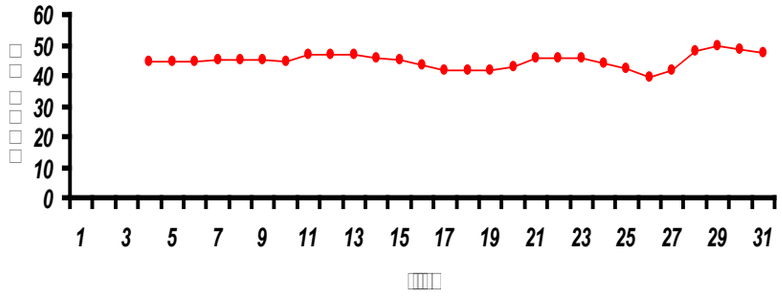
بها الفتحات العلوية والسفلية التي شاعت في المباني المملوكية الجركسية ويمكن قراءة عناصر المسقط من الواجهة وذلك بتنوع مسطح وشكل الفتحات مما يعكس الصدق في التعبير عن الفراغ الداخلي والارتباط العضوي بين المسقط والواجهة . ففي واجهة المدفن اتسع مسطح الفتحات وبرزت عن سمت (سطح) جدار القبلة وغطت بقبة صخرية مزخرفة بزخارف هندسية ونباتية . وتم تأكيد موقع المدخل بالأسلوب المتبع في العمارة المملوكية حيث وضعت المئذنة عن يمين المدخل كعلامة مميزة . وقد برزت قاعدة المئذنة عن سمت الواجهة قليلاً لتؤكد استمرار المئذنة وارتكازها على سطح الأرض بدلاً من ظهورها كما لو كانت محمولة على سطح المبنى ويتميز البناء بصفة عامة بالفن في تشكيل الكتلة البنائية بحيث يتم إظهار كل عنصر في تشكيل عضوي متكامل مع التشكيل السطحي الناتج عن طريق عمل زخارف نباتية وهندسية ظاهرة وغائرة في الحجر مما أوضح الاتزان في الكتلة النباتية . كما يتضح استخدام مواد البناء الملائمة للظروف المناخية والبيئية المحيطة كالحجر والرخام مما يوفر قدر من العزل الحراري من المناخ الخارجي ويعمل على تلطيف الهواء الداخلي ، ونلاحظ استخدام المناور التي تنير الدهليز وتسمح بعمل فتحات بالغرف العلوية لإنارتها كما تعمل على تبريد الهواء داخل الممرات .

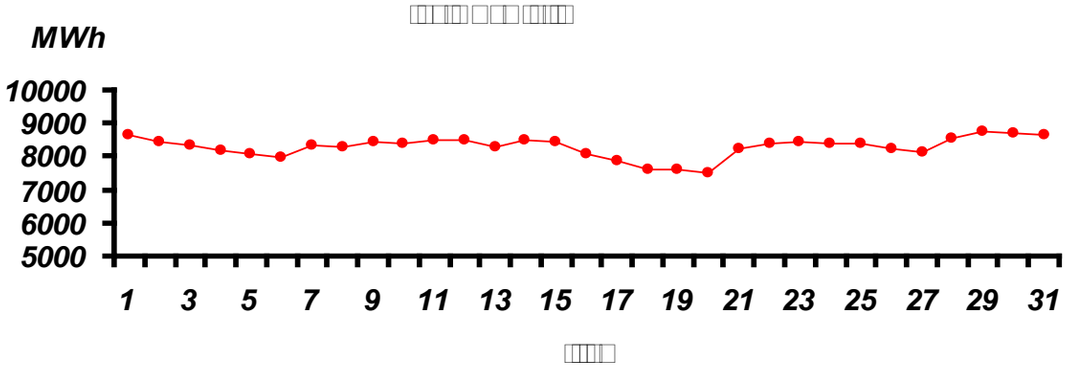
إن هذا البناء ينتقل بنا من الطابع الصارم إلى طابع جديد نابض بالحياة والبهجة وكأنه عالم من الخيال تتراقص فيه الألوان الزاهية الملتقية بالسحر والرشاقة ونحن لا نملك إلا دراسة هذه الإبداعات التي تركها لنا هؤلاء الفنانون .

دراسة لتأثير التظليل على استهلاك الطاقة الكهربائية لنظم التكييف

من القراءات التي سجلت بشهر يوليو لصيف 2007 مع الأحمال المستهلكة بتأثير درجة الحرارة نستنتج الرسم البياني التالي :

