

الجمهورية التونسية
مجلس نواب الشعب



تقرير لجنة المالية والميزانية

حول مشروع قانون يتعلق بالموافقة على اتفاقية القرض المبرمة

بتاريخ 22 فيفري 2024 بين الجمهورية التونسية

والصندوق السعودي للتنمية للمساهمة في تمويل مشروع

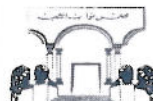
تجديد وتطوير السكك الحديدية لنقل الفسفاط

(عدد 2024/31)

رئيس اللجنة: عصام شوشان

مقرر اللجنة: عصام البحري الجابري

نائب رئيس اللجنة: عبد الجليل الهاني



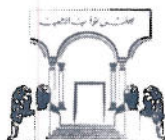
مسار دراسة مشروع قانون

يتعلق بالموافقة على اتفاقية القرض المبرمة بتاريخ 22 فيفري 2024 بين الجمهورية التونسية والصندوق السعودي للتنمية للمساهمة في تمويل مشروع تجديد وتطوير السكك الحديدية لنقل الفسفاط (عدد 2024/31)

- تاريخ ورود المشروع: 18 أبريل 2024
- تاريخ إحالة المشروع على اللجنة: 25 أبريل 2024
- جلسة اللجنة:
 - جلسة يوم 29 أبريل 2024 للنظر في مشروع القانون.
 - جلسة يوم 09 ماي 2024 للاستماع إلى وزيرة الصناعة والمناجم والطاقة.
 - جلسة يوم 14 ماي 2024 للاستماع إلى الوزيرة المكلفة بتسيير وزارة النقل.
- قرار اللجنة: الموافقة على مشروع القانون بأغلبية الحاضرين.

رئيس اللجنة: عصام شوشان

مقرر اللجنة: عصام البحري الجابري



تقرير لجنة المالية والميزانية

حول مشروع قانون يتعلق بالموافقة على اتفاقية القرض المبرمة بتاريخ 22 فيفري 2024

بين الجمهورية التونسية والصندوق السعودي للتنمية للمساهمة في تمويل

مشروع تجديد وتطوير السكك الحديدية لنقل الفسفاط (عدد 2024/31)

1. التقديم:

يهدف مشروع القانون المعروض إلى الموافقة على اتفاقية القرض المبرمة بتونس بتاريخ 22 فيفري 2024 بين الجمهورية التونسية والصندوق السعودي للتنمية للمساهمة في تمويل مشروع تجديد وتطوير السكك الحديدية لنقل الفسفاط وذلك تطبيقاً لأحكام الدستور وخاصة الفصلين 74 و75 منه.

1 - تقديم عام:

يحتل قطاع الفسفاط مكانة بارزة في الاقتصاد التونسي حيث أنه يساهم بنسبة 3% من الناتج المحلي الإجمالي للبلاد ويمثل 10% من الصادرات التونسية وذلك بالنسبة لسنة 2010 ويمثل حالياً نسبة 6% ويعزى هذا التراجع إلى بعض الإشكاليات الهيكلية التي تواجهها شركات إنتاج (شركة فسفاط قفصة) وتحويل مادة الفسفاط (المجمع الكميائي التونسي والشركة التونسية - الهندية للأسمدة) والشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية.

يتم نقل الفسفاط بشكل أساسي عن طريق السكك الحديدية ويمثل نشاط النقل الحديدي للفسفاط حوالي 40% من مداخيل الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية من خلال نقل ما لا يقل عن 8 ملايين طن في السنة خلال الفترة السابقة لسنة 2011 لينخفض هذا النشاط بعد ذلك بصفة ملموسة بالتوازي مع تدني نسق الإنتاج.

حيث قامت الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية خلال سنة 2023 بنقل حوالي 1,7 مليون طن وهو ما يمثل قرابة 58% من إنتاج الفسفاط.

وأمام الصعوبات التي يمر بها قطاع إنتاج الفسفاط ومشتقاته فإن جميع المجهودات ترمي إلى استرجاع مكانته على المستوى المحلي والعالمي حيث تم إعداد برنامج يهدف إلى إنتاج 12 مليون طن من الفسفاط التجاري في أفق سنة 2025 ويعد النقل الحديدي الخيار الأنسب والحتمي للقيام بدور فعال في تأمين نقل هذه المادة ومستلزمات تصنيعها.



