



Speaker's Office

مكتب الرئيس

الموثر

سمو / رئيس مجلس الوزراء

مجلس الأمة

KNA_06296_2023

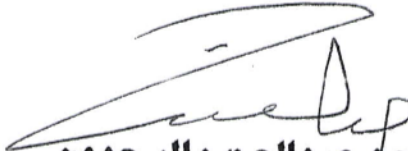
04/10/2023

تحية طيبة وبعد،،،

أنهي إلى سموكم أن السيد / د. مبارك حمود الطشه، عضو مجلس الأمة قدم بتاريخ ٢٠٢٣/١٠/٤ استجاباً موجهاً إلى السيدة/ وزير الأشغال العامة.

وعملاً بأحكام المادة (١٣٥) من اللائحة الداخلية لمجلس الأمة، سوف يدرج هذا الاستجواب على جدول أعمال الجلسة القادمة.

وتفضلوا سموكم بقبول فائق الاحترام،،،


أحمد عبدالعزيز السعدون
رئيس مجلس الأمة



المرفقات:

** صورة من صحيفة الاستجواب.



Speaker's Office

مجلس الأمة
NATIONAL ASSEMBLY

مكتب الرئيس

المحترمة

مجلس الأمة

KNA_06297_2023

04/10/2023

الأخت الفاضلة/ وزير الأشغال العامة

تحية طيبة وبعد،،،

أنهي إليكم أن السيد / د. مبارك حمود الطشه، عضو مجلس الأمة
قدم بتاريخ ٢٠٢٣/١٠/٤ استجابةً موجهاً إليكم.
وعملاً بأحكام المادة (١٣٥) من اللائحة الداخلية لمجلس الأمة، سوف
يدرج هذا الاستجابة على جدول أعمال الجلسة القادمة.

وتفضلوا بقبول فائق الاحترام،،،


أحمد عبدالعزيز السعدون
رئيس مجلس الأمة



المرفقات:

** صورة من صحيفة الاستجابة.



السيد / رئيس مجلس الأمة المحترم

تحية طيبة وبعد،،،

استناداً إلى أحكام المواد (100 و 101 و 102) من الدستور وأحكام المواد (133 و 134 و 135) من اللائحة الداخلية لمجلس الأمة، أتقدم بالاستجابات التالية إلى وزيرة الأشغال العامة (بصفتها)، راجياً اتخاذ اللازم لإدراجه على جدول أعمال المجلس الموقر.

مع خالص التحية،،،

مقدم الاستجابات
د. مبارك حمود الطشه

- يبلغ إلى سمو رئيس مجلس الوزراء
- يبلغ إلى وزير الأشغال العامة
ويديجني جدول أعمال جلسة لقادمة.

٥٠٢٣/١٠/٤



مجلس الأمة
NATIONAL ASSEMBLY

بسم الله الرحمن الرحيم

(إِنَّا عَرَضْنَا الْأَمَانَةَ عَلَى السَّمَاوَاتِ وَالْأَرْضِ وَالْجِبَالِ فَأَبَيْنَ أَنْ يَحْمِلْنَهَا وَأَشْفَقْنَ مِنْهَا وَحَمَلَهَا الْإِنْسَانُ ۗ إِنَّهُ كَانَ ظَلُومًا جَهُولًا) - الأحزاب - 72

(وقفوهم إنهم مسئولون) - الصافات - 24

تشكلت الحكومة الحالية في 18 يونيو 2023 بموجب المرسوم الأميري رقم (116) لسنة 2023، وقد ضمت بين أعضائها عدداً من الأسماء التي أثير حولها الجدل، لكن دواعي التعاون واعتبارات المواءمة السياسية والرغبة في تغليب مصلحة البلاد والسير قدماً إلى الأمام دفعت إلى تغليب التعاون ومنحها الفرصة للعمل قبل الحكم عليها خصوصاً وأن الدستور الكويتي لا يشترط أن تخضع الحكومة للتصويت على نيل ثقة البرلمان قبل ممارسة صلاحياتها أسوة بالمعمول به في النظم السياسية البرلمانية.

وكان من أكثر الأسماء التي أثير بشأنها الجدل والخلاف وزيرة الأشغال العامة، التي نؤكد في هذا المقام أننا لسنا في خلاف شخصي معها، ولا نسعى في هذه المسألة إلا لتحقيق مصلحة الوطن والمواطنين ولا نبتغي غير وجه الله . سبحانه . فلا خصومة شخصية معها، ولا مآرب لنا سوى إحقاق الحق وحماية المال العام .

كان واضحاً خلال عضوية الوزارة في الحكومة السابقة التي تشكلت في 16 أكتوبر 2022 بموجب المرسوم رقم (191) لسنة 2022 أنها نموذج حي لمفهوم "تضارب المصالح"، و"ازدواج الولاءات"، إذ تولت منصبها ولم يكدها يمضي عامان على توليها منصب مستشار إدارة المخاطر بشركة (ليماك) التركية التي تتولى تنفيذ مشروع تطوير مطار الكويت الدولي الجديد، ولعل هذا العامل وحده يفسر التخبط والتأخير في المشروع وتعديل شروط العقد والمشاكل الجمة التي مر بها - ولا يزال - والتي سنأتي على ذكرها تفصيلاً في محور خاص في هذا الاستجواب .



وكان يمكن تفهم حساسية وضع الوزارة في إدارة العلاقة مع الشركة المنفذة لمشروع المطار، لو أن الأمر توقف عند هذا الحد؛ إلا أن "تضارب المصالح وازدواج الولاءات" تمدد وطال مشاريع صيانة وإصلاح الطرق، التي منحت الوزارة الفرصة كاملة لإنجازها، إلا أنها لا تزال تراوح مكانها، من دون أن تتحرك قيد أنملة رغم المخصصات المالية الهائلة المرصودة لها ورغم السفرات المتعددة التي قامت بها الوزارة وفريقها إلى الخارج، وحتى رغم تعمد ممارسة "الدعاية" خلال الاجتماعات التي عقدتها مع سفراء عدد من الدول المتقدمة في البلاد بدعوى التباحث معهم حول أفضل الشركات في دولهم المرشحة للمساهمة في مشاريع تطوير وإصلاح الطرق .

