

الجمهورية التونسية

وزارة النقل

الوثيقة
التوجيهية
لقطاع النقل

الحوار الوطني حول قطاع النقل

أفريل 2019

الفهرس

| | |
|---------|--|
| 3..... | تقديم عام |
| 6..... | خدمات النقل العمومي الحضري والجهوي |
| 13..... | خدمات النقل العمومي بين المدن |
| 19..... | نقل البضائع |
| 22..... | النقل البحري والموانئ..... |
| 33..... | المطارات..... |
| 36..... | النقل الجوي..... |
| 41..... | اللوجستية والنقل متعدد الوسائط..... |
| 46..... | النقل الذكي |
| 48..... | التكوين وتطوير الكفاءات |
| 51..... | السلامة والأمن في قطاع النقل |
| 54..... | برنامج إعادة هيكلة المؤسسات الناشطة في قطاع النقل..... |

تقديم عام

يمثل قطاع النقل إحدى الركائز الأساسية لتحقيق أهداف التنمية بالبلاد نظرا للدور الذي يضطلع به على مختلف المستويات الاقتصادية والاجتماعية حيث يفتح آفاقا لنمو قطاعات الإنتاج واندماج الاقتصاد الوطني في الدورة الاقتصادية العالمية بما يعزز قدرته على الرفع من التصدير ودفع الاستثمار خاصة باستقطاب الاستثمار الخارجي وبالتالي بلوغ مستوى أرفع للتشغيل.

كما تبرز أهمية القطاع من خلال مساهمته بكل مكوناته في تجسيم حق المواطن في التنقل وفك العزلة على المناطق الداخلية وإحكام إدماج مختلف جهات البلاد وتعزيز تكاملها، حيث أنه مرتبط بالحاجيات اليومية للمواطن والاقتصاد الوطني، ويعتبر المرآة العاكسة لمدى تقدم الشعوب وتواصلها مع العالم.

وقد سعت وزارة النقل إلى وضع الإستراتيجيات والبرامج والمشاريع من خلال خطة تنمية متكاملة للفترة 2016-2020 تتلاءم مع التوجهات الكبرى للاقتصاد الوطني وترمي إلى تحقيق نسق إستثنائي للنمو وتولي البعد الجهوي العناية التي يستوجبها إقتصاد يضمن توازنا بين الجهات ويساهم في فك العزلة عن المناطق والجهات المعزولة وتحسين ظروف ومستوى العيش من حيث توزيع فرص التشغيل والمشاريع الإستثمارية و ذلك من خلال :

- دعم النقل العمومي الجماعي وضبط سياسة جديدة في مجال تمويل خدمات النقل العمومي الجماعي،
- تطوير النقل الحديدي للأشخاص والبضائع،
- تأهيل القطاع وإعادة هيكلة الشركات العمومية التي تواجه صعوبات مالية،
- تدعيم البنية الأساسية للنقل وتطوير مشاريع الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPP)،
- تطوير وتجديد أسطول النقل والنهوض بجودة الخدمات وتوفير السلامة الشاملة،

▪ الارتقاء بنجاعة المنظومة اللوجستية وجعل تونس قطبا لوجستيا لجنوب المتوسط،

▪ اعتماد النقل الذكي عبر إدماج تطبيقات التكنولوجيات الحديثة وتحسين النجاعة الطاقية لقطاع النقل وإرساء نقل مستديم.

ولتحقيق الأهداف المرسومة، تم بلورة مخطط تنموي باستثمارات جمالية تقدر بحوالي 13200 مليون دينار منها 37 % مساهمة القطاع الخاص، أي ما يناهز 4940 م.د.

إلا أن القطاع لم يتمكن من تحقيق الأهداف المرسومة وذلك بالنظر للصعوبات المتعددة والضغوطات الإقتصادية والإجتماعية التي ميزت السنوات الأخيرة حيث لم تتجاوز الإستثمارات المسجلة بالقطاع خلال الفترة 2016-2018 نسبة الثلث من مجموع الإستثمارات المبرمجة لفترة المخطط 2016-2020.

وبالتالي، فقد شهد هذا القطاع الحيوي والحساس خلال السنوات الأخيرة تراجعا كبيرا على مستوى الخدمات المسداة خاصة بالنسبة للنقل العمومي للأشخاص من حيث طول الإنتظار وقلة وسائل النقل والإكتظاظ وهو ما يستدعي تضافر جهود مختلف المتدخلين لمجابهة كل الإشكاليات فضلا عن رفع العديد من التحديات والرهانات على الصعيدين الوطني والدولي.

وفي هذا الإطار، فإن الوزارة ستسعى من خلال الحوار الوطني حول قطاع النقل إلى إيجاد الحلول الكفيلة للمساهمة في تجاوز الإشكاليات التي تحد من نجاعة القطاع وتحقيق النقلة النوعية المنشودة لمختلف أنماط النقل برا وبحرا وجوا ولوجستية بهدف تحسين ظروف عيش المواطن والرقى بنوعية الحياة ودعم مساهمة القطاع في دفع الدورة الإقتصادية وفي مجهود الدولة في مجال التنمية والتشغيل.

خدمات النقل

العمومي الحضري

والجهوي

خدمات النقل العمومي الحضري والجهوي

1. نوعية الخدمات

○ الإشكاليات المطروحة

- نوعية الخدمات دون تطلعات مستعملي النقل العمومي الجماعي على الطرقات (اكتظاظ، عدم انتظام السفرات، انعدام أو نقص على مستوى الرفاهة والإرشاد والتنظيم بالمحطات، نظافة وسائل النقل ومظهر وسلوك السواق...).
- تقاوم ظاهرة النقل العشوائي خاصة بولايات تونس الكبرى.
- عدم تلاؤم مستوى العرض مع الطلب؛
- تقاوم عدد حوادث المرور .
- تقاوم ظاهرة الامتناع عن حمل الحريف
- تقاوم ظاهرة السياقة بدون بطاقة مهنية

○ المقترحات والإصلاحات الضرورية

- إرساء أو تفعيل منظومة الجودة بمؤسسات النقل العمومي الجماعي خاصة من حيث السلامة والرفاهة والسرعة ودقة المواعيد والمحافظة على البيئة ؛
- تأمين الحد الأدنى من جودة الخدمات كتعليق أوقات السفرات بالنسبة إلى الحافلات والإلتزام بها وتركيز وإقيات للمسافرين؛
- تحسين سلوك الأعوان واحترام التوقيت والحرص على نظافة المعدات وانتظام السفرات وتوفير المعلومة في الوقت المناسب.
- تدعيم المراقبة على الطرقات.
- تدعيم العنصر البشري للمراقبين

2. العرض المتوفر وملاءمته مع الطلب

○ الإشكاليات المطروحة

- تراجع حصة النقل العمومي الحضري مما أدى إلى إرتفاع حصة النقل الفردي وتقاوم مشكلة الاكتظاظ داخل المدن الكبرى.

- تأخر في برامج الإستثمار للشركات الوطنية والجهوية للنقل و تدهور الوضعية المالية لبعض المؤسسات العمومية.
- تداخل بين مناطق جولان أنماط النقل العمومي غير المنتظم للأشخاص (التاكسي الفردي، التاكسي الجماعي، النقل الريفي).
- تفاقم ظاهرة النقل العشوائي.
- تطور سريع لعدد الرخص ونقائص في كيفية إسنادها واستغلالها مما تسبب في ارتفاع العرض في النقل العمومي غير المنتظم على حساب النقل الجماعي الحضري.
- تقديم خدمة "التاكسي الجماعي" من قبل أصحاب سيارات "التاكسي الفردي" خاصة بالولايات التي لا يوجد بها "تاكسي جماعي" (الإيجار بالقسمة).

○ المقترحات والإصلاحات الضرورية

- إعادة النظر في تنظيم دوائر النقل الحضري وخطوط التاكسي الجماعي وخطوط سيارات اللواج والنقل الريفي داخل الولاية الواحدة.
- مراجعة شروط وإجراءات إسناد رخص التاكسي والنقل الريفي بهدف ترشيد إسناد الرخص واستغلالها.
- تدعيم وسائل النقل العمومي الجماعي الحضري.
- ربط إسناد رخص جديدة للنقل العمومي غير المنتظم للأشخاص بدراسة الطلب وتحديد حاجيات النقل.
- إحكام التنسيق بين مناطق جولان مختلف أنماط النقل ودعم المراقبة لحمل المهنيين على احترامها.

3. البنية الأساسية

○ الإشكاليات المطروحة

- تأخر في إنجاز بعض المشاريع الهيكلية
- تهاكك الطرقات والمسالك الريفية.
- كثرة مخفضات السرعة غير المدروسة
- قلة أو غياب مأوي السيارات
- عدم التناسق بين برامج التهيئة العمرانية وتخطيط النقل؛

- اكتظاظ حركة المرور وتأثير ذلك على سير الحافلات
- غياب أمثلة مرورية بأغلب الولايات
- عدم وجود محطات مهيأة وبالعدد الكافي لسيارات التاكسي الفردي والتاكسي الجماعي

○ المقترحات والإصلاحات الضرورية

- مزيد تعهد بإنجاز وصيانة الطرقات المعبدة والريفية.
- تخصيص فضاءات لإنجاز محطات عصرية ومتعددة الأنماط.
- مزيد تخصيص فضاءات لإنجاز مشاريع مآوي ذات طوابق بالمدن الكبرى على غرار تونس الكبرى.
- تحرير المسالك المبرمجة لشبكة النقل الحديدي السريع باستغلالها مؤقتا كمسالك خاصة بالحافلات.
- تفعيل منشور السيد والي تونس المؤرخ في 11 سبتمبر 1986 المتعلق باحترام الممرات الخاصة بالحافلات.
- بلورة مشاريع نموذجية لمسارات محمية كليا أو جزئيا للنقل الجماعي والنقل غير المنتظم.
- تهيئة مسالك خاصة بالحافلات كإمتداد لخطوط المترو.
- إصدار نص قانوني يحجر عبور مداخل ومخارج المحطات الرئيسية لشركة النقل بتونس والشركة الوطنية للنقل بين المدن والوقوف والتوقف بها.

4. مصادر تمويل النقل العمومي الحضري والجوي

○ الإشكاليات المطروحة

- عدم الترفيع في تعريفات النقل منذ 2003 (ما عدى الترفيع بنسبة 5% سنة 2010) أدى إلى تدهور الوضعية المالية للشركات وتفاقم الطلب على موارد الدولة لتعويض الشركات.
- ضعف الموارد لعدم توفر مصادر خاصة بتمويل مشاريع النقل العمومي الحضري والاقتصار على موارد الدولة.

○ المقترحات والإصلاحات الضرورية

- مراجعة سياسة التعريفات وتمويل النقل العمومي الحضري.
- إحداث صندوق لتمويل النقل الحضري.

5. التنقلات الحضرية المستدامة

○ الإشكاليات المطروحة

- عدم توفر أماكن خاصة بالمترجلين وبممرات للتنقل بالدراجات بالقدر الكافي بوسط المدن وعدم احترام الفضاءات الخاصة بالمترجلين (استغلال الأرصفة من قبل المقاهي ووقوف السيارات).

- عدم التنسيق بين الأطراف المتدخلة عند إنجاز المشاريع في الأماكن الحضرية.

○ المقترحات والإصلاحات الضرورية

- مركزية أخذ القرار على المستوى المحلي و الجهوي في مجال التنقلات و ذلك بإحداث هيكل مختص.
- حث الجماعات المحلية و البلديات و وزارة التجهيز على تشجيع التنقلات المستدامة و ذلك بإحداث أماكن خاصة بالمترجلين بوسط المدن وتخصيص ممرات للتنقل بالدراجات عند تهيئة الطرقات.

6. السلط المتدخلة في تنظيم النقل الحضري والجهوي في ضوء إصدار مجلة الجماعات العمومية

المحلية الجديدة

○ الإشكاليات المطروحة

- تداخل العديد من الأطراف في تنظيم التنقلات الحضرية وعلى إثر إصدار المجلة المذكورة أعلاه تصبح الاحكام القانون عدد 33 لسنة 2004 بخصوص تركيز السلط الجهوية المنظمة للنقل غير ملائمة.

○ المقترحات والإصلاحات الضرورية

- اصدار نصوص قانونية للتنقلات بصفة عامة بما في ذلك النقل وتحديد الأطراف المتداخلة لتنظيم التنقلات ومهامها وواجباتها.

7. تقييم الإطار التشريعي والترتيبي: تنظيم النقل والتعريفات والحماية

○ الإشكاليات المطروحة

- إشكاليات في اعداد بعض النصوص التطبيقية للقانون.
- غياب النصوص التشريعية لأصناف جديديه من النقل مثال نقل العملة الفلاحيين والنقل المدرسي.

