

2025/02.

واردات عدد
23 حافة 2025
مجلس نواب الشعب مكتب الضبط المركزي

مشروع قانون

يتعلق بالموافقة على اتفاقية القرض المبرمة بتاريخ 20 نوفمبر 2024 بين الجمهورية التونسية والصندوق الكويتي للتنمية الاقتصادية العربية للمساهمة في تمويل مشروع تجديد وتطوير خطوط السكة الحديدية لنقل الفسفاط.

فصل وحيد: تتم الموافقة على اتفاقية القرض الملحقة بهذا القانون والمبرمة بتونس بتاريخ 20 نوفمبر 2024 بين الجمهورية التونسية والصندوق الكويتي للتنمية الاقتصادية العربية بمبلغ قدره عشرة ملايين (10.000.000) ديناراً كويتياً للمساهمة في تمويل مشروع تجديد وتطوير خطوط السكة الحديدية لنقل الفسفاط.



2025/02.

شرح أسباب

(مشروع قانون يتعلق بالموافقة على اتفاقية القرض المبرمة بين الجمهورية التونسية والصندوق الكويتي للتنمية الاقتصادية العربية للمساهمة في تمويل مشروع تجديد وتطوير خطوط السكة الحديدية لنقل الفسفاط.)

يهدف مشروع القانون المعروض إلى الموافقة على اتفاقية القرض المبرمة بتونس بتاريخ 20 نوفمبر 2024 بين الجمهورية التونسية والصندوق الكويتي للتنمية الاقتصادية العربية 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 حالياً 6% من الصادرات التونسية مقابل 10% بالنسبة لسنة 2010. ويعود التراجع المسجل إلى الإشكاليات الهيكلية التي تواجهها شركات إنتاج وتحويل مادة الفسفاط المتمثلة على التوالي في كل من شركة فسفاط قفصة والمجمع الكميائي التونسي والشركة التونسية -الهندية للأسمدة، وكذلك الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية.

ويتم نقل الفسفاط بشكل أساسي عن طريق السكك الحديدية، حيث يمثل 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.

وقد تولت الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية خلال سنة 2023 نقل حوالي 1,7 مليون طن من الفسفاط وهو ما يمثل قرابة 58 % من إنتاج هذه المادة.

وأمام الصعوبات التي يمرّ بها قطاع إنتاج الفسفاط ومشتقاته فإن جميع المجهودات ترمي إلى استرجاع مكانته على المستوى المحلي والعالمي. وقد تم في هذا الإطار إعداد برنامج يهدف إلى إنتاج 6 ملايين طن من الفسفاط التجاري في أفق سنة 2025 ويعدّ النقل الحديدي الخيار الأنسب والحتمي للقيام بدور فعال في تأمين نقل هذه المادة ومستلزمات تصنيعها.

وبهدف تمكين الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية 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، وهو الإطار الذي يندرج ضمنه إبرام اتفاقية القرض موضوع مشروع القانون المعروض.

2- 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 والمهترئة 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 بالتوازي مع معدات الجر القديمة وتحمل تكلفة صيانة وإصلاح هذه الأخيرة التي كان من المفروض الاستغناء عن استعمالها في نقل الفسفاط.
- هذا مع العلم 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.

3- أهداف المشروع:

يهدف المشروع إلى:

- تجديد وتدعيم 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.
- الترفيع في طاقة الشركة لنقل كميات الفسفاط المنتجة والمحوّلة مما يساهم في تحقيق انتعاشه مالية لجميع الشركات ذات العلاقة بالقطاع من ناحية وعلى الاقتصاد الوطني من ناحية أخرى.
- التقليل من كلفة صيانة السكة المستغلة في عدة أجزاء منها منذ 40 سنة دون تجديد.
- استغلال القاطرات الجديدة على خطوط شبكة نقل الفسفاط وتحسين مردوديتها باعتبار طاقتها للجر المقدرة 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.

4- مكونات المشروع والتكلفة المتوقعة:

تبعاً لما تم تحديده من مكونات، من المنتظر أن تبلغ التكلفة الجملية للمشروع في حدود 165,53 مليون دولار أي ما يعادل 522,231 مليون دينار. وتتمثل مكونات المشروع فيما يلي:

أ- أعمال مدنية بقيمة 145,68 مليون دولار أي ما يعادل 459,606 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.

