تعطل المقاولين في الأعمال وعمليات الشراء وإبرام العقود ونقص العمالة

الفاضل: تأخر تنفيذ مصفاة الزور لمدة عام

د.خالد الفاضل

انفوغراف: مصطفى صالح

أحمد مغربي

كشف وزير النفط ووزير الكهرباء والماء د. خالد الفاضل عن أن نسبة الانجاز المحققة في مشروع مصفاة الزور حتى منتصف شهر اكتوبر 2018 بلغت 73,9٪، علما بأنه سيكون هناك تأخير متوقع لتفرة ما بين العشرة والاثني عشر شهرا حسب آخر التقديرات.

وذكر الفاضل في رده على سؤال برلماني تم توجيهه من النائب فيصل الكندري وحصلت «الأنباء» على نسخة منه، ان تأخير انشاء مصفاة الزور يعود إلى التالي:

1 ـ تأخر بعض المقاولين في أعمال الهندسة التفصيلية.
2 ـ تأخر المقاولين في بعض عمليات الشراء.
3 ـ تأخر المقاولين في ابرام بعض عقود الباطن.
4 ـ نقص في اعداد العمالة المطلوبة من قبل المقاولين.
5 ـ الاحوال الجوية الصعبة في الاعمال البحرية.

وفيما يتعلق بالأوامر التغييرية على مشروع مصفاة الزور، ذكر الفاضل ان هناك نوعين من الأوامر التغييرية:

● النوع الأول: وهو الذي يدخل ضمن الاطار التعاقدي للعقد ولا يؤثر على قيمة العقد الإجمالية، حيث ان الحاجة له لا تظهر الا اثناء قيام المقاولين بأعمال الهندسة التفصيلية للمشروع، وقد تم اصدار عدد من هذا النوع من الأوامر التغييرية.

● النوع الثاني: وهو الذي لا يدخل ضمن الاطار التعاقدي للعقود، ويوجد أمر تغييري واحد على النحو التالي:

ـ الأمر التغييري: أعمال البديل المؤقت لإمداد النفط الخام وغاز الوقود إلى مصفاة الزور.
ـ وصف العمل: عمل شبكة خطوط وتركيب/ تطوير مضخات لامداد النفط الخام وغاز الوقود الى مصفاة الزور.
ـ قيمته: 19,975 مليون دينار كويتي.

وبين الفاضل أن مشروع المصفاة الجديدة استراتيجي وبيئي بالدرجة الأولى، ويمثل هذا النوع من المشاريع مسؤولية والتزاما من مؤسسة البترول الكويتية وعن طريق شركاتها التابعة المنوط بها توفير جميع احتياجات السوق المحلية من المنتجات البترولية، حيث ان الهدف الرئيسي لمشروع المصفاة الجديدة هو توفير احتياجات وزارة الكهرباء والماء من الوقود النظيف، وذلك تحقيقا لأهم الأهداف الاستراتيجية التالية:

● توفير زيت وقود صديق للبيئة لتشغيل محطات الكهرباء.
● تفادي حرق كميات هائلة من النفط الكويتي الأعلى قيمة.
● توفير منفذ اقتصادي مضمون لتصريف النفط الثقيل لتفادي بيعه بخصومات كبيرة.
● إيجاد توازن بين إنتاج النفط الخام والتكرير في الكويت.
● توفير المرونة الكاملة لتشغيل المصفاة لتكرير خليط من النفوط.
● توفير فرص عمل إضافية للعمالة الوطنية.

وقد قامت مؤسسة البترول الكويتية في عام 1998/1997 بدراسة موازنة العرض/ الطلب للوقود في الكويت حتى عام 2010 لتحديد وتقييم أفضل السبل لتلبية الاحتياجات المستقبلية من الوقود، كما قامت في عام 2004 بعمل دراسة تفصيلية اخرى بخصوص احتياجات الطاقة في البلاد حتى عام 2020، حيث تمت مقارنة جميع البدائل المتاحة من الناحية الاقتصادية والاستراتيجية، وقامت بعدها بتحديث الدراسة في عام 2007/2006 لتشمل الاحتياجات المتوقعة من حقل الدرة ومقارنة جميع البدائل التالية:

1 ـ استيراد الوقود ذي المحتوى الكبريتي المنخفض LSFO.
2 ـ استيراد الغاز الطبيعي المسال LNG: Liquefied Natural Gas.
3 ـ استيراد الغاز بواسطة خط الأنابيب.
4 ـ اتفاقية تكرير وتصنيع في المصافي الخارجية لإنتاج زيت الوقود ذي المحتوى الكبريتي المنخفض.
5 ـ مشروع الوقود البيئي التابع لشركة البترول الوطنية الكويتية.

