

الجمهورية التونسية
مجلس نواب الشعب



تقرير لجنة المالية والميزانية

حول 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

(عدد 02/2025)

رئيس لجنة المالية: عبد الجليل الهاني

مقرر اللجنة: محمد بن حسين

نائب رئيس اللجنة: عصام شوشان



مسار دراسة 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
(عدد 2025/02)

- تاريخ ورود المشروع: 23 جانفي 2025
- تاريخ إحالة المشروع على اللجنة: 30 جانفي 2025
- جلسة اللجنة: الخميس 03 جويلية 2025
- قرار اللجنة: الموافقة بأغلبية الحاضرين.

رئيس لجنة المالية: عبد الجليل الهاني

مقرر اللجنة: محمد بن حسين

نائب رئيس اللجنة: عصام شوشان



تقرير لجنة المالية والميزانية

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

(عدد 2025/02)

أ. التقديم:

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 و75 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 الكيماوي 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 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.



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 مليون طن من الفسفاط التجاري في أفق سنة 2025 ويعدّ النقل الحديدي الخيار الأنسب والحتي للقيام بدور فعال في تأمين نقل هذه المادة ومستلزمات تصنيعها.

ويهدف تمكين الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية من تأمين نقل كامل الكميات المنتجة، توجّب إعداد برنامج استثماري شامل للنهوض بمنظومة نقل الفسفاط يرتكز 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 اقتناءها 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 أضرار 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 إنجازها 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 ويخفف 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 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:

تبعا لما تم تحديده من مكونات، من المنتظر أن تبلغ التكلفة الجمالية 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 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 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 موزعا على ولايات صفاقس (الخط 17) وقفصة (الخط 14 و 21) وقابس (الخط 5 و 21).

الجزء المعني باتفاقية القرض الذي سيموّله الصندوق الكويتي للتنمية الاقتصادية العربية:

✓ حوالي 50 كلم من ن ك 0 إلى ن ك 49.5 على الخط 21.



6. قيمة القرض ومكوناته:

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

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

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 سابقا 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.

II. أعمال اللجنة:

عقدت لجنة المالية والميزانية جلسة يوم الخميس 03 جويلية 2025 خصّصتها للاستماع إلى ممثلين عن وزارتي الاقتصاد والتخطيط والصناعة والمناجم والطاقة وإلى الرئيس المدير العام للشركة الوطنية للسكك الحديدية والمدير العام للمجمع الكيميائي التونسي والمدير العام لشركة فسفاط قفصة حول مشروع هذا القانون كما استندت اللجنة إلى ما ورد عليها من بيانات بوثيقة شرح الأسباب ونص اتفاقية القرض.

وفي مستهل الجلسة، ذكر رئيس اللجنة بأن اتفاقية القرض المبرمة مع الصندوق السعودي للتنمية بمبلغ قدره 206,250 مليون ريال سعودي أي ما يعادل 55 مليون دولار و177,7 مليون دينار تونسي، حضت بموافقة مجلس نواب الشعب في جلسته العامة المنعقدة بتاريخ 12 جوان 2024 وهو تمويل تمّ رصده لتأهيل وتجديد جزء من خطوط السكك الحديدية التي تؤمّن نقل الفسفاط بهدف الترفيع في طاقة الشركة لنقل كميات أكبر من هذه المادّة، بالإضافة إلى جملة من الأهداف الرامية أساسا إلى النهوض بهذا القطاع واسترجاع مكانته على المستوى المحلي والعالمي. وفي هذا الإطار، طلب تقديم توضيحات حول التقدّم في إنجاز مكوّنات هذا المشروع والسحوبات المنجزة وحول مردودية القرض المذكور وانعكاسه الإيجابي على تطوير نقل الفسفاط.

وفي تفاعلهم، تولّى ممثلو وزارة الاقتصاد والتخطيط تقديم بسطة حول الشروط المالية للقرض موضوع مشروع هذا القانون، مبينين أن مشروع تطوير وتجديد خطوط السكك الحديدية سيتم تمويله عن طريق 3 قروض من طرف 3 جهات مانحة وهي الصندوق السعودي للتنمية والصندوق الكويتي للتنمية الاقتصادية العربية والصندوق العربي للإنماء الاقتصادي والاجتماعي.

