



قطار الحرمين السريع
محطة المدينة المنورة
يناير 2015

HHR- P1P2
MADINAH STATION
JANUARY 2015

المحتويات

1- القسم الأول: مرحلة المناقصة والتعاقد (الوثائق الرسمية)

1.1 مرحلة المناقصة

2.1 المرحلة ما بين المناقصة والتعاقد

3.1 مرحلة التعاقد

4.1 المرحلة ما بين التعاقد وبداية الأعمال

2- القسم الثاني: الأحداث المعوقة للمشروع

1.2 تسليم الموقع

2.2 المعوقات التصميمية

3.2 المعوقات بسبب التغييرات

3- القسم الثالث: الوضع المالي

1.3 تحديث المقايصة

2.3 المطالبات المالية

4- القسم الرابع: ملخص الأمور التي تتطلب حلولاً

1- القسم الأول: مرحلة المناقصة والتعاقد (الوثائق الرسمية)

1.1 مرحلة المناقصة:

10 يوليو 2010 قام الائتلاف بتقديم عرضه بخصوص محطة المدينة المنورة بقيمة 1,656,217,217 ريال سعودي ليتضمن العناصر الآتية:

- أعمال سعر الوحدة وتشمل المباني الرئيسية والأعمال الخارجية تحت نطاق إعادة قياس.
- الأعمال الإضافية (الأعمال التي يتم تصميمها وتنفيذها بواسطة المقاول) وتشمل مواقف السيارات طويلة الأمد ومبنى الدفاع المدني ومهبط الطائرات والتي كان قد تم طرحها في 22 يونيو 2010 قبل تقديم العروض.

1- القسم الأول: مرحلة المناقصة والتعاقد (الوثائق الرسمية)

2.1 المرحلة ما بين المناقصة والتعاقد:

25 أغسطس 2010 1.2.1 استلم الائتلاف مخططات بشأن الأعمال الإضافية بعد تقديم العرض وبناء عليه لم يتمكن الائتلاف من إدراج التغييرات في عرضه.

19 ديسمبر 2010 2.2.1 قدم الائتلاف بعض التوضيحات بخصوص مناقشة تصميم وبناء الأعمال الإضافية فضلاً عن حسومات لقيمة العرض كالاتي مع تحمله تكلفة إنشاء مسجد بميزانية لا تتجاوز 10 مليون ريال سعودي:

- محطة مكة المكرمة 3,178,231,542 ر.س
- محطة المدينة المنورة 1,545,822,769 ر.س

27 ديسمبر 2010 3.2.1 استلم الائتلاف خطاب الترسية من المؤسسة العامة للخطوط الحديدية حسب العرض المقدم من الائتلاف المذكور أعلاه.

30 يناير 2011 4.2.1 تم الاجتماع في مقر المؤسسة العامة للخطوط الحديدية في الدمام بعد طلب الائتلاف بعض التوضيحات حول نطاق الأعمال التي لم تكن موجودة في وثائق المناقصة مثل التغييرات في نطاق التصميم والتغييرات في الأنظمة الكهرميكانيكية وتوصيلات الخطوط خارج الموقع والتغييرات الخاصة بالموصفات الفنية للفولاذ الإنشائي... إلخ واتفق الطرفان على أن يحتفظ الائتلاف بحقوقه في التعويض عن أي تغيير في نطاق الأعمال نتيجة لأي تغيير أو إضافة لبند جديد أو أي تعديل أو مراجعة لأي بند بعد تقديم عرضه بتاريخ 10/07/2010.

1- القسم الأول: مرحلة المناقصة والتعاقد (الوثائق الرسمية)

3.1 مرحلة التعاقد:

05 فبراير 2011

1.3.1 تم توقيع الوثيقة الأساسية للعقد في الرياض بحسن نية من الإئتلاف وتداركا للوقت من غير التوقيع على المخططات والمواصفات الفنية حيث طلب الإئتلاف رسمياً تأكيد المؤسسة العامة للخطوط الحديدية على الموافقة بما تم الاتفاق عليه في اجتماع الدمام على أن يحتفظ الإئتلاف بحقوقه كما ورد سابقاً في الفقرة 4.2.1

2.3.1 يحتوى العقد على البنود الرئيسية التالية:

- يكون تسليم موقع المشروع كاملاً ولا يوجد تسليم مرحلي.
- مدة تنفيذ المشروع 24 شهر من تاريخ استلام موقع المشروع بكامله خالياً من أي معوقات.
- تاريخ استلام الموقع هو تاريخ حيازة المقاول لكامل الموقع دون أي معوقات.

4.1 المرحلة ما بين التعاقد وبداية الأعمال:

19 ابريل 2011

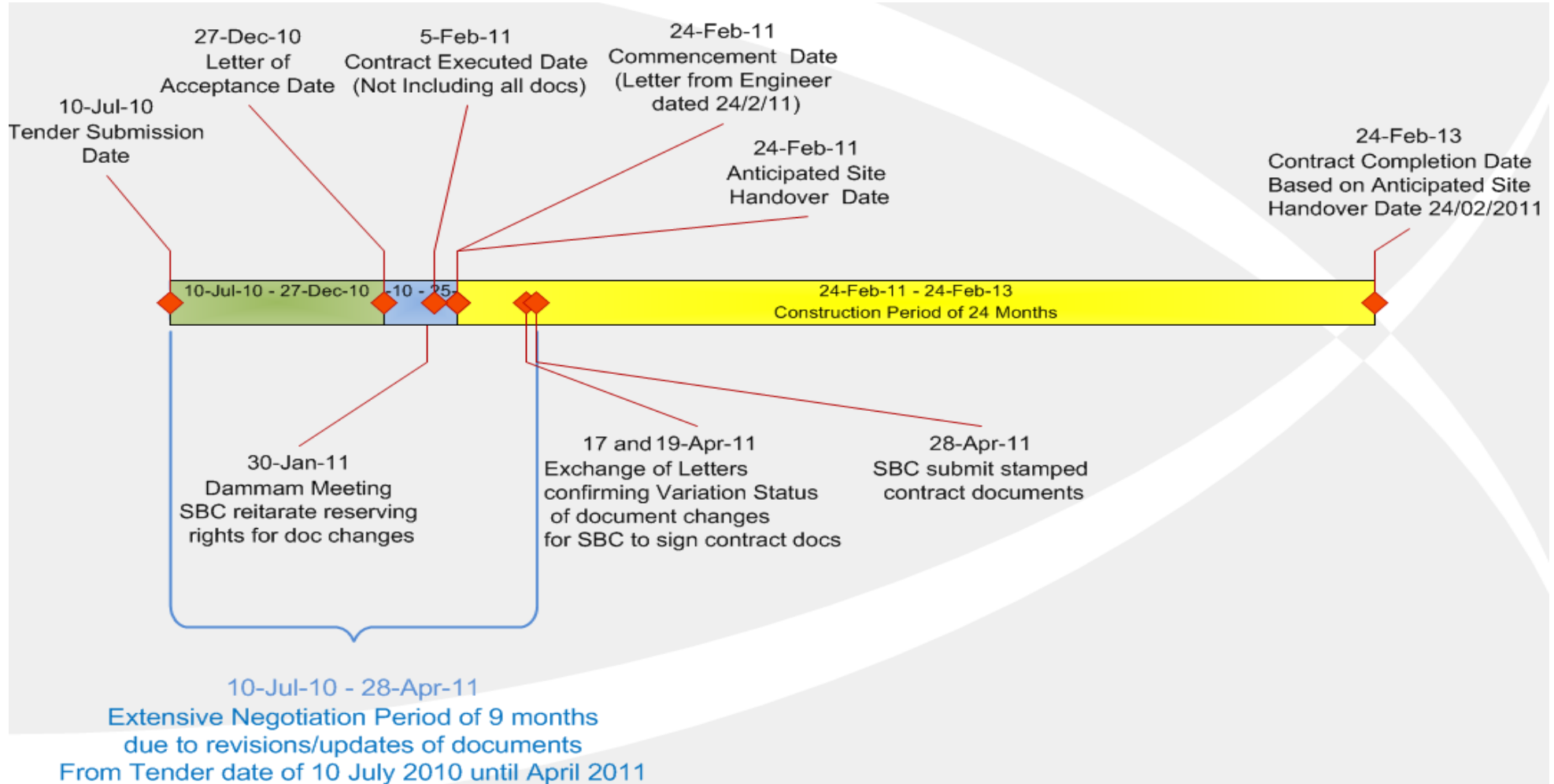
1.4.1 تسلم الإئتلاف خطاب رقم 5045-32 من المؤسسة العامة للخطوط الحديدية يؤكد على حق الإئتلاف بالمطالبة بأي أعمال اضافية أو بنود جديدة غير موجودة في العقد بمحطتي مكة المكرمة والمدينة المنورة.

05 فبراير 2011

2.4.1 قدم الإئتلاف ووثائق التعاقد المعتمدة مشيراً إلى خطاب المؤسسة العامة للخطوط الحديدية رقم 5045-30 بتاريخ 15 جمادى الاولى 1432 هـ مؤكداً على شكره وتقديره لإدراك المؤسسة بحق الإئتلاف في المطالبة بالتعويض لأي بنود اضيفت للعقد بعد تاريخ المناقصة.

1- القسم الأول: مرحلة المناقصة والتعاقد (الوثائق الرسمية)

موضح أدناه الخط الزمني للمشروع ابتداء من مرحلة المناقصة والمراحل ما بين المناقصة والتعاقد وبداية الأعمال بالإضافة إلى تاريخ الترسية والتواريخ المتوقعة لبداية الأعمال وانتهائها في حال تزامن تاريخ استلام الموقع مع تاريخ بدء المشروع (Commencement Date).