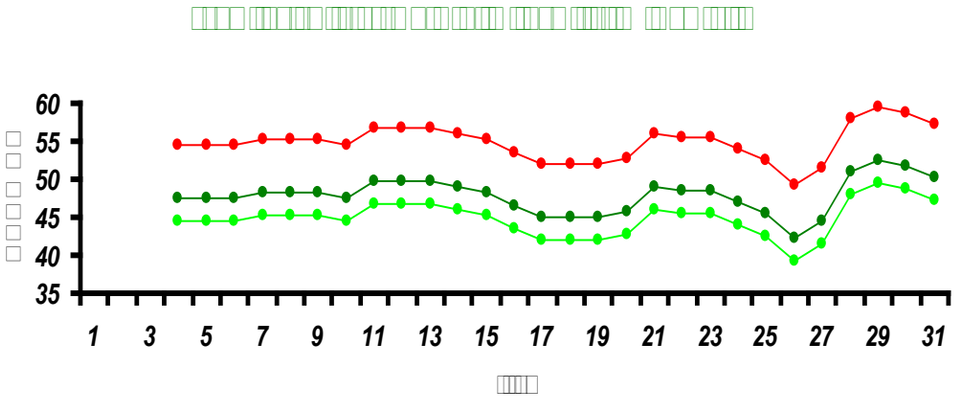
إعداد : م. خالد الحمد



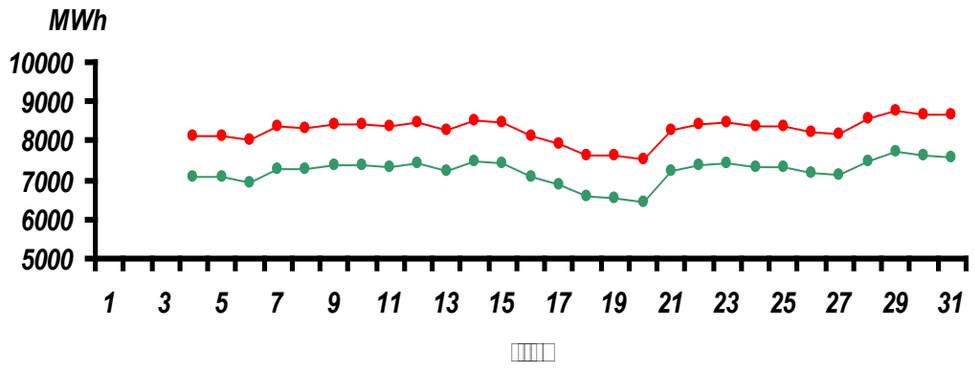


نستنتج من الرسم البياني أن إرتفاع درجة الحرارة يؤثر على زيادة الأحمال الكهربائية وبما أن أنظمة التكييف هي الأكثر إستهلاكا للطاقة الكهربائية بما يقارب 75% من الإستهلاك العام للطاقة فعندئذن عند تقليل إستهلاك الطاقة عن طريق نظم التكييف فإننا سوف نقلل من الإستهلاك العام للطاقة ونظرا لتأثر نظم التكييف بدرجة الحرارة ومن خلال الرسم البياني السابق يتضح لنا أن إرتفاع درجة الحرارة درجة واحدة يؤدي إلى زيادة إستهلاك الطاقة الكهربائية بمعدل 150 ميجا واط /ساعة أي أنه عند خفض درجة الحرارة درجة واحدة نوفر 150 ميجا واط/ ساعة .

وبما أن مكثفات نظم التكييف تقع مباشرة تحت أشعة الشمس وتكون درجة الحرارة بمعدل 50 درجة سليزية فعند عمل تظليل لمكثفات نظم التكييف فإننا سوف نوفر الكثير بما يعادل فرق درجة الحرارة بين المكثفات المظللة والأخرى غير المظللة وهذا الفرق يكون بما يقارب من 7 درجات سليزية، فإنه سوف نوفر 1050 ميغا واط/ ساعة أي بما يقارب إنتاج نصف قدرة محطة توليد .



ومنه سوف نستنتج المنحنيات التالية :



وإذا أردنا حسابها ماديا فإننا سوف نوفر في الساعة 25200 د.ك لكل ساعة عمل، وبما أن أنظمة التكييف تقع تحت تأثير أشعة الشمس المباشرة لمدة لاتقل عن 10 ساعات بفترة الصيف فإننا سوف نوفر يوميا 252000 د.ك وبفترة الصيف الممتدة من بدء شهر أبريل إلى نهاية شهر أكتوبر فإننا سوف نوفر 52920000 د.ك بفترة الصيف وهذه أرقام غير قابلة للإهمال، ولذا نرجوا من أصحاب القرار النظر بالدراسة لمنع إهدار ثروتنا الوطنية .

التوصيات المقترحة :

القيام بعمل آلية لفرض تنفيذ هذه الدراسة لتظليل المكثفات لنظم التكييف وذلك بعمل تصميم بأسعار زهيده لإستقطاب المستهلكين بتطبيق هذا المقترح الذي هو عائد أصلا بالفائدة لكلا الطرفين الجهة المصدرة للطاقة والمستهلك.