▪ صعوبة تفعيل بعض الإجراءات التي نص عليها القانون عدد 33 لسنة 2004 على غرار تركيز السلط الجهوية المنظمة للنقل البري.

▪ صعوبة اصدار بعض النصوص التطبيقية للقانون عدد 33 لسنة 2004 على غرار الامر المتعلق بضبط البنود العامة لعقود الاستغلال واللزمة والمناولة الخاصة بالنقل المنتظم للأشخاص والامر المتعلق بضبط طريقة احتساب النقص الحاصل في مداخيل الناقلين والامر المتعلق بتوطين خدمات النقل العمومي الجماعي.

▪ التداخل بين مختلف مناطق الجولان أصناف النقل العمومي غير المنتظم للأشخاص.

▪ ادخال تعديلات على شروط تعاطي بعض أنشطة النقل البري باستجابة لما يتطلبه التطور الإداري في تبسيط إجراءات الانتصاب وطلبات المهنيين.

○ المقترحات والإصلاحات الضرورية

▪ مراجعة القانون عدد 33 للاستجابة للإشكاليات المذكورة أعلاه وملائمته لمجلة الجماعات المحلية ونصوصها التطبيقية.

8. الاستراتيجية المستقبلية وتحديد الأولويات في مجال النقل الحضري

○ على مستوى التشريع

▪ الشروع في اعداد مشروع قانون يتعلق بمراجعة القانون عدد 33 لسنة 2004 المتعلق بتنظيم النقل البري أو إدماجه في مشروع يتعلق بتنظيم التنقلات.

○ على مستوى الدراسات

▪ شرعت الوزارة في وضع سياسة تنقلات حضرية مستديمة تركز على :

✓ إعادة هيكلة و تطوير عرض النقل العمومي الجماعي ،

✓ تحسين التنسيق بين مختلف الهياكل المتدخلة ،

✓ ترشيد التصرف في شبكة الطرقات بالمناطق الحضرية و إعطاء الأولوية

للنقل العمومي الجماعي ،

✓ إقرار سياسة تعريفات و صيغ تمويل مستديمة للنقل العمومي ،

✓ إعتبار السلامة على الطرقات أولوية وطنية ،

✓ تشجيع استعمال وسائل التنقل غير الملوثة .

▪ شرعت الوزارة للقيام بدراسة تتعلق بالإدماج التعريفي في مجال النقل العمومي الجماعي

بإقليم تونس الكبرى ،

▪ الوزارة بصدد القيام بدراسة حول النقل غير المنتظم لترشيد إسناد الرخص وهي في المرحلة الثانية،

▪ الوزارة بصدد إعداد المخطط المديرى الوطنى للنقل ، أفق 2040 يشمل على جزء يتعلق بالنقل الحضري

- تم إعداد مذكرة إستراتيجية للنقل الحضري بالتعاون مع البنك الدولى
- تعتزم الوزارة القيام بدراسة لمراجعة سياسة التعريفات و تمويل النقل العمومى،

○ على مستوى المشاريع

- تسريع إنجاز القسط الأول من مشروع الشبكة الحديدية السريعة
- إنجاز مشروع الجذع المركزى
- إنجاز الجزء الأول من مترو صفاقس
- تجديد و تطوير أسطول النقل الحديدى:
 - ✓ تجديد عربات الخط تونس – حلق الوادى-المرسى،
 - ✓ تأهيل عربات المترو،
- تجديد و تطوير أسطول الحافلات:
 - ✓ إستكمال تسجيل الصفقة الإطارية الخاصة بإقتناء 1108 حافة
 - ✓ القيام بصفقة ثانية لإستكمال ما هو مبرمج بالمخطط،
- تحيين الدراسات الخاصة بالجزء الثانى من الشبكة الحديدية السريعة
- تحيين الدراسات لتوسيع شبكة المترو الخفيف بتونس الكبرى

خدمات النقل

العمومي

بين المدن

خدمات النقل العمومي بين المدن

1. نوعية الخدمات

○ الإشكاليات المطروحة

- نوعية الخدمات دون تطلعات مستعملي النقل العمومي بين المدن على الطرقات (اكتظاظ، عدم انتظام السفرات، انعدام أو نقص على مستوى الرفاهة والإرشاد والتنظيم بالمحطات، نظافة وسائل النقل ومظهر وسلوك السواق...).
- عدم الالتزام بالتوقيت بالنسبة للنقل العمومي الجماعي.
- تقادم أسطول الحافلات وطول مدة استغلالها.
- ضعف التنسيق بين مختلف أنماط النقل.
- تقادم عدد حوادث المرور.
- تدهور جودة الخدمات بمحطات النقل البري لعدم القيام بالصيانات الضرورية.

○ المقترحات والإصلاحات الضرورية

- إرساء أو تفعيل منظومة الجودة بمؤسسات النقل العمومي الجماعي خاصة من حيث السلامة والرفاهة والسرعة ودقة المواعيد والمحافظة على البيئة.
- تأمين الحد الأدنى من جودة الخدمات كتعليق أوقات السفرات بالنسبة إلى الحافلات والالتزام بها.
- تحسين سلوك الأعوان واحترام التوقيت والحرص على نظافة المعدات وانتظام السفرات وتوفير المعلومة في الوقت المناسب.
- تجديد الأسطول.
- مزيد التنسيق بين مختلف أنماط النقل لإضفاء النجاعة على عمليات الاستغلال.
- فتح المجال أمام الخواص لتكريس التنافسية ورفع مستوى الخدمات المسداة.

2. العرض المتوفر وملاءمته مع الطلب

○ الإشكاليات المطروحة

- تراجع حصة النقل العمومي بين المدن مما أدى إلى إرتفاع حصة النقل الفردي وتفاقم مشكلة الاكتظاظ داخل المدن الكبرى.
- تأخر في برامج الإستثمار للشركة الوطنية للنقل بين المدن والشركات الجهوية للنقل وتدهور الوضعية المالية لهذه الشركات.
- إسناد عدد كبير من رخص النقل غير المنتظم للأشخاص وعد التنسيق بين الولايات.
- عدم مواصلة فتح القطاع للخوادم.
- التخلي عن استغلال العديد من الخطوط أو عدم استغلالها بطريقة منتظمة مما أثر سلبا على جودة الخدمات.
- تدهور أسطول الشركة الوطنية للنقل بين المدن وعدم تجديده تسبب في تدهور الوضعية المالية للشركة الوطنية للنقل بين المدن وجودة خدماتها.
- عدم وجود مقارنة علمية لملائمة العرض مع الطلب.
- نقص في عدد الحافلات وبطء على مستوى إجراءات الاقتناءات.
- ضعف التنسيق بين مختلف المتدخلين على مستوى إحداث المدن والمجمعات السكنية بالمقارنة مع الإمكانيات المتوفرة في مجال النقل.

○ المقترحات والإصلاحات الضرورية

- مراجعة شروط وإجراءات إسناد رخص اللواج بهدف ترشيد إسناد الرخص واستغلالها.
- تدعيم وسائل النقل العمومي الجماعي.
- ربط إسناد رخص جديدة للنقل العمومي غير المنتظم للأشخاص بدراسة الطلب وتحديد حاجيات النقل.
- إحكام التنسيق بين مناطق جولان مختلف أنماط النقل ودعم المراقبة لحمل المهنيين على احترامها.
- إعادة هيكلة خطوط الشركة الوطنية للنقل بين المدن.
- مراجعة منظومة احداث واستغلال محطات النقل البري من قبل الوكالة الفنية للنقل البري.

3. البنية الأساسية للسكك الحديدية

○ الإشكاليات المطروحة

- وجود تقاطعات عشوائية على الشبكة.
- تأخر قي برامج صيانة السكة والجسور.
- عدم تفعيل المنافسة في صفقات أشغال صيانة السكة.
- عدم توفر الاعتمادات اللازمة لإنجاز بعض المشاريع.
- الشبكة الحديدية في معظمها ذات مسلك واحد وغير مكهربة.
- بعض الخطوط متعرضة للفيضانات.
- المحطات وحرم السكة غير مسيجة خاصة ببعض المناطق الحضرية.
- هناك أبعاد مختلفة لمقدار اتساع السكة بالشبكة الحديدية التونسية: السكة القياسية بالشمال والسكة المترية بالوسط والجنوب.

○ المقترحات والإصلاحات الضرورية

- تأهيل البنية التحتية لخطوط الشبكة.
- تفعيل المنافسة في صفقات أشغال صيانة السكة.
- تجديد وتقوية الجسور.
- حماية الخطوط من الفيضانات.
- مضاعفة بعض الخطوط.
- تجهيز نقاط التقطع بالحواجز الآلية والإشارات الضوئية.
- إعادة تهيئة المحطات.
- تسييج المحطات وحرم السكة بالمناطق الحضرية.

4. تقييم الإطار التشريعي والترتيبي: تنظيم النقل والتعريفات والحماية

○ الإشكاليات المطروحة

- إشكاليات في اعداد بعض النصوص.
- غياب النصوص التشريعية لاصناف جديدة من النقل مثال نقل العملة الفلاحيين والنقل المدرسي.

▪ صعوبة اصدار بعض النصوص التطبيقية للقانون عدد 33 لسنة 2004 على غرار الامر المتعلق بضبط البنود العامة لعقود الاستغلال واللزمة والمناولة الخاصة بالنقل المنتظم للأشخاص والامر المتعلق بضبط طريقة احتساب النقص الحاصل في مداخل الناقلين والامر المتعلق بضبط قاعدة وإجراءات استغلال المعلوم على النقل العمومي الجماعي.

▪ التداخل بين مختلف مناطق الجولان أصناف النقل العمومي غير المنتظم للأشخاص
▪ ادخال تعديلات على شروط تعاطي بعض أنشطة النقل البري باستجابة لما يتطلبه التطور الإداري في تبسيط إجراءات الانتصاب ولطلبات المهنيين.

○ المقترحات والإصلاحات الضرورية

مراجعة القانون عدد 33 للاستجابة للاشكاليات المذكورة أعلاه وملائمته لمجلة الجماعات المحلية ونصوصها التطبيقية.

5. الاستراتيجية المستقبلية وتحديد الأولويات في مجال النقل الحضري

○ على مستوى التشريع

▪ الشروع في اعداد مشروع قانون يتعلق بمراجعة القانون عدد 33 لسنة 2004 المتعلق بتنظيم النقل البري.

○ على مستوى الدراسات

▪ الوزارة بصدد القيام بدراسة حول النقل غير المنتظم لترشيد إسناد الرخص وهي في المرحلة الثانية.

▪ الوزارة بصدد إعداد المخطط المديرى الوطنى للنقل إلى أفق 2040.

▪ تعتمزم الوزارة القيام بدراسة لمراجعة سياسة التعريفات وتمويل النقل العمومي.

○ على مستوى المشاريع

▪ تجديد و تطوير أسطول النقل الحديدي (اقتناء قاطرات و عربات جديدة).

▪ صيانة و إعادة تأهيل شبكة السكك الحديديّة.

▪ مضاعفة الخط مكنين - المهديّة.

- إعادة تأهيل بعض الخطوط الحديدية.
- إعادة فتح الخطوط المغلقة.
- تمديد خطوط الأحواز.
- كهربة بعض الخطوط.
- إحداث خطوط جديدة.
- تسوية المنعرجات على بعض الخطوط.

نقل البضائع

نقل البضائع

1. وضعية القطاع

○ الإشكاليات المطروحة

- جولان شاحنات نقل البضائع داخل المدينة غير منظم ويسبب تعطيلًا لحركة المرور.
- المزاومة من طرف الشركات الأجنبية التي تتعامل مع الناقلين غير المهيكليين أو غير المرخص لهم وذلك للحصول على أسعار نقل منخفضة.
- تعدد الدخلاء في القطاع.
- ارتفاع كلفة النقل وتطبيق تعريفات متدنية مقارنة بالكلفة من طرف الناقلين الفرديين والشركات غير المهيكلة.
- عدم إحترام العديد من الناقلين والشاحنين إلى التحديدات القانونية المتعلقة بحمولة العربية وتعتمد إرتكاب مخالفات حول تجاوز الحمولة القانونية للعربة للتقليص في كلفة النقل.

○ المقترحات والإصلاحات الضرورية

- تنقيح الشرط المتعلق بالأسطول نحو التقليص إلى 100 طن.
- تحديد عمر أقصى للعربات عند توسيع الأسطول بـ 5 سنوات وذلك للحد من ظاهرة عمليات الإحالة غير المشروعة والتي تقوم بها بعض الشركات لفائدة ناقلين فرديين.
- العمل على توحيد طريقة معاينة وإثبات مخالفة الحمولة الإضافية وكيفية إحتسابها.
- دعوة مصنعي أنصاف المجرورات إلى ملائمة أحجامها مع نوعية البضائع المصممة لنقلها.
- دعوة الشاحنين إلى إقتناء آلات وزن ملائمة مع إحترام الترتيب الجارية المتعلقة بالأوزان عند القيام بعمليات الشحن.
- إشتراط توفر الكفاءة المهنية لممارسة مهنة سائق العربات الثقيلة لنقل البضائع.