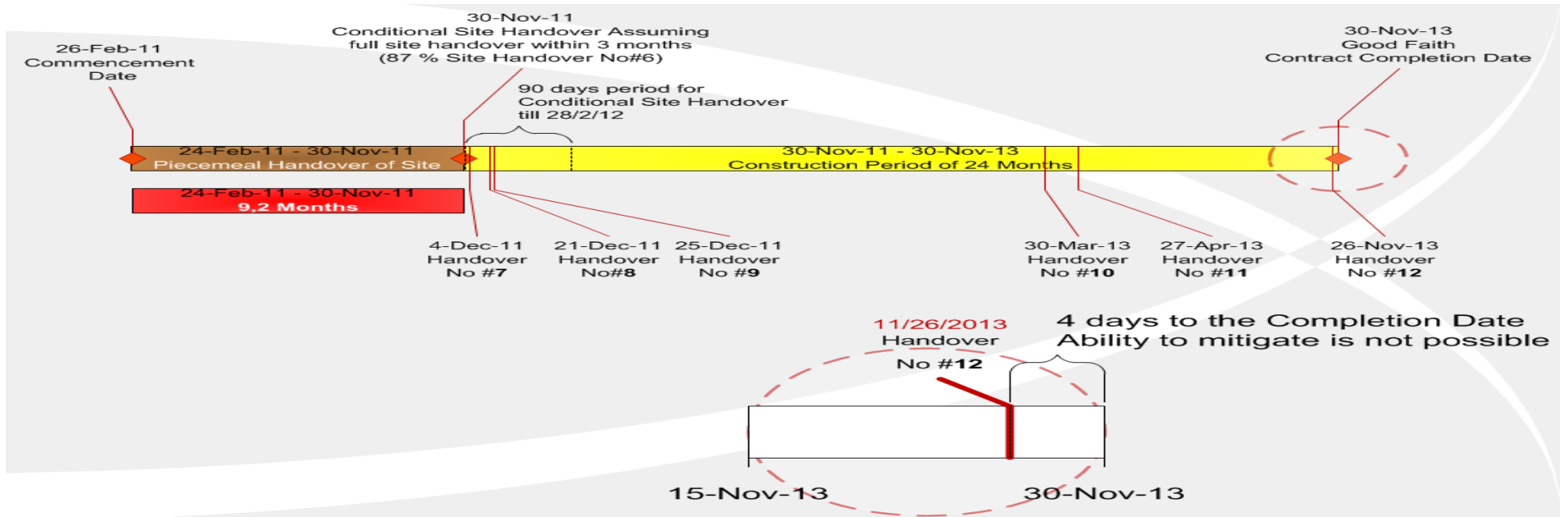


2- القسم الثاني: الأحداث المعوقة للمشروع

1.2 تسليم الموقع:

30 نوفمبر 2011: تم الاتفاق على اعتبار بداية الأعمال 30/11/2011 شريطة أن يتم استلام كامل أرض المشروع خلال 3 أشهر من هذا التاريخ طبقاً لم تم الاتفاق عليه (بحسن نية) مع المؤسسة العامة للخطوط الحديدية، واحتفظ الإئتلاف بحقوقه بخصوص هذا الشأن من خلال خطابه رقم P1P2-S4-CON-DAR-LET-0110 بتاريخ 01/12/2011

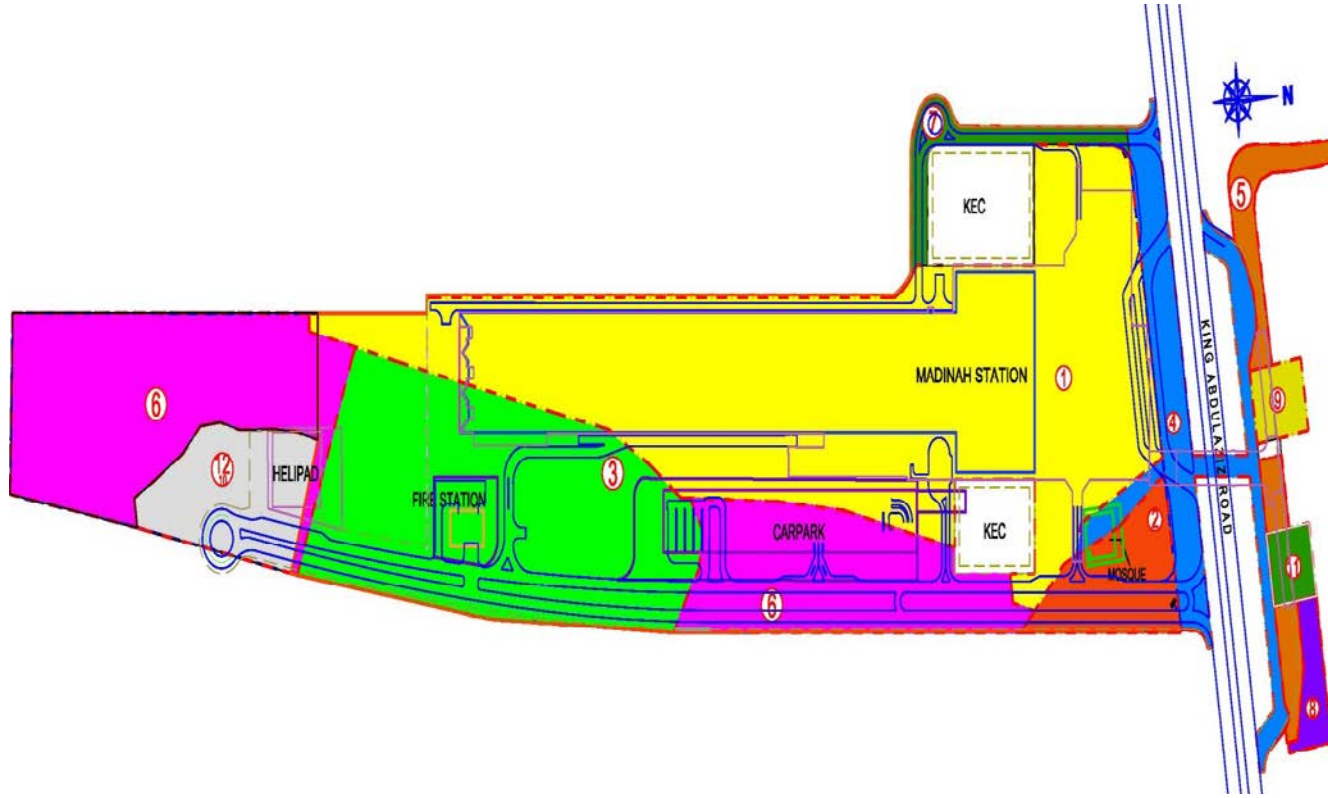
تمت الموافقة بحسن نية على الإستلام المشروط للموقع بتاريخ 30/11/2011 على أساس استلام باقي أجزاء الموقع خلال 3 أشهر



2- القسم الثاني: الأحداث المعوقة للمشروع

1.2 تسليم الموقع:

تم تسليم الموقع تدريجياً خلال سنتين ابتداءً من تاريخ 30/11/2011 الذي تم الاتفاق عليه بحسن نية هذا والذي كان مخالفاً لما ورد في العقد والذي نص على تسليم الموقع كاملاً وخالياً من أي معوقات. اضطر الإئتلاف أن يعيد جدولة الأعمال باستمرار والعمل فقط في المناطق المتاحة فضلاً عن تغييره المستمر لطريقة العمل.

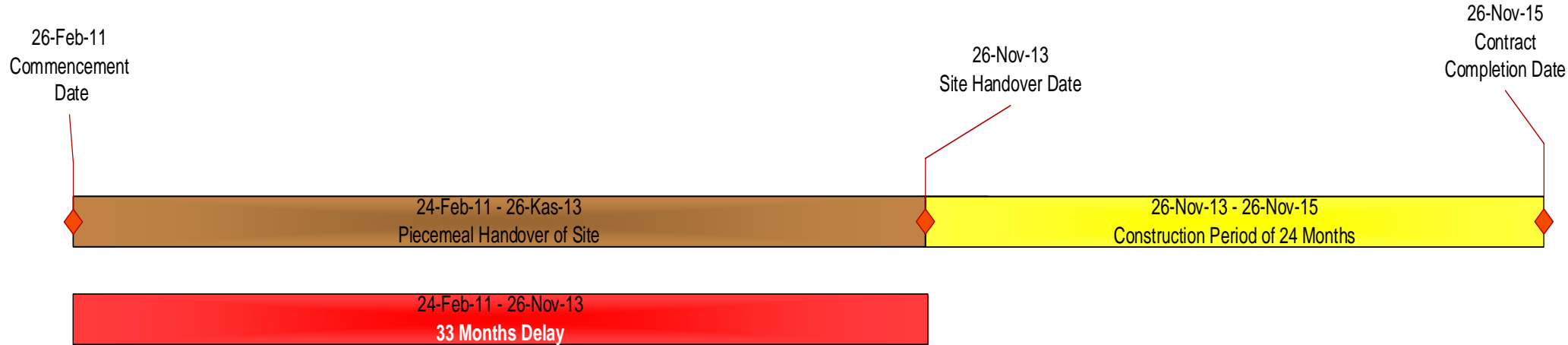


تأثرت الأعمال بشدة بسبب تأخر استلام بعض الأجزاء الحرجة للمشروع بعد 30/11/2011 كمهبط الطائرات الذي تم استلامه بتاريخ 26 نوفمبر 2013 أي **قبل 4 أيام فقط من تاريخ انتهاء المشروع** والذي تم الاتفاق عليه بحسن نية. بالإضافة إلى المواقع المتعلقة بإنشاء الطريق الغربي للمحطة ومنطقة النفق وامتداد الطريق المؤدي إلى الجانب الشرقي للمحطة.

2- القسم الثاني: الأحداث المعوقة للمشروع

1.2 تسليم الموقع:

الوضع التعاقدى: نظراً لعدم استلام كامل الموقع طبقاً للبند 1.2 من العقد واستلام آخر جزء للموقع بتاريخ 26/11/2013 ومع احتساب مدة الـ 24 شهر للمشروع من تاريخ 26/11/2013 يصبح تاريخ انتهاء المشروع **26/11/2015**



2- القسم الثاني: الأحداث المعوقة للمشروع

2.2 المعوقات التصميمية:

1.2.2 عدم اكتمال المخططات التعاقدية (تصميم فوستر):