Nonlinear Beam Equation

The nonlinear differential equations of motion of an isotropic inextensible Euler-Bernoulli cantilever beam under transverse excitation can be written as

$$\rho A\ddot{v} + c\dot{v} + EIv^{iv} = -EI[v'(v'v'')']' - \frac{1}{2}\rho A\left\{v'\int_l^s\left(\frac{\partial}{\partial t^2}\int_0^s v'^2 ds\right)ds\right\}' + \rho A a_b + q(x,t) + \rho A a_p[(s-l)v'' + v']$$

where, *v* denotes the displacement component along the *y*-axis, the prime and overdot indicate the derivatives with respect to the arc length, *s*, and time, *t*, respectively, □ is the beam density, *A* is the cross sectional area, *c* is the coefficient of linear viscous damping per unit length, *E* is the Young's modulus of elasticity, *I* is the moment of inertia about the neutral axis of the beam, *ap* is the parametric acceleration, and *ab* is the transverse acceleration of the supported end. The boundary conditions associated with these equations of motion are

$$v = 0 \quad \text{and} \quad v' = 0 \quad \text{at} \quad s = 0,$$

$$v'' = 0 \quad \text{and} \quad v''' = 0 \quad \text{at} \quad s = l$$

Discrete Model

To solve the partial differential equation of motion, the beam deflection *v*(*s, t*) is expanded in terms of the mode shapes as,

$$v(s,t) = \sum_{n=1}^{\infty}\phi_n(s)u_n(t)$$

Using these mode shapes leads to the following set of nonlinear ordinary differential equations

$$\ddot{u}_n + \mu_n\dot{u}_n + \omega_n^2 u_n = \sum_{i,j,k}^{\infty}\Gamma_{nijk}u_i u_j u_k + \sum_{i,j,k}^{\infty}\Lambda_{nijk}u_k(\ddot{u}_i u_j + 2\dot{u}_i\dot{u}_j + u_i\ddot{u}_j) + f_n a_b + \sum_{i}^{\infty}P_{ni}u_i a_p + M_n V_a(t) \qquad n = 1,2,3,\ldots$$

where

$$\Gamma_{nijk} = \frac{EI}{\rho A}\int_0^l \phi_n'\phi_i'(\phi_j''\phi_k'' + \phi_j'\phi_k''')ds$$

$$\Lambda_{nijk} = -\frac{1}{2}\int_0^l\left(\int_0^s \phi_n'\phi_k' ds\right)\left(\int_0^s \phi_i'\phi_j' ds\right)ds$$

$$f_n = \int_0^l \phi_n ds$$

$$P_{ni} = \int_0^l \phi_n[(s-l)\phi_i'' + \phi_i']ds$$

$$\mu_n = \frac{c}{\rho A}$$

$$\omega_n^2 = \int_0^l \frac{EI}{\rho A}\phi_n\phi_n''''ds = \frac{EI}{\rho A}r_n^4$$

$$M_n = \frac{bd_{31}E_a(t_a + t_b)}{\rho A}[\phi_n'(s_2) - \phi_n'(s_1)]$$

Nonlinear Free Vibrations Control of Beams Using Acceleration Delayed-Feedback Control

Dr. Khaled A. Alhazza
Kuwait University

Abstract

A single-mode delayed-feedback control strategy is developed to reduce the free vibrations of a flexible beam using piezoelectric actuator. A nonlinear variational model of the beam based on the von Karman nonlinear type deformations is considered. Using Galerkin's method, the resulting governing partial differential equations of motion are reduced to a system of nonlinear-ordinary-differential equations. A linear model using the first mode is derived and is used to characterize the damping produced by the controller as a function of the controller's gain and delay. Three dimensional figures showing the damping magnitude as a function of the controller gain and delay are presented. The characteristic damping of the controller as predicted by the linear model is compared to that calculated using direct long-time integration of a three-mode nonlinear model. Optimal values of the controller gain and delay using both methods are obtained, simulated, and compared. To validate the single mode approximation, numerical simulations are performed using three-mode full nonlinear model. Results of the simulations demonstrate an excellent controller performance in mitigating the first-mode vibration.

Mathematical Model

Piezoelectric Actuator

Piezoelectric actuators are commonly used for vibration control of flexible structures. In this analysis, we assume a thin cantilever beam with a piezoelectric actuator is attached to the surface near the beam base, Figure 1. As a common practice, the piezoelectric thickness is assumed to be negligible with respect to the beam thickness. The distributed load $q(s, t)$ of the piezoelectric actuator, is given by

$$q(s,t) = \left| \frac{\partial^2 M}{\partial s^2} \right|$$

where M is a uniformly distributed bending moment that can be written as

$$M = bd_{31}E_p(t_p + t_b)V_a(t)[H(s - s_1) - H(s - s_2)]$$

where b and t_p are the width and thickness of the piezoelectric actuator respectively, d_{31} is a piezoelectric constant, E_p is the actuator Young's modulus, t_b is the thickness of the beam, $V_a(t)$ is the control voltage, $H(s)$ is the Heaviside step function, and s_1 is the starting coordinate and s_2 is the ending coordinate of the piezoelectric strip.