وأشاروا أن الجزء الأول من التمويل يتمثّل في القرض الممنوح من الصندوق السعودي للتنمية والمقدّر بحوالي 206,250 مليون ريال سعودي أي ما يقارب 55 مليون دولار أمريكي وهي اتفاقية تم توقيعها خلال شهر فيفري 2024 وتمّت الموافقة عليها من قبل مجلس نواب الشعب بتاريخ 12 جوان 2025، موضّحين أن آخر أجل لسحب هذا التمويل هو شهر جويلية 2028.

وفي ذات السياق، أكّدوا أن القرض موضوع مشروع هذا القانون يمثّل الجزء الثاني من التمويل ويقدر بـ 10 مليون دينار كويتي أي ما يعادل 32,62 مليون دولار و102,9 مليون دينار تونسي مع



توظيف نسبة فائدة تقدّر بـ 2,5 % وفترة سداد بـ 27 سنة منها 4 سنوات إمهال، مشيرين إلى أنه تم توقيع اتفاقية القرض مع الصندوق الكويتي للتنمية الاقتصادية العربية في 20 نوفمبر 2024 وتم تحديد آخر أجل للسحب في 30 جوان 2029.

وأفادوا في هذا الخصوص، أنه تم استكمال خطة التمويل الثلاثية الأطراف من خلال التوقيع بالأحرف الأولى على اتفاقية قرض بقيمة 16 مليون دينار تونسي مع الصندوق العربي وذلك بتاريخ 28 ماي 2025 مع توظيف نسبة فائدة بـ 3,75 % مع فترة سداد 30 سنة منها 4 سنوات إمهال، مشيرين إلى أن هذه الاتفاقية هي في طور العرض على مجلس إدارة الصندوق العربي قصد إتمام إجراءات التوقيع والنفاذ. كما قدّموا بيانات أوضحوا من خلالها أن نسبة الفائدة الموظفة على القروض ترتفع كلما كانت فترة السداد أطول.

ومن جهته، أكد الرئيس المدير العام للشركة الوطنية للسكك الحديدية أن مشروع تجديد وتطوير خطوط السكك الحديدية في طور استكمال لكامل التمويل المتعلق بالمرحلة الأولى والثانية والثالثة، موضحاً أنه وقع الإعلان عن طلب العروض لتحديد مكاتب استشارة الخدمات التي سيتم تكليفها بإعداد دراسات الشروط التقنية ومتابعتها. كما بيّن أن عملية فرز المكاتب التي تقدّمت لهذا العرض أفضت إلى قائمة محدّدة سيقع إحالتها على المكتب السعودي لاختيار الجهة التي سيتم التعاقد معها. وأضاف أنه عند استكمال المرحلة الثالثة للتمويل سيتمّ المرور إلى مرحلة الإنجاز والتجسيد، مُشيراً إلى أن هذا العمل يتمّ بالتنسيق مع الأطراف المتدخّلة في المشروع على غرار الشركة الوطنية لفسفات قفصة والشركة التونسية للمجمع الكيميائي ووزارة الاقتصاد والتخطيط.

هذا وتولّى تقديم معطيات حول الصعوبات الهيكلية التي يُعاني منها نقل الفسفات والمتمثلة أساساً في عدم ملائمة السكك الحديدية الحالية نظراً لتقدمها وعدم تحمّلها لنقل الفسفات على مسافات طويلة وبالكميات الكافية، مُوضحاً أن هذا المشروع سيُمكّن من تأهيل السكك الحديدية لضمان نقل كميات من الفسفات في ظروف جيّدة ممّا سينعكس إيجابياً على تحسين قدرة الإنتاج واسترجاع نسقه السابق وكذلك على تحويل هذه المادة.

وخلال النقاش، أكّد النواب على ضرورة وضع استراتيجية متكاملة للنهوض بقطاع الفسفات وتأمين نقله بالأساليب الحديثة طبقاً للمعايير العالمية المعمول بها باعتباره قطاعاً استراتيجياً حيوي يمكن أن يساهم في الحدّ من عجز الميزانية من خلال توفيره لعائدات هامة.