2. نقل الفسفاط

○ الإشكاليات المطروحة

■ انخفاض حادّ في حجم نشاط نقل الفسفاط منذ سنة 2011 كانت له تداعيات سلبية على مداخيل الشركة الوطنيّة للسكك الحديدية التونسية وبالتالي زادت في تقادم عجزها المالي.

■ تسجيل عديد الإعتصامات بالحوض المنجمي منها الذي دام لعدة سنوات ولا زالت مصالح الشركة تجابه هذه الظاهرة إلى اليوم على مستوى الخط رقم 13 الرابط بين قفصة وصفاقس وهو خط حيوي وجوهري لنقل الفسفاط والبضائع والمسافرين حيث تم قطعه بصفة شبه دائمة منذ سنة 2016.

■ تسجيل ضياع العديد من أيام العمل بسبب انقطاع هذا الخط الحيوي.

■ انقطاع الخط عدد 15 الرابط بين المتلوي ومواقع الإنتاج بالحوض المنجمي (كاف الدور والرديف وأم العرايس) بسبب فيضانات 04 أكتوبر 2017.

■ عدم توفر الإعتمادات اللازمة لإنجاز بعض المشاريع.

○ المقترحات والإصلاحات الضرورية

■ برمجة وتنفيذ الإستثمارات في البنية الأساسية للخطوط التي تؤمن نقل الفسفاط، (تم الشروع في ذلك)

■ برمجة وتنفيذ الإستثمارات في المعدات وتقدير كلفة الجمليّة للاستثمارات بحوالي 900 مليون دينار، (تم الشروع في ذلك)،

■ إصلاح الأضرار التي لحقت بالبنية الأساسية للخط رقم 15 على إثر الفيضانات التي جرت في أكتوبر 2017 و أضرت بالبنية الأساسية للجزء الرابط بين متلوي- أم العرائس و الرديف حال توفر الاعتماد لذلك.

○ الاستراتيجية المستقبلية وتحديد الأولويات

■ إعطاء الأولوية لنقل الفسفاط ومشتقاته عبر السكك الحديدية.

■ التنسيق مع شركة فسفاط قفصة والمجمع الكيميائي التونسي وشركة تيفارت، للاتفاق على جملة من الإجراءات التي من شأنها ان تقلص من معوقات دفع نشاط نقل الفسفاط ومشتقاته عبر السكك الحديدية.

النقل البحري

والموانئ

النقل البحري والموانئ

I. تقديم قطاع النقل البحري والموانئ

يلعب قطاع النقل البحري والموانئ البحرية التجارية دورا هاما في دعم المبادلات التجارية الخارجية التونسية حيث يؤمن نقل 98% من هذه المبادلات أي حوالي 30 مليون طن سنويا. كما أنه يمثل عنصرا أساسيا لدعم القدرة التنافسية للمنتوج التونسي والمساعدة على الترويج للأسواق الخارجية وجلب الإستثمار الخارجي وخلق مواطن الشغل نظرا للدور الذي يضطلع به على مختلف المستويات الاقتصادية والاجتماعية ومساهمته المباشرة في تنمية الناتج القومي الخام.

وأمتت الموانئ البحرية التجارية التونسية خلال سنة 2018 عبور حوالي 30 مليون طن من البضائع و490 ألف حاوية موازية لـ 20 قدم و150 ألف مجرورة، إلى جانب 718 ألف مسافرا وحوالي 320 ألف سيارة.

كما تنشط بقطاع النقل البحري والموانئ حوالي 550 مؤسسة في المهن البحرية والمينائية ووكلاء العبور تشغل أكثر من 6000 عونا.

ويبلغ عدد الخطوط البحرية التي تربط الموانئ البحرية التجارية التونسية بالموانئ المتوسطية 42 خطا موفرين توازنا بين طاقة العرض والطلب.

II. أهم الإشكاليات والتحديات التي يواجهها قطاع النقل البحري والموانئ:

تتمثل أهم الإشكاليات والتحديات التي يواجهها قطاع النقل البحري والموانئ خاصة في:

1. بنية أساسية مينائية وصلت في أغلبها إلى طاقتها القصوى وغير قابلة للتوسعة وغير ملائمة لمتطلبات النقل البحري الحديث بإعتبار محدودية عمق المياه بها إذ يبلغ أقصاه بالنسبة لأرصعة الحاويات 9.5 مترا (50% من الأسطول العالمي من سفن الحاويات لا يمكنها الدخول إلى الموانئ التونسية لأنها تتطلب عمق مياه يصل إلى 18 مترا). كما توجد الموانئ الحالية في أغلبها محاطة بالنسيج العمراني والصناعي ولا تحتوي على رصيد عقاري كاف لمجابهة تطوّر النشاط وإستقطاب حركة إضافية.

2. **إكتظاظ ميناء رادس المتخصص في حركة الحاويات والمجرورات مع صعوبة ربطه بشبكات النقل الداخلي من طرقات وسكك حديدية.**
3. **تراجع نسبة مساهمة الأسطول الوطني البحري في نقل المبادلات التجارية الخارجية حيث لا تتجاوز 10% مما يتسبب في دفع حوالي 90% من كلفة النقل البحري بالعملة الصعبة.**
4. **ضعف الإستثمار في سفن حديثة من قبل الناقلين البحرين التونسيين؛ ويرجع ذلك أساسا إلى الكلفة الباهضة لهذا النوع من الإستثمار وعدم وجود إمتيازات وتشجيعات خصوصية للقطاع على غرار ما هو معمول به بالدول البحرية التي لها أساطيل متطورة، مثل إعتبار النقل البحري الدولي قطاعا مصدرًا كليًا، توفير قروض للإستثمار بشروط ميسرة، الإعفاء من الضريبة على الأرباح والمعاليم الديوانية، تكفل الدولة بجزء من الأعباء الإجتماعية للمؤسسات، وتخصيص نقل جزء من البضائع الإستراتيجية للناقلين البحرين التونسيين.**
5. **تشعب إجراءات الصفقات العمومية للشركة التونسية للملاحة خاصة فيما يتعلق بإقتناء قطع الغيار والمحروقات وعقد صفقات التوقف الفني وإستئجار السفن مما يحد من قدرتها التنافسية أمام الناقلين البحرين الأجانب.**
6. **التنصيص في كل قانون مالية على أعباء جبائية جديدة تخص قطاع النقل البحري بالنسبة للناقلين التونسيين في حين أن الناقلين الأجانب معفيين منها.**
7. **تشعب الإجراءات الإدارية والمينائية عند عبور البضائع من الميناء مما يتسبب في مدة مكوث طويلة بالميناء وكلفة إضافية تؤثر على القدرة التنافسية للصادرات.**
8. **ضعف مؤشرات مردودية عمليات الشحن والتفريغ ينجر عنه تمديد في بقاء السفينة بالميناء وإنتظار مطوّل وكلفة إضافية تتحمّلها البضائع.**
9. **تعطل في سيولة حركة رفع البضائع وإيداعها بالميناء نظرا لأن تدفق البضائع يمر عبر المدينة المحيطة بالميناء في أغلب الحالات وغياب محطات خدمات لوجستية، وعدم إحكام الربط بين أنماط النقل (بحري وسككي وعلى الطرقات).**

III. إستراتيجية تطوير قطاع النقل البحري والموانئ:

ترتكز إستراتيجية تطوير قطاع النقل البحري والموانئ على عدة محاور تهدف أساسا إلى ملائمة الإطار القانوني وتطوير البنية الأساسية وتحسين جودة الخدمات والرفع من جودها ومواصلة تبسيط

الإجراءات الإدارية والمينائية لتقليل كلفة النقل والعبور قصد مساندة منظومة الإنتاج والتصدير ودعم القدرة التنافسية للبضائع وجلب الاستثمار الخارجي مع الإهتمام بعناصر السلامة والأمن وحماية المحيط وملائمة التكوين لمتطلبات السوق.

وتتمحور خطة تطوير قطاع النقل البحري والموانئ أساسا في:

1. تطوير الأسطول الوطني البحري وتشجيع الإستثمار في وحدات حديثة ملائمة لحركة الملاحة البحرية الوطنية والدولية وذلك للترفيه في نسبة مساهمته في نقل المبادلات التجارية.
2. تنويع أنشطة النقل البحري من خلال إقحام نشاط نقل الحاويات وفتح خطوط بحرية جديدة نحو الدول العربية والإفريقية في إطار شراكة مع ناقلين بحريين أجنب.
3. مواصلة تطوير الموانئ حسب خصوصياتها الفنية وحاجيات الجهة ومشاريعها التنموية بإنجاز مشاريع أرصفة ومحطات مينائية متخصصة.
4. إحكام إستغلال البنية الأساسية المينائية الحالية وتطوير الأنشطة التي تتلائم مع محيطها العمراني
5. إستكمال الدراسات المعمقة وإنجاز المرحلة الأولى من مشروع الميناء بالمياه العميقة بالنفیضة.
6. تشجيع إنجاز المشاريع المينائية في إطار لزمة من قبل الخواص ومع مستثمرين إستراتيجيين أجنب.
7. تدعيم الرصيد العقاري للموانئ بضم المساحات المتاخمة لها بالملك العمومي المينائي.
8. إحكام ربط الموانئ بشبكات الطرقات الرئيسية والسكة الحديدية لضمان سيولة نقل وإيداع البضائع.
9. مواصلة تبسيط الإجراءات الإدارية والمينائية وإستعمال التكنولوجيات الحديثة وشبكات الإتصال لتبادل المعلومات الإلكترونية.
10. تعزيز أمن وسلامة السفن والمرافق المينائية والملاحة البحرية وحماية المحيط البحري وذلك لتحقيق التنمية المستدامة.
11. ملائمة الإطار القانوني مع أحكام الإتفاقيات البحرية الدولية وتدعيم قدرة المؤسسات على إعتداد أساليب الحوكمة في قطاع النقل البحري والموانئ وإعداد مقارب تشريعية مع المعايير الدولية والأوروبية من خلال برنامج التوأمة مع الإتحاد الأوروبي.

12. تنوع وتكيف التكوين البحري والمينائي لمتطلبات السوق للرفع من فرص التشغيل وخلق مواطن العمل وتسهيل الإدماج في الحياة المهنية.

.IV. الإصلاحات الهيكلية والإجراءات المصاحبة للنهوض بقطاع النقل البحري والموانئ:

1. على مستوى النقل البحري:

○ أهم الإجراءات

لتجسيم هذه الأهداف تم وضع خطة وطنية تحتوي على إقتراح منح إمتيازات وتشجيعات خصوصية لقطاع النقل البحري على غرار ما تمنحه الدول البحرية لأساطيلها ويمكن أن تتضمن هذه الخطة:

- إعتبار النقل البحري الدولي قطاعا مصدرًا يتمتع بالإمتيازات المخولة للشركات المصدرة كليا بإعتبار أن خدمة النقل البحري تقدم خارج المجال الوطني
- إحداث فروع بالبنوك الوطنية متخصصة في تمويل الإستثمار في قطاع النقل البحري بمنح قروض بشروط ميسرة وعلى مدة إسترجاع ملائمة للمدة الفعلية لإستغلال السفينة مع إمكانية توظيف الإدخار لتوفير هذا التمويل
- النظر في إمكانية دعم الناقلين البحريين بتقديم منح إستثمار في وحدات جديدة، تصل في بعض البلدان إلى 20% من الثمن الجملي للسفينة
- وضع نظام جبائي خاص بالنقل البحري يمكن أن يتضمن الإعفاء من دفع الضرائب على المرائب لمدة 5 سنوات لتسهيل توفير التمويل الذاتي لإقتناء السفن.
- إعفاء أعوان الملاحة البحرية من الضريبة على الدخل للتشجيع على تعاطي هذه

المهنة

- تكفل الدولة بجزء من الأعباء الإجتماعية للأعوان البحريين وكلفة التكوين التكميلي التي تنص عليها الإتفاقيات الدولية
- تبسيط إجراءات الصفقات العمومية للشركة التونسية خاصة على مستوى إقتناء قطع الغيار والتزود بالمحروقات وكراء السفن
- التنسيق بين الناقلين البحريين والشاحنين العموميين التونسيين لتخصيص نقل جزء من وارداتهم وصادراتهم لفائدة الأسطول الوطني التونسي وذلك في إطار عقود نقل لمدة 3 أو 5 سنوات حسب آليات السوق، وسيتمكن هذا التمشي من تشجيع الناقلين البحريين

على الإستثمار في سفن ملائمة من جهة ويضمن للشاحنين التونسيين تواصل خدمات النقل البحري يحميهم من تقلبات السوق الدولية من جهة أخرى.