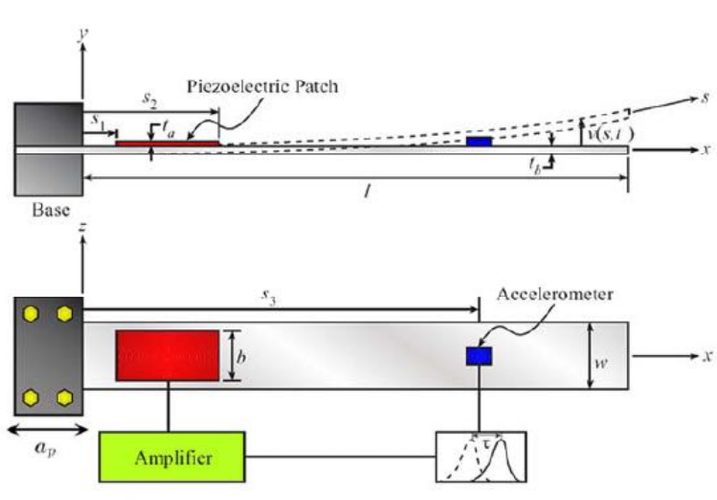


Figure 1: Schematic drawing of a piezoelectrically-actuated beam under parametric excitations.

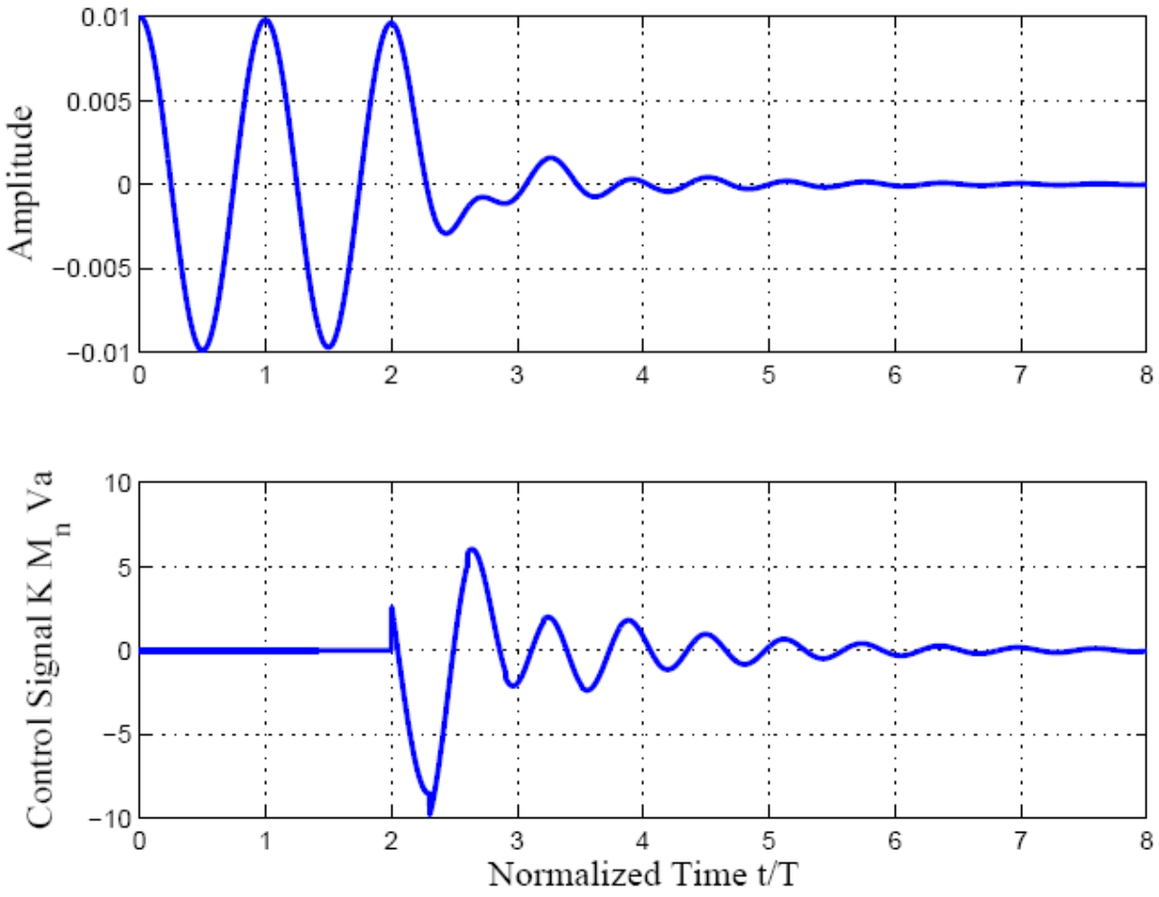


Figure 2: Computer simulations: The beam response and feedback signal for a controller delay=0.3 and gain=0.5.