أعلنت الوزارة في مايو 2023 عن خطة صيانة شوارع البلاد من خلال الشركات العالمية وطرح 10 مناقصات محدودة على الشركات العالمية عبارة عن 6 مناقصات خاصة بالمحافظات و3 مناقصات خاصة بالطرق وعقد لصيانة جسر جابر بقيمة تتراوح بين 220 إلى 240 مليون دينار، وأن بدء فض المظاريق ودراسة العطاءات الفنية والمالية سيكون في 2 يوليو 2023، لكنها عادت وفي التاريخ نفسه لتعلن تأجيل مناقصات الصيانة الجذرية لأعمال الطرق في محافظات الكويت والطرق السريعة إلى 18 يوليو الجاري، بناءً على رغبة الشركات المتقدمة لتنفيذ أعمال الصيانة لمزيد من الدراسة لوثائق المناقصات" وفقاً لما جاء في بيان الوزارة

لكن التأجيل جلب المزيد من التعطيل والتسويق وعلى نحو أثار الشكوك وحرك الهواجس، بالقدر نفسه الذي تسبب في إهدار المال العام وتعطيل مصالح المواطنين وأخيراً عرض حياتهم للخطر، على الوجه الذي نشاهده من حوادث ووفيات واصابات بسبب سوء الطرق من شمال الكويت إلى جنوبها.

ولأسف كل يوم تطالعنا الأخبار ووسائل التواصل عن الحوادث والوفيات والأضرار التي تمس مصالح الناس ومركباتهم بسبب سوء الطرق ورداءتها وعدم صيانتها.



كان كل ذلك يحدث بينما الوزيرة تسد أذنها عن سماع أي نصح أو قبول أي توجيه، بل إنها عمدت إلى إلقاء اللوم على أسلافها ممن تولوا مسؤولية الوزارة وعلى القياديين السابقين في الأشغال .

وإزاء هذه المخالفات والتجاوزات لم يكن بوسعنا الوقوف صامتين، إذ عملاً بمبدأ التدرج في المساءلة السياسية وجهت أسئلة عدة إلى الوزيرة، إلا أنها لم تلق لها بالاً، ولم تكثرث للرد عليها ولا حتى بطلب تمديد المهلة اللائحة للرد، غيرَ عابثةً بمواد الدستور واللائحة الداخلية للمجلس، ولا مكثرثة بسلطة المجلس وحقه ودوره الرقابي .

لكل ما سبق وبعد استفاد كل سبل ووسائل الإصلاح والتقويم، وبعد أن أغلقت الوزيرة كل أبواب التعاون، كان لا بد مما ليس منه بد، وأصبح لزاماً علينا تفعيل أدوات الرقابة والمساءلة والتقدم بهذا الاستجواب، برأ بقسمي أولاً بأن "أزود عن حريات الشعب ومصالحه وأمواله وأن أؤدي أعمالي بالأمانة والصدق"، وقياماً بواجبي، واضطلاً بدوري الرقابي في الحفاظ على المال العام وعلى ثروات ومقدرات هذا البلد ومكتسبات شعبه وحقوق أجياله القادمة .

ويضم الاستجواب أربع محاور، على النحو التالي :

المحور الأول .

أولاً:- الفشل في إنجاز وصيانة وإصلاح الطرق

ثانياً:- تعطل المشاريع.

المحور الثاني . شبهات الفساد والتنفيع وتضارب المصالح وهدر المال العام.

المحور الثالث . التراخي والتهاون في تحصيل مبالغ غرامات التأخير المستحقة على

المقاولين في المناقصات والعقود

المحور الرابع . التجاوز على الدستور والقانون وتجاهل الرد على الاسئلة البرلمانية .



مجلس الأمة
NATIONAL ASSEMBLY

المحور الأول

الفشل في انجاز وصيانة واصلاح الطرق

تعد حالة البنية التحتية لا سيما الطرق والشوارع الرئيسية أحد أهم المؤشرات على تقدم الدول وتطورها، وفي الكويت باتت تطاير الحصى وكثرة الخُفر والمطبات حديث القاصي والداني ومدعاة للشكوى وسبباً لمعاناة المواطنين، الذين يتكبدون الخسائر جراء اتلاف مركباتهم، وبات الأمر محرّجاً خصوصاً وأن الدول المجاورة حققت طفرات واسعة في هذا المجال، ويضرب بها المثل في جودة الطرق ورحابتها واتساعها وسلاستها . وعلى الرغم من أن المشكلة قديمة نسبياً إلا أنها تفاقمت بشكل كبير وخطير خلال السنوات الأخيرة حتى باتت تهدد حياة المواطنين وسلامتهم على الطرق .

ومع تولي الوزيرة مهام منصبها بدا أنها تدرك عِظَم المسؤولية وفداحة المشكلة، إذ صرحت في فبراير 2023 أن الطرق الداخلية والسريعة جميعها في أسوأ الحالات.

وكان المأمول أن تضع الوزيرة المشكلة على طريق الحل، وأن تقدم المعالجات والحلول اللازمة لها، خصوصاً وأنها متخصصة ومن أهل الميدان، إلا أنه وبعد مرور عام كامل ظهر بوضوح أن الوزيرة عاجزة تماماً عن إيجاد أي حلول أو معالجات، ليس ذلك فحسب؛ بل إنها هي نفسها قد تكون جزءاً من المشكلة، وهو الأمر الذي تجلّى في التراجع عن الوعود السابقة بإصلاح الطرق خلال فصل الصيف والقاء اللائمة على المسؤولين السابقين.

سلكت الوزيرة مسلكاً غريباً في التعامل مع المشكلة وعقدت في مارس 2023 اجتماعاً مع ممثلي 7 سفارات أجنبية؛ للتباحث حول المساهمة والدخول في صيانة الطرق عبر شركات متخصصة تابعة لتلك الدول، وطلبت ترشيح الشركات من خلال القنوات الدبلوماسية لتأهيلها والدخول في المناقصات المتعلقة بصيانة الطرق والشوارع.



وسنعرض فيما يلي لأهم الملاحظات على خطة الوزارة:

(أ) المبالغة في الأسعار التقديرية والضعف أمام شركات تنفيذ مشاريع اصلاح الطرق: اتسم نهج الوزارة بالتردد والمراوحة وعدم الحسم؛ بل والضعف أمام الشركات المنفذة لمشاريع اصلاح الطرق الأمر الذي فاقم الأوضاع وزادها سوءاً.

