

PRESS CLIPPING SHEET

PUBLICATION:	Al Mal
DATE:	3-August-2015
COUNTRY:	Egypt
CIRCULATION:	145,000
TITLE :	Details of Ministry of Petroleum Plans to Develop Derivative Network
PAGE:	11
ARTICLE TYPE:	General Industry News
REPORTER:	Nesma Bayoumi

تركز على «الوجه القليل».. واستثماراتها الإجمالية تتجاوز مليار دولار

تفاصيل مخطط «البترول» لتطوير شبكة المشتقات

■ **يوسف: أطلب «الهيئة العامة» بإعادة النظر في بعض بنودها وإحلال «غاز المنازل» محلها**
■ **محرم: تفادى الاختناقات العام المقبل مرهون بسرعة تنفيذها وزيادة المعروض**
■ **فهمي: لابد أن تشارك البنوك المحلية في تمويلها.. والعوائد مضمونة**

4.9 مليار جنيه استثمارات الخطوط الجارية إنشائها

يمكن قطاع البترول حالياً على تنفيذ 12 مشروعاً، لإنشاء خطوط أنابيب لنقل الوقود السائل والمشتقات لعدد من محطات القوى الكهربائية أو المحطات. بتكلفة إجمالية تبلغ نحو 685 مليون دولار، نوازي نحو 4.9 مليار جنيه.

وتتضمن المشروعات الجاري تنفيذها مشروع خط مديرو/ الدخيلة بتكلفة 53 مليون جنيه، ونقل الوقود السائل لمحطة أبوهرير بتكلفة 56 مليوناً، وإنشاء سعات تخزين الزيت والـLPG الإسكندرية بتكلفة 146 مليون جنيه.

وتضم قائمة المشروعات أيضاً خط نقل المشتقات البترولية طنطا/بنها بتكلفة 150 مليوناً، وخط منتجات مسطرد /العين بتكلفة 13 مليوناً، وخط بنى سويف/المنيا بتكلفة 405 ملايين، وخط نقل الزيت بين مسطرد /شهير بتكلفة 75 مليون جنيه.

وتشمل الخطوط الجاري تنفيذها حالياً على خط نقل المشتقات السوس/مسطرد بتكلفة 250 مليوناً، وخط نقل الوقود السائل/الغدير بتكلفة 224 مليوناً، فضلاً عن إنشاء 6 سعات تخزين الـLPG بتكلفة 2.1 مليار جنيه.

وحيزا لتشمل المشروعات على خط نقل الوقود السائل لمحطات القوى بين منطقتي السبعة والتين بتكلفة 1.2 مليار جنيه، ومشروع بين التين /جنوب حلوان بتكلفة 215 مليون جنيه.

الانتهاء من تنفيذ مشروعات بتكلفة تتجاوز 300 مليون دولار

علمت «المال» أن الهيئة العامة للبترول انتهت من تنفيذ عدد تجاوزت 300 مشروع لتطوير الشبكة على مدار العام الماضي، بتكلفة 300 مليون دولار.

أكد مسئول في الهيئة العامة للبترول، أن المشروعات التي تم تنفيذها تضمنت إنشاء خطوط أنابيب جديدة، لنقل وتوزيع الخام لبعض المناطق ومحطات الكهرباء.

وقال إن الفترة الحالية تشهد استكمال تنفيذ المخطط، إذ أن تلك المشروعات تعتبر جزءاً من قائمة تشييد «البترول» الانتهاء، تلك الفترة المقبلة.

وتركز خطة قطاع البترول لتطوير شبكة نقل الوقود حالياً على محورين: الأول يركز على مشروعات جارية تنفيذها حالياً لنقل المشتقات البترولية، في حين أن المحور الثاني يتضمن تنفيذ حزمة مشروعات لترميم محطات التوزيع القبلية والبكر.

ولفت إلى أنه من المصنف إنشاء حزمة خطوط أنابيب جديدة لنقل الوقود والمشتقات، مع المضي قدماً في تنفيذ عمليات الصيانة والإحلال والتجديد للخطوط والشبكات القائمة، بهدف مواصلة عملها بأقصى كفاءة وقدرة ممكنة.