Conclusion

A delayed-acceleration feedback controller was developed to reduce the nonlinear vibrations of a flexible beam using a piezoelectric actuator. Linear analysis of the close-loop system produced two nonlinear algebraic equations that can be solved to determine the system behavior. Three dimensional figure showing the damping magnitude and system stability as a function of the controller gain and delay are generated. The results obtained using linear analysis are compared to a contour plot obtained using long-time integration of the nonlinear model. This comparison illustrated that both approaches succeeded in defining the stability boundaries but failed in predicting the same optimal damping location. The effectiveness of the controller is tested by several numerical simulations. Results obtained proved the feasibility of such a control approach in mitigating the free vibrations of a cantilever beam without significantly exciting the higher modes. The effect of beam nonlinearities for the case of low amplitude free vibrations is negligible. It is worth noting that, the methodology presented in this paper, can be extended to other flexible structures, such as plates, shells, and cables.

Delayed-Acceleration Feedback

Real world systems have inherent actuator delays that can not be ignored in many applications. Feedback control designers usually tend to use predictors to overcome this problem. This usually compromises the controller performance. Delayed-feedback controllers, however, can accommodate these delays in their parametric delays. This feature makes delayed-feedback controllers ideal for systems that have significant delays.
Since delayed feedback can introduce a significant amount of damping in a closed-loop system, we will derive an algorithm for a feedback control signal that is based on a delayed acceleration of a point on the beam. An expression for the driving voltage of the piezoelectric actuator is then derived. As a control algorithm, we elected to use a linear algorithm. The acceleration of point s_3, see Figure 1, can be expressed as

$$a(s_3) = \sum_{n=1}^{\infty} \phi_n(s_3)\ddot{u}_n(t)$$

The driving voltage for the piezoelectric actuator using the delayed-acceleration feedback algorithm takes the form

$$V_a(t) = \sum_{n=1}^{\infty} -\bar{k}\phi_n(s_3)\ddot{u}_n(t-\tau)$$

Linear Analysis

Delayed-feedback controllers are, in general, very robust. Therefore, the controller can be designed using a linear model and the parameters can then be optimized using the nonlinear model. To simplify the equation using the first mode, we set

$$\ddot{u}_1 + \mu_1\dot{u}_1 + \omega_1^2 u_1 = -K\ddot{u}_1(t-\tau)$$

Assuming an exponentially-damped response, the solution of the previous equation is given by

$$u_1 = Ae^{\sigma t}\cos(\omega t + \theta)$$

Substituting this equation into the single mode simplified equation and setting the coefficients of sin(□*t* + □) and cos(□*t*+ □) equal to zero independently leads to

$$\omega(2\sigma + \mu_1)e^{\sigma\tau} + K\left[(\omega^2 - \sigma^2)\sin(\omega\tau) + 2\sigma\omega\cos(\omega\tau)\right] = 0$$

$$(\omega^2 - \sigma^2 - \mu_1\sigma - \omega_1^2)e^{\sigma\tau} + K\left[(\omega^2 - \sigma^2)\cos(\omega\tau) - 2\sigma\omega\sin(\omega\tau)\right] = 0$$

For a given controller gain, *K*, and time delay, □, these equations can be solved for □ and □. Since these equations are transcendental, infinite solutions are exist.

Numerical Simulations

To validate the present work, a piezoelectric material, PZT PKI 502, and a beam with the following parameters are used: l=0.3 m; E=70 GPa; □=2700 kg/m³; s1=0.01 m; s2=.08 m; b=0.02 m; ta=0.2 mm; and tb=1 mm. We choose a set consists of a time delay of 0.3 and a controller gain of 0.5. Results are shown in Figure 2. It is clear that the controller effectively eliminates the vibrations of the first mode of the beam in about 3 periods. The amplitude of oscillations is decreased by 60% in one period after applying the control effort.

Solution

Sailing Time = $\frac{\text{Distance Sailed in Mile}}{\text{Speed x 24}}$

Sailing Time from Port (X) → (Y) = $\frac{4588}{14.2 \times 24}$ = 13.5 days

Sailing Time from Port (Y) → (Z) = $\frac{5282}{14.2 \times 24}$ = 15.5 days

1) VOYAGE DURATION:

PORT	Distance	Sailing Duration	Time in Port
From Port (X) Port (Y)	4588	13.5 days	--
Port (Y)	--	--	4 days
From Port (Y) Port (Z)	5282	15.5 days	--
Suez Canal Transition duration	--	1 day	--
Port (Z)	--	--	7 days
Total Voyage Duration	--	30 days	11 days

2) Calculation of Required Heavy Fuel Quantity

Heavy Fuel for Main Engine = 34 x 30 = 1020 Ton

Reserve Fuel / Bunker oil = 70 Ton

TOTAL Fuel required for Main Engine during the Voyage = 1090 Ton

Remaining Fuel on board the ship - 700

Actual Quantity of Heavy fuel to be lifted 390 Ton

Required Quantity of Diesel Oil = [30 days x 2] + [11 x 1] = 70 Ton

3) Actual Cargo Quantity to be shipped (Net Deadweight) :