■ ملائمة الإطار القانوني لتسجيل السفن وذلك بالترفيغ في نسبة إمتلاك الأجانب في السفن الرافعة للعلم التونسي من 49% حاليا إلى 65 أو 70% لتشجيع الشراكة في هذا المجال.

■ إحداث سجل تونسي ثاني لتسجيل السفن لا يخضع على مستوى النظام الجبائي وجنسية البحارة للقوانين الوطنية على غرار ما عملت به بعض الدول البحرية

■ تطوير صناعة وصيانة السفن بالتنسيق مع الوزارات الأخرى المعنية بهذا النشاط وذلك للإستفادة من فرص إستقطاب السفن الأجنبية للقيام بعمليات الصيانة بتونس وإحداث مواطن شغل إضافية ذات إختصاص تكنولوجي مرتفع.

○ أهم المشاريع المبرمجة:

● الشركة التونسية للملاحة :

- تطوير أسطول الشركة التونسية للملاحة من خلال برمجة إقتناء 04 سفن:

- إقتناء سفينة لنقل الحاويات (800 حاوية) (63 م.د)
- إقتناء سفينة نقل مسافرين ومجرورات (250 مجرورة و 750 مسافر) (176 م.د)
- إقتناء سفينتين لنقل مواد الصب الصلبة (30.000 طن الواحدة) (147 م.د)

- تقوم الشركة التونسية للملاحة بدراسة إستغلال جدوى خط بحري لنقل البضائع بين الموانئ التونسية وموانئ الساحل الغربي لإفريقيا (السينغال، ساحل العاج وغانا) وكذلك مشروع إقتناء سفينة جديدة قصد تعويض سفينة صلامبو.

- برنامج الشركة التونسية للملاحة للإستعداد لعودة التونسيين بالخارج:

■ تم في سنة 2019 برمجة 164 سفرة على خطي جنوة ومرسيليا مقابل 159 سفرة سنة 2018:

- خط تونس/مرسيليا/ تونس : 86 سفرة منها 10 سفرات بين مينائي مرسيليا وجرجيس على متن سفينة قرطاج).

○ خط تونس/جنوة/تونس : 78 سفرة (سفرة واحدة إنطلاقا من جرجيس على متن سفينة قرطاج).
وستمكن هذه البرمجة توفير طاقة إستيعاب تقدر بحوالي 477.500 ألف مسافر و 143.5 ألف

سيارة.

- إنطلاق مبكر لعمليات الحجز لسنة 2019 (يوم 13 ديسمبر 2018 بكامل وكالات الأسفار بتونس وأوروبا) بمركز النداء وبموقع الواب.

- تركيز نظام حجز خاص بالشركة التونسية للملاحة

الشركة الجديدة للنقل بقرقنة

- الشروع في إجراءات إقتناء سفينة سريعة من نوع CATAMARAN لفك العزلة عن الجزيرة في الظروف المناخية الصعبة وإعتماد مبلغ 5 م د في الغرض. وقد تم نشر إستشارة دولية أولى ولم تكن نتائجها مثمرة خاصة على مستوى الشروط الفنية والعروض المالية. وقامت الشركة بتعديل الإستشارة الفنية ونشر إستشارة ثانية في مارس 2019.

- برمجة صناعة سفينة جديدة محليا بكلفة 20 مليون ديناراً وشرعت الشركة في إعداد كراس الشروط.

2. على مستوى الموانئ: أهم الإجراءات والمشاريع المتواصلة والجديدة

- مواصلة متابعة تنفيذ الإجراءات المتعلقة بتحسين نوعية الخدمات بميناء رادس :

إعادة تهيئة المسطحات والأرصفة الحالية وتغيير منوال الإستغلال مع صيانة معدات الشحن والتفريغ والرفع من نسبة جاهزيتها إلى 70% وإستكمال العمل بمنظومة إضبارة النقل و تعيمها بالموانئ الداخلية والشروع في المرحلة التجريبية للعمل بالنظام الآلي للتصرف في الحاويات TOS وبمنظومة التصرف الآلي في الأبواب لدخول وخروج الشاحنات (إنجاز برنامج استثماري من قبل الشركة التونسية للشحن و الترصيف بمبلغ جملي بلغ 80 مليون دينار خصص لاقتناء معدات شحن وتفريغ حديثة 3, 6 Grue RTG (Reach stackers, 14 RoRo Trucs) وتركيز منظومات اعلامية للتصرف في المسطحات و الأبواب (TOS , Smart Gate) وإعادة تهيئة المسطحات حذو الرصيفين 6 و 7 لتركييز الرافعات من نوع RTG وستدخل المنظومة بكامل مكوناتها حيز الاستغلال الفعلي خلال النصف الثاني من سنة 2019).

- متابعة إنجاز مشروع الميناء بالمياه العميقة :

- تم الإنتهاء خلال شهر مارس 2018 من تحيين دراسة السوق والدراسات الإقتصادية و المالية للمشروع من قبل مجمع مكتب الدراسات HPC/SELLHORN، وإعداد

ملف التعبير عن الرغبة لتحديد قائمة مختصرة في المقاولين المهتمين ببناء المرحلة الأولى من المشروع بنظام EPC أو EPCF

■ تمّ في أوت 2018 الإعلان عن التعبير عن الرغبة لتحديد قائمة الشركات المهتمة بانجاز أشغال المرحلة الأولى وتمّ فرز العروض وإحالة تقرير فرز عروض التعبير عن الرغبة والقائمة المختصرة في الشركات المهتمة بإنجاز المرحلة الأولى من المشروع إلى اللجنة العليا لمراقبة وتدقيق الصفقات العمومية يوم 15 فيفري 2019،

■ تمّ نشر الأمر الحكومي عدد 1006 لسنة 2018 المؤرخ في 6 ديسمبر 2018 المتعلق بإحداث شركة ميناء النفيضة و بضبط تنظيمها الإداري والمالي وطرق تسييرها.

■ سيتمّ توزيع ملف طلب العروض لإنجاز أشغال المرحلة الأولى على القائمة المختصرة خلال شهر ماي 2019،

■ سيتمّ إمضاء عقد الصفقة و الشروع في الأشغال آخر سنة 2019 (3 سنوات لإنجاز الأشغال)،

■ بداية إستغلال المرحلة الأولى آخر سنة 2022.

○ متابعة إنجاز الرصيفين عدد 8 و9 بميناء رادس

■ تمّ الإعلان عن طلب العروض لإنجاز المشروع مع إقتراح التمويل يوم 11 أبريل 2018 وحدّد آخر أجل لتلقي العروض ليوم 10 جويلية 2018 تمّ التمديد فيه إلى غاية 23 أكتوبر 2018.

■ تلقى ديوان البحرية التجارية والموانئ 6 عروض لإنجاز المشروع،

■ تولت لجنة تقييم العروض إعداد تقرير تقييم العروض وعرضه على أنظار اللجنة العليا لمراقبة وتدقيق الصفقات العمومية التي إعتبرته غير مثمر وبصدد إعادة تحيين ملف طلب العروض والإعلان عن طلب عروض جديد في الغرض دون تمويل مع تحيين الدراسة الفنية ودراسة التأثيرات البيئية.

○ مشاريع مشتركة

■ دراسة إعداد المخطط المديرى للموانئ بكلفة 2م.د: تم إعداد العناصر المرجعية لكراس الشروط، وبرمج الإعلان عن الإنتقاء الأولي لشهر جوان 2019. ويتوقع الإنتهاء من هذه الدراسة خلال شهر ماي 2020.

▪ إقتناء وتركيز تجهيزات لتأمين المداخل البرية والبحرية لمواني رادس وحلق الوادي
وبنزرت بكلفة 16م.د: تم إمضاء عقد الصفقة في أوت 2018 وإصدار الإذن بخدمة
في أكتوبر 2018. ويتوقع إستكمال هذا المشروع في شهر ماي 2019.

▪ الشروع في إقتناء 6 جرارات بحرية للموانئ البحرية التجارية بكلفة 135 م.د: تم
الإعلان عن طلب عروض في شهر جانفي 2018 وقد تم فرز العروض وإحالة
تقرير الفرز إلى الهيئة العليا للطلب العمومي خلال شهر مارس 2019. ويتوقع
تسلم هذه الجرارات ما بين شهر أوت 2020 و جانفي 2021.

○ دراسة لإحداث قطب إقتصادي وتجاري بجرجيس يشمل الميناء وفضاء الأنشطة
الاقتصادية ومشروع منطقة الخدمات اللوجستية (في طور الإنجاز في إطار مذكرة
التفاهم مع الجانب الصيني).

○ إنجاز دراسة إحداث قطب بتروكيميائي بميناء الصخيرة :

✓ تمّ عقد إجتماع مع مكتب الدراسات الذي عهدت إليه مهمة إنجاز الدراسة والإتفاق
معه حول المهام التي يمكن له القيام بها في إطار المرحلة الأولى من إنجاز
الدراسة خاصة تلك المتعلقة بدراسة الجوانب الاقتصادية وتوقعات الحركة
والتصورات الأولية للبنية الأساسية المينائية اللازمة وتأجيل المهمات الميدانية
الضرورية عند الاقتضاء إلى مراحل متقدمة.

✓ تواصل مختلف هياكل وزارة النقل مجهوداتها بالتنسيق مع الوزارة المكلفة بالطاقة
و شركة ترابسا والأطراف الإجتماعية لإيجاد حل عملي لمواصلة الدراسة بصفة
منفصلة عن ملف تجديد لزمة شركة ترابسا .

○ بقية المشاريع المينائية

• ميناء رادس

✓ أشغال بناء رصيف المواد الصلبة بـ25 م.د

✓ إعادة تهيئة الرصيف البترولي بميناء رادس بكلفة 7م.د (شرع في الأشغال منذ شهر جويلية

(2018)

✓ مواصلة إنجاز أشغال إصلاح وإعادة تهيئة المسطحات بحوالي 3,9 م.د.

✓ أشغال هيكل شبكة الكهرباء بالمنطقة المينائية بـ2.4 م.د

✓ إنجاز أشغال إعادة تهيئة منطقة الأرصفة بقيمة 2,3 م.د.

✓ أشغال تهيئة شبكة الكهرباء بتقسيم سبحة الأميرة بـ1.5 م.

● ميناء حلق الوادي

- ✓ أشغال إصلاح الرصيف رقم 02 بميناء حلق الوادي بـ3.6 م.د
- ✓ أشغال تهيئة المخزن عدد 2 و3 لمعالجة حركة المسافرين بـ2.5 م.د
- ✓ أشغال تهيئة مأوى وتنظيم حركة المرور أمام باب الدخول للميناء التجاري بـ1.9 م.د
- ✓ تجديد معدات الكشف عن الأمتعة والمعادن بقاعة المسافرين بالمحطة البحرية بـ1.4 م.د
- ✓ دراسة إعادة تهيئة وتطوير البنية التحتية لميناء حلق الوادي بـ500 ألف.د
- ✓ إقتناء محطة البث الآلي لإعلانات الملاحة العاجلة NAVTEX بـ346 ألف.د
- ✓ إقتناء وتركيز محطتين للتعرف الآلي للسفن AIS وربطهما بمنظومة تبادل المعلومات MARES بـ255 أ.د.

✓ تعزيز منظومة السلامة والأمن للتصدي لظاهرة التسلل للميناء والهجرة غير الشرعية

● ميناء بنزرت

- ✓ مشروع بناء رصيف للحاويات
- ✓ مشروع بناء رصيف لسفن الدرجة والمسافرين ومحطة بحرية في إطار لزمة لتنشيط الميناء وتخفيض الضغط على محطة ميناء حلق الوادي
- ✓ إنجاز أرصفة في منطقة 13 هكتار في إطار لزمة
- ✓ أشغال توسعة الرصيف البترولي "ب" لقبول سفن ناقلات نفط من الحجم الكبير بـ30 م.د
- ✓ أشغال إعادة تهيئة مسطحات الرصيف التجاري بكلفة 5.8 م.د

● ميناء سوسة

- ✓ أشغال تهيئة مقسم بالضفة الشمالية وإحاقه بالمسطحات بـ4.5 م.د
- ✓ دراسة لتهيئة مطرف لإستقبال سفن الرحلات السياحية بـ2.5 م.د

● ميناء صفاقس

- ✓ مساهمة الديوان في أشغال تهيئة ميناء سيدي يوسف بـ9.3 م.د
- ✓ أشغال هدم المخزن رقم 02 وإعادة تهيئة بقية مسطحات الضفة الجنوبية للميناء بـ7.8 م.د
- ✓ إصلاح الرصيف المخصص للوحدات العائمة بـ2.6 م.د
- ✓ تحويل نشاط المواد الكيميائية إلى ميناء الصخيرة وتخصيص المكان الحالي لنشاط البضائع العامة وسفن الرحلات السياحية

✓ تحويل محطة الشركة الجديدة للنقل بقرقنة إلى المنطقة البترولية وبناء محطة للمسافرين

● ميناء قابس

✓ أشغال تهيئة الطريق المؤدية للضفة الجنوبية للميناء بـ750 ألف د.