ففي مايو 2023 أعلنت عن خطة صيانة شوارع البلاد من خلال الشركات العالمية وحددت مطلع يوليو موعداً لبدء فض المظاريف ودراسة العطاءات الفنية والمالية، لكنها عادت وأعلنت تأجيل مناقصات الصيانة الجذرية لأعمال الطرق في محافظات الكويت والطرق السريعة إلى 18 يوليو الجاري، وقالت إن التأجيل بناءً على رغبة الشركات المتقدمة لتنفيذ أعمال الصيانة لمزيد من الدراسة لوثائق المناقصات تمهيداً لتقديم عطاءاتها.

دعيت 30 شركة للممارسات بعد 10 ممارسات لأجل الصيانة الجذرية لأعمال الطرق في كل المحافظات والمناطق الشمالية والوسطى والجنوبية وجسر الشيخ جابر الأحمد وتم اقفال الممارسات بعد اصدار تمديدات لتاريخ الاقفال وكان المفترض الاقفال بتاريخ 15 يونيو 2023 لكنه تم في 18 يوليو وتقدمت 7 شركات فقط بعطاءاتها للممارسات، على النحو التالي:

- الصيانة الجذرية لأعمال الطرق في محافظة العاصمة: بقيمة تقديرية بلغت 39 مليوناً و300 ألف دينار، وتقدمت لها 3 شركات وبلغ متوسط العطاءات 114 مليوناً و101 ألف دينار
- الصيانة الجذرية لأعمال الطرق في محافظة حولي: بقيمة 39 مليون دينار، وتقدمت لها 3 شركات وبلغ متوسط العطاءات 82 مليوناً و680 ألف دينار
- الصيانة الجذرية لأعمال الطرق في محافظة الفروانية: بقيمة 47 مليون دينار، وتقدمت لها 3 شركات وبلغ متوسط العطاءات 108 ملايين و544 ألف دينار
- الصيانة الجذرية لأعمال الطرق في محافظة الجهراء: بقيمة 37 مليوناً و300 ألف دينار وبلغ متوسط العطاءات 72 مليون دينار



- الصيانة الجذرية لأعمال الطرق في محافظة الاحمدي: بقيمة تقديرية 65 مليوناً و400 ألف دينار وبلغ متوسط العطاءات 143 مليوناً و422 ألف دينار
 - الصيانة الجذرية لأعمال الطرق في محافظة مبارك الكبير: بقيمة تقديرية 42 مليوناً و100 ألف دينار وبلغ متوسط العطاءات فيها 102 مليون و443 ألف دينار
 - الصيانة الجذرية لأعمال الطرق في جسر الشيخ جابر الأحمد: بقيمة تقديرية 20 مليون دينار وتقدمت لها شركة هيونداي وبلغ متوسط العطاءات 65 مليون دينار.
 - الصيانة الكاملة للطرق السريعة والجسور وشبكات صرف الامطار والخدمات المرتبطة بالمنطقة الشمالية: بقيمة تقديرية 35 مليون دينار وبلغ متوسط العطاءات فيها 71 مليوناً و400 ألف دينار
 - الصيانة الكاملة للطرق السريعة والجسور وشبكات صرف الامطار والخدمات المرتبطة بالمنطقة الوسطى: بقيمة تقديرية 35 مليون دينار وبلغ متوسط العطاءات فيها 77 مليوناً و688 ألف دينار
 - الصيانة الكاملة للطرق السريعة والجسور وشبكات صرف الامطار والخدمات المرتبطة بالمنطقة الجنوبية: بقيمة تقديرية 30 مليون دينار، وبلغ متوسط العطاءات فيها 74 مليوناً و370 ألف دينار.
- هذه الخطة اعتبرها أعضاء في اللجنة الفنية الاستشارية العليا بمثابة استكمال لمسلسل هدر المال العام، مع احتمالية تكرار الطامة الكبرى وهي عودة تطاير الصلْبوخ بعد الانتهاء من تنفيذ العقود من قبل الشركات العالمية.

كما تضمنت جملة من المثالب أبرزها:

- أن الممارسات تحتوي على مغالطات هندسية كبيرة تعطي انطباعاً واضحاً للمقاول العالمي بفداحة القصور الفني والإداري للجهة الطارحة للممارسة ما سيفتح المجال على مصراعيه لاستمرار مسلسل التلاعب بالوزارة من قبل المقاولين العالميين والمحليين كما حصل من قبل في مناقصات الطرق التي اثبتت فشلها الذريع بالإضافة الى الارتفاع الواضح في تكلفة المشاريع.



مجلس الأمة

NATIONAL ASSEMBLY

- أن الممارسات لا تحتوي على أعمال محددة مطلوبة من الشركات العالمية وهذه كارثة حقيقية إذ فشلت الوزارة في تحديد الأعمال المطلوبة من المقاول واستعجلت وآثرت عدم التريث ريثما يتم التعاقد مع جهات معتمدة لفحص شبكات الطرق وتحديد جدول أولويات الأعمال المطلوبة قبل طرح الممارسات، كما رفضت الوزارة في اجتماعات اللجنة الاستشارية العليا دعوات بعض الأعضاء إلى إلزام المقاول بتقديم عرض فني متكامل مشتمل على تحديد جدول أعمال وأولويات الأعمال المطلوبة و فضلت تخير المقاول فقط بعمل خطته الهندسية وتضمينها كأحد بنود تقييم المقاول الفني.

كما تبين لاحقاً أن الشركات العالمية التي تحدثت عنها الوزيرة موجودة بالفعل في الكويت ولديها عقود مع الجهات الحكومية بل إن بعض هذه الشركات متعثرة في التنفيذ ورفعت كتب في شأنها إلى الجهاز المركزي للمناقصات لمنعها من الدخول في أي مناقصات حكومية مستقبلاً بالنظر إلى أدائها السيء.

كما تبين أن الأسعار التي قدمتها مبالغ فيها بشكل فاحش وتتطوي على غبن شديد للدولة إذ تتجاوز القيمة التقديرية للمشروع بأكثر من 200 في المئة.