Max. Deadweight at Summer draught = 26500 Ton

Total Heavy fuel quantity for Main Engine = 1090 Ton

Fuel Quantity for Auxiliary Engines = 71 Ton

Fresh Water and Bond Store = 300 Ton

TOTAL Actual Cargo (Net Deadweight) 25039 Ton

4) Calculation of Net Freight

Freight Price = 25039 x 14 = 350546 USD

Brokerage Commission = 350546 x 2.5 % = 8763 USD

Net Freight Gained = 350546 - 8763 = 341783 USD

5) Voyage Related Costs

Ship Daily Operational or running cost = 41 x 3000 = 123000 USD

Cost of Main Engine Fuel = 390 x 97 = 37830 USD

Cost of Diesel Oil for Auxiliary Engine = 71 x 132 = 9372 USD

(X) Port Cost = 1000 USD

(Y) Port Cost = 4 x 2500 = 10000 USD

Suez Canal Transition Cost = 50000 USD

(Z) Port Cost = 7 x 1570 = 10990 USD

TOTAL Actual Cost 242192 USD

6) Ship Daily Income (Profit)

Daily Income = $\frac{\text{Net Freight - Total Actual Cost}}{\text{Total Voyage Time}}$

= $\frac{341783 - 242192}{41}$

= $\frac{2429 \text{ USD per day}}{2}$

2) REPAIR AND MAINTENANCE COST

A - Routine Maintenance

Such as Main Engine and auxiliary machineries, Deck Fabric maintenance Paint, Drydock expenses, Hull cleaning and Paint coating. Routine maintenance prolong the ship lifetime.

B - Ship Class Requirement Expenses

Ship Condition is to be inspected periodically, assessed and approved by Classification Society such as Lloyd's Register, DNV, NKK,…etc. This is to issue Sea-Worthiness Certificate. Such survey necessitate the dry-docking of the ship for machinery survey and ship hull steel plates thickness measurement or scanning.

C - Ship Age

The older the ship, the more are the repair and maintenance expenses as well as the associated spare parts i.e., the ship operation is becoming uneconomical if not costly whereby the ship is to be sold as second-hand or demolished (scrapped) subject to World Fleet Market sensitivity and analytical study.

D - Spare Parts Expenses

This includes ship deck / machinery lubricating oil which represents sometime quarter of the total operating cost supply of the genuine spare parts enhance preventive maintenance and extend ship life time.

E - Insurance

Hull and Machinery Insurance (H&M). This covers Hull and Machinery Damage repair as well as ship total actual loss and actual constructive loss.

Insurance Cost is determined or decided according to ship type, age, previous claims record.

Protection and Indemnity Insurance (P & I) covers shipowner against third party liabilities such as oil spills, death or casualty of ship crew member, collision, perish of cargo, loss of earning.

3 - VOYAGE COST

A - Fuel Cost (Bunkers)

i) High Viscosity Oil (HFO)

ii) Marine Diesel Oil (MDO)

High Viscosity Oil is used for Main Engine.

Marine Diesel Oil is used for Auxiliary Engines.

Bunker cost is the most expensive item of the total ship running costs i.e., operation and voyage cost. Bunker represents about 40 – 60% of the ship running cost depending on the type of voyage and bunker prices prevailing in the market.

Bunker consumption relies fully on the :

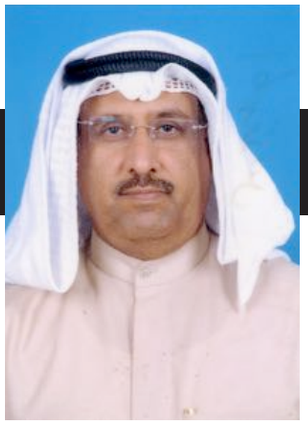
- Ship hull condition (design and cleanliness)
- Chartered or required ship speed
- Main Engine efficiency
- Age of the ship

B - Port Cost

Service Charges such as	Port dues such as
. Pilotage	. Wharfage Charges
. Tugs	. Logistic Services
. Wastage disposal	. Bouys Charges

Port Costs is directly proportional to the Cargo Volume, Cargo Weight, Gross Registered Tonnage and Nett Registered Tonnage.

OPERATING COSTS



Eng. Nayef Al-Thafere

1) LABOUR COSTS

- Administration Costs
- Crew Costs
  - Contracted Manning Agency
  - Shipowner directly appointed Crew

Two Factors affecting Crew Cost :

a) MANNING SIZE

Direct Expense

Salaries

Overtime Expenses

Vacations

Tickets

Social Allowance

Training

Casualty Insurance

Coverage

Indirect Expenses

Relieve Staff or Standby staff

Requires additional salaries + Tickets. Sometimes complete Crew change necessitate additional Expenses. This is to ensure the Smooth operation of the ship during the whole year.

1) Flag State Rules related Expenses
2) Level of Machinery automation i.e., manned or unmanned
3) Catering Staff
4) Seamen required for cargo handling
5) Skill of the Crew and level of required Maintenance standard

International Labour Organization (ILO) and International Transport Workers Federation (ITF) recommended the minimum crew wages level and level of crew remunerations.

On-shore Management Expenses

Technical/Operational

Such as Superintendents Controllers, …etc.

Administration such as

Finance, Accounts, Personnel, Services…etc.