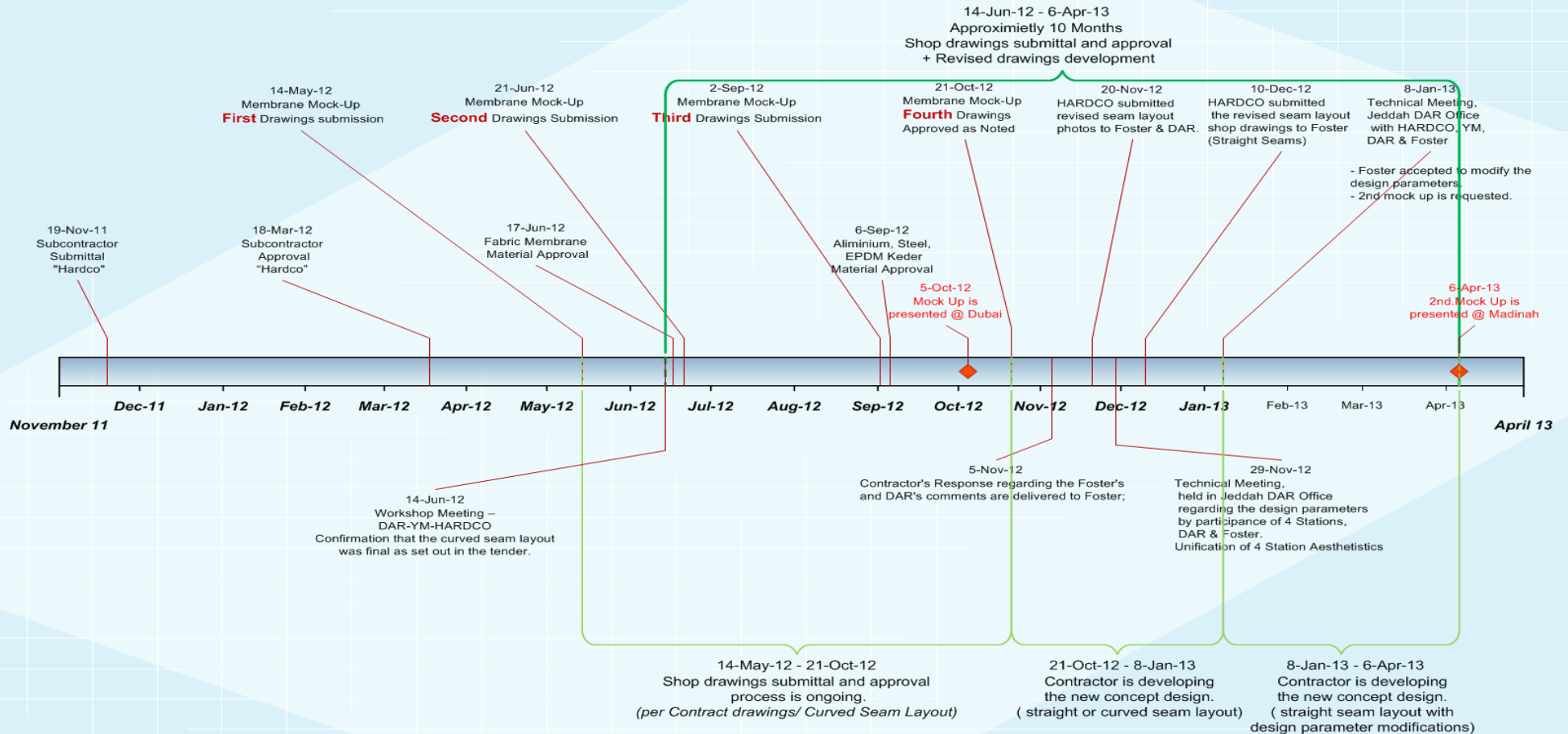
- عدم وضوح المخططات التعاقدية ونقص تنسيقها ووجود أخطاء وتعارضات بين المخططات التعاقدية تطلب من الإئتلاف إصدار أكثر من 850 استفساراً فنياً، وأدى عدم إكمال المخططات التعاقدية إلى زيادة نطاق التصميم المطلوب من الإئتلاف تعاقدياً، فقام الإئتلاف بزيادة فريق الأعمال الهندسية واستخدم نمذجة معلومات المباني (BIM) للتغلب على هذه المعوقات التي واجهها أثناء التنفيذ. ومن الجدير بالذكر أن الدراسات الإضافية التي قام بها الإئتلاف لم تساعد في إحراز التقدم في محطة المدينة المنورة فحسب، بل أثبتت أهميتها الحيوية لباقي المحطات فضلاً عن مدها بأفكار في منتهى الأهمية في سبيل مواصلة وإتمام أعمال المخططات التفصيلية والذي ساهم إيجابياً في دفع عجلة سير العمل في جميع المحطات.
- عدم تواجد الشركة المصممة فوستر لاتخاذ القرارات والاعتمادات اللازمة أثناء مرحلة اعتماد التصميم المعمارية والعينات المتعلقة بالأعمال التي لها صلة بالمواد ذات مدد التوريد الطويلة كأعمال الاسقف (GRP) وأعمال المظلات (PTFE) وأعمال الواجهات (Façade) فضلاً عن إتخاذ الإستشاري والمصمم فوستر قرار توحيد اللمسات المعمارية لجميع المحطات تطلب من الإئتلاف إعادة تصميم وتقديم المخططات التي اعتمدها الإستشاري سابقاً قبل انخراط المصمم فوستر في المشروع. كان لهذا القرار لاحقاً تأثير سلبي على بعض الأعمال الأخرى كأعمال اللافتات وأعمال تكسية الحوائط الداخلية بالزجاج وأعمال المصاعد والسلالم الكهربائية وأعمال الدرابزين وكافة التشطيبات.

2- القسم الثاني: الأحداث المعوقة للمشروع 2.2 المعوقات التصميمية:

1.2.2 عدم تواجد الشركة المصممة فوستر لاتخاذ القرارات والاعتمادات اللازمة ومشاركته لاحقاً في المشروع أدى إلى تأخير لمدة 11 شهراً لعملية اعتماد أعمال المظلات (PTFE).

Haramain Madinah Station Project / S4 – PTFE Realized Process Analysis

January 2015



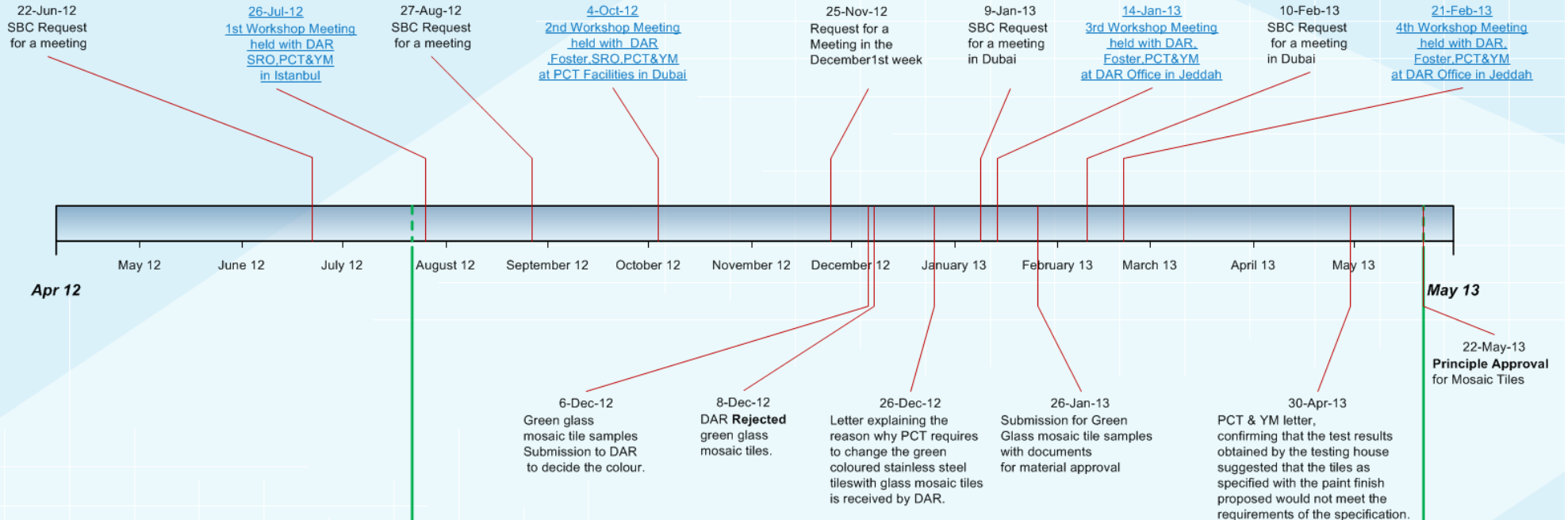
2- القسم الثاني: الأحداث المعوقة للمشروع

2.2 المعوقات التصميمية:

1.2.2 عدم تواجد الشركة المصممة فوستر لاتخاذ القرارات والاعتمادات اللازمة ومشاركته لاحقاً في المشروع أدى إلى تأخير لمدة 13 شهراً لعملية اعتماد أعمال الأسقف (GRP).

Haramain Madinah Station Project / S4 – GRP Realized Process Analysis

January 2015

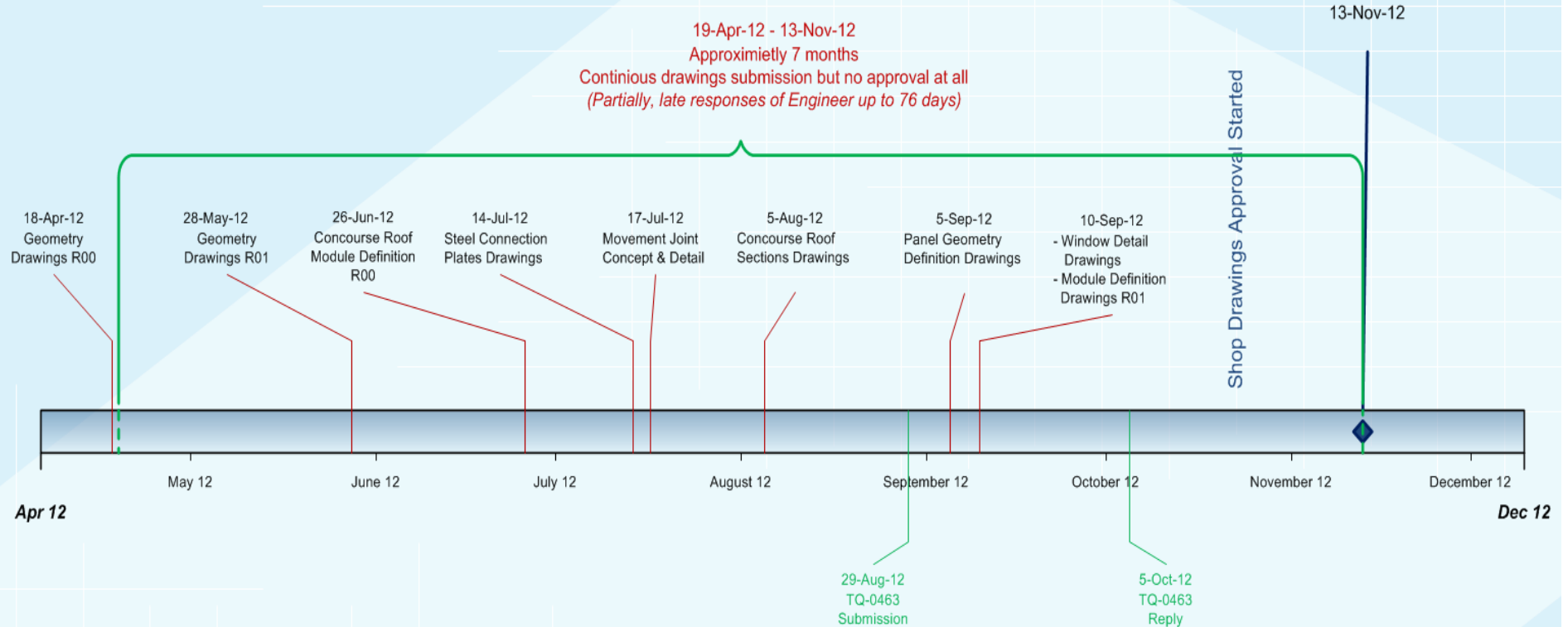


2- القسم الثاني: الأحداث المعوقة للمشروع 2.2 المعوقات التصميمية:

1.2.2 عدم تواجد الشركة المصممة فوستر لاتخاذ القرارات والاعتمادات اللازمة ومشاركته لاحقاً في المشروع أدى إلى تأخير لمدة 13 شهراً لعملية اعتماد أعمال الأسقف (GRP).