وأكدت النتائج الحاجة الملحة للاستعجال في مشروع المصفاة الجديدة وذلك على ضوء احتياجات الطاقة في الكويت حسب آخر المستجدات المتعلقة باحتياجات محطات توليد الكهرباء والماء.

بدائل زيت الوقود

وفي سؤال حول وجود بدائل أخرى لزيت الوقود، قال الفاضل إنه يوجد عدد من البدائل عن زيت الوقود للوحدات البخارية القائمة في محطات توليد الطاقة الكهربائية وتقطير المياه، حيث إنها مصممة لاستخدام مختلف أنواع الوقود (الغاز الطبيعي ـ الغاز المسال ـ زيت الغاز ـ زيت الوقود ـ النفط الخام)، ويعتبر وقودي الغاز الطبيعي والغاز المسال هما الأفضل من ناحية الجدوى البيئية والاقتصادية، في حين ان وقود زيت الغاز يعد في المرتبة الثانية من حيث الأثر البيئي ولكنه يعتبر الأعلى تكلفة بين انواع الوقود الممكن استخدامها في الوحدات البخارية لتوليد الطاقة الكهربائية، ويلي زيت الغاز في التكلفة النفط الخام ثم زيت الوقود.

وفي سؤال حول تحديد وزارة الكهرباء والماء نوع الوقود المراد استخدامه لتوليد الطاقة قبل دراسة الجدوى التي اعدتها مؤسسة البترول الكويتية، قال الفاضل: لا، لم تحدد وزارة الكهرباء والماء نوع الوقود المراد استخدامه، حيث إنه يتم تصميم محطات توليد الطاقة الكهربائية وتقطير المياه بناء على الوقود المتوافر من قبل القطاع النفطي، وتحرص مؤسسة البترول الكويتية على تزويد محطات وزارة الكهرباء والماء بأنسب نوع من الوقود من حيث التكلفة والتأثير البيئي، حيث بينت دراسة موازنة العرض والطلب على الوقود في دولة الكويت قبل اعتماد مشروع المصفاة بأن بناء مصفاة جديدة لتزويد محطات توليد الكهرباء بزيت الوقود ذي المحتوى الكبريتي المنخفض هو البديل الأنسب لتلبية الاحتياجات المستقبلية من الوقود، وذلك في ضوء عدم توافر الغاز محليا وتعثر المفاوضات مع الدول المجاورة لاستيراد الغاز عبر خطوط الأنابيب.

واختتم الفاضل حديثه قائلا: «يتم حاليا استخدام الغاز المسال المستورد بحد أقصى 800 مليون قدم مكعبة في اليوم للأشهر من مارس إلى ديسمبر، وتم البدء في الاستيراد من قبل مؤسسة البترول الكويتية في عام 2009».

وكانت الكويت وقعت عقود مشروع مصفاة الزور في 13 أكتوبر 2015، وتم البدء بأعمال العقود في 28 أكتوبر 2015، وتبلغ ميزانية المشروع 4,87 مليارات دينار.

«الكهرباء» لم تحدد نوع الوقود المراد استخدامه في المصفاة

بناء المصفاة لتزويد محطات الكهرباء بزيت الوقود هو الأنسب لعدم توافر الغاز وتعثر استيراده

استخدام الغاز المسال بحد أقصى 800 مليون قدم مكعبة يوميا

بتراجع سنوي 19٪.. وجميعها جاء لسداد استحقاقات بنفس القيمة

1,7 مليار دينار إصدارات «المركزي» لسندات تنظيم السيولة بالربع الأول

مصطفى صالح

أعلن بنك الكويت المركزي أمس عن تخصيص إصدار جديد لسندات وتورق مقابل لتنظيم السيولة في القطاع المصرفي بقيمة 240 مليون دينار لأجل 6 أشهر بعائد يصل إلى 3,125٪. ويتزامن هذا الإصدار الجديد مع استحقاق لسندات بقيمة 240 مليون دينار، كان البنك المركزي قد أصدرها في 2 أكتوبر 2018، لأجل 6 أشهر وبعائد بلغ 2,875٪.