وحتى تتمكن الشركة من تأمين نقل كامل الكميات المنتجة، توجب إعداد برنامج استثماري شامل للنهوض بمنظومة نقل الفسفاط يرتكز على مشروع لإعادة تأهيل خطوط نقل الفسفاط بجميع مكوناتها واقتناء معدات النقل الضرورية. ويتنزل المشروع موضوع الاتفاقية في هذا الإطار.

2- مكونات المشروع والتكلفة المتوقعة:

تبعاً لما تمّ تحديده من مكونات، من المنتظر أن تكون التكلفة الجملية للمشروع في حدود 166 مليون دولار أي ما يعادل 521 مليون دينار. وتتمثل عناصر المشروع في ما يلي:

أ- أعمال مدنية بقيمة 146 مليون دولار أي ما يعادل 459 مليون دينار وتتمثل في:

- تجديد 190 كلم من السكة ذات الأولوية لشبكة الجنوب كما يلي:

▪ 18 كلم من ن ك 396 إلى ن ك 414 على الخط 5.

▪ 25 كلم من ن ك 0 إلى ن ك 25 على الخط 14.

▪ 18,5 كلم من ن ك 0 إلى ن ك 18.5 على الخط 17.

▪ 129 كلم من ن ك 0 إلى ن ك 129 على الخط 21.

- تركيز مصنع للعوارض الخراسانية.

ب- خدمات استشارية (مراقبة ومتابعة الأشغال) بقيمة 4,8 مليون دولار أي ما يعادل 15 مليون دينار.

إضافة إلى كلفة عناصر المشروع تم تخصيص مبلغ احتياطي في حدود (10 %) من الكلفة المتوقعة تبلغ قيمتها 15,05 مليون دولار أي ما يعادل 47 مليون دينار.

ويعتبر هذا القسط مرحلة أولى من مشروع تجديد وتقوية الخطوط التي تؤمن نقل الفسفاط.

3- موقع المشروع

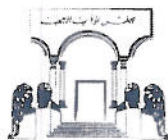
سيشمل المشروع جزء من شبكة نقل الفسفاط الواقعة بالجنوب التونسي موزع على ولايات صفاقس (الخط 17) وقفصة (الخط 14 و 21) وقابس (5 و 21).

- الجزء المعني باتفاقية القرض الذي سيموله الصندوق السعودي للتنمية:

▪ 18 كلم من ن ك 396 إلى ن ك 414 على الخط 5.

▪ 25 كلم من ن ك 0 إلى ن ك 25 على الخط 14.

▪ 18,5 كلم من ن ك 0 إلى ن ك 18.5 على الخط 17.



- تركيز وحدة صنع العوارض الخراسانية.

- خدمات استشارية (مراقبة ومتابعة الأشغال).

4 - قيمة القرض ومكوناته:

تقدّر قيمة القرض بـ 206.250 مليون ريال سعودي ما يعادل 55 مليون دولار و 172,7 مليون دينار.

عناصر المشروع	التكلفة حسب العملات		
	مليون ريال سعودي	مليون دينار	مليون دولار
الأعمال المدنية	172,500	144,44	46,00
الخدمات الاستشارية	18,750	15.70	5,00
المجموع	191,250	160.14	50
احتياطي (10%)	15.000	12.56	4,00
الإجمالي	206.250	172,7	55,00

وتجدر الإشارة أنه سيتم استكمال التنسيق للحصول على قرض من كل من صندوق أبو ظبي للتنمية والصندوق الكويتي للتنمية الاقتصادية وذلك للمساهمة في تمويل الجزء المتبقي من المرحلة الأولى من المشروع إلى جانب قرض الصندوق السعودي للتنمية موضوع اتفاقية القرض المعروضة.

5 - مبررات المشروع:

يمرّ النقل الحديدي للفسفاط بصعوبات هيكلية تفاقمت في السنوات الأخيرة مما أدى إلى عدم قدرة القطاع على القيام بدوره على الوجه الأكمل، الأمر الذي استوجب وضع خطة شاملة لاستعادة نسق نشاطه العادي. وتتمثل أهم التحديات التي يتوجب تجاوزها في:

- تدهور الوضعية المالية للشركة بسبب تراجع نشاط نقل الفسفاط مما أثر على جودة الخدمات المقدمة وعلى قدرة الشركة على تغطية مصاريف الاستغلال والقيام بالاستثمارات اللازمة والإيفاء بتعهداتها تجاه المزودين.