Haramain Madinah Station Project / S4 – GRP Realized Process Analysis

January 2015

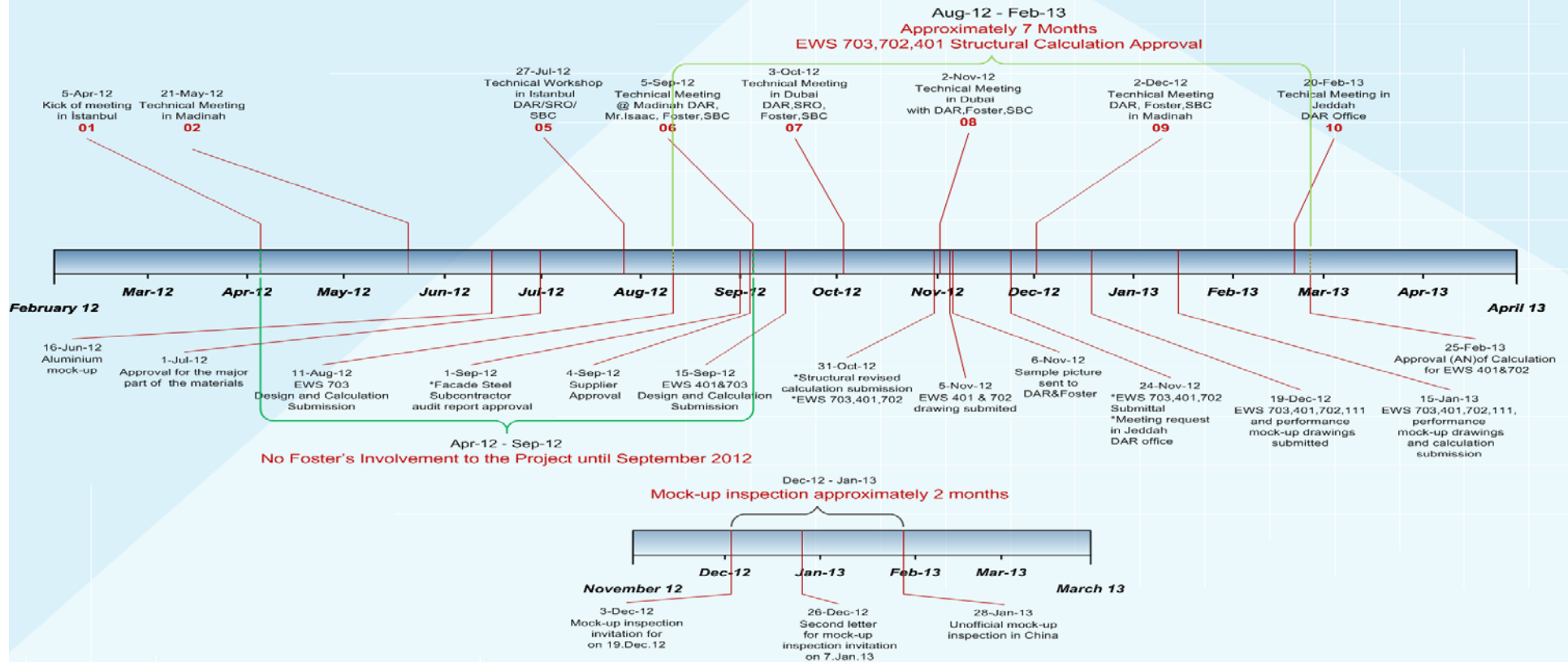


2- القسم الثاني: الأحداث المعوقة للمشروع 2.2 المعوقات التصميمية:

1.2.2 عدم تواجد الشركة المصممة فوستر لاتخاذ القرارات والاعتمادات اللازمة ومشاركته لاحقاً في المشروع أدى إلى تأخير لمدة 9 أشهر لعملية اعتماد أعمال الواجهات (FAÇADE).

Haramain Madinah Station Project / S4 – Facade Realized Process Analysis

January 2015



2- القسم الثاني: الأحداث المعوقة للمشروع

2.2 المعوقات التصميمية:

2.2.2 تغيير تصميم النفق (تصميم فوستر):

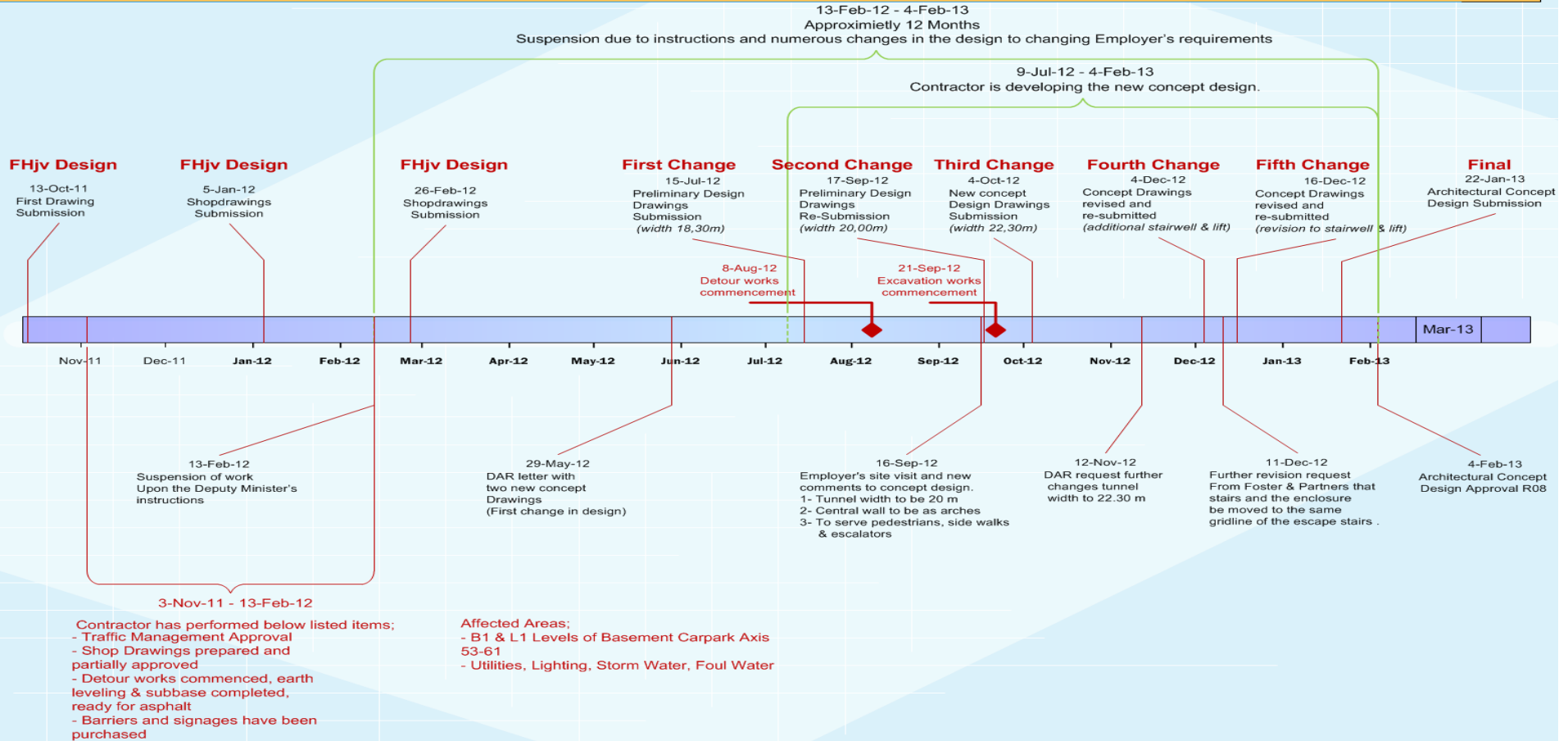
لم يستطع الإئتلاف المباشرة بأعمال النفق وفقاً للمخططات التعاقدية بسبب تعليق المالك للأعمال وتوجيه الإئتلاف بالتعديل المتكرر لتصميم النفق المعتمد بالإضافة إلى متطلبات جديدة تتعلق بإضافة مصاعد وسلالم كهربائية والتغيير في التشطيبات المعمارية. قدم الإئتلاف 8 من المقترحات بناء على المتطلبات الإضافية للمالك مما أدى إلى مباشرة العمل بعد 13 شهراً من التاريخ الذي كان من المقرر البدء فيه. كما كان لهذه التغييرات تأثيرات سلبية على المنطقة المحيطة بالنفق خصوصاً موقف السيارات في الدور الأرضي للمبنى الرئيسي ومدخل كبار الشخصيات.

2- القسم الثاني: الأحداث المعوقة للمشروع 2.2 المعوقات التصميمية:

2.2.2 تغيير تصميم النفق (تصميم فوستر) موضح أدناه في الخط الزمني التغييرات المتعددة لتصميم النفق والذي أدى إلى تأخير بلغ 13 شهراً.