✓ أشغال تهيئة رصيف للوحدات العائمة بـ950 ألف د.

✓ إعادة تهيئة الطرقات داخل الميناء بـ800 ألف د.

✓ دراسة إنشاء رصيف عدد 11 وتهيئة المسطحات المحاذية له بـ250 ألف د.

✓ إحداث خط بحري لنقل الحاويات إنطلاقا من ميناء قابس

● ميناء جرجيس

✓ أشغال تهيئة الرصيف التجاري ورصيف الخدمات بميناء جرجيس بكلفة 4,5 م.د،

✓ أشغال تحويل و تركيز مخزن من ميناء سوسة إلى ميناء جرجيس و تهيئة مطرف للمسافرين

بكلفة 3,1 م.د،

✓ إستكمال أشغال إصلاح وتهيئة الرصيف البترولي بميناء جرجيس بكلفة 2,6 م.د،

✓ أشغال حماية الضفاف الجنوبية للملك العمومي المينائي 1.5 م.د.

✓ دراسة لإحداث قطب إقتصادي وتجاري بجرجيس يشمل الميناء وفضاء الأنشطة الاقتصادية

ومشروع منطقة الخدمات اللوجستية (في طور الإنجاز في إطار مذكرة التفاهم مع الجانب

الصيني.)

المطارات

المطارات

✓ تقييم وضعية المطارات من ناحية طاقة الاستيعاب والخدمات المسداة للمسافرين وشركات النقل الجوي

تشكو المطارات التونسية من وضعية عدم توازن للحركة الجوية حيث تجاوز مطار تونس قرطاج طاقة الاستيعاب القصوى لمحطته الجوية للمسافرين مقابل تسجيل انخفاض لنشاط المطارات الداخلية.

وقد وضع ديوان الطيران المدني والمطارات عدة مشاريع هامة لتأهيل البنية التحتية للمطارات على غرار مشروع تهيئة مطار تونس قرطاج ومشروع توسعة مريض الطائرات بمطار صفاقس طينة الدولي ومشروع تقوية المدرج بمطار توزر نفطة الدولي وإعادة تهيئة البنية التحتية لمدرج وساحات المناورة للطائرات، بالإضافة إلى مشروع المدينة المطار الجديد بتونس الكبرى الذي يتم حاليا استكمال الدراسات الفنية الخاصة به بالتنسيق مع الأطراف المعنية.

✓ استراتيجية تطوير المطارات التونسية

✓ مطار تونس قرطاج: الوضعية الحالية والآفاق المستقبلية

✓ تنشيط المطارات الداخلية

أثرت محدودية طاقة الاستيعاب بمطار تونس قرطاج الدولي على جودة الخدمات المسداة بالمطار، وفي هذا الإطار، وقد تم إقرار مشروع المدينة المطار الجديد بتونس الكبرى، بالإضافة إلى مشروع تهيئة مطار تونس قرطاج لبلوغ طاقة استيعاب 7.5 مليون مسافر المزمع الانتهاء من أشغاله سنة 2023 بكلفة تقدر بـ 200 مليون دينار.

وبخصوص تنشيط المطارات الداخلية، فإن ذلك يتطلب تضامنا الجهود الوطنية من قبل جميع الوزارات والهيئات المعنية وأهالي الجهات، علما وأن وزارة النقل أقرت العديد من الإجراءات في إطار تنشيط المطارات الداخلية والتي من أهمها:

- إصدار الأمر عدد 342 لسنة 2017 المؤرخ في 1 مارس 2017: القاضي بالإعفاء لمدة خمس سنوات ابتداء من غرة جانفي 2017، للمسافرين والطائرات بمطار توزر نفطة الدولي، مطار طبرقة عين دراهم الدولي، مطار قفصة قصر الدولي ومطار قابس مطماطة الدولي من أداء المعاليم المستوجبة بمقتضى الأمر عدد 1154 لسنة

- 1993 المؤرخ في 17 ماي 1993 والمتمثلة في: النزول، استعمال اللافتات المنيرة، استعمال التجهيزات وخدمات الملاحة الجوية بالطريق، الربوض، الركوب والأمن.
- إصدار الأمر عدد 2235 لسنة 2014 المؤرخ في 16 جوان 2014 والمتعلق بتجديد إعفاء المسافرين والطائرات على الرحلات والداخلية وذلك لمدة 5 سنوات من معاليم المطارات وخدمات الملاحة الجوية،
 - رصد منحة تعويضية لفائدة شركة الخطوط التونسية السريعة بعنوان النقل الجوي الداخلي،
 - تبسيط إجراءات الحصول على التراخيص في استغلال أنشطة الترفيه والتنشيط السياحي بواسطة الطائرات والتظاهرات الجوية الرياضية على هذه المطارات.

النقل الجوي

النقل الجوي

✓ إعادة هيكلة قطاع الطيران المدني وإدارة ومؤسسات

تشكو الهيكل التنظيمية الحالية لمصالح الطيران المدني التونسي من محدوديتها وتعارضها مع توصيات المنظمات الدولية المتخصصة في مجال الطيران المدني، مما يحد من قدرة مصالح الإدارة العامة للطيران المدني على الرقابة والإشراف على منظومة الطيران المدني.

وسعى للاستجابة للمتطلبات الدولية في مجال الطيران المدني، وضمانا لدعم سلطة الطيران المدني في تونس وتعزيز تموقعها كسلطة إشراف ورقابة للقطاع، فقد تم إعداد مشروع قانون يهدف إلى إحداث "الهيئة الوطنية للطيران المدني" وهو هيكل مستقل يتمتع بالاستقلالية الإدارية والمالية ويمارس سلطة الإشراف والرقابة على قطاع الطيران المدني والسلطة التعديلية لأنشطة الطيران المدني، طبقا لتوصيات منظمة الطيران المدني الدولي OACI.

✓ التوجهات الرئيسية للنقل الجوي الدولي وإندماج تونس في المنظومة الدولية لتحرير النقل الجوي:

✓ الاتفاق الأورومتوسطي في مجال النقل الجوي بين تونس والاتحاد الأوروبي *Open Sky*

✓ قرار ياموسوكرو وإنشاء السوق الإقليمية الموحدة للنقل الجوي

مواكبة للتحويلات التي يشهدها قطاع النقل الجوي على الصعيد الدولي، فقد تبنت السلطات التونسية سياسة تحريرية تدريجية للنقل الجوي حيث تم استكمال المفاوضات بخصوص الاتفاق الأورومتوسطي في مجال النقل الجوي بين تونس والاتحاد الأوروبي، كما يتم تطبيق مبدأ منح حقوق النقل بالحرية الخامسة المضمن في قرار ياموسوكرو القاضي بتحرير النقل الجوي بالبلدان الإفريقية وإنشاء سوق إفريقية موحدة، وذلك في إطار ثنائي مع عدة دول إفريقية عبر إبرام مذكرات تفاهم ثنائية في الغرض، تماشيا مع مصلحة واستراتيجية والشبكة التجارية لخطوط التونسية باتجاه البلدان الإفريقية.

✓ الرفع من مساهمة قطاع الطيران المدني في الاقتصاد الوطني،

يعتبر قطاع الطيران المدني إحدى الدعائم الأساسية للتطور والنمو الاجتماعي والاقتصادي، ومحركا أساسيا للتدفقات السياحية والمبادلات الخارجية، ويلعب دورا هاما في مساندة قطاعات الإنتاج والخدمات والنهوض بالصادرات وتطوير الاقطاب الجهوية، ونسعى إلى مزيد

الرفع من مساهمة القطاع في الناتج المحلي الخام خاصة من خلال التشجيع على الاستثمار في قطاع النقل الجوي

✓ برنامج إعادة هيكلة مجمع الخطوط التونسية: جودة الخدمات، جاهزية الأسطول، الشبكة التجارية والموارد المالية
تم إعداد مشروع لمخطط إصلاح مجمع الخطوط التونسية بجميع شركاته الفرعية الذي يتضمن إعادة هيكلة المجمع والاستراتيجية التجارية والأسطول وتطهير الوضعية المالية والموارد البشرية، مع ضبط جدولة زمنية محددة لتنفيذ عناصره واقتراح الآليات الكفيلة بذلك (دعم الدولة...)، ويتم حاليا تنسيق الملف من جميع جوانبه الاقتصادية والفنية والإجتماعية وتوحيد الرؤى بين الأطراف المتداخلة من الطرفين الإداري والنقابي.

✓ تقييم مردودية ونتائج الدعم للخطوط الداخلية
تشكو الخطوط الداخلية من ضعف مردوديتها الاقتصادية وموسمها مقابل ارتفاع تكاليف الاستغلال، مما يحتم دعم هذه الخطوط ضمانا لديمومتها لما تمثله من دعم للمناطق الداخلية وتنمية للسياحة الداخلية.
وتطبق شركة الخطوط التونسية السريعة منذ جانفي 2016 تعريفة منخفضة (99 دينار) على الخط الجوي تونس/توزر، تنفيذا لقرار المجلس الوزاري المضيق المنعقد بتاريخ 25 ديسمبر 2015، دون أن تحصل على الدعم اللازم من قبل وزارة السياحة والصناعات التقليدية، كما تم التقليل في قيمة دعم الدولة للشركة بعنوان دعم النقل الجوي الداخلي إلى 3 مليون دينار مما عمق الخسائر الناجمة عن استغلال الرحلات الداخلية.

✓ التحديات في ظل فتح الأجواء مع الاتحاد الأوروبي
اعتبارا لأهمية المنافسة المنجزة عن فتح الأجواء بين تونس والاتحاد الأوروبي، وتأثيرها على الناقل الوطنية بصفة خاصة، فقد تم إدراج تدابير وقائية الاستثنائية صلب الإتفاق الأرومتوسطي لحماية مصالح مجمع الخطوط التونسية، والتي من أهمها:
• إيلاء الأولوية لاستكمال شركة الخطوط التونسية تنفيذ مخطط إصلاحها واستعادة توازنها المالية، من خلال استثناء الرحلات على مطار تونس قرطاج، لمدة 5 سنوات.
• منع استغلال حقوق النقل بالبحرية الخامسة ومنع وجود وضعية الهيمنة بين الشركات على كافة الخطوط المستغلة،
• وضع مبادئ المنافسة العادلة، الشفافة والمتساوية، ضمانا لحقوق الأسطول الوطني.
• منع تحرير ممارسة نشاط أنظمة الحجز الآلي،

- منع تحرير ممارسة نشاط تأمين الخدمات الأرضية لفائدة الغير واشتراط أن يتم ذلك بترخيص مسبق طبقا للتراتب والتشريعات الجاري بها العمل لكل طرف،

✓ تقييم فتح الخطوط الجوية باتجاه أهم العواصم الإفريقية في إطار الاستراتيجية الوطنية لدعم التواجد التونسية بالقارة الإفريقية

يبلغ حاليا عدد الخطوط المستغلة من قبل شركة الخطوط التونسية باتجاه إفريقيا غرب الصحراء 8 خطوط وهي: ساحل العاج، السنغال، مالي، موريتانيا، بوركينا فاسو، النيجر، غينيا والبينين.

وضمنا لنجاح البرمجة التجارية للرحلات باتجاه السوق الإفريقية. فإنه يتعين تكاتف الجهود الوطنية ووضع الآليات الكفيلة بذلك والمتمثلة خاصة فيما يلي:

- إلغاء أو تسهيل منح التأشيرة المفروضة على المسافرين القادمين من هذه البلدان، وتدعيم الحضور الدبلوماسي التونسي بإفريقيا،
- التشجيع على الاستثمار الثنائي ومتعدد الاطراف في تونس وفي إفريقيا خاصة في المجال الصحي، وتطوير التعاون الثقافي والحضور التونسي في المعارض،
- إحداث صندوق مساندة لفتح الخطوط الجوية بإفريقيا بهدف ضمان ديمومتها، على غرار صندوق تنمية القدرة التنافسية في القطاع السياحي، على أن يمول من الدولة ومن القطاع الخاص الفاعلين الاقتصاديين والمستفيدين من الربط الجوي لهذه البلدان،
- المصادقة على اتفاقيات عدم الازدواج الضريبي مع البلدان الإفريقية.
- ملائمة المنتج السياحي للحاجيات الخصوصية للسائح الإفريقي،
- إحداث دور تونسية بالدول المعنية مع تكليف مركز النهوض بالصادرات بذلك،
- تطوير محطة العبور بمطار تونس قرطاج للمسافرين والبضائع،
- إحداث شبكات موحدة في المطار لحسن إستقبال الأفرقة وخاصة الطلبة والمرضى وإرشادهم ويضم وحدة إنصتات والرد على الشكاوى التي يتقدم بها الوافد الإفريقي في خصوص معاملته.