- اهتراء البنية التحتية للشبكة الحديدية لنقل الفسفاط وكثرة حوادث خروج القطارات على المسار.

- عدم تلاؤم الخصائص الفنية للشبكة الحديدية لنقل الفسفاط (قضبان 36 كغ/متر وقضبان 46 كغ/متر) مع المواصفات الفنية لمعدات الجر الحديثة التي تم اقتناؤها حيث تسجل القطارات الجديدة (20 قاطرة DS بحمولة 20 طن) مشاكل في الاستغلال تتمثل في صعوبات العبور على هذه



الخطوط القديمة والمهترئة (المستغلة منذ 40 سنة دون تجديد) وهو ما تسبب في أضراراً للمعدات نفسها وكذلك للسكة ومكوناتها.

- عدم استغلال معدات الجر الحديثة وفقاً لطاقتها مما اضطرّ الشركة لاستغلالها بالتزامن مع معدات الجر القديمة وتحمل تكلفة صيانة وإصلاح هذه الأخيرة التي كان من المفروض الاستغناء عن استعمالها في نقل الفسفاط.

هذا وتجدر الإشارة أن اقتناء هذه القاطرات، التي دخلت حيز الاستغلال منذ جانفي 2020، يعتبر عنصراً من عناصر برنامج تطوير نقل الفسفاط الذي شرعت في إنجازه الشركة بناء على مخرجات دراسة في الغرض والتي أفضت إلى ضرورة القيام باقتناء المعدات الجارة بالتوازي مع مشروع تجديد وتقوية الخطوط التي تؤمن نقل الفسفاط.

- الاستعداد لنقل كامل كميات الفسفاط المستخرجة من المناجم الحالية التي من المنتظر بحسب برنامج إنتاج شركة فسفاط قفصة، أن تستعيد النسق الأقصى لطاقتها الإنتاجية إضافة إلى دخول مراكز إنتاج جديدة حيز الاستغلال (أم الخشب).

- الاستعداد لتلبية الطلب الإضافي على نقل المواد الأولية اللازمة لتحويل الفسفاط (الكبريت) والمواد المصنعة (الأسمدة الكيماوية) خاصة مع دخول مصنع التحويل "مظيلة 2" حيز الاستغلال.

6- أهداف المشروع:

يهدف المشروع إلى:

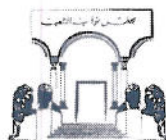
- تجديد وتقوية جزء من الخطوط التي تؤمن نقل الفسفاط لتحسين طاقتها في تحمل قطارات تنقل كميات أكبر من مادة الفسفاط ومشتقاته مما يقلص في معدّل مدة دوران المعدات ويمكن من استغلالها بطريقة أجدى ويخفض من كلفة النقل.

- الترفيع في طاقة الشركة لنقل كميات الفسفاط المنتجة والمحولة مما يساهم في تحقيق انتعاشة مالية لجميع الشركات ذات العلاقة بالقطاع من ناحية وعلى الاقتصاد الوطني من ناحية أخرى.

- التقليل من كلفة صيانة السكة مستغلة في عدة أجزاء منها منذ 40 سنة دون تجديد.

- استغلال القاطرات الجديدة على خطوط شبكة نقل الفسفاط وتحسين مردوديتها باعتبار طاقتها للجر المقدر بـ 3200 طن حمولة نافعة وذلك من خلال الترفيع في معدّل تركيبة القطارات.

- المساهمة في التنمية الجهوية وخلق مواطن شغل مباشرة وغير مباشرة.



- المحافظة على المحيط والاقتصاد في الطاقة وتخفيف العبء على البنية التحتية للطرق والحد من الاكتظاظ المروري والحوادث.

- تحسين الميزان التجاري بتأمين نقل كميات أكثر من مادة الفسفاط والمواد الكيماوية.

7- الجهة المنفذة للمشروع:

الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية.

8- مدة إعداد وتنفيذ الأشغال:

سنتين بداية من تاريخ التعاقد مع شركة أو مجمع شركات المقاوله التي ستشرف على إنجاز المشروع بصيغة مفتاح في اليد.

9- الشروط المالية للقرض:

سيتم منح هذا القرض حسب الشروط المالية التالية:

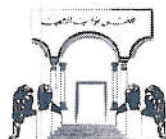
- عملة القرض: الريال السعودي،
- قيمة القرض: 206,250 مليون ريال سعودي ما يعادل 55 مليون دولار و172,7 مليون دينار،
- نسبة الفائدة: 2 %.
- فترة السداد: عشرون (20) سنة منها خمس (5) سنوات إمهال.