Haramain Madinah Station Project / S4 – Tunnel Design and Construction Timeline

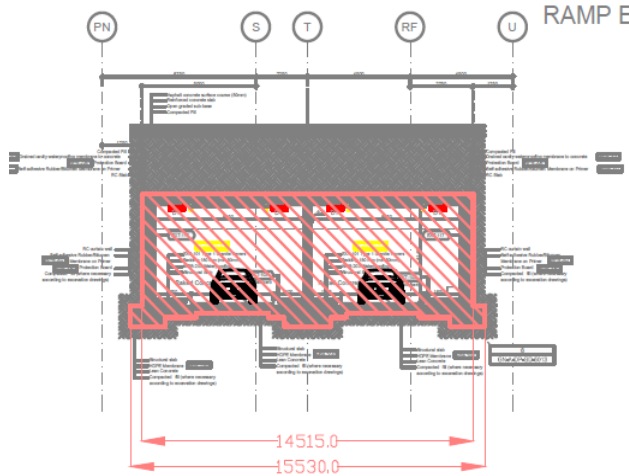
January 2015



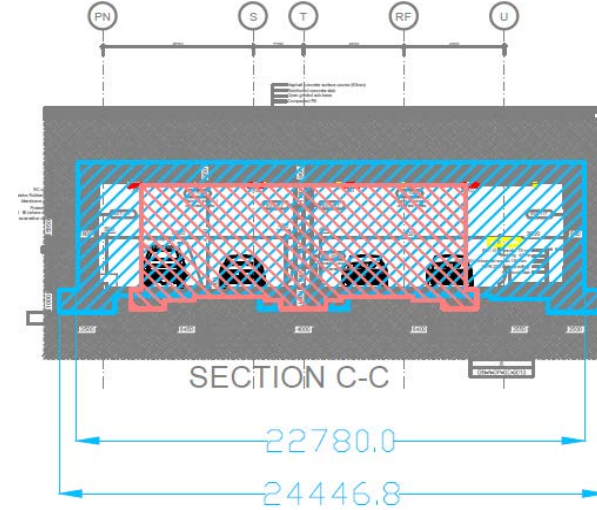
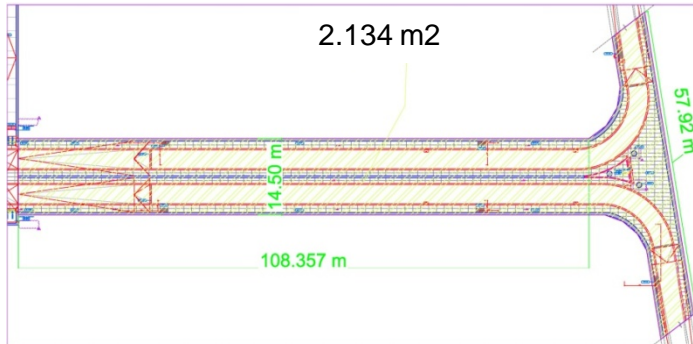
2- القسم الثاني: الأحداث المعوقة للمشروع 2.2 المعوقات التصميمية:

2.2.2 تغيير تصميم النفق (تصميم فوستر) موضح أدناه التعديلات الجذرية المتعلقة بأعمال النفق حيث تم زيادة طول النفق وعرضه بالإضافة للتأثيرات السلبية على المنطقة المحيطة بالنفق خصوصاً موقف السيارات في الدور الأرضي للمبنى الرئيسي ومدخل كبار الشخصيات.

التصميم التعاقدى

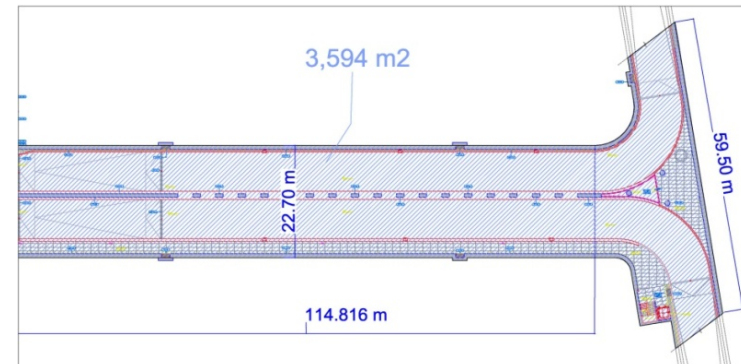


78,19 m²



التصميم النهائي
بعد التغييرات

145,42 m²



2- القسم الثاني: الأحداث المعوقة للمشروع

2.2 المعوقات التصميمية:

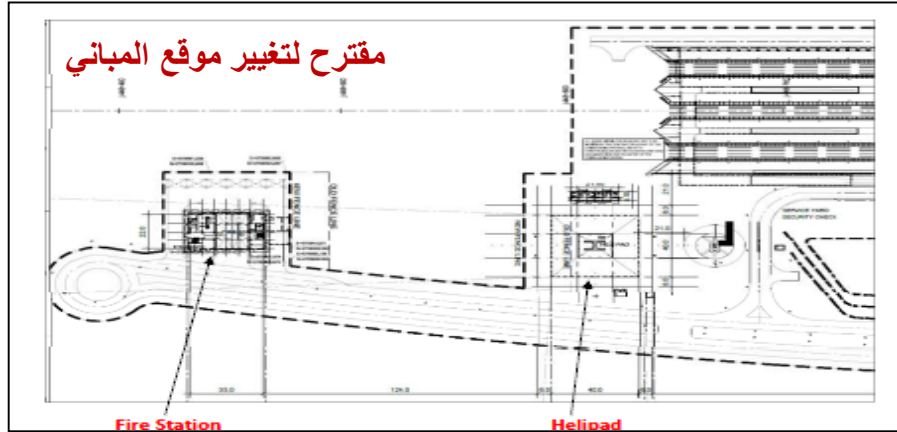
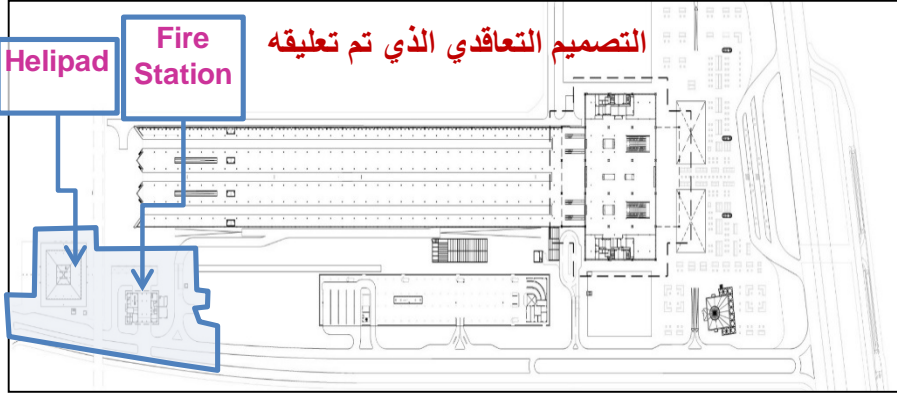
3.2.2 التعديلات بخصوص مبنى الدفاع المدني ومهبط

الطائرات:

قيام إدارة الدفاع المدني بطلب تعديلات جذرية تخص موقع المباني وحجمها والذي كان من المفترض أنه قد تم التنسيق بشأنها مع إدارة الدفاع المدني مسبقاً ووضعها بعين الاعتبار في المخططات التعاقدية قبل طرح المناقصة ورفضه لإعتماد المخططات التصميمية التي تم إنجازها حسب المخططات التعاقدية، أدى إلى تأخير في إنجاز المخططات والذي تتطلب من الإئتلاف أن يقوم بتعيين مهندسين واستشاريين إضافيين للتخفيف من التأخير الخارج عن إرادته والذي استغرق 10 أشهر.

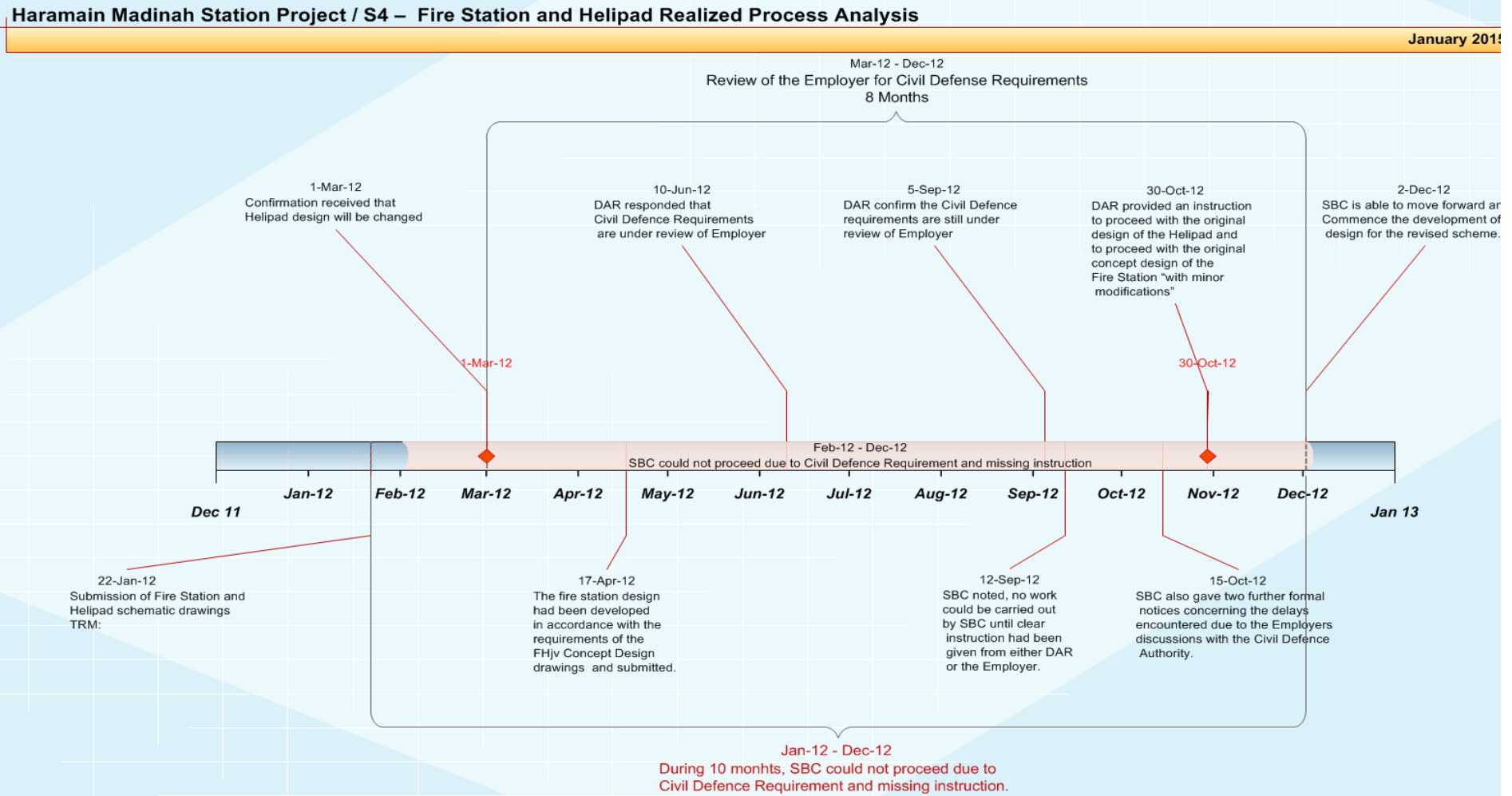
4.2.2 طلب تعديلات أخرى خارج نطاق التعاقد:

التوجيه بإجراء عدة تعديلات على التصميم التعاقدية لمنافذ منطقة كبار الشخصيات والدراسة المرورية ونظام مناولة الأمتعة ومن ثم العودة إلى التصاميم الأصلية والذي أدى إلى قيام الإئتلاف بأعمال تصميم خارج نطاق عمله دون جدوى.