لم تتوقف الاعتراضات والتحفظات عند اللجنة الاستشارية العليا؛ إذ وجه ديوان المحاسبة للوزارة حوالي 46 سؤالاً بشأنها خصوصاً الأسباب التي أدت إلى زيادة أسعار الممارسات عن التقييم التقديري، رغم الاعتماد على السوق المحلي في توريد المواد والمعدات والعمالة

وأكد أن الممارسات لم تشهد استحداث خلطات جديدة للرصف أو تغيير نوعها، أو استجلاب معدات جديدة لتسريع الإنجاز. وقال الديوان، في أسئلته، إن مسؤولية تصميم الخلطات الإسفلتية واعتمادها ستناط بنفس المصانع المحلية المستخدمة سابقاً في العقود، حسب ما جاء في الاتفاقية المبرمة معها، مشيراً إلى أن دور المقاول العالمي في تحسين الخلطات غير واضح، وأوضح أنه سيتم إدراج 10 أعمال تخصصية عن طريق مقاولي الباطن المحليين والمحددin بكشف الوزارة.



NATIONAL ASSEMBLY

وأشار إلى أن مستندات الممارسة لم تنص على توفير عمالة عالمية متخصصة، بل فقط مدير المشروع و4 نواب له، ومهندس المواد من بلد المنشأ بما نسبته 4.4 في المئة من إجمالي الجهاز المحدد بالعرض الفني البالغ 134 موظفاً، كما لم تتضمن أعمالاً تخصصية فنية غير متوافرة في السوق المحلي، مغايرة للمتبع في الكويت، والتي بسببها كان اللجوء لعروض مقاولين عالميين.

وذكر الديوان أن مستندات الطرح لا تثبت قيام المقاول العالمي بأي تطوير أو تحسين للوسائل المتبعة في صيانة الطرق أو الإسراع بتنفيذها عن السابق لتحقيق أهداف الوزارة في إيجاد حلول جذرية ومستدامة لحل مشاكل الرصف في ظل تضخم الأسعار، وأوضح أن وصف الأعمال في العرض الفني للمقاول العالمي يشير إلى أنها أعمال تخطيط ومتابعة وإشراف وتنسيق بين المالك ومقاولي الباطن المحليين والموردين، ولم يتضح أن هذا المقاول العالمي هو المسؤول عن تنفيذها، مما يشير إلى عدم فهمه طبيعة المطلوب منه، مبيناً أن أغلب المعدات الواردة غير حديثة ويتجاوز عمر بعضها 10 سنوات.

(ب) مشروع العقد رقم ه ط /266 - تصميم وإنشاء وإنجاز وصيانة طرق وجسور وصرف صحي ومجاري مياه أمتار وخدمات أخرى بين الدائري الخامس وطريق الغزالي وشارع محمد بن القاسم:

لعل العنوان الرئيسي الذي تدرج تحته اغلب مشاريع وزارة الأشغال العامة في عهد الوزيرة الحالية هو هدر المال العام، الذي يُنفق دون حسيب أو رقيب، وهو الأمر الذي يقف عليه أكثر من شاهد ودليل، فمن مشروعات صيانة واصلاح الطرق المهترئة والتالفة، إلى مشاريع البنية التحتية في المدن الاسكانية الجديدة نجد مناقصات وممارسات يتم ترسيبتها على عروض أكبر بكثير من القيمة التقديرية، وتعديلات على شروط المناقصات بعد الترسية لمصلحة الشركات المنفذة والمقاولين، وتلكؤا في سحب المشروعات من الشركات المتعثرة، وتثاقلاً في فرض غرامات التأخير، والأمثلة على ذلك متعددة وأكثر من أن تحصى.



ففي الـ 30 من سبتمبر الماضي اصطدمت شاحنة بجسر قيد الانشاء ما أدى إلى سقوط أحد الأعمدة الحديدية على مركبة بعدما علقت رافعة الشاحنة بالشدة المعدنية. وعلى الرغم من أن الحادث لم يسفر عن وقوع خسائر بشرية إلا أنه كشف عن فساد كبير واهمال جسيم وعدم مبالاة بأرواح البشر .

تبين أن المقاول المسؤول عن تنفيذ العقد (ه ط / 266) يسرح ويمرح دون حسيب أو رقيب، حيث وقع العقد في 16 يوليو 2018 و نص على انتهاء الأعمال وتسليمها في 11 أغسطس 2020، وعلى الرغم من ذلك لم يتم انجاز المشروع حتى الآن رغم تأخره ثلاث سنوات، ولا تلوح في الأفق أي بوادر على قرب إنجازه، وظهر تالياً أن سقوط الجسر لم يكن سوى نتيجة طبيعية وحتمية لانعدام أبسط المعايير والقواعد.

بعد وقوع الحادث بدأت الحقائق تتكشف تباعاً، وظهر جلياً أن المخالفات "تتجاوز بكثير مسألة التأخير"؛ إذ ثبت أن المهندس الاستشاري للمشروع وجه إلى المقاول كتاباً في 17 سبتمبر طلب فيه تقديم خطة لإزالة الأجزاء المعيبة المنفذة في الجسر في أسرع وقت ممكن وبعد أقصى ثلاثة أيام وهو ما لم يحدث حتى وقعت حادثة الاصطدام بل إن المقاول تجاهل الطلب وبعث بكتاب يقول فيه "جارِ الرد!"

وأن المهندس الاستشاري كان قد رفع توصية إلى الوزارة يطلب فيها سحب الأعمال من المقاول واسنادها إلى مقاول آخر لتأخره في تقديم خطة إزالة الأعمال المعيبة المنفذة بالموقع (U TURN RD10) وأشار إلى قيام المقاول بالمماطلة واهدار الوقت وعدم اتباع الإجراءات السليمة المنصوص عليها في الشروط التعاقدية وعدم انجاز المهام المطلوبة.



مجلس الأمة
NATIONAL ASSEMBLY

كما وجه كتاباً إلى الهيئة العامة للطرق والنقل البري يتضمن الرأي الفني بعد مراجعة تقرير جامعة الكويت لتقييم الحالة الانشائية للجسر الذي خلص إلى ضرورة إزالة ما تم تنفيذه من أعمال الجسر .

وأكد أن المقاول ورغم كل المراسلات لم يقم بتقديم خطة العمل المطلوبة لدراستها وتعهد المماثلة وعدم الاستجابة وتعطيل العمل وتجاهل التوصيات .