الكويت ..
ماقصّرت ويّانا، ويوم طلبَتْنا لبّينا النداء.

.. تسلم إيدك

ألو.. ترشيد
800222

وزارة الكهرباء والماء

جمعية المهندسين الكويتية
KUWAIT SOCIETY OF ENGINEERS

KUWAIT SOCIETY OF ENGINEERS 1962

ترشيد
المشروع الوطني لترشيد الطاقة (الكهرباء - الماء)

مهـــنـدس

المرحوم بإذن الله تعالى الدكتور المهندس / حمود الرقبه

يذكر أن آخر بئر من الآبار النفطية الكويتية التي فجرها النظام العراقي البائن عند اندحاره من الكويت قد أطفىء عندما كان حمود الرقبة وزيرا للنفط بحضور أمير البلاد الراحل المغفور له بإذن الله تعالى الشيخ جابر الأحمد الجابر الصباح.

- من مواليد -1951 منطقة المرقاب .
- حاصل على شهادة بكالوريوس في الهندسة الكيميائية عام 1974 من الولايات المتحدة الأمريكية، وفي عام 1977 حصل على ماجستير في الهندسة الكيميائية من انجلترا ، في عام 1981 حصل على دكتوراه في الهندسة الكيميائية من انجلترا، وفي عام 1993 حصل على دكتوراه فخرية في العلوم من انجلترا أيضاً .

• المناصب الرسمية التي شغلها الفقيد :

- 1974-1975 : مهندس في وزارة الكهرباء والماء.
- 1981 : أستاذ في كلية الهندسة والبترول - جامعة الكويت.
- 1982-1984: عميد مساعد في كلية الهندسة والبترول - جامعة الكويت.
- 1984- 1986 : عميد كلية الهندسة والبترول - جامعة الكويت .
- 1986-1988 : مدير عام معهد الكويت للأبحاث العلمية .
- 1988-1991 : وزير الكهرباء والماء.
- 1991-1992 : وزير النفط ورئيس مجلس إدارة مؤسسة البترول الكويتية.
- 1994 : رئيس مجلس الادارة والمدير العام لشركة الأبيار الهندسية للتجارة العامة والمقاولات.
- 1995 : نائب رئيس مجلس إدارة شركة هيموكو العالمية.
- 1996 1999- : عضو مجلس الأمة الكويتي.
- 1998-1999 : وزير الكهرباء والماء.
- 1998-1999 : وزير الأشغال العامة .

• مراتب الشرف التي حصل عليها الفقيد فهي :

- شهادة الدكتوراه الفخرية في العلوم من جامعة سلفورد - 1993 - انكلترا .
- جائزة القرن العشرين في الانجازات من الجمعية الأميركية للسير الذاتية .
- في عام 2004 اختارت مؤسسة روبرت جودارد الامريكية الدكتور حمود الرقبة ليكون شخصية العام ومنحته جائزتها السنوية العالمية على انجازاته في مجالات علمية متعددة عندما كان وزيرا في الحكومة الكويتية منها: مجالات هندسة البترول وتكريره وتحلية المياه واطفاء الآبار الكويتية وإعادة التيار الكهربائي التي تمت بعد فترة وجيزة من تحرير البلاد عام 1991.
- في ديسمبر 2006 أسس شركة الخليج لعزل ثاني أوكسيد الكربون وحقن آبار النفط التي يتركز نشاطها في عمليات عزل وتخزين غاز ثاني أوكسيد الكربون المنبعث من محطات توليد الكهرباء والمصافي النفطية وذلك إيمانا منه بدور القطاع الخاص في دفع العجلة الاقتصادية للبلاد.
- انتقل الدكتور حمود الرقبه إلى رحمه الله تعالى عن عمر يناهز السابعة والخمسين فجر يوم 25 مايو 2007 و هو على متن طائرة خاصة أمر بها سمو أمير البلاد الشيخ صباح الأحمد الجابر الصباح لنقله إلى فرنسا لتلقي العلاج .

المهندس / حمود الرقبه
يرحمه الله

أنا مستعد ..!!

جمعيّة المهندسين الكويتية
KUWAIT SOCIETY OF ENGINEERS

أن أحافظ على بلدي وأعمل على تنميتها بمصداقية وشفافية وروح يملؤها الأمل والتفاؤل

هؤلاء يؤيدون التنمية الهندسية والمهنية في الكويت

الدائرة الأولى

صالح احمد عاشور	انور جواد بوخمسين	مبارك سالم الحريص	فاطمه حجي عبدلى
خالد حسين الشطي	بدر فالح العازمي	مخلد راشد العازمي	فوزي ابراهيم الدويسان
خليل ابراهيم الصالح	حسن عبدالله جوهر	نجلاء علي النقي	فيصل عبدالوهاب بورسلي
حسين ناصر الحريتى	حسين على القلاف	نواف سليمان الفزيع	عدنان عبد الصمد
سالم مثيب الاذينه	جابرسيد البهبهاني	هانى سليمان الخليفى	محمد خورشيد
احمد حاجى لاري	منصور محمد الخزام	عبدالمحسن مدعج المدعج	