II. أعمال اللجنة:

عقدت لجنة المالية والميزانية جلسة اليوم الاثنين 29 أبريل 2024 نظرت خلالها في مشروع هذا القانون بالاستناد على ما ورد بوثيقة شرح الأسباب ونص مشروع القانون واتفاقية القرض.

وذكر النواب بأهمية قطاع الفسفاط ونقله وتحويله في دعم الاقتصاد الوطني، وتطرقوا إلى مجمل الاشكاليات المطروحة في مجال نقل الفسفاط والحلول للارتقاء بمؤشرات نقل هذه المادة ومشتقاتها عبر السكة الحديدية.

وتداول النواب حول خصوصيات المشروع المتعلق بإعادة تأهيل خطوط السكة الحديدية لنقل الفسفاط بجميع مكوناتها واقتناء معدات النقل الضرورية وكلفة ذلك والشروط المالية للقرض، واعتبروا أن دراسة مشروع القانون يحتم الاستماع إلى الأطراف المعنية والنظر في إمكانية برمجة زيارة ميدانية للاطلاع على عين المكان على مكوثاته.



وقررت اللجنة طلب الاستماع إلى السيدة وزيرة الصناعة والمناجم والطاقة في مرحلة أولى ثم الاستماع إلى السيدة الوزيرة المكلفة بتسيير وزارة النقل.

1. جلسة الاستماع إلى السيدة وزيرة الصناعة والمناجم والطاقة بتاريخ 09 ماي 2024:

قدّمت السيدة الوزيرة هيكله أهم المؤسسات الناشطة في قطاع الفسفاط ومشتقاته المعنية باستخراج وإنتاج وتحويل هذه المادة والشركات ذات العلاقة بالنشاط التحويلي وتلك المعنية بالوصول بين نشاط الاستخراج داخل الحوض المنجمي والنشاط التحويلي.

وبيّنت الأهمية الاقتصادية للفسفاط ومشتقاته، حيث أنه يساهم بحوالي 3% في الناتج الوطني الخام قبل 2011 مقابل أقل من 1% حاليا ويمثل 10 إلى 12% من قيمة الصادرات قبل 2011 مقابل حوالي 3% حاليا كما يوفر أكثر من 14000 موطن شغل. وأفادت أنه يمثل أحد ركائز الدورة الاقتصادية والاجتماعية للبلاد التونسية. وكان يمثل نسبة هامة من الناتج الوطني الخام الى حدود سنة 2014 مما جعل تونس تصنّف من بين أكبر عشر منتجين للفسفاط ومشتقاته في العالم.

وأفادت أنه تم رسم استراتيجية تركز أساسا على دعم منظومة إنتاج ونقل وتحويل الفسفاط موضحة أن نشاط النقل الحديدي يعتبر الشريان الذي يربط بين نشاط الاستخراج ونشاط التحويل ولا يمكن تطوير القطاع والنهوض به واسترجاع نسق الإنتاج دون تطوير منظومة النقل الحديدي.

كما قدّمت معطيات حول تطور نشاط النقل الحديدي للفسفاط من سنة 2010 إلى سنة 2023 مشيرة إلى أن تعريفه النقل الحديدي تضاعفت بداية من سنة 2016 كدعم من شركة فسفاط قفصة لمنظومة النقل الحديدي، إضافة إلى تطبيق زيادة في اتفاقية سنة 2023 بـ 20%. وبيّنت أن طاقة النقل الحديدي تراجعت خلال السنوات الفارطة لتصل الى حوالي 1,1 مليون طن فقط سنة 2020 بسبب التحركات الاجتماعية بمدن الحوض المنجمي وبمراكز التحويل وكذلك بالسكة الحديديّة. وأضافت أنه بالرغم من التحسن الملحوظ في المناخ الاجتماعي، لم يتحسن نسق الإنتاج حيث لم يتجاوز الإنتاج 1,7 مليون طنا سنة 2023.

ثم استعرضت السيدة الوزيرة أهم الإشكاليات التي أدت إلى تراجع هذا القطاع أهمها العجز الهيكلي في منظومة النقل الحديدي للفسفاط وتوقف نقل الفسفاط على خطوط السكة الحديديّة عدد 13 و 15 و 16 و 21، وأكدت أن أبرز الرهانات تتمثل في إصلاح منظومة النقل الحديدي لاستعادة نشاط قطاع الفسفاط ومشتقاته وتمكين شركات القطاع من استرجاع عافيتها المالية ومكانتها في الأسواق العالمية.