2- القسم الثاني: الأحداث المعوقة للمشروع 2.2 المعوقات التصميمية:

3.2.2 التعديلات بخصوص مبنى الدفاع المدني ومهبط الطائرات موضح أدناه في الخط الزمني التغييرات التي أدت إلى تأخير بلغ 10 أشهر.



2- القسم الثاني: الأحداث المعوقة للمشروع

3.2 المعوقات بسبب التغييرات:

1.3.2 تغييرات بسبب متطلبات متأخرة لمقاول المرحلة الثانية (P2):

- إن المتطلبات الجديدة لمقاول المرحلة الثانية والتي من أهمها كانت المتطلبات على الهياكل الفولاذية في المحطة والتي استدعت مراجعة التصميم والقيام بإنتاج رسومات إضافية أدت إلى تعديلات وتصليحات وأعمال لتأسيس مواسير إضافية لنظام الكاميرات أثناء التصنيع مما نتج عنه تأخير في التوريد إلى الموقع وبالتالي كان له تأثيراً على مدة التنفيذ أيضاً. قام الإنثالاف بتوفير رافعة متحركة (400 طن) ومعدات وقوى عاملة إضافية والعمل في ورديات ليلية للتغلب على هذا التأخير .
- التعديلات في تصميم نظام ال ICT وتركيب تجهيزات متعلقة بنظام الكهرباء للقطار (Catenary Fittings) والتي لم تكن مدرجة في المخططات التعاقدية والتعديل بخصوص مركز التحكم في المحطة (Station Control Center) كانت متطلبات جديدة أخرى لمقاول المرحلة الثانية والتي أثرت على أداء الإنثالاف سلبياً أثناء تنفيذه للمشروع.

From: Mohamed Elhefny [Mohamed.Elhefny@daragroup.com]
 Sent: Monday, September 17, 2012 13:36
 To: CIHAT BASKAN
 Cc: Mohammed Maraga; Nour Adra; 'cumhur kaedes'; Yasser Tamimi; Amr Diab
 Subject: RE: Concourse columns conduits

توجيه الإستشاري بشأن مواسير
 نظام الكاميرا

Dear Mr. Cihat

The concourse columns-conduits proposal is accepted please submit the revised shop drawing for approvals
 For the platform please not that the CCTV requirements from ASC not recoded yet so please you can add extra 2
 conduits for the column at the side of the track as a spare for each column for the future .

Please go ahead for the correction of the fabricated columns and submit the related shop drawing for the engineer
 approvals

Your quick action is needed.

Best regards

Mohamed elhefny

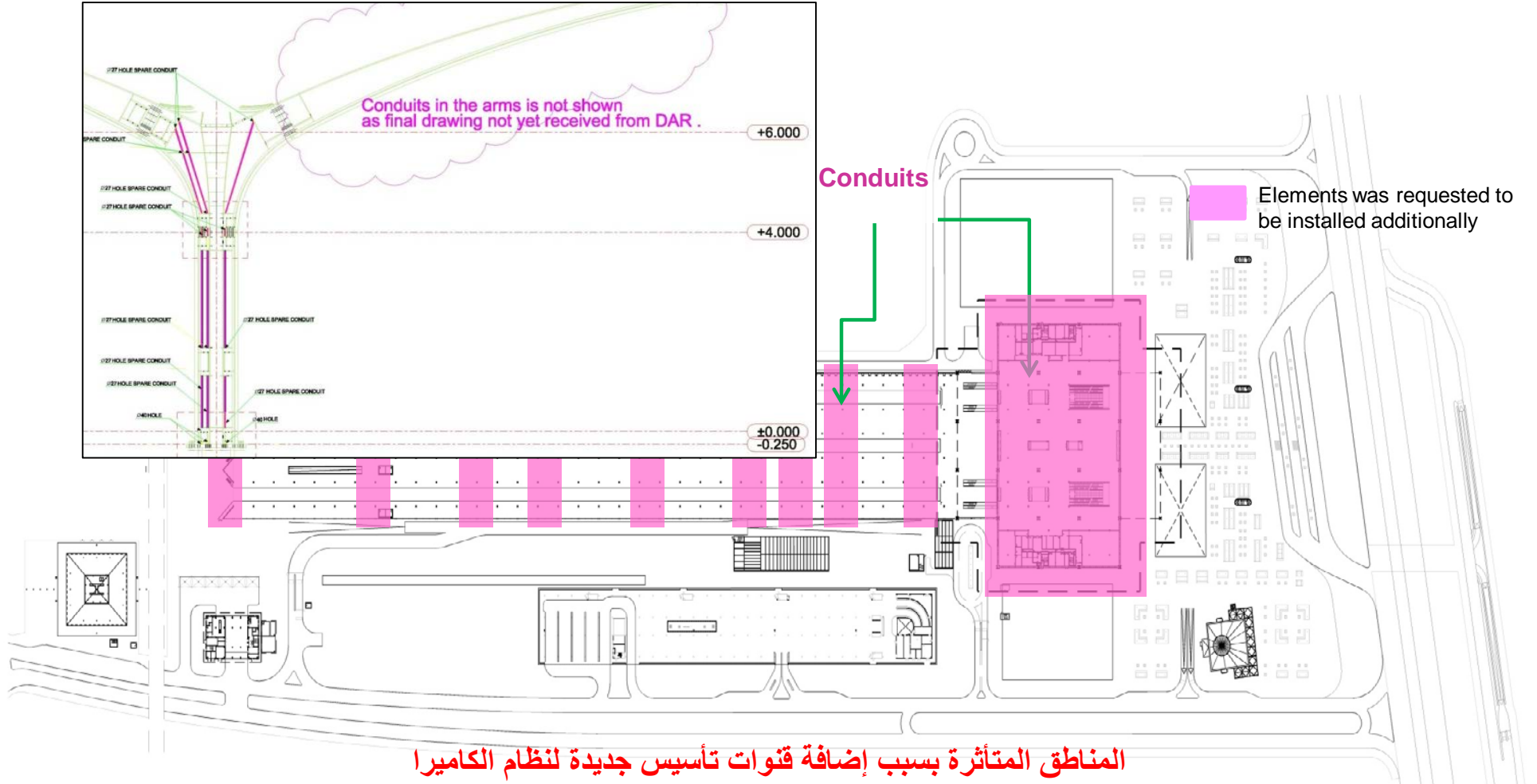


DAR AL-HANDASAH CONSULTANT (Share and Partners)
 Haramain High Speed Rail (HHR-808135-P1P2)

2- القسم الثاني: الأحداث المعوقة للمشروع

3.2 المعوقات بسبب التغييرات:

1.3.2 تغييرات بسبب متطلبات متأخرة لمقاول المرحلة الثانية (P2):



المناطق المتأثرة بسبب إضافة قنوات تأسيس جديدة لنظام الكاميرا

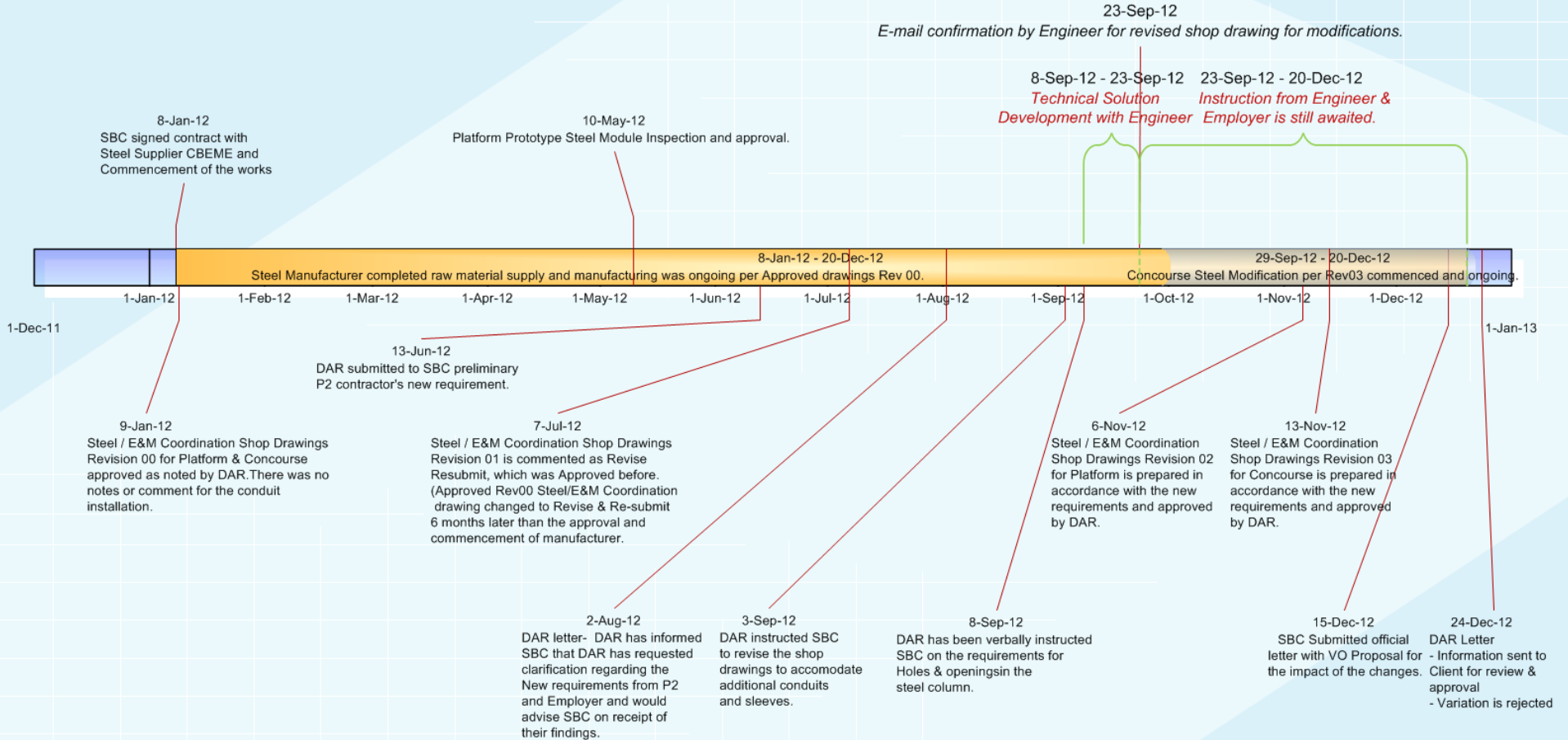
2- القسم الثاني: الأحداث المعوقة للمشروع

3.2 المعوقات بسبب التغييرات:

1.3.2 تغييرات بسبب متطلبات متأخرة لمقاول المرحلة الثانية (P2) موضح أدناه في الخط الزمني التغييرات المتعلقة بمتطلبات المقاول (P2).