واقترح الاستشاري تطبيق المادة (1- 163) من الشروط الحاقية التي تتضمن سحب العمل من المقاول أو إلغاء العقد دون الإخلال بالحقوق المنصوص عليها في مواد أخرى بمقتضى القانون وبغير حاجة إلى اتخاذ أي إجراءات قضائية .

بل إن هيئة الطرق والنقل البري وجهت في 17 أغسطس كتاباً توصي فيه بإزالة البلاطة المعيبة السابق صبها والنتوءات الجانبية .

لكن كل هذه الكتب لم تلق اذناً صاغية من الوزارة، ولا تزال تواصل محاولاتها للتغطية على المقاول والتستر على الشركة وعلى المشروع؛ إذ شكلت لجنة للتحقيق في الحادث فقط وبدون أن تمتد صلاحياتها إلى التحقيق في أسباب ودواعي تأخر الشركة في تنفيذ المشروع ومبررات هذا التلكؤ الغريب وغير المفهوم في تسليم المشروع.

والأسئلة هنا أكثر من أن تحصى، وأهمها لماذا سكنت الوزارة على المقاول طوال تلك السنوات رغم توقعه عن العمل لمدد طويلة وإخلاله بالعقد؟ ولماذا لم تستجب لتوصيات المهندس الاستشاري بسحب المشروع من الشركة المنفذة وتكليف شركة بديلة؟ ولماذا لم تطبق الشروط الجزائية بحق المقاول؟ كل هذه الأسئلة طرحت، دون أن تجد إجابة من الوزارة.



(ج) المشاريع المتأخرة:

في مايو 2023، أصدر جهاز متابعة الأداء الحكومي تقريراً أكد فيه أن هناك 6 مشاريع للطرق متأخرة عن البرنامج الزمني، في حين يوجد مشروع واحد متوافق مع البرنامج الزمني.

وأشار الجهاز في تقريره إلى مشاريع: طريق النويصيب، وشارع الغوص، وأجزاء من طرق منطقة جنوب السرة والطرق المجاورة، وتقاطع منطقة غرب جليب الشيوخ، وشارع القاهرة، وطريق العبدلي، وتقاطعات وطرق لمدينة المطلاع .

وذكر أن إجمالي طول الطرق ما يقارب 131.5 كيلومتراً، متضمنة 15 دواراً و46 جسراً و11 جسر مشاة و10 أنفاق بالإضافة إلى أعمال الإنارة وشبكات الهاتف وأعمال شبكة المياه والصرف الصحي.

ووفق التقرير، فإن الوضع التعاقدى لهذه المشاريع كالتالي:

- **طريق العبدلي:** تاريخ مباشرة العمل 17 أكتوبر 2019 وتاريخ الإنجاز التعاقدى 15 أكتوبر 2022 (نسبة الإنجاز المخطط له المتقدمة 100% ونسبة الإنجاز الفعلية 66.10% ونسبة الفرق 33.90% ما يعني أنها متأخرة عن البرنامج الزمني)
- **تقاطع منطقة غرب جليب الشيوخ:** تاريخ مباشرة العمل 13 فبراير 2021 وتاريخ الإنجاز التعاقدى 27 فبراير 2023 (نسبة الإنجاز المخطط له المتقدمة 100%، ونسبة الإنجاز الفعلية 67.15%، ونسبة الفرق 32.15%، ما يعني أنها نسبة متأخرة عن البرنامج الزمني)
- **شارع الغوص:** تاريخ مباشرة العمل 10 يونيو 2021 وتاريخ الإنجاز التعاقدى 8 يونيو 2024 (نسبة الإنجاز المخطط له 63.24%، ونسبة الإنجاز الفعلي 37.39%، ونسبة الفرق 25.85%، ما يعني أن المشروع متأخر عن البرنامج الزمني)



مجلس الأمة
NATIONAL ASSEMBLY

- طريق النويصيب: تاريخ مباشرة العمل 18 أبريل 2017 وتاريخ الإنجاز التعاقدى 20 مارس 2022 (نسبة الإنجاز المخطط له 100%، ونسبة الإنجاز الفعلي 96.68%، ونسبة الفرق 3.32%، المشروع متأخر عن البرنامج الزمني).
- طرق وتقاطعات مدينة المطلاع: تاريخ مباشرة العمل 26 سبتمبر 2019 وتاريخ الإنجاز التعاقدى 9 فبراير 2023 (نسبة الإنجاز المخطط له 100%، ونسبة الإنجاز الفعلي 99.80%، ونسب الفرق 0.20%، المشروع متأخر عن البرنامج الزمني)
- أجزاء من طرق منطقة جنوب السرة والطرق المجاورة: تاريخ مباشرة العمل 16 مايو 2021 وتاريخ الإنجاز التعاقدى 14 مايو 2024 (نسبة الإنجاز المخطط له 61.57%، ونسبة الإنجاز الفعلي 47.43%، ونسبة الفرق 14.14%، المشروع متأخر عن البرنامج الزمني)

(د) ظاهرة تطاير الحصى وعجز الوزارة عن الحل :

طفت ظاهرة تطاير الحصى على السطح في الكويت في عام 2014، وعلى الرغم من الوعود الحكومية المتكررة بوضع حل نهائي وجذري إلا أن الظاهرة بقيت مصدر إزعاج للمواطنين، وباتت ملازمة لرواد الطرق صيفاً وشتاءً، بل إنها ازدادت حدة بمرور الوقت وسط عجز الوزارة والوزيرة عن وضع حد وعلاج جذري لها على الرغم من توافر الإمكانيات المتاحة.



مجلس الأمة
NATIONAL ASSEMBLY

المحور الثاني

تعطيل المشاريع

في اغسطس 2022، حدّث جهاز متابعة الأداء الحكومي تقارير إنجاز المشاريع الحكومية.

وذكر الجهاز أن هناك 18 مشروعاً يطالها التأخير في تسليم أعمالها المقررة خلال الأعوام الماضية، تمثل نسبتها 58% من إجمالي المشاريع التي تجري متابعة تنفيذها.