وأضافت أن الوزارة بصدد العمل مع مصالح وزارة النقل بهدف اعداد اتفاقية تتعلق بمتابعة تنفيذ الالتزامات التعاقدية الخاصة بنقل الفسفاط ومشتقاته. كما أوضحت أن مشروع النقل الهيدروليكي للفسفاط المبرمج من طرف شركة فسفاط قفصة لا يمكن أن يعيق الاستثمارات المبرمجة من طرف الشركة الوطنية للسكك الحديدية باعتباره سيدعم نشاط النقل.

وفي بداية النقاش، أكد السيد رئيس اللجنة أن المعضلة الأساسية لقطاع الفسفاط تتمثل في النقل وشدّد على ضرورة تضافر الجهود قصد الإصلاح الجذري للقطاع ومعالجة صعوباته والعودة إلى نسق الإنتاج المعهود لما له من دور في توفير الموارد وتحقيق التوازنات المالية.

وأثار النواب إشكاليات تتعلّق خاصة بالأسباب التي أدت إلى تقلص الإنتاج وتراجع مساهمته في الناتج المحلي وانعكاساته المباشرة على موارد ميزانية الدولة. ويبيّنوا أن تطوير النقل الحديدي للفسفاط يعتبر حلقة من بين الحلقات التي تتطلب التدخل لكنه لا يمكن من معالجة إشكاليات القطاع جذريا. وتعرضوا إلى عدد منها على غرار غياب المواد المستعملة في استخراج الفسفاط إضافة إلى تداعي البنية التحتية للمغاسل وكذلك تعسّر نقل الفسفاط الخام بين المناجم والمغاسل التي تتطلب إعادة الصيانة. واستفسروا عن مدى قدرة المجمع الكيميائي على توفير حاجيات السوق المحلية، كما تساءلوا عن كيفية مساهمة إصلاح السكة الحديدية وتجديدها في الرفع من إنتاج الفسفاط من 2 إلى 12 مليون طن في أفق 2025.

ودعا عدد من النواب إلى الاطلاع على تجارب مماثلة في العالم للاستفادة منها قصد تعصير قطاع الفسفاط، مؤكدين أن معالجته لا تكون بصفة أحادية باعتباره يمسّ عديد الوزارات. وأكّدوا على ضرورة إيلاء العناية اللازمة للبعد الاجتماعي للعاملين في القطاع وتعويض النقص الحاصل في الموارد البشرية المختصة واعتبروه المشكل الأساسي الذي أثر على الإنتاج خلال الفترة السابقة.

وأوصوا بتوفير الحماية الصحية والتحفيزات للعاملين في القطاع خاصة بالنظر إلى الآثار البيئية لإنتاج الفوسفات وما يسببه ذلك من تدهور جودة الحياة وتلوث الموارد المائية وتدمير المناطق الطبيعية وتدهور الظروف الصحية للعمال والمتساكنين.

كما دعوا إلى ضرورة التصدّي لشبهات الفساد في تسيير الشركات المعنية واقترحوا تكوين لجنة لتدارس الحلول الكفيلة بتطوير نشاط القطاع واسترجاع مكانته في السوق العالمية بناء على مخطط استراتيجي طويل الأمد. وأكّدوا بالخصوص على ضرورة التعويل على الذات والتفكير في خطة لتثمين المنتج وتوجيهه لتطوير الصناعة المحلية لتلبية الحاجيات الوطنية.



وفي تفاعلها مع الاستفسارات، أكدت السيدة الوزيرة أن النهوض بقطاع السكك الحديدية يعتبر أحد الرهانات الأساسية للنهوض بقطاع الفسفاط ومشتقاته، وبيّنت أن هناك برنامج متكامل لتسريع وتطوير المشاريع المعطّلة.

وأفاد ممثل عن الوزارة أنّ معالجة قطاع الفسفاط يتطلّب رؤية شاملة لا تقتصر على النقل الحديدي فقط بل تأخذ في الاعتبار مسألة الاستخراج والتحويل والتسويق ومعالجة كل العوائق المتصلة به وذلك بصفة متزامنة. وأضاف أنه تمّ رصد استثمارات لصيانة جهاز الإنتاج وتحريك الأتربة وتعرّض للدور الذي يقوم به المجمع الكيميائي التونسي في تثمين الفسفاط ممّا يعطيه قيمة مضافة عالية ويجعله مدرا للعملة الصعبة.