وبذلك، يصل إجمالي سندات بنك الكويت المركزي والتورق المقابل التي صدرت لتنظيم السيولة في القطاع المصرفي خلال الربع الأول من العام الحالي 1,68 مليار دينار في صورة 8 إصدارات، وبتراجع 19٪ عن الربع الأول من 2018، حيث بلغت قيمتها 2,08 مليار دينار بعدد 10 إصدارات.

ومنذ بداية 2019 أصدر «المركزي» سندات لتنظيم السيولة بالقطاع المصرفي بقيمة 1,9 مليار دينار، وهي متراجعة بنسبة 17٪ عن قيمة السندات المصدرة في الفترة المماثلة من العام الماضي، والبالغة 2,3 مليار دينار. وبلغ حجم السندات المستحق سدادها منذ بداية 2019 وحتى 2 الجاري 1,9 مليار دينار.

سيولة جيدة

ويحافظ بذلك بنك الكويت المركزي على مستوى السيولة في القطاع المصرفي من خلال إصدار سندات جديدة بقيمة الإصدارات المستحقة نفسها بما يحدث توازنا بعدم زيادة او خفض مستويات السيولة الحالية، حيث جاءت جميع إصدارات تنظيم السيولة منذ بداية العام لسداد استحقاقات لسندات مماثلة، إذ أصدر «المركزي» 7 إصدارات لسندات وتورق تزامنت جميعها مع استحقاق لسندات في الفترة نفسها.

وقد أصدر البنك المركزي اصدارين لسندات لأجل 6 أشهر منذ بداية العام بقيمة 480 مليون دينار، يقابلها استحقاقان لسندات بنفس القيمة خلال الفترة نفسها، فيما أصدر البنك المركزي 7 إصدارات لسندات الأجل 3 أشهر منذ بداية العام بما قيمته 1,44 مليار دينار، يقابلها 7 استحقاقات لسندات بنفس القيمة خلال الفترة نفسها.

توقف الدين العام

جدير بالذكر أن البنك المركزي قد توقف منذ 27 سبتمبر 2017 عن إصدار سندات دين عام جديدة، وهي سندات يصدرها «المركزي» نيابة عن الحكومة ممثلة في وزارة المالية لسد عجز الموازنة العامة، ويرجع السبب الرئيسي لتوقف تلك السندات الى انتهاء مدة قانون الدين العام والذي ينتظر تجديده من قبل مجلس الأمة.

فيما يطرح البنك المركزي سندات وتورق مقابل للبنوك العاملة بالقطاع المصرفي الكويتي، لتنظيم السيولة لسحب ما يزيد من السيولة في السوق أو ضخ سيولة إضافية باسترداد تلك السندات من البنوك ودفع قيمتها بعد خصم العائد.

تحالف ألماني ـ بريطاني محلي يفوز بمناقصة «التقدم العلمي»

محمود عيسى

قالت مجلة ميد ان تحالفا يضم كلا من شركتي توبوتيك 1 وترانسولار الألمانيتين وشركة بورو هابولد البريطانية وشركة PACE المحلية، فاز بالمنافسة المعمارية لتصميم مقر جديد لمؤسسة الكويت للتقدم العلمي.

وأضافت المجلة أن المبنى المقر الجديد سيقام في مدينة الكويت على موقع مساحته 45,9 ألف متر مربع، ومن المقرر الانتهاء من تشييده في عام 2023، حيث سيضم أيضا مركزا للمؤتمرات. وذكرت المجلة أن التصميم الجديد سيتميز بثقوب من خلال سلسلة من الفراغات الهندسية الأفقية والرأسية ذات الأشكال والأحجام المختلفة في الواجهة الخارجية والسقف والواجهات الداخلية، لخلق مشاهد ومناظر طبيعية تطغى على الحدود الداخلية والخارجية.

مناخ السوق

سائق «اوبر» و«كريم».. ثروة متنقلة!

@boumeree
a.boumerhi@alanba.com.kw

أحمد بومرعي
سكرتير تحرير الاقتصاد

جاء خبر استحواذ أكبر شركة في العالم للنقل التشاركي «اوبر» على شركة كريم للنقل التشاركي بـ 3,1 مليارات دولار ليؤكد مرة أن ثمة مشهدا مختلفا في عالم الاعمال يحدث في الخليج والعالم العربي، كما حدث في الأسواق العالمية.