✓ مساندة النقل الجوي لقطاع السياحة:

يقوم قطاع النقل الجوي بدور محوري في تنمية السياحة من خلال تكثيف ربط تونس جويا بأهم الأسواق السياحية مع العمل المتواصل على اكتساح أسواق سياحية جديدة وواعدة. وقد اتخذت وزارة النقل جملة من القرارات والإجراءات الهامة قصد دعم قطاع السياحة والمتمثلة خاصة فيما يلي:

■ تحرير النقل الجوي بين تونس والاتحاد الأوروبي

■ دعم وتشجيع شركة الخطوط التونسية على تسيير رحلات جوية دولية باتجاه البلدان الواعدة سياحيا

■ دعم استغلال شركة الخطوط التونسية السريعة للرحلات الجوية الداخلية، بالرغم من عدم المردودية الاقتصادية لهذه الرحلات

■ تسهيل اسناد التراخيص الضرورية للشركات الاجنبية ومنحها الحق في استغلال أكثر من نقطة بالتراب التونسي في الرحلة الواحدة إن رغبت في ذلك.

■ تطوير المطارات وتنشيط المطارات الداخلية

✓ تقييم الوضع الحالي لمنظومة الشحن الجوي و آفاق تطويره

رغم أهميته الاقتصادية، فإن نشاط الشحن الجوي في تونس يشكو من محدوديته وضعف العرض المقدم ووجود عدة عراقيل، والمتمثلة خصوصا في:

- اشتداد المنافسة المفروضة من قطاع النقل البحري،
- محدودية السعات المعروضة بالطائرات والتي تقتصر غالبا على ما تبقى من طاقة استيعاب بعد شحن أمتعة المسافرين.
- وجود شركة جوية وحيدة تونسية متخصصة في النقل الجوي للبضائع ،
- ضعف مستوى التعريفات انطلاقا من تونس وارتفاع تكاليف الاستغلال،
- عدم ملاءمة البنية التحتية للمطارات التونسية،
- تنظيم غير متماشي مع حاجيات العمل بتعقيد الإجراءات وتداخل عدة أطراف مما يعرقل تطوير النشاط.

ويقترح أن يتم إعداد دراسة استراتيجية حول الآليات الكفيلة بتطوير نشاط النقل الجوي للبضائع، بهدف رسم الخطة المستقبلية للنهوض بهذا النشاط.

✓ تقييم الإطار التشريعي والترتيبي الحالي

ضمانا لاستجابة النصوص القانونية الوطنية لمقتضيات الاتفاقيات والمعاهدات الدولية المصادق عليها، ومواءمتها مع المعايير الأوروبية خاصة في مجالي السلامة الجوية وأمن الطيران المدني، تم إقرار تنقيح وإتمام مجلة الطيران المدني ويتم حاليا إعداد مشروع قانون في الغرض وإصدار جملة من النصوص القانونية المنظمة للقطاع.

اللوحيّة والنقل

متعدد الوسائط

اللوجستية والنقل متعدد الوسائط

1. توطئة

لمزيد الرفع من القدرة التنافسية للإقتصاد الوطني وبالإستئناس بالتجارب الدولية الناجحة، أصبح من الضروري مواكبة تطور الوظيفة الجديدة للنقل في إتجاه دمج الأنشطة اللوجستية والخدمات ذات القيمة المضافة في إطار سلسلة متكاملة تتميز بالفاعلية والنجاعة على مستوى الكلفة والأجال وذلك من خلال التحكم في تدفق البضائع وتعميم إستعمال التكنولوجيات الحديثة و تطوير قدرات المؤسسات العاملة في مجال اللوجستية و تفعيل النقل متعدد الوسائط ومزيد تطوير البنية التحتية اللوجستية خاصة بإحداث ميناء بالمياه العميقة و شبكة من المناطق اللوجستية.

و سيتمكن هذا التوجه من الإرتقاء بدور قطاع النقل و اللوجستية من أداة مساندة إلى محرك للنمو و يرشحه ليكون قطاعا محوريا للمنوال الإقتصادي المستقبلي لتونس.
وللإضطلاع بهذا الدور الإستراتيجي، فإنه يصبح من الضروري مساندة قطاع النقل و اللوجستية من خلال إعتقاد رؤية شاملة وسياسات واضحة تمكن أساسا من :

- تطوير الإستثمار من خلال توفير مصادر تمويل مجددة و تفعيل الشراكة،
- التخفيض في كلفة المعاملات من خلال سلسلة لوجستية ناجعة (بنية تحتية وخدمات ذات مستوى عالمي)،
- الإستفادة من الموقع الإستراتيجي لتونس لجعلها قطب للتجارة الدولية، و الخدمات و التموقع كقطب لوجستي لجنوب المتوسط .

II. تقديم لبعض المفاهيم

1- الخدمات اللوجستية :

- جميع الأنشطة المتعلقة بالنقل والشحن والتفريغ،
- العمليات المرتبطة بتجميع البضائع وتخزينها وتسليمها،
- اللوجستية الإلكترونية،
- العمليات ذات قيمة مضافة غير الملوثة على غرار اللف والتركيب ومراقبة الجودة ومتابعة البضائع والحرفاء .

2- المناطق اللوجستية :

مناطق محددة جغرافيا و مهياة لممارسة الأنشطة اللوجستية. و يمكن أن تشمل :

- فضاءات خاضعة و غير الخاضعة للمراقبة الديوانية،
- موانئ جافة،
- فضاءات حرّة،
- فضاءات مخصصة للحاويات،
- محطات لسكة الحديدية ومآوي شاحنات ومجرورات وسيارات،
- مركز حيوي.

III. واقع وآفاق قطاع اللوجستية ببلادنا

أكدت الدراسات التي قامت بها الوزارات المكلفة بالتجهيز والنقل والتجارة على أهمية اللوجستية ودورها في دمج الإقتصاد الوطني في سلاسل القيمة العالمية وتحسين القدرة التنافسية للمؤسسات الإقتصادية وخاصة منها المصدرة.

ومكنت هذه الدراسات من تشخيص واقع اللوجستية ببلادنا وبلورة خطة متكاملة لتطوير خدمات اللوجستية والبنية التحتية المرتبطة بها وتفعيل التنسيق في مجال اللوجستية ورسم تصور شامل للإطار القانوني والمؤسساتي للمنظومة اللوجستية ببلادنا.

هذا و يعد قطاع اللوجستية أحد أهم عوامل التنافسية الاقتصادية حيث أن كلفة اللوجستية لا تتجاوز نسبة 10% من الناتج الداخلي الخام بالدول المتقدمة مقابل 15% بالنسبة للدول الصاعدة، بينما تصل هذه النسبة الى معدل 20% بتونس. وتعرف بلادنا صعوبات على مستوى النجاعة اللوجستية، حيث مرت من المرتبة 61 سنة 2010 الى المرتبة 105 سنة 2018 حسب مؤشر النجاعة اللوجستية للبنك الدولي.

و يعزى هذا الترتيب لعدة عوامل أهمها نقص في البنية التحتية وإطار قانوني غير مكتمل ومنظومة مينائية غير ملائمة وغير ناجعة، ونقص في الخبرات والكفاءات وضعف التنسيق بين مختلف المتداخلين وعدم تناغم في الرؤى والسياسات وتعدد المبادرات.

IV. خطة تطوير اللوجستية ببلادنا

لتجاوز الصعوبات التي تعريفها بلادنا في مجال اللوجستية وتفعيل دورها فيما يتعلق بمساندة القطاعات الاقتصادية والمساهمة في النمو والنهوض بالتشغيل، أولت وزارة النقل أهمية لهذا القطاع الحيوي من خلال إقرار خطة متكاملة لتطويره تركز على المحاور التالية :

- تطوير البنية التحتية (إحداث ميناء بالمياه العميقة ومناطق لوجستية...)
- تطوير الخدمات اللوجستية وترشيد تدفق البضائع وتجميعها،
- ملائمة الإطار القانوني والمؤسسي وتطوير الكفاءات،
- تدعيم التنسيق وتحسين جاذبية اللوجستية في خدمة الصناعة والفلاحة والتجارة.

ويعتبر تجسيم محاور خطة النهوض باللوجستية وبلوغ أهدافها تحديا بالنظر إلى تعدد المجالات والهيكل والفاعلين في سلسلة اللوجستية من إدارة ومهنيين وجمعيات مما يتطلب تضافر الجهود على المستوى الوطني لرفع الرهانات المطروحة لتطوير اللوجستية ببلادنا وذلك من خلال إدراج هذه المحاور ضمن الأولويات القطاعية وفقا لنظرة شمولية مع تفعيل التنسيق بين الأطراف المعنية بتنفيذها.

وسيمكن تجسيم خطة تطوير اللوجستية أساسا من تحقيق الأهداف التالية :

- التحكم في كلفة اللوجستية بالمرور من نسبة 20% إلى 12% من الناتج المحلي الإجمالي في غضون 2030، هذا وتجدر الإشارة أن هذا الهدف يعتبر طموحا ولكن قابل للتحقيق،
- تطوير القدرة اللوجستية والمرور إلى نسبة إستغلال شاملة للإمكانيات المتوفرة،
- تحسين أداء اللوجستية من خلال تطوير قدرات المؤسسات العاملة في مجال النقل واللوجستية وتعميم إستعمال التكنولوجيات الحديثة،
- ملاءمة التشريعات الحالية لمتطلبات المستثمرين والعاملين في القطاع،
- تطوير البنية الأساسية للوجستية من خلال إرساء شبكة مندمجة للنقل وتطوير طاقة الخزن بإحداث شبكة من المناطق اللوجستية متعددة الأنشطة.

هذا وقد عرفت هذه الخطة تأخيرا على مستوى الإنجاز نتيجة ضعف التنسيق وعدم إنجاز مشاريع البنية الأساسية المبرمجة (الميناء بالمياه العميقة وشبكة المناطق اللوجستية...) وتعدد المبادرات التي لها أهداف

قطاعية ومؤسساتية ضيقة لا تمكن من الإستغلال الأمثل لمكانم اللوجستية على مستوى تسريع النمو وتموقع بلادنا كمركزا دوليا للتجارة ومنصة لوجستية بالمستوسط.

و في إطار تفعيل هذه الخطة تم الشروع في إجراءات تجسيم جملة من الإصلاحات والبرامج ذات الأولوية نخص بالذكر منها :

- إعتماء خارطة طريق لتحسين الخدمات بميناء رادس،
- إعداد مشروع قانون يتعلق بالمناطق اللوجستية، يتم العمل على إستكمال نصوصه التطبيقية،
- إقرار حوافز مالية لمهنيي ومستغلي المناطق اللوجستية ضمن مجلة الإستثمار الجديدة،
- عرض ملف إحداث وكالة وطنية للتحكم في سلسلة اللوجستية على جلسة عمل وزارية بتاريخ 4 سبتمبر 2014، أوصت بإعداد ملف متكامل بالتنسيق مع الوزارات المعنية حول الصيغة الممكنة لإحداث هذا الهيكل سيتم قريبا عرض صيغته المحينة على أنظار جلسة عمل وزارية ثانية،
- تعميق التشاور حول حوكمة اللوجستية في إطار دراسة تم إنجازها من قبل OCDE سنة 2017 وإعداد إطار مؤسسي شامل لتطوير منظومة اللوجستية،
- الشروع في إجراءات تكوين مخزون عقاري لإرساء شبكة وطنية للمناطق اللوجستية،
- الشروع في تطوير الكفاءات في إطار تنفيذ برنامج التعاون الأرومتوسطي «Logismed» ،
- الشروع في إنجاز الدراسات المتعلقة بتنظيم القطاع وتحسين مناخ الأعمال وتطوير سوق اللوجستية،
- التقدم في إجراءات إنجاز مشروع الميناء بالمياه العميقة.
- التقدم في إنجاز الدراسات الاقتصادية والتقنية للمناطق اللوجستية التي تم إقرارها خلال فترة 2016-2020 والتي تهتم 6 مناطق لوجستية بمساحة 580 هك (رادس-بئر مشارقة-النيفيضة-بوشمة-قرقور-جرجيس) ستمكن من إحداث حوالي 30 ألف موطن شغل. ويتم العمل على استكمال إجراءات تقييم إعلان طلب عروض يتعلق بإنجاز المنطقة اللوجستية برادس في إطار لزمة شاملة ومن المتوقع الشروع في إعلان طلبات العروض لإنجاز بقية الشبكة في إطار شراكة بداية سنة 2020 .