من جهته أفاد مدير عام الشركة الوطنية للفسفاط أن 3.2 مليون طن من الفسفاط التجاري جاهز للنقل إلى وحدات التحويل، مشيراً إلى أن قطاع النقل الحديدي يؤمّن حالياً 3 سفرات يوميا في حين أن العدد المطلوب هو 7 سفرات يوميا وهو ما يتطلّب ضرورة اللجوء إلى النقل عبر شاحنات خاصة.

وبخصوص نقل الفسفاط الخام بين المناجم السطحية والمغاسل، فقد تم استثمار حوالي 63 مليار خصصت لاقتناء 18 شاحنة بحمولة 60 طن و6 محملات هيدروليكية بسعة 55م³ وتم استكمال كل الإجراءات بشأنها وستدخل قريبا حيز الاستغلال. وأضاف أن هناك برنامج لرصد استثمارات لفائدة شركة نقل المواد المنجمية، وقد تم في إطار قانون المالية لسنة 2024 رصد 240 مليون دينار لشراء معدات جديدة لتطوير آليات الإنتاج معتبرا أن الإشكال الحقيقي لا يكمن في المغاسل بل في ضرورة تجديد أجهزة الإنتاج.

ومن جهته، بيّن السيد المدير العام للمجمع الكيميائي أن الفاصل بين المجمع والمواد الأولية كالفسفاط والكبريت هو النقل وأن هناك برنامج وجهود مبذولة لتذليل الصعوبات وتجاوز العراقيل سواء كانت المتعلقة بتجديد وصيانة جهاز الإنتاج أو توفير اليد العاملة والإطارات المختصة في اتجاه تطوير القطاع والتسريع في المشاريع المعطّلة.

وبخصوص التلوث الهوائي والبيئي الناتج عن إتلاف الفوسفوجيبس، بيّن أن المسألة الصحية والبيئية أولوية مطلقة وهو ما يتطلب إيجاد حلول علمية دقيقة وتنسيق كل الأطراف وتشريك الخبراء في الملف.

ثم قدّم السيد المدير العام الفني للمجمع معطيات حول الدور الذي يقوم به المجمع في تثمين الفسفاط مما خوّل له الحصول على براءة اختراع يتم تسويقها وبيعها في الخارج وهو ما أدّى بدوره إلى الرفع من القدرة التنافسية لقطاع الفسفاط. وأكد أن تلبية الحاجيات الوطنية من المواد الأولية تحظى بأولوية مطلقة أمام التصدير وتندرج في إطار الأمن القومي الغذائي خاصة تلك المتعلقة بحاجيات الفلاحة.



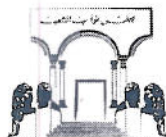
2- جلسة الاستماع إلى السيدة الوزيرة المكلفة بتسيير وزارة النقل بتاريخ 14 ماي 2024:

أكدت السيدة الوزيرة على أهمية النقل الحديدي بما يجعل منه دعامة أساسية من دعائم الاقتصاد ويأهله للقيام بدور فعّال في دفع الديناميكية الاقتصادية. وبيّنت أن النقل الحديدي للفسفاط يمرّ بصعوبات هيكلية تفاقمت في السنوات الأخيرة مما أدى إلى عدم قدرة القطاع على القيام بدوره على الوجه الأكمل وهو ما يستوجب وضع خطة لاستعادة نسق النشاط تدريجيا عبر تطوير آلة الإنتاج ومعالجة الأوضاع الراهنة بصفة جذرية وإحداث نقلة نوعية على مستوى خدمات النقل الحديدي، من خلال التوجّه نحو تعصير شبكة النقل لتدعيم قطاع الفسفاط واسترجاع قدرته التنافسية العالمية. وأكدت على التأثيرات الإيجابية لهذا التمشّي على الميزان التجاري وعلى التوازنات المالية للشركة الوطنية للسكك الحديدية.