Haramain Madinah Station Project / S4 – Work Carried Out for P2 Contractor

January 2015

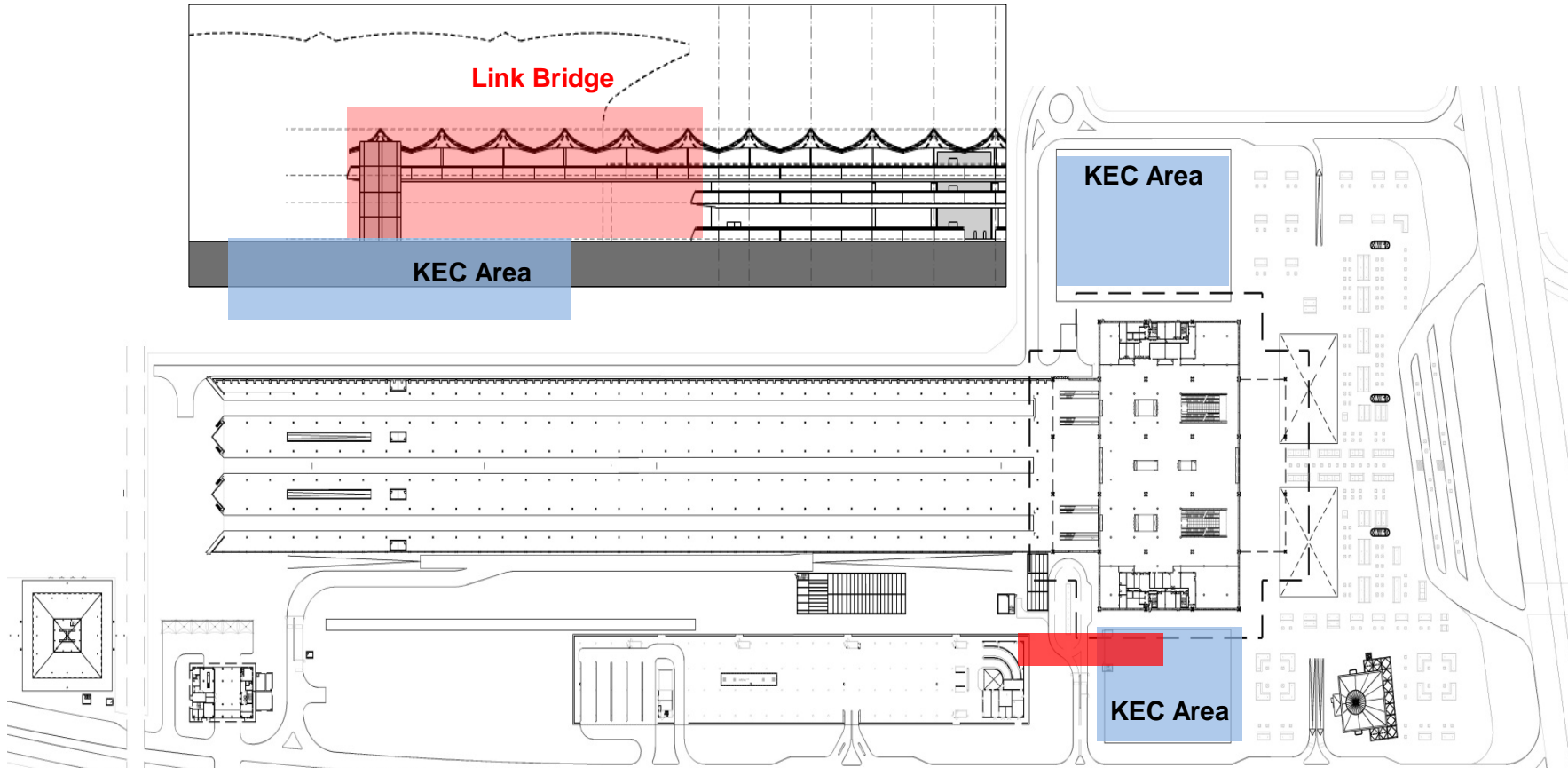


2- القسم الثاني: الأحداث المعوقة للمشروع

3.2 المعوقات بسبب التغييرات:

2.3.2 تغيير جسر الارتباط لمواقف السيارات طويلة الأمد:

عدم توفر الأرض التي تقع عليها أساسات الجسر والتابعة لمدينة المعرفة الإقتصادية أدى إلى تعليق الأعمال وإعادة تصميم الجسر بما فيها السلالم والمصاعد والمنطقة المحيطة بالجسر.



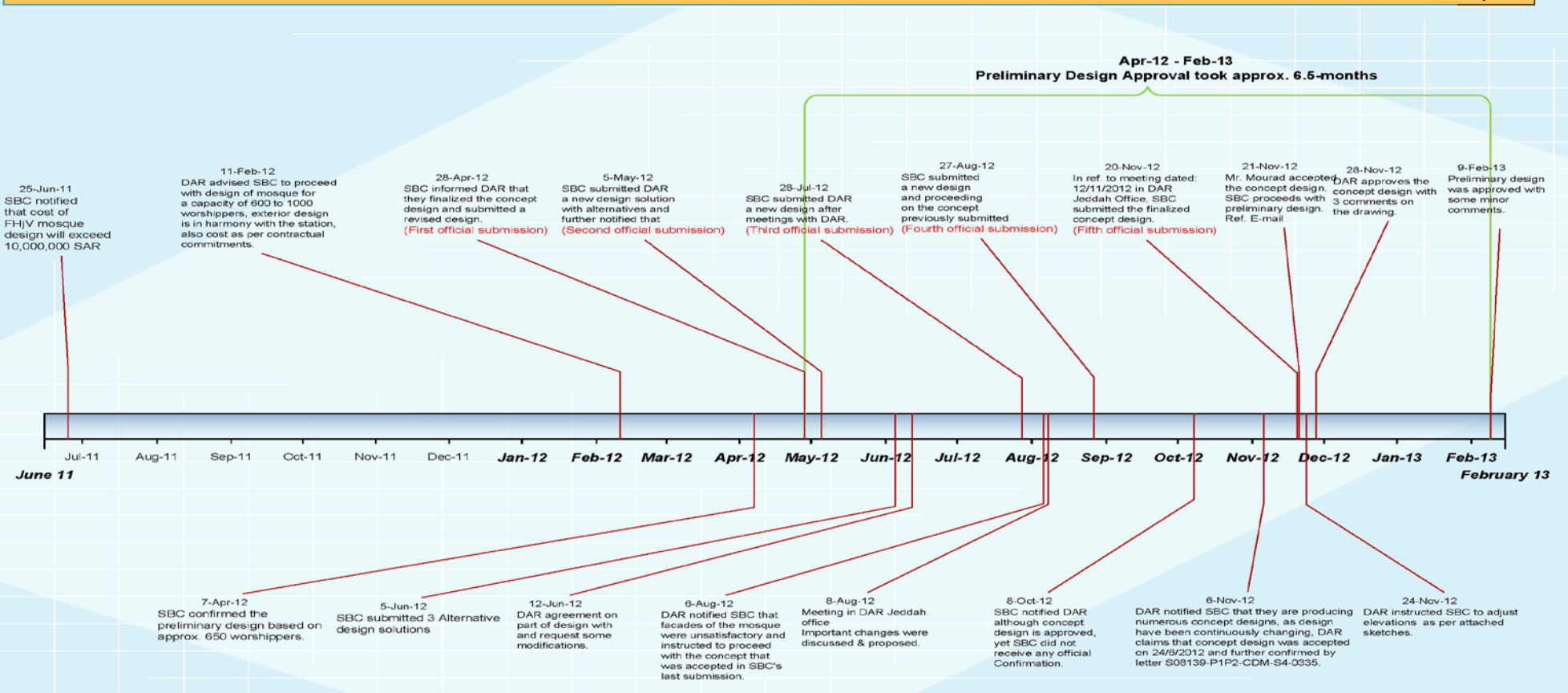
2- القسم الثاني: الأحداث المعوقة للمشروع 3.2 المعوقات بسبب التغييرات:

3.3.2 التغييرات الناتجة عن تصميم المسجد:

تحمل الإئتلاف تكلفة إنشاء مسجد بميزانية لا تتجاوز 10 مليون ريال سعودي. وفي ظل عدم وجود تصميم مبدئي من قبل المصمم فوستر، قام الإئتلاف بدراسات واقتراحات عديدة وقدم 6 تصاميم مبدئية مختلفة واستغرق اعتماد التصميم المبدئي 18 شهراً بسبب التغييرات والمتطلبات الإضافية والتي فاقت الميزانية التي تعهد بها الإئتلاف.

Haramain Madinah Station Project / S4 – Mosque Timeline

January 2016



2- القسم الثاني: الأحداث المعوقة للمشروع

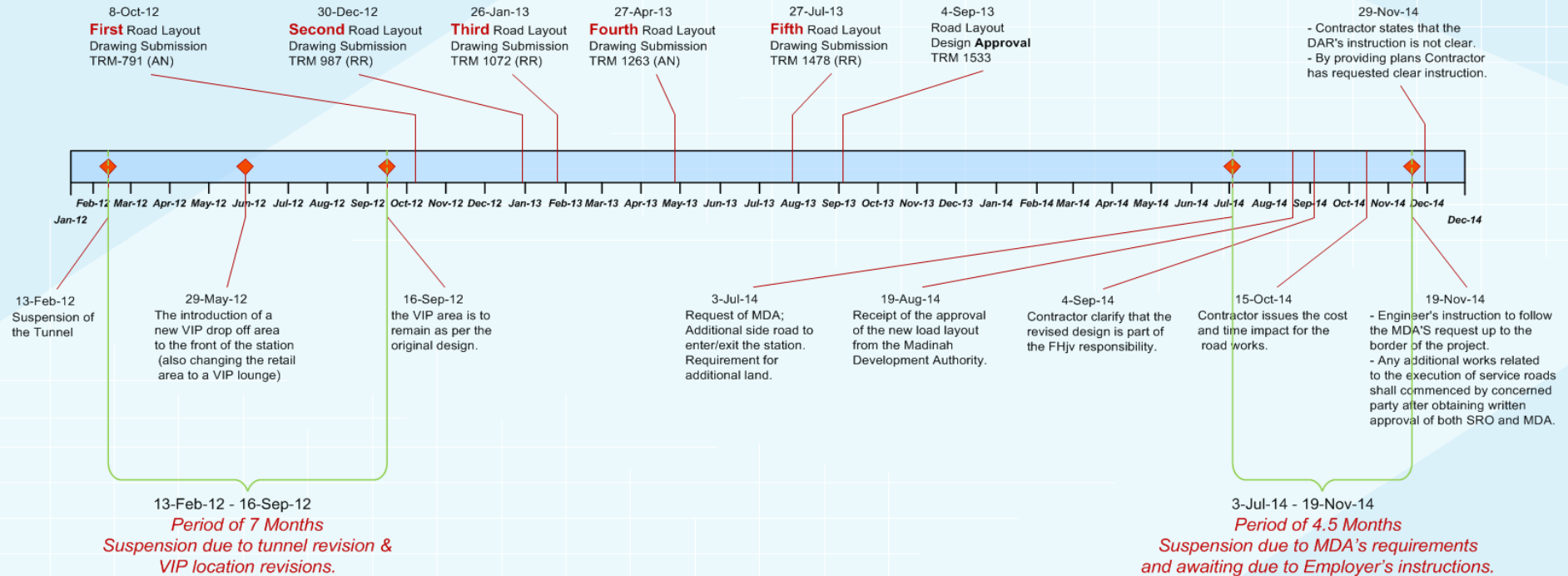
3.2 المعوقات بسبب التغييرات:

