

محضر اجتماع لجنة المالية والميزانية
ع 59 دد

تاريخ الاجتماع: الخميس 09 ماي 2024 مساء

جدول الأعمال: النظر في مشروع قانون يتعلّق 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)

■ الحاضرون: (13)

■ المعتذرون: (01)

■ الغائبون: (01)

■ الحاضرون من غير أعضاء اللجنة: (15)

■ ساعة افتتاح الجلسة: الساعة الثانية و40 دقيقة بعد الزوال

■ ساعة اختتام الجلسة: الساعة الخامسة و40 دقيقة بعد الزوال

مداولات اللجنة:

عقدت لجنة المالية والميزانية جلسة يوم 09 ماي 2024 استمعت خلالها إلى وزيرة الصناعة والمناجم والطاقة حول مشروع قانون يتعلّق 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.

وفي بداية الجلسة تعرضت السيدة الوزيرة إلى هيكله أهم المؤسسات الناشطة في قطاع الفسفاط ومشتقاته المعنية باستخراج وإنتاج وتحويل هذه المادة والشركات ذات العلاقة بالنشاط التحويلي وتلك المعنية بالوصل 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 الحديدية. 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 الحديدية عدد 13 و 15 و 16 و 21، وأكّدت 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. وبيّنوا 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 الرّفْع 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 الفسفاط 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، أكّدت 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 تامين الفسفاط مما 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 يؤمن حالياً 3 سفرات يوميا في حين أن العدد المطلوب هو 7 سفرات يوميا وهو ما يتطلب 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 محاملات هيدروليكية بسعة 3م55 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، بين 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 المعطلة.

وبخصوص التلوث الهوائي والبيئي الناتج عن إتلاف الفوسفوجيبس، بين 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 تامين الفسفاط مما يؤلّ له الحصول على براءة اختراع يتم تسويقها وبيعها في الخارج وهو ما أدى 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.

وقررت اللجنة مواصلة النظر في مشروع القانون المعروض.

مقرر اللجنة

عصام البحري الجابري

رئيس اللجنة

عصام شوشان