وأفادت أن نقل الفسفاط عن طريق السكة الحديدية خلال الفترة السابقة لسنة 2011 يمثل 40% من مداخل الشركة من خلال نقل ما لا يقل عن 8 ملايين طن في السنة لينخفض هذا النشاط بسبب تدني نسق الإنتاج واهتراء البنية التحتية والمعدات. وبيّنت أن مستوى نشاط النقل الحديدي يبلغ حاليا حوالي 1,6 مليون طن سنويا وهو ما يمثل قرابة 50% من إنتاج الفسفاط. وأوضحت أنه يتم نقل هذه المادة من مناجم الرديف والمتلوي وأم العرائس والمظيلة وصهيب وكاف الدور إلى معامل التحويل للمجمع الكيميائي والشركة التونسية الهندية للأسمدة ومواني التصدير.

وأبرزت أن الشركة الوطنية للسكك الحديدية تعتمد في عمليات نقل الفسفاط على أسطول يتكون من قاطرات جديدة وأخرى قديمة وعربات ذات جاهزية مختلفة، وبيّنت أن النشاط المتعلق بنقل الفسفاط في الفترة الممتدة بين سنوات 2011 و2023 تراجع من 2,5 مليون طن إلى 1,6 مليون طن سنويا، وأن الكميات المنقولة من الفسفاط التجاري خلال فترة الخمسة أشهر الأولى من السنة الحالية بلغت 565 ألف طن مقابل 622 ألف طن خلال نفس الفترة من سنة 2023 أي بانخفاض قُدّر بـ 9%.

ثم استعرضت السيدة الوزيرة أسباب تراجع نشاط النقل الحديدي للفسفاط منذ سنة 2011 والتي تتمثل خاصة في تقادم أسطول العربات المخصصة لنقل الفسفاط وضعف نسبة جاهزية هذه العربات وتواتر الاعتصامات بالسكة وبمناجم شركة فسفاط قفصة وبمصانع المجمع الكيميائي التونسي وبمراكز الشحن، وقطع الخط رقم (13) والخط رقم 21 خلال فترات طويلة، إضافة إلى النقص في قطع غيار العربات والقاطرات القديمة وتدني نسبة جاهزية القاطرات الجديدة إلى 45%



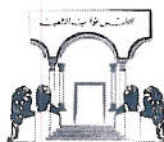
وانقطاع الخطّين رقم (15) ورقم (16) بسبب الفيضانات التي شهدتها الحوض المنجمي في 04 أكتوبر 2017.

وأضافت، في ذات السياق، أن عددا من الإشكاليات لا تزال عالقة على غرار عدم استعادة معمل تيفارت لنسق التفريغ العادي، وعدم توفر معدات الشحن بمنجم صهيب في أغلب الأحيان، وتعطّل مشروع بناء الورشات لصيانة المعدات بجهة قفصة نتيجة الاعتصامات المتكررة، وعدم إيفاء المقاول بتعهداته قصد إتمام الصفقة، علاوة على عدم توفر قطاع الغيار لبعض عربات نقل الفسفاط وصعوبات تتعلّق بالاستغلال بمحطة المتلوي نتيجة توقف عمليات المناورة وسير حركة القطارات بالمحطة المذكورة أثناء عمليات الشحن بمنجم المتلوي، إضافة إلى تعثر استعادة النسق العادي لشحن بعض العربات وانخفاض إنتاج منجم صهيب بـ 18% خلال الأربعة الأشهر الأولى من سنة 2024 إلى غير ذلك.

وأكدت أن الإشكاليات المذكورة أدّت خلال سنة 2023 إلى حذف 1372 قطارا من جملة 2695 قطارا مبرمجة أي بنسبة 51% مشيرة إلى أن نسبة 25% فقط ترجع إلى الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية نظرا إلى وضعية المعدات وحالة السكة.

واستعرضت عددا من الإجراءات الضرورية لاستعادة النسق الطبيعي لنشاط النقل الحديدي للفسفاط والتي يمكن تلخيصها فيما يلي: الإسراع في اقتناء قطع الغيار الخاصة ببعض العربات واستئناف النسق العادي لتفريغ الفسفاط بمعمل تيفارت وتسوية ملف القاطرات الجديدة مع المزود الأمريكي وتكثيف التنسيق مع شركة فسفاط قفصة والمجمع الكيميائي لتطوير وتحسين نسق التعبئة والتفريغ وإنجاز الاستثمارات المتعلقة بتجديد شبكة الجنوب لنقل الفسفاط.