4.3.2 التغيير في مدخل المحطة من جهة شارع الملك عبد العزيز:

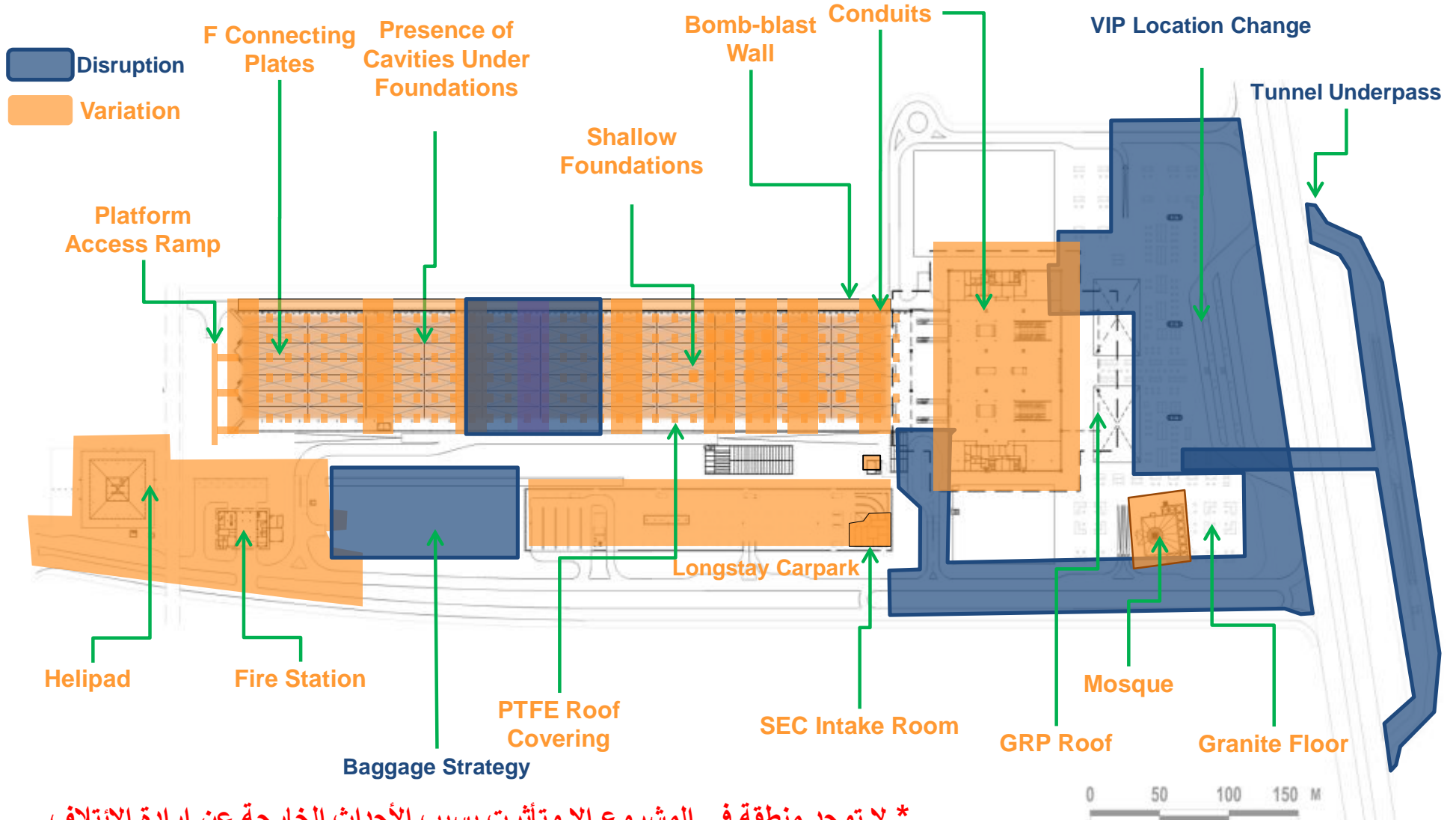
قامت هيئة تطوير المدينة المنورة بطلب تعديلات جذرية تخص مدخل المحطة من جهة شارع الملك عبد العزيز والتي تعتبر خارج نطاق أعمال الإئتلاف. إن التوجيه بتنفيذ التعديلات على مدخل المحطة ومن ثم العودة إلى التصميم الأصلي أدى إلى تعليق الأعمال والتي جاري الآن تنفيذها.

Haramain Madinah Station Project / S4 – Changes to the Front of the Station Timeline

January 2015



3.2 المناطق المتأثرة بسبب الأحداث المعوقة للمشروع*



* لا توجد منطقة في المشروع إلا وتأثرت بسبب الأحداث الخارجة عن إرادة الإنقلاب

3- القسم الثالث: الوضع المالي

1.3 تحديث المقايسة

3- القسم الثالث: الوضع المالي

2.3 المطالبات المالية (جاري العمل على التحديث من قبل Hill International)

المطالبة المالية المتعلقة باستلام الموقع:

يطالب الإئتلاف بمبلغ وقدره 262,675,861 ر.س كتعويض نتيجة للأضرار المالية والتكلفة الإضافية الناتجة عن التأخير للفترة الزمنية ما بين تاريخ بدء المشروع والتاريخ التعاقدى لتسليم الموقع.

المطالبة المالية المتعلقة بالتمديد الزمني السابق:

لم يتم تعويض الإئتلاف مالياً بشأن الأضرار الناتجة عن التأخيرات المتعلقة بالأحداث التي تقع على مسؤولية المؤسسة العامة للخطوط الحديدية حيث تم منح الإئتلاف مدة زمنية إضافية دون تعويض مالي. عليه يطالب الإئتلاف بإعادة النظر بخصوص المحاسبة والتعويض عن الأضرار المالية بشأن التكاليف الإضافية الناتجة عن التأخير والتي قدرت آنذاك بمبلغ 145,530,118 ر.س

المطالبة المالية المتعلقة بزيادة نطاق تصميم الإئتلاف التعاقدى بسبب عدم اكتمال المخططات التعاقدية (تصميم فوستر):

يطالب الإئتلاف بمبلغ وقدره 56,796,898 ر.س نتيجة لزيادة نطاق تصميم الإئتلاف التعاقدى وتكبدته لتكاليف إضافية لم تكن في الحسبان.

المطالبة المالية المتعلقة بموارد إضافية تم توفيرها من قبل الإئتلاف للتغلب على التعويقات:

يطالب الإئتلاف بمبلغ وقدره 142,237,475 ر.س كتكلفة إضافية نتيجة لتوفيره موارد إضافية للتغلب على التعويقات التي واجهها أثناء تنفيذ المشروع والناتجة عن الأحداث التي تقع على مسؤولية المؤسسة العامة للخطوط الحديدية.

المطالبة المالية المتعلقة بزيادة ميزانية المسجد:

يطالب الإئتلاف بمبلغ وقدره 6,000,000 ر.س نتيجة لتجاوز الميزانية التي تعهد بها بسبب التغييرات والمتطلبات الإضافية.

مطالبات مالية أخرى وردت في خطابات سابقة:

تكلفة إضافية لكروت العمل نتيجة التغيير في قانون العمل: 4,663,200 ر.س

الردم بالخرسانة: 20,000,000 ر.س

4- القسم الرابع: ملخص الأمور التي تتطلب حلاً

المحاسبة على الأعمال المنفذة:

- المحاسبة بصفة عامة على جميع الأعمال المنفذة على أساس (Re-measured) وفقاً للعقد.

المدة الزمنية:

- على الرغم من حق الإنقلاب تعاقدياً بشأن تاريخ انتهاء المشروع، وصلت نسبة الإنجاز لـ 98%. عليه يطالب الإنقلاب بإصدار شهادة الإستلام الإبتدائي، أو تعديل تاريخ تسليم الموقع وبالتالي تعديل تاريخ نهاية المشروع، أو الإتفاق على مدة زمنية إضافية بسبب الأحداث التي تقع تحت مسؤولية المؤسسة العامة للخطوط الحديدية تعاقدياً والتي مازالت تؤثر على المدة الزمنية لإكمال المشروع.

المطالبات المالية:

- المحاسبة والتعويض عن الأضرار المالية بشأن التكاليف الإضافية الناتجة عن التأخيرات التي تقع تحت مسؤولية المؤسسة العامة للخطوط الحديدية طبقاً للعقد.
- المحاسبة والتعويض عن الأضرار المالية بشأن التكاليف الإضافية الناتجة عن زيادة نطاق التصميم. التعاقدية وتوفير موارد إضافية للتغلب على التعويقات والتكلفة الإضافية بخصوص المسجد وكروت العمل والردم بالخرسانة.

حد نسبة 10%:

- تعهد المؤسسة العامة للخطوط الحديدية بموافقة رسمية على إمكانية المحاسبة على أكثر من حد نسبة 10%
- المحاسبة على جميع المطالبات سواء إن كانت Re-measured أو تعويضات أو أعمال إضافية حتى ولو تجاوزت حد نسبة 10%

الإعتمادات:

- الدعم بشأن مرحلة الإختبار والتشغيل والتنسيق بين الأطراف المعنية لضمان سلاسة هذه المرحلة.
- البت في أمر خط تصريف مياه الأمطار.

THANK YOU

مجموعة بن لادن السعودية
SAUDI BINLADIN GROUP



yapi
merkezi

SAUDI BINLADIN CONSORTIUM HHR – P1P2