كما بين أحد النواب أن تطوير الفسفات لا يتحقّق فقط من خلال تأمين نقله إلى مراكز التحويل عبر السكك الحديدية بل عن طريق النقل الهيدروليكي، مُوضحاً أن هناك دراسة تمّت في



الغرض مع وزارة الصناعة والمناجم والطاقة في إطار هذا التوجه الاستراتيجي وتمّ رصد 8 مليون دولار كهبة ممنوحة من البنك العالمي.

هذا، ودعا عدد من النواب إلى ضرورة الاطلاع على تجارب مماثلة في العالم للاستفادة منها قصد تعصير قطاع الفسفاط، مشدّدين على ضرورة تظافر كل الجهود قصد القيام بإصلاح جذري لهذا القطاع من حيث معالجة كل الصعوبات والعودة إلى نسق الإنتاج المعهود، وأبرزوا أن دور قطاع الفسفاط رئيسي في إنعاش المالية العمومية وهو قطاع لا يرتبط فقط بالسكك الحديدية بل وكذلك بالمجمع الكيميائي التونسي مما يؤكد أن تطوير هذا القطاع يتطلب التنسيق بين الثلاثة أطراف (الشركة التونسية للمجمع الكيميائي، الشركة الوطنية لفسفاط قفصة والشركة الوطنية للسكك الحديدية).

ولاحظ نواب آخرون ضعف التمويلات الممنوحة لمثل هذه المشاريع التنموية ذات القيمة المضافة العالية، ودعوا إلى ضرورة تكريس سياسة التعويل على الذات كأحد أهم رهانات هذه المرحلة والحدّ من التمويلات الخارجية لتفادي تعميق المديونية ولضمان التعافي التدريجي للمالية العمومية. كما أكدوا على ضرورة النهوض بقطاع النقل في إطار استراتيجية واضحة باعتبار أن دور النقل الحديدي لا يقتصر فقط على نقل الفسفاط بل يشمل نقل الحبوب والبضائع والمسافرين.

ومن جهة أخرى، بيّن النواب أن القرض الذي تمّت المصادقة عليه مع الصندوق السعودي للتنمية لم يكن موجّها لدعم نقل الفسفاط بل لإنقاذ الشركة الوطنية للسكك الحديدية التي تمرّ بصعوبات مالية وهيكلية، واستفسروا في هذا الإطار، عن الوضعية المالية والهيكلية الحالية لهذه الشركة. كما طلبوا مدّهم بالقوائم المالية لشركة السكك الحديدية وبمعطيات حول المردودية المحتملة لهذا القرض وحول استراتيجية هذه الشركة ورؤيتها المستقبلية لنقل البضائع والمنتجات والركاب.

وفي هذا الصدد، استوضح النواب عن وضعية الأسطول الذي يتم استعماله لإنتاج وتحويل مادة الفسفاط وعن قدرة المجمع الكيميائي على تحقيق البرنامج المعلن عنه لإنتاج 6 مليون طن من الفسفاط التجاري في سنة 2025. وطلبوا مدّهم بدراسات الجدوى المتعلقة بهذا المشروع وبمؤشرات دقيقة حول مردوديته المالية والاقتصادية، مُستفسرين عن الحلول البديلة فيما يتعلق بالصيانة الدورية للخطوط الحديدية الحالية لضمان ديمومة الاستثمار. وأكدوا على ضرورة توضيح مجال ومراحل إنجاز هذا المشروع بالدقة المطلوبة خاصة وأن العديد من المشاريع الاستثمارية تتعطل بسبب تشبّع الإجراءات الإدارية وضعف المتابعة.



كما استفسروا عن آجال الإنجاز وعن دواعي ارتباط انطلاق الأشغال بتوفير كامل قيمة التمويل. ودعوا إلى تظافر كل الجهود لإيجاد السبل الكفيلة للترفع في حجم إنتاج هذه المادة، مؤكدين على ضرورة احترام الأجل المحددة لانطلاق الأشغال والعمل على ضمان الحوكمة والشفافية في طريقة التعااطي مع الاعتمادات المرصودة لهذا المشروع.