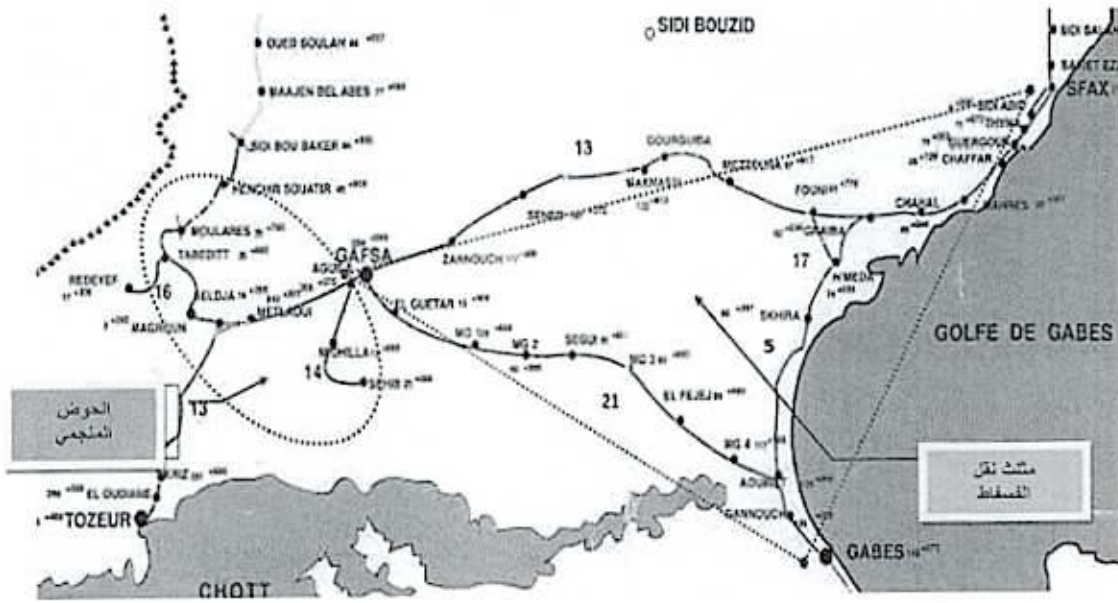
• تركيز مصنع للعوارض الخرسانية.

ب -خدمات استشارية (مراقبة ومتابعة الأشغال) بقيمة 4,8 مليون دولار أي ما يعادل 15,143 مليون دينار.

هذا، وتجدر الإشارة إلى أنه بالإضافة إلى كلفة عناصر المشروع، فقد تم تخصيص مبلغ احتياطي في حدود 10 % من الكلفة المتوقعة تبلغ قيمته 15,05 مليون دولار أي ما يعادل 47,481 مليون دينار. ويعتبر هذا القسط مرحلة أولى من مشروع تجديد وتقوية الخطوط التي تؤمن نقل الفسفاط.

5-موقع المشروع:

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



الجزء المعني باتفاقية القرض الذي سيموله الصندوق الكويتي للتنمية الاقتصادية العربية: ✓ حوالي 50 كلم من ن ك 0 الى ن ك 49.5 على الخط 21.

6-قيمة القرض ومكوناته:

تقدر قيمة القرض ب 10 مليون دينار كويتي ما يعادل 32,62 مليون دولار أمريكي و 102,915 مليون دينار تونسي.

التكلفة حسب العملات			عناصر المشروع
مليون دينار كويتي	مليون دينار تونسي	مليون دولار أمريكي	
9,1	93,653	29,68	الأعمال المدنية تجديد خط السكة الحديدية رقم 21
0,9	9,262	2,94	احتياطي (9.8%)
10	102,915	32,62	الإجمالي

وتجدر الإشارة إلى أن الجمهورية التونسية بصدد الحصول على قرض من الصندوق العربي للإنماء الاقتصادي والاجتماعي وذلك للمساهمة في تمويل الجزء المتبقي من المرحلة الأولى من المشروع إلى جانب القرض المسند سابقاً من قبل الصندوق السعودي للتنمية وقرض الصندوق الكويتي للتنمية الاقتصادية العربية موضوع اتفاقية القرض المعروضة.

7- الجهة المنفذة للمشروع:

الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية.

8- مدة إعداد وتنفيذ الأشغال:

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

9- الشروط المالية للقرض:

سيتم منح هذا القرض حسب الشروط المالية التالية:

- ✓ عملة القرض: الدينار الكويتي.
- ✓ قيمة القرض : 10 مليون دينار كويتي ما يعادل 32,62 مليون دولار و 102,915 مليون دينار تونسي.
- ✓ نسبة الفائدة: 2.5 %
- ✓ فترة السداد: سبعة وعشرون سنة (27) منها أربعة سنوات (4) إهمال.

ذلك هو موضوع مشروع القانون المصاحب.