«اوبر» هي عبارة عن تطبيق بسيط لكنه تمكن من السيطرة على اقتصاد النقل التشاركي، حيث يقود ملايين البشر سياراتهم الخاصة عبر هذا التطبيق ويصنعون ثروة لم تكن تخطر على بالهم. ففي أميركا على سبيل المثال لكي تصبح انت وسيارتك ضمن شبكة «اوبر»، كل ما عليك تأمينه هو موبايل ذكي وسيارة مؤمنة ومجهزة جيدا لنقل الناس. واذا لم تكن لديك سيارة فالشركة يمكنها تأمين سيارة لك مع تأمين وبالتقسيط الطويل المدى، حيث تسدد الدفعات من عملك في النقل.

والاقتصاد التشاركي هو اقتصاد ناشئ فرضته التكنولوجيا الحديثة، بحيث يمكن للناس أن تتشارك مع بعضها عبر تطبيقات أو مواقع إلكترونية، فتؤجر مثلا ما تملكه من أصول لشخص آخر لا يملكها لكن يريد استغلالها لفترة محددة. على سبيل المثال لديك سيارة خاصة فتقوم بنقل الناس الذين لا يملكون سيارة لكن يحتاجون للانتقال الى مكان معين في وقت معين كما يحدث في عالم «اوبر». والحال نفسه مثلا يحدث في تطبيق AirBNB حيث يمكنك عبره أن تؤجر غرفة في منزلك لزائر لمدينتك لفترة محددة.

و«كريم» قلدت الفكرة الناشئة في أميركا، كما قلدتها منافسة «اوبر» حاليا شركة «ليفت». وعلى ما يبدو لم تكن «اوبر» مهتمة في منطقة الخليج والعالم العربي عموما، لصعوبة هذه الأسواق، ربما لتحكم فئات بقطاع التاكسيات، تختلف بين دولة وأخرى، ووجود ثقافة اجتماعية تصنف سائق التاكسي على انه من طبقة اجتماعية فقيرة، ما يجعل صعوبة في تقبل الشباب فكرة تشغيل سيارتهم الخاصة لنقل الناس.

وتمكنت «كريم» من استغلال الفجوة بتأسيس الشركة واختراق أسواق صعبة مثل الكويت ولبنان على سبيل المثال. و«كريم» دخلت هذه الأسواق بذكاء عندما رضخت لشروطها بدل ان تفرض شروطها. ففي الكويت حيث تتواجد سيطرة لفئة معينة على قطاع التاكسيات، تمكنت «كريم» من إدخال هذه التاكسيات في تطبيقها، حيث اصبح السائقون الذين يشغلون التاكسيات يستخدمونها. وفي لبنان فعلت «كريم» كما فعلت «اوبر» باختراق السوق الصعبة عبر اشتراط ان يكون السائق لديه ما يعرف بـ «النمرة الحمرا» وهي لوحة الأرقام الخاصة بأصحاب التاكسيات ولونها احمر.

لكن فعليا ما فعلته الشركتان يظهر ان هناك تحولا لدى الشباب في تقبل فكرة الاقتصاد التشاركي والاستفادة منه، وسقوط كل الأفكار المسبقة عن فئات اجتماعية معينة تقوم بوظائف محددة.

فمن يعمل ضمن شبكة «اوبر» في السوق الأميركية يجني نحو 5 آلاف إلى 7 آلاف دولار شهريا، (كل حسب اجتهاده والوقت الذي يخصصه للقيادة)، وهو دخل كبير لسائق «اوبر» الذي لا يشترط أي ذكاء أو خبرات أو شهادات جامعية أو غيرها، خصوصا اذا ما قورن بموظفين يعملون في قطاعات مهمة اضطروا للحصول عليها ان يدرسوا سنين طويلة.

ناهيك أن سائق «كريم» و«اوبر» حر في عمله وغير مقيد بوقت ولا يحتاج لرب عمل أو مدير يوجهه، يمكنه أن ينظم أوقاته كما يشاء ويعمل بحرية وباستقلالية ويحكي ويتعرف على آلاف البشر يوميا، وكلما كان متمكنا من التواصل نال tips اكثر، وهذه ثروة أخرى غير محسوبة.