هذا، ودعا النواب إلى ضرورة إيلاء العناية اللازمة للبُعد الاجتماعي للعاملين في قطاع الفسفاط والعمل على توفير الحماية الصحية والتحفيزات اللازمة نظرا للآثار البيئية لإنتاج هذه المادة وانعكاس ذلك على تدهور جودة الحياة من حيث تلوث الموارد المائية وتدمير المناطق الطبيعية وتدهور الظروف الصحية للعمال والمتساكنين. وفي هذا السياق، طالبوا بمدّهم بمعطيات حول الانعكاسات الاجتماعية والبيئية المنتظرة من مشروع تجديد وتطوير خطوط السكك الحديدية، متسائلين عن مدى تناغم هذا المشروع مع الاستراتيجية الوطنية للنقل الحديدي، إضافة إلى مدى التقدّم في وضع خطة متكاملة تربط بين النقل الحديدي ونقل الفسفاط ونقل المسافرين والبضائع على نفس الشبكة. وفي سياق متصل، أكدوا على ضرورة أن يتمّ تكريس التمييز الإيجابي للجهات خاصة الجهات المنتجة للفسفاط باعتبار التأثير البيئي والصحي لهذه المادة، موضحين أنه على الرغم من أن جهة قابس وصفاقس والصخيرة من بين الجهات التي تحتل المرتبة الأولى في إنتاج الفسفاط إلا أنها تحتل جهويا المراتب الأولى في البطالة والمراتب الأخيرة في التغطية الصحية، إضافة إلى غياب الإسعافات الضرورية في الحوادث الشغلية. وشدّدوا في هذا الخصوص على ضرورة تفعيل دور المسؤولية المجتمعية.

من جهة أخرى، أكّد النواب على ضرورة تفعيل الدور الرقابي للوظيفة التشريعية وكل الهياكل الرقابية لضمان حسن تنفيذ هذا المشروع، إضافة إلى العمل على التنسيق مع السلط المحلية لضمان مشاركتهم في إنجاز المشاريع التنموية.

وفي ردّه، بيّن الرئيس المدير العام للشركة التونسية للسكك الحديدية أن القرض موضوع مشروع القانون سيمكّن الشركة من تعزيز قدرتها على تأمين النقل واللوجستيات الحيوية المرتبطة بقطاع الفسفاط، مضيفا أن الأسطول الحالي يشكو من تقادم كبير، وسيتمّ العمل مستقبلا على اقتناء قاطرات جديدة وإعادة تأهيل العربات وتحسين السكة وتأهيلها.

كما أفاد أن الدراسات الفنية والمالية للمشروع جاهزة، وقد تم تقديمها للجهات الممولة، كما سيتمّ القيام بالأشغال في الفترة الممتدة بين سنتي 2026 و2028، وهو أمر مُرتبط بتوفير كامل تمويل



المشروع لتفادي توقّف التنفيذ في حال التعثّر المالي، مؤكداً أن هناك تنسيق متواصل مع شركة فسفاط قفصة والمجمع الكيميائي التونسي بهدف تحسين أداء نقل الفسفاط.

وبالنسبة لخط تونس/قابس وخط تونس/غار الدماء، أفاد أن العربات متقدمة ومهترئة وأغلب الأسطول أصبح خارج الخدمة، إلى جانب عدم توفر قطع الغيار اللازمة في السوق المحلية، خاصّة وأن الشركة غير قادرة على الصيانة واقتناء قطع الغيار باعتبار وضعيتها المالية الهشة. هذا بالإضافة إلى النقص الهام في التقنيين العاملين في الشركة مقارنة بالسنوات الفارطة، مشيراً إلى أن وضعية أغلب السكك الحديدية تتضمّن العديد من التقاطعات والعوارض التي تتطلب الإصلاح والصيانة بمعدّات خاصة. ولتفادي هذه الإشكاليات، أفاد أن الشركة التونسية للسكك الحديدية اتخذت إجراءات وقائية للحفاظ على سلامة المواطنين على غرار الترفيع في مدّة السفر من خلال التخفيض في معدل السرعة ليصل إلى حوالي 70 كلم في الساعة عوضاً عن 120 كلم في الساعة.