النقل الذكي

النقل الذكي

يعتبر النقل الذكي أحد المحاور الأساسية ضمن استراتيجية الوزارة لتطوير قطاع النقل واللوجستية، حيث نص المحور السابع من المخطط الخماسي 2016-2020 على "اعتماد النقل الذكي عبر إدماج تطبيقات التكنولوجيات الحديثة وتحسين النجاعة الطاقية لقطاع النقل وإرساء نقل مستديم"؛

ويقصد بأنظمة النقل الذكي استخدام التقنيات الحديثة لتكنولوجيات الاتصال والمعلومات في مجال النقل بهدف تحسين جودة الخدمات وتعصير طرق التصرف في مجال نقل المسافرين ونقل البضائع والرفع من مستوى السلامة والأمن في مجال النقل فضلا عن ترشيد استهلاك الطاقة وحماية البيئة والتقليص من الاكتظاظ.

وعملت وزارة النقل على تطوير خطتها في مجال أنظمة النقل الذكي من خلال إنجاز دراسة استراتيجية وعملياتية في مجال الأنظمة الذكية والحلول الرقمية للتنقلات الحضرية المستدامة « Smart Mobility Tunisie » تأخذ بعين الاعتبار الأولويات القطاعية والتوجهات الوطنية في مجال تكنولوجيات الاتصال والاقتصاد الرقمي. وقد خلصت الدراسة خاصة إلى بلورة رؤية استراتيجية في المجال متمثلة في " تونس تتطور نحو اعتماد نظام نقل مستدام أكثر ارتباطاً وتكاملاً يدعم وسائل النقل العمومية وغيرها من وسائل النقل البديلة عن السيارة الخاصة وحيث يكون المسافر في قلب الاهتمامات، ويعد تطوير أنظمة النقل الذكية ورقمنة قطاع النقل أمراً ضرورياً في هذا التطور " وكذلك وضع خطة استراتيجية وبرنامج عمل في المجال ودراسة قابلية إنجاز المشاريع ذات الأولوية من أهمها توفير البيانات المتعلقة بالتنقلات الحضرية ووضع المعايير الفنية الخاصة بتركيز الأنظمة الذكية للنقل على المدى القريب والمتوسط.

تعمل الوزارة بالتنسيق مع المؤسسات والمنشآت التابعة للقطاع على اعتماد خطة مرحلية لتركيز نظم متابعة الأسطول عبر الأقمار الاصطناعية والمساعدة على الاستغلال وإعلام المسافرين بوسائل النقل وبالمحطات وعبر الواب والهاتف الجوال. كما تم الانطلاق في تنفيذ خطة متكاملة لفتح البيانات وإعادة استعمالها في مجال النقل في إطار تعهد وزارة النقل المندرج ضمن الخطة الوطنية لشراكة الحكومة المفتوحة. هذا وستشهد الفترة المقبلة نقلة نوعية في الاعتماد على النظم الذكية لتعصير منظومة النقل خاصة بتونس العاصمة من خلال تركيز نظم الاستخلاص الإلكتروني للتذاكر التي تعتمد على البطاقات الذكية بشبكات الحافلات والمترو الخفيف والشبكة الحديدية السريعة واعتماد تعريفية مندمجة للنقل الحضري على مستوى تونس الكبرى.

التكوير والتطوير

الكفاءات

التكوين وتطوير الكفاءات

1. على مستوى النقل البري

○ الإشكاليات المطروحة

- باستثناء المعهد العالي للنقل وخدمات الاتصال بسوسة، ومركز التكوين الراجع بالنظر إلى الشركة الوطنية للسكك الحديدية، يفتقد مجال النقل إلى مؤسسات تكوينية مختصة في المجال البري وخاصة الطرقي.
- أما في مجال التكوين في مجال سيطرة العربات، فيتمّ حالياً تكوين المترشحين للحصول على مختلف أصناف رخص السيادة دون مرجع فني في الغرض. وهو ما ينجز عنه اختلاف بين المؤسسات التكوينية مما يساهم في تدني مستوى التكوين.
- وفي مجال التكوين المستمر، فغالبا ما يتمّ وفق برامج مختلفة لا تركز بالضرورة على السلامة والتربية المرورية.
- غياب الرسكلة والتكوين بالنسبة إلى المهنيين بقطاع النقل العمومي غير المنتظم.

○ المقترحات والإصلاحات الضرورية

- انطلاقاً من الوضعية القائمة، فالمقترح:
- التنسيق مع وزارة التعليم العالي والمعهد العالي للنقل وخدمات الاتصال بسوسة بغاية وضع خطة قريبة ومتوسطة المدى لإحداث اختصاصات في مجال النقل البري والسلامة المرورية.
- إعداد مرجع وطني للتكوين في مجال سيطرة العربات والتربية المرورية يكون مرجعا رسمياً لإعداد مختلف البرامج الموجهة إلى جميع شرائح مستعملي الطريق.
- إتمام مشروع منظومة إحداث شهادة كفاءة مهنية إجبارية وتكوين مستمر لممارسة مهنة سائق شاحنة ثقيلة معدة لنقل البضائع أو حافلة.

2. على مستوى النقل البحري : المعهد المتوسطي للتكوين في المهن البحرية IMFMM :

- تنويع التكوين وملاءمته مع متطلبات سوق الشغل والإستجابة لمتطلبات الإنفاقيات الدولية.

- التركيز على الإختصاصات ذات القدرة التشغيلية الكبرى على المستوى الوطني والإقليمي.
- إحداث فروع للمعهد في صفاقس وجرجيس لتقريب فرص التكوين للشباب.
- إعداد برنامج لتطوير المعهد وتحويله إلى مؤسسة تعليمية جامعية لها إشعاع وطني ودولي.

السلامة والأمن في

قطاع النقل

السلامة والأمن في قطاع النقل

1. السلامة المرورية على المستوى الوطني

○ الإشكاليات المطروحة

- غياب استراتيجية وطنية حول السلامة المرورية وفق رؤية واضحة وطموحة وأهداف موضوعية.
- تشتت ملف السلامة المرورية بين عديد الوزارات وضعف في التكامل وغياب انصهار الجهود بين مختلف الأطراف لبلوغ الأهداف المرجوة على المدى القريب والمتوسط والبعيد.
- نقص في القدرات الفنية والاختصاص لعديد المتدخلين.
- نقص في الوسائل اللوجستية والمادية على مستوى المصالح المكلفة بتجسيم الأنشطة الوقائية وغياب النجاعة في التصرف في الوسائل المتاحة.
- غياب منظومة بيانات شاملة وموثوقة ضمن تطبيقات معلوماتية مندمجة تخص حوادث المرور والسواق والبنية التحتية.

○ المقترحات والإصلاحات الضرورية

- تعيين مسؤول حكومي وحيد يكلف بملف السلامة المرورية له السلطة على الوزارات المعنية ويكون ملحقا برئاسة الحكومة (وزير معتمد أو كاتب دولة).
- تكوين لجنة وزارية للسلامة المرورية برئاسة المسؤول الحكومي وتتضمن جميع الوزارات المعنية بالمجال وخاصة منها النقل والداخلية والتجهيز والصحة والعدل والمالية.
- إحداث هيكل رائد لإدارة السلامة المرورية يضم ممثلين عن جميع القطاعات ذات الصلة بالمجال، ويقترح أن يكون تحت إشراف رئاسة الحكومة مباشرة ويتمتع بالسلطة والاستقلالية المادية والمعنوية والتمثيلية الجهوية ويدعم بجميع الاختصاصات.

2. السلامة المرورية على مستوى شركات نقل الأشخاص

○ الإشكاليات المطروحة

- تتميز حوادث الطرقات التي تكون الحافلات طرفا فيها بدرجة خطورة مرتفعة بالنسبة إلى بقية الحوادث.

- غالبا ما يندرج ملف السلامة المروريّة على مستوى شركات نقل الأشخاص ضمن مشمولات مصلحة توكل لها مهمّة التدقيق والاتصالات. وغالبا ما تفتقر هذه المصالح إلى كفاءات مختصّة في مجال السلامة والوقاية من حوادث الطرقات.

○ المقترحات والإصلاحات الضرورية

- إعداد منظومة متكاملة للتصرّف في مجال السلامة المروريّة على مستوى شركات نقل الأشخاص وفق رؤية واضحة وأهداف موضوعيّة ومسار تشاركي على المستوى الداخلي للشركات ومن خلال الانفتاح على المحيط الخارجي لها، وبذلك تصبح الشركة عنصرا فاعلا للنهوض بمؤشرات السلامة المروريّة على مستوى الشركة وكذلك على المستوى الجهوي.

3. السلامة والأمن على مستوى النقل الحديدي

○ الإشكاليات المطروحة

- غياب منظومة للتصرف في السلامة.
- نقص في أعوان السلامة وفي تكوينهم،
- وجود تقاطعات عشوائية على الشبكة،

○ المقترحة والإصلاحات الضرورية

- تأهيل البنية التحتية لخطوط الشبكة،
- تجهيز نقاط التقطع بالحواجز الآلية والإشارات الضوئية،
- مراجعة وضعية كافة نقاط تقاطع السكك الحديدية وإعادة تصنيفها وتجهيزها،
- غلق التقاطعات العشوائية،
- غلق بعض التقاطعات القانونية،
- عدم فتح تقاطعات جديدة،
- دعم برامج تكوين الأعوان في مجال السلامة،
- إنتداب أعوان جدد في مجال السلامة،
- تدعيم الصيانة،
- تفعيل المنافسة في صفقات أشغال صيانة السكة،
- إعداد ووضع حيز التنفيذ منظومة للتصرف في السلامة.

المؤسسات

العمومية للنقل

برنامج إعادة هيكلة المؤسسات الناشطة في قطاع النقل

تتضوي تحت إشراف وزارة النقل 34 مؤسسة عمومية تنشط في مختلف القطاعات الثلاث (بري، بحري، جوي) موزعة على النحو التالي:

- مؤسسة عمومية لا تكتسي صبغة إدارية (المعهد الوطني للرصد الجوي)
- 3 شركات ذات مساهمة عمومية (الشركة التونسية للشحن والترصيف، الشركة الجهوية للنقل بسليانة، الشركة الجديدة للنقل بقرقنة)
- 5 شركات فرعية لشركة الخطوط التونسية
- 25 منشأة عمومية

تشهد الوضعية المالية لعدد من هذه المؤسسات والمنشآت عدة صعوبات هيكلية منذ عدة سنوات مما تعذر عليها خلاص مختلف مزوديها نذكر منهم بالخصوص الشركة الوطنية لتوزيع البترول والصناديق الاجتماعية اللذين طالبوا في عدة مناسبات بالتدخل لاستخلاص ديونهم لما لذلك من انعكاس سلبي على وضعهم المالي. وتتضح هذه الصعوبات من خلال المعطيات التالية:

- بلغت خسائرها المتراكمة إلى موفى سنة 2016 ما يقارب 2,2 مليار دينار،
- بلغ معدل نسبة أعباء الأعوان من جملة الأعباء أرقاما قياسية خلال السنوات الأخيرة حيث تتراوح هذه النسبة بين 60% و70% في أغلب الشركات،
- بلغت المديونية مستويات مرتفعة حيث تتراوح بين 68% و260%،
- تفاقمت الديون لدى الصناديق الاجتماعية منها 200 م.د لشركة نقل تونس وحوالي 126 م.د للشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية،
- لا تزال مستحقات الشركة الوطنية لتوزيع البترول تتفاقم رغم تكفل الدولة سنة 2017 بمبلغ 335 مليون دينار بعنوان هذه الديون (حوالي 143 م.د موفى مارس 2019).

لكن هذه الوضعية الصعبة تتغير من مؤسسة إلى أخرى حيث تعتبر العشر الشركات المبينة التالية من أكثر الشركات التي تستوجب وضعيتها تدخلا لإعادة هيكلتها بهدف ضمان ديمومتها ومساهمتها الفعالة في المنظومة الاقتصادية والاجتماعية للبلاد التونسية:

النقل الجوي

النقل البحري

النقل البري

| | | |
|----------------------|--|--|
| شركة الخطوط التونسية | - الشركة التونسية للملاحة الشركة التونسية للشحن والترصيف | - 3 شركات جهوية (نابل/ صفاقس / الساحل) - الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية - شركة نقل تونس - الشركة الوطنية للنقل بين المدن - شركة اشغال السكك الحديدية |
|----------------------|--|--|

تسببت هذه الصعوبات في عدم قدرة هذه الشركات على توفير الأموال الذاتية اللازمة لتمويل استثماراتها الضرورية بغية توفير الحد الأدنى من المداخل حيث بلغت خسائرها المتراكمة حوالي 2.1 مليار دينار أي 96,3% من جملة الخسائر المتراكمة لجميع الشركات إلى موفى سنة 2016 منها 87,8% متعلقة بكل من شركة الخطوط التونسية وشركة نقل تونس والشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية.