وأوضح الجهاز أنه يتابع مشروعين لوزارة الداخلية تنفذهما وزارة الأشغال، حيث بلغت نسبة إنجاز مبنى الإدارة العامة للشؤون المالية والإدارية في «الداخلية» والذي شُرع في تنفيذه في 2021 نحو 8.6%، في حين بلغت نسبة إنجاز إنشاء مبنى الإدارة العامة للأدلة الجنائية 40.6%

ونشير فيما يلي إلى أبرز المشاريع المتأخرة وموقفها التعاقدية:

• مشروع مبنى الإدارة العامة للأدلة الجنائية: انتهت مدة التعاقد لإنجازه في 1 اغسطس 2022 في حين بلغت نسبة الانجاز الفعلي 57%.

البداية الفعلية للعمل في المشروع كانت 28 نوفمبر 2017، إذ تم توقيع العقد في 19 يوليو 2017، وصدر أمر المباشرة في 15 أكتوبر 2017، وبالتالي فإن النهاية التعاقدية للمشروع كانت مفترضة في 13 أكتوبر 2020.

مهندسة المشروع المكلفة بالمهمة في 6 يوليو 2022 أكدت أن نسبة الانجاز فيه طبقاً للتقرير الشهري المقدم من المقاول 50% لأسباب عائدة إلى المقاول نفسه .



مجلس الأمة
NATIONAL ASSEMBLY

وأضافت في كتاب رفعته بشأن موقف المشروع: تبين لي وجود قصور واضح لدى الوزارة ورقابة متواضعة جداً لجملة من الأسباب، تشمل: عدم وجود جهازي فني متخصص وذو خبرة فنية تؤهله لمتابعة أعمال المشروع وبيان مدى التزام المقاول بمواصفات العقد والتي تعد دستور العمل بالمشاريع، كما أن معظم مكونات العقد عبارة عن بنود تخصصية وذلك طبيعة خاصة تحتاج إلى خبرات خارجية مؤهلة لذلك.

وأشارت إلى أنه في مرحلة من المراحل تم الاستغناء عن خدمات استشاري المشروع وهذا بحد ذاته أدى إلى قصور واضح في الرقابة على العقد، مؤكدة أن المشروع استهلك المدة التعاقدية الأصلية والإضافية.

وأوصت المهندسة في كتابها بتشكيل لجنة «فنية، قانونية، مالية» عليا للوقوف على وضع المشروع وإمكانية استمرار المقاول المنفذ الحالي باستكمال العمل ومراجعة جميع الاعتمادات السابقة واللاحقة «مقاولين، مواد» للوقوف والتأكد من سلامتها وذلك حفاظاً على المشروع ومستخدميه وحفاظاً على المال العام.

وفي وقت لاحق وجه جهاز متابعة الاداء الحكومي كتاباً إلى وزيرة الأشغال أكد فيه أن مدة الانجاز التعاقدية للمشروع انتهت في 31 اغسطس 2022 وأن نسبة الانجاز الفعلية 57% حتى ديسمبر 2022 وبذلك تكون نسبة التأخير 42% .

ولاحظ الجهاز تأخر توريد وتركيب المعدات والأجهزة الخاصة بالمختبرات وتنفيذ الأعمال الكهربائية والميكانيكية وأعمال التأثيث والتشطيب وطلب تزويده بقرار تشكيل لجنة تقصي الحقائق بشأن المخالفات وواجه القصور التي شابت المشروع والإجراءات المتخذة لمعالجة التأخير .



وتشمل قائمة المشاريع الحكومية المعطلة والمتأخرة، ما يلي :

- مبنى الإدارة العامة للأدلة الجنائية
- مبنى مواقف معهد الدراسات القضائية
- مشروع توسعة المبنى الرئيسي للهيئة العامة للمعلومات المدنية
- انجاز وصيانة وتأثيث مشروع مبنى القيادة التنسيقية للمنطقة الخلفية
- إنشاء وتصميم والإشراف على تنفيذ مشروع مجمع المؤسسات الإصلاحية
- دراسة وتصميم والإشراف على مشروع مبنى الإدارة العامة للتحقيقات
- تصميم والإشراف على تنفيذ مبنى مركز الفروانية الثقافي
- مبنى مركز العمل التطوعي بمحافظة العاصمة
- مشروع مبنى بريد الصفاة
- مشروع انشاء وانجاز مبنى الركاب (T2) بمطار الكويت الدولي



المحور الثالث

شبهات الفساد والتفيع وتضارب المصالح

وهدر المال العام في مشروع المطار الجديد

لم يعرف مشروع في تاريخ الكويت الحديث ما عرفه مشروع المطار الجديد من فساد وتفيع و هدر للمال العام ، وهو وإن كان نهجاً اتسم به التعامل مع المشروع الذي تعرض لظلم فادح إلا أن الوتيرة زادت وتسارعت بشكل بشع منذ تولي الوزيرة لحقيبة وزارة الأشغال في أكتوبر 2022 ، وكانت كلمة السر في هذا الملف هي العلاقة بين منصب الوزيرة السابق كمستشار إدارة المخاطر بشركة (ليماك) التركية المنفذة للمشروع ومنصبها الحالي، فعلى الرغم من ادعاء الوزيرة أنها استقالت من منصبها في 2020 و قبل تولي الحقيبة إلا أن الوقائع والحقائق على الأرض تثبت بطلان زعم وادعاء الوزيرة بانتفاء تلك العلاقة، وسنسوق هنا جملة من تلك الحقائق التي من بينها:

أولاً . العبث في مناقصة الحزمة الثالثة :

تعتبر الحزمة رقم 3 (مواقف وممرات الطائرات والمباني الخدمية لمبنى الركاب الجديد بمطار الكويت الدولي) آخر حزم مطار الكويت الجديد وأهمها إذ سيتم تشغيل المطار بعد انتهائها، وقد تم تشكيل لجنة لدراسة العطاءات ضم أسماء مهندسين أكفاء من مختلف قطاعات الوزارة بموجب القرار الإداري رقم 2043 لسنة 2021 قبل تولي الوزيرة منصبها ، وقامت اللجنة بدراسة العطاءات وانتهت في تقريرها الفني إلى التوصية بالترسية على ثاني أقل الأسعار بعد اعتماده من قبل جميع أعضاء اللجنة إلا أن إدارة الفتوى والتشريع رأت عدم جواز الترسية على المناقص ثاني أقل الأسعار وبناء عليه قرر الجهاز المركزي للمناقصات عدم الموافقة على التوصية ودراسة العطاءات التي تليه و موافاة الجهاز بالتوصية