وأفادت أن تفعيل هذه الإجراءات سيمنّ من الرّفْع من جاهزية العربات في سنة 2024 ليتم تدريجيا الرفع من نسق نشاط النقل الحديدي للفسفاط وتحقيق البرنامج التقديري للسّنوات القادمة حيث يتوقع نقل حوالي 3.8 مليون طن سنة 2024 و 4.7 مليون طن سنة 2027. وأوضحت أن تحقيق معدل نقل كمية 4.5 مليون طن خلال السنوات القادمة والمحافظة على استمرارية نشاط نقل الفسفاط يتطلب اقتناء 400 عربة جديدة في أفق 2027. وبيّنت أن الشركة بصدد إعداد كراسات الشروط الخاصة بطلب العروض، بالإضافة إلى مواصلة صيانة الأسطول الحالي من عربات وقاطرات. وفي خاتمة تدخلها، قدّمت معطيات حول مشروع تجديد وتطوير السّكة الحديدية لنقل الفسفاط في جزئيه الأول والثاني من خلال توضيح مراحل إنجاز المشروع وخارطته وأهدافه وكلفته وخطة تمويله.



وخلال النقاش، أثار النواب عديد المسائل تعلقت خاصة بكيفية نقل الفسفاط التحت أرضي وبطرق تمكّن من المحافظة على المحيط وتخفيف العبء على البنية التحتية للطرق وبعتماد الطاقة الشمسية. كما استفسروا حول وضعية القاطرات والعربات التي هي بصدد الاستغلال حاليا وأسباب النقص في قطع الغيار لعديد العربات وأكدوا على حوكمة إسناد الصفقات المتعلقة بالسكة الحديدية من خلال الإعداد الجيد لكراسات الشروط، ومراجعة الأمر المتعلق بالصفقات العمومية قصد اختيار المزود الأمثل.

ودعا النواب إلى ضرورة تظافر الجهود لحل كل الإشكاليات العالقة لا سيما منها الاجتماعية والصحية قصد استعادة الفسفاط لنسق نشاطه قبل سنة 2011. كما أكدوا على أهمية ضبط استراتيجية واضحة وطويلة الأمد بخصوص نقل الفسفاط عبر السكك الحديدية. وطلبوا مدهم بمعطيات حول مخزون الفسفاط بقفصة. وأكدوا بالمناسبة على ضرورة تدعيم النقل الحديدي في عدة جهات داخلية.

وفي ردّها، أوضحت السيدة الوزيرة أن ملف الفسفاط يحظى بمتابعة متواصلة من قبل رئيس الجمهورية ومجلس الأمن القومي ومجلس الوزراء، مؤكّدة ضرورة العمل وفق توازن مدروس بين تحسين الوضعية الحالية ومراعاة الإمكانيات المالية للدولة، مع التنسيق المتواصل بين جميع الأطراف المتدخلة في القطاع. وأوضحت أن هناك متابعة حينية لنشاط نقل الفسفاط، مع تحميل المسؤولية لكل الأطراف كل في اختصاصه، مؤكّدة على تعزيز الحوكمة في القطاع.

وقدّمت معطيات حول الخط الحديدي في عديد الجهات، وأكدت على التنسيق المتواصل مع هيكل المجتمع المدني قصد تفادي الاعتراضات والتعطيلات المحتملة بسبب المطالب الاجتماعية قبل الشروع في إنجاز المشاريع وتوفير التمويلات اللازمة من قبل المانحين. كما استعرضت عددا من المشاريع المتعلقة بهيئة واستعمال القاطرات القديمة واقتناء العربات الجديدة وتأهيل البنية التحتية وتجديد وتقوية السكة الحديدية وكذلك أسطول النقل الحديدي.

III. قرار اللجنة:

قررت اللجنة الموافقة على مشروع هذا القانون بأغلبية الحاضرين.

مقرر اللجنة

عصام البحري الجابري



رئيس اللجنة

عصام شوشان




مشروع قانون

يتعلق بالموافقة على اتفاقية القرض المبرمة بتاريخ
22 فيفري 2024 بين الجمهورية التونسية والصندوق السعودي
للتنمية للمساهمة في تمويل مشروع تجديد وتطوير السكك
الحديدية لنقل الفسفاط
(عدد 2024/31)

فصل وحيد:

تتم الموافقة على اتفاقية القرض الملحق بهذا القانون والمبرمة بتونس بتاريخ
22 فيفري 2024 بين الجمهورية التونسية والصندوق السعودي للتنمية بمبلغ
قدره مائتان وستة ملايين ومائتان وخمسون ألف (206.250.000) ريال سعودي
للمساهمة في تمويل مشروع تجديد وتطوير السكك الحديدية لنقل الفسفاط.