وبالنسبة للحوض المنجمي، أوضح أن وضعية السكة مهترئة وتتطلب الصيانة وسيساهم هذا المشروع في تأهيل وضعية هذه السكة ممّا سيُطوّر مداخل الشركة وسينعش كامل الجهة، حيث أن تأهيل هذه السكك سيمنّ من الترفيع في معدّل السرعة وبالتالي الترفيع في عدد السفرات.

وبخصوص نقل البضائع، أكد الرئيس المدير العام أن هذا الجانب رهين توفر القاطرات التي يتم استغلالها خلال هذه الفترة لنقل الفسفاط والحبوب، مشيراً إلى أن عدم توفر قطع الغيار جراء ضعف مداخل الشركة تسبّب في تراجع عمليات الصيانة الناجعة.

وفي هذا الإطار، أفاد أنه من أهم أسباب تراجع مداخل الشركة هو ارتفاع عدد المسافرين الذين لا يقومون بخلاص التذاكر، هذا إلى جانب ما يتعرض له أعوان المراقبة من عنف عند أدائهم مهامهم.

كما بيّن أن خط تونس/بنزرت والخط عدد 5 في طور التأهيل باعتبار وأن سرعة القطار منخفضة بسبب نقص عملية الصيانة للقطار وللسكة، مضيفاً أنه تم برمجة خط قابس - مدين ولكن هناك إشكاليات مع المجتمع المدني حول مسار القطار.

ومن جهتهم، بيّن ممثلو وزارة الاقتصاد والتخطيط أن النقل الحديدي يحظى بأولوية خاصة فيما يتعلق بنقل الفسفاط وتمويل مشاريع السكة الحديدية وتأهيلها بحكم وضعيتها المتردية والتي أثّرت على برمجة السفرات وسرعة التنقل، مؤكّدين أن النهوض بقطاع النقل يندرج في إطار الدور الاجتماعي للدولة لتحقيق تنمية عادلة وشاملة.



وأكدوا ضرورة وضع تصوّر لأفاق الشركة التونسية للسكك الحديدية من خلال إعطاء الأولوية لتأهيل السكك ممّا سيساهم في تحسين أداء هذه الشركة وبرمجة القطارات ومدة السفرات، مشدّدين أنه لضمان ديمومة هذه الشركة يجب العمل في إطار منظومة متكاملة ومتوازنة مع الشركة الوطنية لفسفّات قفصة والشركة التونسية للمجمع الكيميائي.

وبخصوص تفادي المشاكل البيئية، أوضح ممثلو وزارة الاقتصاد والتخطيط أن هناك مشاريع تهتمّ بإيجاد حلول بيئية خاصّة فيما يتعلق بالفسفوجيبس على مستوى خليج قابس حيث أن الدراسات الحالية تؤكّد أن هناك سبل لتثمينه باعتباره مادة غير خطيرة.

من جهة أخرى، عبّر ممثلو وزارة الصناعة والمناجم والطاقة عن دعمهم لهذا القرض. وأكدوا على ضرورة تأهيل السكة الحديدية والعربات، مشيرين إلى أن الحكومة ضبّطت برنامجا لدعم منظومة الفسفّات والترفيّع في الإنتاج والتحويل والنقل. كما أشاروا إلى أن البرنامج المتعلق بإنتاج الفسفّات في سنة 2025 يبلغ 5.3 مليون طن وسيتم الترفيّع التدريجي إلى 13,6 مليون طن في غضون سنة 2030 وذلك من خلال إنجاز مشاريع جديدة على غرار مشروع "أم الخشب 1 و2" لزيادة الطاقة الإنتاجية بـ 4 مليون طن ومشروع توزر - نفطة ومشروع تأهيل العربات، مضيفين أنه تم تحقيق 70 % من برنامج الإنتاج إلى حدود نهاية جوان 2025. وأكدوا أن الترفيّع في الإنتاج يجب أن يكون بالتوازي مع تحسين منظومة النقل.