أحد الملف: نسمة بيومي

خطة ملوح بنها قطاع البترول، لتطوير شبكة نقل الوقود والغاز والمشتقات البترولية، بإجمالي استثمارات يتجاوز مليار دولار، يستهدف منها إنشاء عدد من خطوط الأنابيب الجديدة، لتيسير عمليات النقل والتوزيع لمختلف محافظات الجمهورية، وذلك الاختناقات التي تحدث أحياناً، خاصة في الوجه القليل، أوقات ذروة الاستهلاك.

كانت «المال» قد أفردت مؤخرًا تقريراً يؤكد أن قطاع البترول يعمل على تنفيذ برامج ومشروعات لتطوير الشبكة القومية للوقود ومشتقاتها، باستثمارات مرتقبة تتجاوز مليار دولار.

وحصلت «المال» على تفاصيل ذلك المخطط، والذي ينقسم إلى مشروعات جارية تنفيذها، وأخرى مخططة ومعروضة حالياً للاستثمار.

ورغم أن عددًا من خبراء البترول والطاقة اتفقوا على جدوى مخطط تطوير الشبكة القومية لنقل المشتقات والوقود، لكن بعضهم طالب الهيئة العامة للبترول بإعادة النظر في بعض المشروعات المخططة أو الجاري تنفيذها، خاصة أن هناك مناطق أخرى بحاجة إلى ربطها بالشبكة القومية عبر خطوط أنابيب جديدة.

بدائية، طالب المهندس ممدوح يوسف، الاستشاري البترولي، رئيس شركتي ميموكو وميدور، سابقاً، قطاع البترول بإعادة النظر في بعض المشروعات الجاري تنفيذها، أو الأخرى المخططة لتطوير شبكة نقل الوقود ومشتقاتها.

وقال يوسف إن إزمات نقص المعروض والقضاء عليها تتطلب زيادة المعروض بشكل أكبر من إنشاء خطوط جديدة لنقل المشتقات، موضحة أن التركيز الأكبر لابد أن يكون لعام إنشاء خطوط توصيل الغاز الطبيعي وإحلاله محل المشتقات البترولية.

وأضاف يوسف أنه لا مانع من المضي قدماً لتطوير الشبكة القومية لنقل الوقود، ولكن لابد أن تتم إعادة النظر فيها وتوجيه جزء من استثماراتها لتوصيل الغاز، خاصة أن بعض المشروعات ليس من المنطقي المضي قدماً في تنفيذها، طبعاً، لأنه.

وشرح صلاح مشهور، مدير عام «ميدور» الدخيلة الجاري تشييده حالياً، موضحاً أن «ميدور» كانت تعمل في خط تصدير النفط والغاز والبنزين، ولكن بعد أن أصبح يصبح هناك أي حاجة لإنشاء خط «ميدور» الدخيلة، وقال إن خط سواح/اسيوط يعمل حالياً بكفاءة 10%، ليس بمشروع الملحق المورد، مضيفاً أنه بدلاً من أن يتم تشييد مشروع لنقل البوتاجاز LPG بين اسيوط والغاز، خاصة في القرى والمناطق النائية.

وأكدت يوسف إنشاء خط بوط بين «طنطا» و«بنها» في الوقت الذي توجد فيه 3 خطوط قائمة بينهما.

ومن مشروع إنشاء خط «مسطرد /التين»، قال يوسف إن فكرة تنفيذ ذلك المشروع لم تفلحها من فترة طويلة، وكان يتم التفكير فيها في استغلال مدينة بدر، والتقليل من تكلفة تنفيذ ذلك المشروع، خاصة مع عدد حواتر الخطوط التي شهدت الاختناقات.

وتساءل يوسف عن إمكانية تدوير بعض معدات في عمليات زيادة سعات التخزين أو ربطها بشبكات بشكل أفضل.

