

2024/31

واردات عدد .....
18 أفريل 2024 B
مجلس نواب الشعب مكتب الضبط المركزي

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

فصل وحيد:

تتم الموافقة على اتفاقية القرض الملحقة 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.

2024/31

## شرح أسباب

(مشروع قانون يتعلق بالموافقة على اتفاقية قرض الصندوق السعودي للتنمية للمساهمة في تمويل مشروع تجديد وتطوير السكك الحديدية لنقل الفسفاط)

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 و 75 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 الكيماوي 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 مداخل 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 الجهودات 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 يركز 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 تم تحديده من مكونات، من المنتظر أن تكون التكلفة الجمالية للمشروع في حدود 166 مليون دولار أي ما يعادل 521 مليون دينار.

وتتمثل عناصر المشروع فيما 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 الى ن ك 414 على الخط 5.

25- كلم من ن ك 0 الى ن ك 25 على الخط 14.

18,5- كلم من ن ك 0 الى ن ك 18,5 على الخط 17.

129- كلم من ن ك 0 الى ن ك 129 على الخط 21.

• تركيب مصنع للعوارض الخرسانية.

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



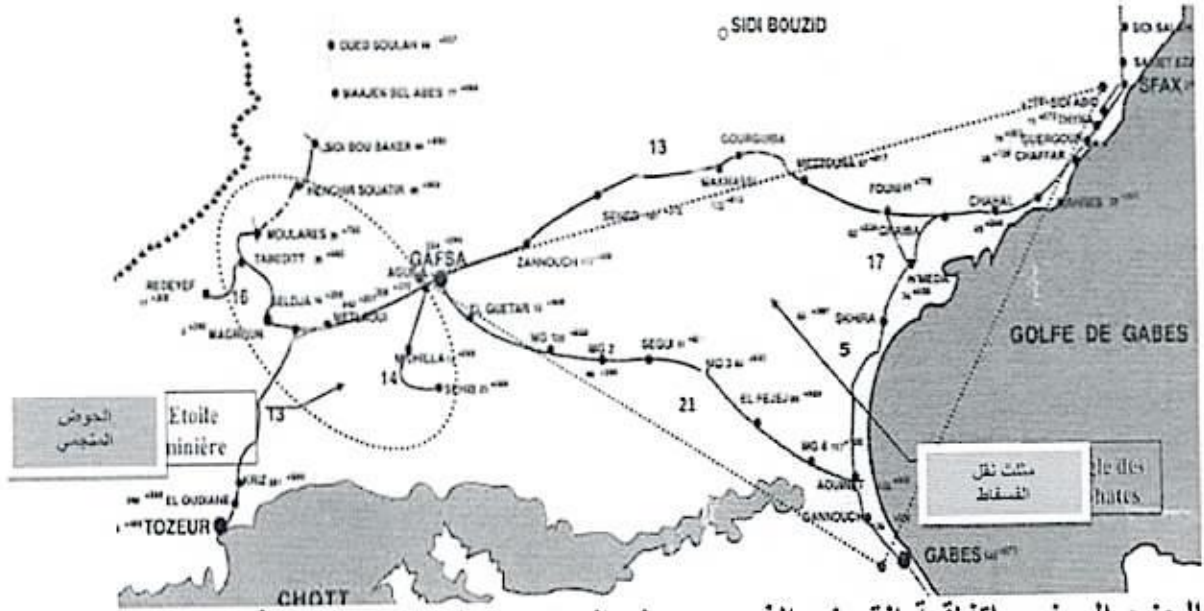


إضافة إلى كلفة عناصر المشروع تم تخصيص مبلغ احتياطي في حدود (10 %) من الكلفة المتوقعة تبلغ قيمتها 15,05 مليون دولار أي ما يعادل 47 مليون دينار.

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 الى ن ك 414 على الخط 5.

✓ 25 كلم من ن ك 0 الى ن ك 25 على الخط 14.

✓ 18,5 كلم من ن ك 0 الى ن ك 18,5 على الخط 17.

تركيز وحدة صنع العوارض الخرسانية.

- خدمات استشارية (مراقبة ومتابعة الأشغال).

### 4- قيمة القرض ومكوناته:

تقدر 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

يمر 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 القاطرات الجديدة (20 قاطرة DS بحمولة 20 طن) مشاكل في الاستغلال تتمثل في صعوبات العبور على هذه الخطوط القديمة والمهترنة (المستغلة منذ 40 سنة دون تجديد) وهو ما تسبب في أضرارها للمعدات نفسها وكذلك للسكة ومكوناتها.

عدم استغلال معدات الجر الحديثة وفقا لطاقتها مما اضطر 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 عنصرا 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 معدل مدة دوران المعدات ويمكن من استغلالها بطريقة أجدى ويخفض من كلفة النقل.

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

التقليص 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 معدل 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 و 172,7 مليون دينار
- نسبة الفائدة: 2 %
- فترة السداد: عشرون (20) سنة منها خمس (5) سنوات إمهال.

ذلك هو موضوع مشروع القانون المصاحب.