هذا، وقدّم المدير العام للمجمع الكيميائي التونسي معطيات حول حجم التحويل إلى حدود 31 ماي 2025 الذي تطور بنسبة 14 % مقارنة بإنتاج سنة 2024، مبيّنا أن حجم الإنتاج يتغير حسب المصانع حيث أن هناك 3 حلقات إنتاج و5 معامل منتجة حاليا (الصخيرة - مضيلة 1 و3 معامل في قابس)، مع الإشارة إلى أنه تمّ غلق معمل صفاقس الذي يحوّل قرابة 500 ألف طن وهو يعتبر خسارة للمجمع. وأضاف أن هذه المعامل تشتغل وفق مخطط استراتيجي وهي لم تتوقف عن العمل في الفترة الحالية وتتسم باستقرار في الإنتاج، مؤكداً أن الهدف هو تأمين استقرار نشاط هذه المعامل وتطويرها بالمقارنة مع سنة 2024. وعرّج في هذا الصدد على بعض الإشكاليات على غرار نقص اليد العاملة ممّا يُعيق تحقيق المستوى المطلوب من الإنتاج، بالإضافة إلى أن هذه المعامل تتسم ببنية تحتية متقادمة وتتطلب الصيانة الدورية.



وتمنّ مجهود المجمع الكيميائي في تحقيق استقرار هام في الإنتاج وانعدام الانقطاعات خلال هذه الفترة حيث تمّ الحفاظ على مستوى النشاط في حدود 50 % منذ ديسمبر 2024، مشيراً إلى أن نسبة التأخير مقارنة بالأهداف المبرمجة تقدّر بحوالي 4 %، هذا إلى جانب أن هناك برنامج استثماري للمجمع قد تمّ الشروع فيه باعتماده الخاصة، مع الإشارة إلى ضرورة توفير التمويلات اللازمة وسنّ إجراءات مساندة للمجمع باعتبار وضعيته المالية الصعبة التراكمية بسبب النقص في الإنتاج.

وبخصوص المساهمة في الموسم الفلاحي، أفاد أنه يتمّ بيع الأسمدة بثلاث ثمنه لغاية مساندة القطاع الفلاحي، وهذا من شأنه أن يحدّ من موارد المجمع، ولكن من شأنه أن يساهم في تحقيق التوازن الاقتصادي خاصة وأن هذا التمشّي يساهم في استقرار أسعار المنتوجات الفلاحية ولا يمسّ من المقدرة الشرائية للمواطن، مُضيفاً أن المجمع حريص على توفير الأسمدة اللازمة في الوقت المناسب للقطاع الفلاحي.

ومن جهته، بيّن مدير عام شركة فسفاط قفصة أنّ الشركة تسعى إلى تحقيق نقلة نوعية في مستوى نشاطها، من خلال تنفيذ خطة إعادة هيكلة شاملة ومخطط استراتيجي 2025-2030 يهدف إلى استعادة الشركة مكانتها كعنصر رئيسي في الاقتصاد الوطني. وأضاف أنّه تمّ إعداد هذا البرنامج على ضوء جملة من التوجّهات على غرار تأهيل الوحدات الإنتاجية وإعادة تشغيل بعض المقاطع المعطّلة بعد رفع الإشكاليات العقارية والاجتماعية وتعصير وسائل الإنتاج وتحسين الحوكمة والرقابة على الموارد وتحسين الأداء المالي والتصرف في الموارد البشرية.

وفي هذا الإطار، أفاد أنه من بين المشاريع المبرمجة اقتناء معدات ثقيلة في مواقع الإنتاج بمبلغ 233 مليون دينار، وسيتم برمجة مشروع لتحسين استعمال المياه الصناعية بمبلغ 110 مليون أورو، مشيراً إلى أن الشركة في مرحلة التفاوض مع البنك الأوروبي للتنمية لتمويل هذه المشاريع. كما أفاد أن هناك مشروع "توزر-نفطة" في طور الدرس ومشروع تجديد الآبار الصناعية للحوض المنجمي.