الإحلال والتجديد والتأمين والصيانة الدورية للشبكة، لضمان عملها بكفاءة في كل محافظات الجمهورية.

وعلى صعيد متصل، أكد الدكتور صلاح الدين فهمي، أستاذ الاقتصاد بجامعة الأزهر، عازف غائبة البترول، عن الاشتراك في تمويل تلك النوعية من المشروعات لتطوير البنية التحتية /شبكة نقل الوقود ومشتقاتها، موضحاً أن البنوك تمتلك حالياً ودائع مجمدة لا يتم استغلالها نحوها من الاشتراك في تمويل نوعيتها من المشروعات.

ولفت فهمي إلى أن مشروعات تطوير البنية التحتية لنقل وشبكات البترول من ضمن تلك المشروعات التي تتخوف بعض البنوك من الاشتراك في تمويلها، مؤكداً أن «البترول» يمتلك دراسة جدوى اقتصادية وافية واضحة عن تلك المشروعات وجودها والعائد المرتبط من تنفيذها.

وطالب «البترول» بدعوة بعض البنوك والتفاوض معها للاشتراك في تمويل المشروعات المطروحة للاستثمار حالياً، سواء بحالات التكرير أو تطوير البنية التحتية لنقل الوقود.

وقال إن الإصرار في تنفيذ تلك الخطة يعني تيسير حركة النقل والتداول والنضاج على أي مشكلات قد تحدث العام المقبل، بسبب الاختناقات التي يعاقل الخطوط وعدم وصولها لبعض المناطق النائية خاصة في الوجه القليل.

ولفت إلى أن البنوك تمتلك مستشارين وخبرات متخصصة في دراسة المشروعات المطروحة للاستثمار، يمكن من خلالها تقديم نسبة المخاطرة المحتملة من تمويل تلك النوعية من المشروعات.



شريف إسماعيل

أو التبريد في بعض خطوط نقل الخام أو المشتقات البترولية لا يني قصوراً في عمليات التجديد أو الصيانة، ولكن تلك الحوادث قد تحدث لأسباب فنية أو تعريبية أو بسبب تأخرات حركة النقل الثقيل على بعض الطرق، أو نظراً لتقدم بعض الخطوط.

وفي كل الأحوال، قال محرم أنه لا غنى عن عمليات

حتى الوقت الحالي، مؤكداً أن تلك المنطقة لها مستقبل ولابد من ضخها لقائمة المناطق المربوطة بالشبكة مع المناطق الاستراتيجية الجديدة.

وعلى النقيض، اتفق المهندس محمد رضا محرم، أستاذ اقتصاديات البترول والتمويل بجامعة الأزهر، مع أن شبكة نقل الوقود ومشتقاتها بحاجة إلى تطوير وتحديث دائم، خاصة مع تزايد عمليات الاستيراد من الخارج نظراً لازدياد احتياجات ومشتقات السوق المحلية، موضحة أن الشبكة تحتاج إلى ترميمات جديدة فضلاً عن الإحلال والتجديد لبعض خطوطها.

وقال محرم إنه من المرتقب أن تشهد الشبكة الفترة المقبلة استقبال ونقل كميات ضخمة من الخام والمشتقات البترولية، بخلاف التوسع في عملية استيراد الغاز الطبيعي من الخارج لتلبية احتياجات القطاعات الاقتصادية وعلى رأسها قطاع الكهرباء.

وأشار إلى أن المخطط الذي يشهده قطاع البترول لتطوير الشبكة القومية بعد مخطط مدحها والسرعة قد تواجهه أوقات ذروة الاستهلاك، خاصة لمحطات الوجه القليل التي تعاني بشكل أكبر من «الجوع» وأوقات الأزمات البترولية.

ولفت إلى أنه رغم أن تطوير شبكة النقل عامل رئيسي في القضاء على أزمات نقل المشتقات البترولية، لكن زيادة المعروض المحلي هو العامل الأبرز في القضاء على تلك الأزمات عالياً، وعدم تكرارها بشكل دوري كل عام، ومنه بأن حدوث بعض الحوادث الفنية أو الحرائق