الدائرة الثانية

حسين على القلاف	طلال محمد البذالي	مرزوق علي الغانم	د. عبد الواحد الخلفان
خالده عبدالحى الخضر	هيثم حمد الشايع	جمعان الحربش	
خلف دميثير العنزي	عبد الرحمن فهد العنجري	دعيج الشمري	
راشد سلمان الهبيده	عدنان ابراهيم المطوع	عبد اللطيف العميري	

الدائرة الثالثة

طلال فهد الغانم	روضان عبدالعزيز الروضان	ناجي عبدالله العبدالهادى	عبد الله يوسف المعيوف
عبدالعزيز حمد الشايجي	فارس سعد العتيبى	ناصر جاسم الصانع	علي عبد الله دشتي
عبدالكريم جاسم بن حيدر	فيصل حمد المزين	نعيمه احمد الحاي	عباس الخضاري
اسيل عبدالرحمن العوضى	فيصل على العتيبى	نبيلة سلمان العميري	سالم الدعسان
جمال حسين العمر	مبارك عبدالله شعيب	نوال سليم المقيحط	عبدالله شمساه

الدائرة الرابعة

محمد محسن البصيري	محمد دهيم الضفيرى	محمد خليفه الخليفه	طرقي سعود المطيري
مسلم محمد البراك	حسين مزيد الديحاني	رجا حجيلان المطيري	طلال منيزل العنزي
ناصر فهد الدويله	احمد نصار الشريعان	سعد حمد العازمي	راشد قطيم الهرشاني
نايف عبدالعزيز العنزي	عسكر عويد العنزي	سعد على الرشيدي	مبارك محمد الوعلان
يوسف احمد اشكنانى	على سالم الدقباسي	محمد سليمان الرشيدي	خضير العنزي
منصور صالح الرفدى	عليه صفوق العنزي	ضيف الله ابورميه	

الدائرة الخامسة

جابر سعد العازمي	مذكر سعود المطيري	عبدالله فالح راعى الفحماء	خليل عبدالله أبل
حسين براك الدوسري	مرزوق فالح العازمي	عبدالله مهدى العجمي	حميد الحمدان
خالد ضويحى السبيعي	فيصل محمد الكندري	عبدالعزيز خليف العنزي	خليل الشمري
سعدون حماد العتيبى	عايض نايف العتيبى	عماد فالح الجلوي	موسى درويش
فهد دهيسان الوميع	على حمود الهاجري	فاطمة يوسف النهام	احمد جوهر
محمد فالح العجمي	عبدالله حشر البرغش	محمد هادي هايف الحويلة	

جمعيات مهنية هندسية شاركة بالحملة

من أجل كويت المستقبل، ومن أجل كويت البناء، ومن أجل إعمار الكويت، ومن أجل تقدمها وإزدهارها، ومن أجل استثمار شبابها وكفاءتها، ومن أجل مساندة المهندسين الكويتيين على تحمل مسؤولية النهوض ببلدهم ووضعها بين مصاف الدول المتقدمة، ومن أجل تصحيح أوضاعهم المهنيه والوظيفية والإجتماعية بما يتفق وأدائهم وقدراتهم وإنجازاتهم ومن أجل توفير الأمن الوظيفي والاستقرار الإجتماعي لهم.

كادرنا ... مطلبنا

www.kse.org.kw

مهمتنا. إضفاء المزيد من القيمة إلى الموارد البترولية للكويت

	رؤيتنا - نسعى من أجل ...	قيمنا - نلتزم بـ.....
التفوق في الأداء	أن نقوم بدور استراتيجي في القطاع النفطي والاقتصاد الكويتي أن نكون أفضل شركة تعمل في مجال التكرير في الخليج أن نكون ضمن الربع الأول في التصنيف العالمي لشركات التكرير	التعاون الوثيق في اطار الصناعة النفطية تعظيم قيمة اصولنا ومواردنا تنمية ارباحنا
بناء افضل الموارد البشرية	أن يكون موظفينا بأعلى مستويات الكفاءة إفساح المجال امام كل فرد لتحقيق طموحاته دعم المجتمع لازدهار الكويت	العمل بروح الفريق الواحد، الابداع و الشفافية مكافأة العاملين وفقا لأدائهم تمكين العاملين من التعلم والارتقاء احترام الفرد اعداد قادة المستقبل
الالتزام بالممارسات الصحيحة دائما	أن نكون في موقع ريادي على صعيد اداء السلامة والصحة والبيئة أن نكون الاختيار الأمثل و الأكثر مصداقية لعملائنا ان نتميز عملياتنا بالكفاءة العالية والتكامل	التفوض بمسؤوليتنا تجاه صحتنا وسلامتنا وسلامة مقاولينا ومجتمعنا اخذ زمام المبادرة للحفاظ على البيئة تزويد عملائنا بمنتجات عالية الجودة التحلي بروح الأمانة والمسؤولية تجاه كل ما نعمل

طاقة متجددة