ومن جهة أخرى، قدّم معطيات حول مراحل إنجاز مشروع "أم الخشب" منذ سنة 2014 إلى حدّ الآن وهو مشروع استراتيجي سيساهم في الرفع في الإنتاج بقيمة 2,4 مليون طن أي حوالي 30 % من طاقة إنتاج الشركة وذلك ضمن خطة لتطوير الإنتاج وتوسيع طاقة الاستغلال في منطقة الحوض المنجمي. وفي ذات السياق، تعرّض إلى الإشكاليات التي اعترضت تنفيذ هذا المشروع الذي مرّ بثلاثة مراحل هامة، حيث امتدّت مرحلته الأولى من سنة 2014 إلى سنة 2019 وتم التعاقد مع المستثمر



الصيني الذي اشترط أن تتكفل شركة تونسية خاصة بإنجاز الأشغال المعدنية والمدنية بالمغسلة، مبيّنا أن هذه الشركة تعرّضت للعديد من الإشكاليات حالت دون تنفيذ هذا المشروع.

وبالنسبة للمرحلة الثانية، أفاد أنها تمتد من سنة 2019 إلى سنة 2021، حيث تم التواصل من جديد مع الشركة الصينية ولكنه في المقابل تعرّضت شركة فسفاط قفصة لأزمة مالية حادة حالت دون إبرام العقد. وفي الأخير ومنذ سنة 2021 فرضت الشركة الصينية تعويضات هامة جراء هذا التأخير إلى جانب ارتفاع الأثمان. وبفضل المفاوضات تمّ التوصل حاليا إلى اتفاق لإبرام عقد يُراعي متطلبات السوق التونسية يمتدّ على 24 شهرا.

وأضاف أنه بالتوازي مع هذه المشاريع سيتم خلال الفترة القادمة انتداب أعوان تنفيذ وإطارات، مؤكدا مراعاة الشركة لأهمية جودة اليد العاملة بهدف تحقيق الأهداف المرجوة.

وبخصوص مشروع النقل الهيدروليكي في إطار تحسين المنظومة اللوجستية بالتعاون مع الشركة الوطنية للسكك الحديدية لضمان نقل الفسفاط في ظروف منتظمة، أكد مدير عام شركة فسفاط قفصة على أن هذا المشروع في طور دراسة الجدوى التقنية والاقتصادية وهو توجّه معمول به في العديد من الدول ، مشيرا إلى أن هذه الدراسة تمّ تمويلها من قبل البنك الدولي من خلال هبة تقدّر بـ 3 مليون دينار، وسيتم الانتهاء منها خلال شهر أفريل 2026. وأضاف أن تمويل هذا المشروع الضخم بمبلغ يقدر بحوالي 1100 مليون دولار وهو يتطلب العديد من الإجراءات المصاحبة على غرار طريقة التمويل التي يمكن أن تكون عن طريق الشراكة بين القطاعين العام والخاص أو من خلال تمويلات عمومية. كما يتطلب اتخاذ إجراءات عقارية فيما يتعلق بالأراضي التي سيتم استغلالها في هذا المشروع.

وفي هذا الصدد، أفاد ممثلو وزارة الاقتصاد والتخطيط أن هناك دراسة على مستوى وزارة الصناعة والطاقة والمناجم سيتم الانتهاء منها خلال شهر أفريل 2026 تهدف إلى إعداد الجدوى التقنية والاقتصادية لهذا المشروع.

ومن جهتهم، بيّن ممثلو وزارة الصناعة والمناجم والطاقة أنه يتمّ حاليا إعداد دراسة جدوى فنية واقتصادية تتطلب 18 شهرا حول مردودية النقل الهيدروليكي في بلادنا، مشيرين إلى أن هناك استثمارات لاقتناء 400 عربة في أفق 2028 سيتم الشروع فيها بعد الانتهاء من هذه الدراسة.



III. قرار اللجنة:

قررت لجنة المالية والميزانية الموافقة على مشروع القانون بأغلبية الحاضرين.

مقرر اللجنة

محمد بن حسين

M B H

رئيس اللجنة

عبد الجليل الهاني



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

(عدد 2025/02)

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.