وبعد تولي الوزارة مهام منصبها انتهت تكليف الوكيل المساعد لقطاع المشاريع الكبرى الذي رفضت توجيهات الوزارة بترسية المناقصة على شركة ليماك حزمة رقم 3 بمشروع المطار الجديد على خامس أقل الأسعار وهي شركة ليماك التركية بقيمة 236 مليون دينار دون الأخذ برأي أي من أعضاء لجنة دراسة العطاءات المشككة بالقرار الإداري رقم 2043 لسنة 2021 والاكتفاء برأي مدير إدارة تنفيذ مشاريع المطار ورأي المهندس المسؤول عن الحزمة رقم 3 وهم الذين تم ندبهم للعمل في مشروع المطار الدولي دون أن يكون لهم أي صفة رسمية في لجنة دراسة العطاءات. على الرغم أن القرار الإداري القاضي بتشكيل لجنة لدراسة عطاءات الحزمة رقم 3 ينص على أن " يعتبر انعقاد اللجنة صحيحاً بحضور أي من رئيس اللجنة او نائبه ويكون انعقادها واصدار توصياتها بالأغلبية المطلقة (نصف عدد الأعضاء + 1) وفي حال تساوي الأصوات يرجح الجانب الذي فيه رئيس اللجنة "

ثانياً . تأجيل غرامات التأخير لصالح شركة ليماك :

تم تأجيل غرامات التأخير على المقاول ليماك بموافقة وزيرة الأشغال، ويقوم المقاول حالياً بسرعة تقديم مطالباته كافة حتى يتم تقييمها والبت فيها بصورة سريعة والموافقة على إعطائه تمديداً زمنياً واعفائه من غرامات التأخير وبصورة تفصيلية :

. تمت مباشرة أعمال الحزمة رقم 2 في 10 أغسطس 2020 ومدة المشروع 900 يوم (سنتين ونصف) ما يعني أن تاريخ التسليم 26 يناير 2023

— أخفق المقاول ليماك في الانتهاء من تنفيذ أعمال الحزمة رقم 2 وتسليم المشروع في التاريخ المحدد مع العلم أن عقد الحزمة رقم 2 يفرض على المقاول غرامة تأخير قدرها 100 ألف دينار لكل يوم (10% من قيمة العقد كحد أقصى) بمعنى أنه حتى 15 يوليو 2023 تكون غرامة التأخير قد وصلت لأقصى قيمة وهي 16 مليوناً و900 ألف دينار



- تدرع المقاول ليماك بأن التأخير في المشروع يعود إلى جائحة كورونا وطلب تأجيل غرامات التأخير حتى لا تتوقف سيولة المشروع ويتم البت بالمطالبات المقدمة من قبله وقامت الوزيرة بالتوجيه بتأجيل غرامات التأخير في منتصف ابريل 2023

- عند التدقيق في إجراءات الوزيرة تبين أنها تغاضت عن أن المقاول لا تزال نسبة إنجازه لأعمال المشروع متدنية حيث أنه ومنذ تاريخ انتهاء العقد وحتى منتصف يونيو 2023 مرت 4 شهور لم تبلغ نسبة إنجاز المقاول في المشروع سوى 8 في المئة فقط على الرغم من جائحة كورونا وقيودها انتهت في الكويت والعالم، ما يعني أن المقاول ووفقاً لوتيرة الإنجاز الحالية سيحتاج إلى إن يستغرق مدة إنجاز المشروع التعاقدية مرة أخرى حتى يقوم بتسليمه إلى الدولة

- ولا تفوتنا هنا الإشارة إلى أن الوكيل المساعد لقطاع المشاريع الكبرى المكلفة من الوزيرة كانت في السابق ترأس اللجنة المعنية بالبت في المطالبات المقدمة من قبل المقاول ليماك مع العلم بأن اللجنة لم تنته إلى نتيجة بخصوص مطالبات المقاول وذلك لعلمها بأن هناك من سيقف لها نداً في حال كان تقرير اللجنة النهائي يصب في مصلحة المقاول

ويبقى السؤال، ما هو عذر المقاول في استمرار تدني نسبة الإنجاز في المشروع رغم انتهاء جائحة كورونا وهل تدني نسبة الإنجاز في الفترة السابقة يمنح مبرراً للوزيرة لتأجيل غرامات التأخير لصالح المقاول مع العلم أن أهم أسباب تدني نسبة الإنجاز هو نقص أعداد العمالة لدى المقاول وهي من مسؤولياته وما هي أسباب تقديم المقاول لمطالباته كافة خلال فترة قصيرة .



ثالثا . تغيير شروط العقد بشأن نواقل الحركة الرأسية :

تضمن العقد الموقع مع المقاول استحداث نظام لنقل العربات بعد الانتهاء من استخدامها يسمى نواقل الحركة الرأسية وهو نظام متطور وعملي ويبلغ عددها 3 نواقل في مبنى الركاب الجديد T2 و 8 في مبنى مواقف السيارات، وقد أخفق المقاول في تنفيذ هذا النظام المتطور واقترح استبداله بمصاعد بضائع عادية بإمكان الانسان دخولها على عكس النواقل الرأسية وعل ذلك بانه ليس هناك وكيل محلي لنظام النواقل الرأسية في الكويت، وقام استشاري الاشراف برفض مقترح المقاول وأكد أنه غير مقبول ولا يلبي متطلبات المشروع إلا أنه بعد الضغوط التي توالى عليه من قبل جهاز الوزارة قام بتغيير رايه

وأكدت الإدارة العامة للطيران المدني رفضها لمقترح المقاول بناء على افادة فريق عمل الأنظمة المنبثق من اللجنة العليا لاستيفاء متطلبات المطار الجديد وذلك لأنه مخالف لكراسة التصميم.

يأتي ذلك على الرغم من أن أحد مواقع النواقل الرأسية يصل الى احدى النقاط المحظورة امنيا في مبنى الركاب الجديد وهذا أحد الأسباب التي أدت الى تضمين نظام النواقل الرأسية في تصميم المطار الجديد حيث انه ليس بإمكان الانسان الدخول في النواقل الرأسية بينما في مصاعد البضائع العادية . التي اقترحها المقاول ليماك . بإمكان الانسان الدخول اليها، الامر الذي يهدد بخرق خطير لأمن المطار عند تشغيله!

والمؤسف ان هذه المؤامرة على المال العام وقبلها على امن وسلامة البلاد قد تم تمريرها حيث قام المقاول بالفعل بتركيب كل مصاعد البضائع المقترحة من قله دون اخذ اعتماد وزارة الاشغال العامة والجهة المستفيدة (إدارة الطيران المدني) الامر الذي يعني انه على علم تام بان الوزارة ستقوم بتمرير الموافقة لصالحه في نهاية المطاف دون اعتبار للإجراءات الإدارية والمحاسبية للدولة.



والمثير في هذه المخالفة تحديدا انها كاشفة لتناقض مواقف الوزيرة ففي حين كانت تتفاخر وتدعي انها تسعى الى الغاء الوكيل المحلي والتعاقد المباشر مع الشركات العالمية في مناقصات الطرق إذا بها ومن أجل مصلحة المقاول ليماك تغير هذا النهج وتسعى لقبول مقترحه المخالف لشروط العقد وكراسة الشروط بسبب عدم وجود وكيل محلي لنواقل الحركة الراسية، وباختصار لكل قاعدة استثناء لدى وزيرة الاشغال طالما كانت القاعدة ذاتها لا تصب في مصلحة ليماك !



المحور الرابع

التأخير في تحصيل مبالغ الغرامات

على المقاولين في المناقصات والعقود

يعد التراخي والتقاعد في تحصيل المبالغ المالية المستحقة للوزارة كغرامات على المقاولين بسبب تأخرهم في انجاز الاعمال المطلوبة ضمن الإطار الزمني المنصوص عليه في العقود المبرمة معهم او كنتيجة لعدم الالتزام بالاشتراطات التعاقدية المتعلقة بالمواصفات الفنية أحد أكثر الملاحظات تكرارا في التقارير السنوية لديوان المحاسبة نتيجة عدم تحصيل مستحقاتها أولا بأول رغم التحقق من مخالفة المقاولين لشروط التعاقد، والاكتفاء بقيد تلك المبالغ بحساب الديون المستحقة للحكومة دون خصمها.

وفي 2022 أصدرت الوزارة تعميما بشأن تطبيق غرامة تأخير تنفيذ الأعمال في عقود الوزارة، ألغى من خلاله العمل بالتعميم رقم 17 لسنة 2016 الخاص بتطبيق غرامة تأخير الأعمال عن برنامج العمل بطريقة المسار الحرج المعتمد بالمشروع.

وكان تقرير المحاسبة أشار إلى أن إجمالي ما تم حصره من تلك الديون بلغ 33 مليون دينار، وطالب الوزارة بضرورة خصم غرامات التأخير فور حدوثه، تنفيذا للشروط التعاقدية وتقيدا بالشروط الحقوقية وقواعد تنفيذ الميزانية.



مجلس الأمة
NATIONAL ASSEMBLY

المحور الخامس

عدم احترام ارادة الأمة

وتجاهل الرد على الأسئلة البرلمانية

ينص دستور الكويت في المادة (99) على ان "لكل عضو من أعضاء مجلس الأمة أن يوجه إلى رئيس مجلس الوزراء وإلى الوزراء أسئلة لاستيضاح الأمور الداخلة في اختصاصهم وللوسائل وحده حق التعقيب مرة واحدة على الإجابة ."

وتنظم المواد (121) إلى (132) حق عضو المجلس في توجيه السؤال البرلماني الى الوزراء، إذ تنص المادة (121) على ان "لكل عضو أن يوجه إلى رئيس مجلس الوزراء وإلى الوزراء أسئلة لاستيضاح الأمور الداخلة في اختصاصهم بما في ذلك الاستفهام عن أمر يجهله العضو والتحقق من حصول واقعة وصل علمها إليه. ولا يجوز أن يوجه السؤال إلا من عضو واحد ويكون توجيهه إلى رئيس مجلس الوزراء أو إلى وزير واحد.

وتنص المادة 124 على ان "يجيب رئيس مجلس الوزراء أو الوزير على السؤال في الجلسة المحددة لنظره ولرئيس مجلس الوزراء أو الوزير المختص أن يطلب تأجيل الإجابة إلى موعد لا يزيد على أسبوعين، فيجانب إلى طلبه، ولا يكون التأجيل لأكثر من هذه المدة إلا بقرار من المجلس. ولرئيس مجلس الوزراء أو الوزير بموافقة موجه السؤال أو في حالة غيابه أن يودع الإجابة أو البيانات المطلوبة في الأمانة العامة للمجلس لاطلاع الأعضاء عليها ويثبت ذلك في مضبطة الجلسة.

وعلى الرغم من التأكيد على حق النائب في السؤال وإلزام الوزير بالإجابة عنه فقد تجاهلت الوزارة جُل الأسئلة البرلمانية التي توجه لها ضاربة بالنصوص الدستورية واللوائح عرض الحائط على نحو يعكس عدم احترام لممثلي الأمة، ولحقهم.



فمن بين حوالي 135 سؤالاً برلمانياً وجهت إلى الوزيرة منذ بدء الفصل التشريعي الحالي أجابت الوزيرة عن 30 سؤالاً فقط نصفهم تقريباً طلبت فيهم مهلة للرد، بينما تجاهلت وبشكل متعمد وغير لائق ولا مقبول 105 أسئلة.

خاتمة

تكشف الحقائق والوقائع التي سبقت الإشارة إليها في هذه الصحيفة بشكل واضح وجلي أن استمرار الوزيرة في منصبها لم يعد ممكناً ولا محتملاً بالنظر إلى ما سببته خلال شغلها للمنصب من هدر ونزف للمال العام على نحو غير مسبوق واستمرار لنهج تضارب المصالح والتنفيع

إننا إذ نضع هذه الحقائق بين أيدي ممثلي الأمة، نؤكد أن بقاء الوزيرة في منصبها لا يمثل فقط عبئاً على الحكومة؛ بل بات يشكل ضرراً جسيماً لمصالح البلاد، ليس ثمة سبيل إلى القبول به، أو التسامح معه، ونعرب عن ثقتنا التامة بأن أصحاب الضمائر الحية سينهضون بمسؤولياتهم الدستورية والوطنية .

والله نسأل أن يوفق الجميع لما فيه

خير البلاد والعباد وأن يحفظ الكويت وشعبها