في إطار سعي وزارة النقل لتنمية وتطوير المؤسسات والمنشآت المنضوية تحت إشرافها، توصلت الوزارة بالصيغة الأولية من قبل العشر المنشآت المعنية ببرنامج إعادة الهيكلة.

وفي هذا السياق، أشرف بمدكم بأهم المعطيات المالية للشركات المعنية وأبرز محاور برامج إعادة الهيكلة:

1. تشخيص الوضعية المالية

1. بالنسبة لشركة نقل تونس والشركة الوطنية لنقل بين المدن والشركات الجهوية للنقل بنابل وصفاقس والساحل:

تتمثل أهم الإشكاليات التي أدت إلى الصعوبات الهيكلية التي تواجهها شركات النقل البري عامة والشركات أنفة الذكر خاصة فيما يلي:

- عدم إرساء سياسة لتمويل خدمات النقل العمومي للأشخاص،
- عدم مواكبة التعريفات في مجال النقل العمومي للأشخاص لتطور أعباء الاستغلال والأجور (تعريفة مجمدة منذ سنة 2003 باستثناء سنة 2010)؛
- عدم القيام بالاقتناءات الضرورية من الحافلات والذي أدى إلى تردي حالة الأسطول
- النصوص التشريعية والترتيبية التي تحد من نجاعة القطاع (خاصة فيما يتعلق بالاقتناءات - قانون الصفقات العمومية وتنظيم النقل البري - القانون عدد 33 لسنة 2004)
- متخلدات مالية كبيرة تجاه وزارات الداخلية والدفاع والمالية
- الانتدابات العشوائية

مما أدى إلى:

- تدهور مؤشر تغطية الأعباء بالمداخل
- ارتفاع مؤشر حجم الأجور من مجموع الأعباء
- تدهور مؤشر تغطية الأجور بالمداخل
- تزايد المديونية
- عدم القدرة على تغطية متطلبات الشركة على المدى البعيد

وفيما يلي جدول تلخيصي للوضع المالي للشركات موضوع الدرس:

| أهم المعطيات والمؤشرات المالية بالمليون دينار | | | | | | | | | | | | |
|---|--------|---------------|------|-----------------|--------|---------------------|-------------------------------|---------|-------|---------|------|--------------------------------|
| العمل المتداول | | المديونية (%) | | النتيجة الصافية | | الخصائر المتركمة | أعباء الأعباء/ الأعباء (%) | الأعباء | | المداخل | | |
| 2016 | 2015 | 2016 | 2015 | 2016 | 2015 | 2016 | 2016 | 2016 | 2015 | 2016 | 2015 | |
| -423,8 | -329,2 | 138 | 133 | -144,7 | -127,7 | 915 | 65 | 333,2 | 305,9 | 69,9 | 63,9 | شركة نقل تونس |
| -56,6 | -43,4 | 353 | 263 | -12,2 | 5,6 | 56,3 | 58 | 41,9 | 40,3 | 26,7 | 26,7 | الشركة الوطنية للنقل بين المدن |
| -29,4 | -30,5 | 188 | 179 | -6 | -8 | 33,5 | 63 | 48,5 | 47,7 | 24 | 23,8 | الشركة الجهوية للنقل بنابل |
| -39,5 | -33,3 | 241 | 217 | -1,6 | -7,2 | 47,2 | 61 | 66,7 | 62,8 | 18,8 | 14,7 | الشركة الجهوية لنقل بصفاقس |
| -13,4 | -7 | 127 | 127 | -1,1 | -0,5 | 16,5 | 54 | 65,5 | 61,5 | 17,8 | 17,2 | شركة النقل بالساحل |

2. بالنسبة للشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية:

تؤمن الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية نشاطا استراتيجيا حيث تلعب دورا هاما في فك العزلة عن الجهات الداخلية وربط مواقع الإنتاج بمراكز التوزيع والاستهلاك إضافة إلى مساهمتها في مجال التصدير (نقل الفسفاط)، وبالرغم من هذا البعد الاجتماعي والاقتصادي المناط بعهدتها فإنها تعيش صعوبات مالية تستوجب التدخل لإعادة هيكلتها وتطويرها خاصة منذ سنة 2011 حيث تراجعت كل المؤشرات المتعلقة بنشاطها وبوضعيتها المالية. يمكن حوصلة بعضها فيما يلي:

- تطور أعباء الاستغلال (2.4%) بمعدل نمو سنوي أسرع من المداخل (2.1% سلبي) منذ سنة 2010 نتيجة تراجع مداخل نقل الفسفاط والتي مثلت 50% من رقم معاملاتها سنة 2010،

- تواصل النتائج السلبية للشركة لتصل إلى حدود **496 م.د** كخسائر متراكمة موفى سنة 2017 حيث تراجعت النتيجة الصافية للشركة بمعدل سنوي 36.5% منذ سنة 2010،
 - ارتفاع أعباء الأعوان بمعدل سنوي 4% منذ سنة 2010 لتبلغ **119.2 م.د** سنة 2017 مقابل **91 م.د** سنة 2010،
 - عدم القدرة على خلاص المزودين،
 - انخفاض الأموال الذاتية إلى حوالي 530 مليون دينار سنة 2017،
 - مال متداول سلبي في حدود 256.3 مليون دينار سنة 2017.
- ويعود هذا التراجع أساسا إلى:

- تفاقم ظاهرة الامتناع عن خلاص سندات السفر تزامنا مع تجميد التعريف
- ارتفاع عدد الأسلاك المستفيدة من النقل المجاني
- تواصل الاضطرابات والاحتجاجات الاجتماعية في الحوض المنجمي
- استعمال الشاحنات لنقل الفسفاط
- خسارة سوق نقل الفحم البترولي (300000 طن/سنويا) بعد تحويل مكان تسليمه من ميناء غنوش إلى ميناء بنزرت وهو ما نتج عنه تراجع في المداخيل بـ **5 م.د. سنويا**
- نقص ملحوظ في النقل الحديدي للحاويات البحرية وذلك لصعوبة شحنها من ميناء رادس
- الانتدابات العشوائية وإدماج 1150 عون مناولة
- تقادم الاسطول وتأخر الاستثمار في البنية الأساسية
- نقائص على مستوى الهيكله والتنظيم في الشركة

3. بالنسبة لشركة أشغال السكك الحديدية:

أدى ارتباط نشاط شركة أشغال السكك الحديدية بنشاط الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية وتراجع جاهزية المعدات إلى تراجع المعطيات والمؤشرات المالية للشركة حيث:

- عدم قدرة الشركة على تغطية متطلباتها على المدى البعيد (مال متداول سلبي)
- ارتفاع نسبة المديونية (119%) سنة 2015
- خسائر متراكمة تتجاوز نصف رأس مال الشركة
- ارتفاع أعباء الاستغلال (8.2%) بنسق أسرع من المداخيل (1.1%) بين 2010 و2015

كما تجدر الإشارة أنه تم على مستوى الإدارة العامة للاستراتيجية والمؤسسات والمنشآت العمومية إحداث لجنة للنظر في آفاق ومستقبل شركة أشغال السكك الحديدية (بناء على محضر اتفاق ممضى مع الطرف النقابي) وقد عقدت اللجنة عدة اجتماعات لدراسة الفرضيات الممكنة لإعادة الهيكلة.

4. بالنسبة للشركات الناشطة في قطاع النقل الجوي (شركة الخطوط التونسية):

تعيش شركة الخطوط التونسية صعوبات هيكلية تبلور ملامحها أساسا من خلال المؤشرات التالية:

- ارتفاع أعباء الاستغلال بنسق أسرع من المداخل انجر عنه معدل فارق سنوي يناهز 100 م.د،
- تواصل النتائج الصافية السلبية لتصل سنة 2017 بالنسبة لشركة الخطوط التونسية إلى حوالي 190 م.د (مجموع النتائج السلبية خلال 7 سنوات الأخيرة: 842 م.د)،
- تراجع قدرة المجمع على تغطية متطلباته على المدى البعيد (مال متداول سلبي) وعلى المدى القصير (سيولة غير كافية)،
- أموال ذاتية سلبية: 287 م.د في موفى سنة 2017 مما يضع الشركة تحت طائلة الفصل 388 من مجلة الشركات التجارية،
- تراجع حجم الاستثمارات نظرا لتراجع النشاط خاصة سنتي 2015 و2016 وللوضعية المالية الصعبة،
- ارتفاع المديونية البنكية (طويلة وقصيرة المدى) لتصل إلى 1000 م.د سنة 2018 أي ما يعادل 941 % من رأس المال،
- عجز في السيولة يقدر بـ 41 م.د في موفى سنة 2018،
- تقادم متخلدات المجمع تجاه عديد المزودين وخاصة مستحقات ديوان الطيران المدني والمطارات التي بلغت 809 م.د في موفى سنة 2018 منها 757 م.د لشركة الخطوط التونسية. ويعود هذا التراجع إلى:
- تراجع كبير على مستوى النشاط بما يناهز 19% إلى حدود 2016 نتيجة:
 - أحداث باردو وسوسة وشارع محمد الخامس التي أثرت على النشاط غير المنتظم وكبدت الشركة نقصا في المداخل بما يناهز 220 م.د
 - استمرار الأزمة الليبية منذ سنة 2014 التي أثرت سلبا على المداخل بنقص بحوالي 104 م.د سنويا،
- التأثيرات السلبية للاتفاقيات الاجتماعية المبرمة في فيفري 2011 والمتعلقة بإدماج أعوان المناولة وترسيم المتعاقدين وسحب شبكة الأجور على أعوان الشركات الفرعية مما تسبب في زيادة في أعباء الأعوان سنويا بـ 18 م.د،
- تراجع سعر الدينار أمام العملة الأجنبية وما انجر عنه من خسائر محاسبية (100 م.د سنة 2017)،
- ارتفاع معدل عمر الأسطول (معدل سن الطائرات في حدود 17 سنة) والتأخير في عمليات الصيانة والراجعة أساسا إلى عدم توفر السيولة اللازمة لاقتناء قطع الغيار إضافة إلى بعض الصعوبات على مستوى الاجراءات الديوانية مما تسبب في ارتفاع تكاليف الاستغلال نتيجة للجوء الظرفي لاستئجار الطائرات (60 م.د سنة 2018)،

- معدلات استعمال يومي للطائرات (8 ساعات) لم تبلغ بعد المعدلات العالمية (10 ساعات يوميا).

5. بالنسبة للشركة التونسية للملاحة

شهدت مؤشرات النشاط المتعلقة بالشركة التونسية للملاحة تحسنا حيث ارتفعت المداخيل بنسبة 27% سنة 2016 مقارنة بسنة 2010 لكن المؤشرات المالية الهيكلية في تراجع حيث:

- مال متداول سلبي في حدود **110 مليون دينار** مما يحيل إلى عدم قدرة الشركة على تغطية ديونها وتعهداتها بعيدة المدى مقابل مال متداول إيجابي سنة 2010
- مديونية مرتفعة في حدود **85%** سنة 2016
- عجز مالي متراكم في حدود **50 مليون دينار** سنة 2016

ويعود هذا التراجع أساسا إلى:

- ارتفاع كلفة الإنتاج
- تراجع سعر الصرف
- محيط اقتصادي عالمي في تراجع

6. بالنسبة للشركة التونسية للشحن والترصيف

شهد تطور الأعباء نسقا أسرع من تطور المداخيل سنة 2016 مقارنة بسنة 2015 حيث بلغت الأعباء 135.2 مليون دينار بنسبة زيادة 7.7% في حين بلغت المداخيل 128.2 مليون دينار بنسبة زيادة 3%. كما سجلت الشركة نتيجة صافية سلبية (خسارة بـ 4.2 مليون دينار) سنة 2016 مقابل نتيجة صافية إيجابية سنة 2015 (1.9 مليون دينار). إضافة إلى ذلك، سجلت الشركة مؤشرات مالية سلبية أخرى من أبرزها:

- مال متداول سلبي في حدود **2 مليون دينار** مما يحيل إلى عدم قدرة الشركة على تغطية ديونها وتعهداتها بعيدة المدى وذلك لأول مرة في الست السنوات الأخيرة.
- سيولة غير كافية لأول مرة في الست السنوات الأخيرة.

ويفسر هذا التراجع أساسا بـ:

- إدماج عملة المناولة إضافة إلى الانتدابات العشوائية
- تفعيل المحاضر مع الطرف النقابي
- تراجع جاهزية المعدات وطول آجال التزود بقطع الغيار من الخارج
- غياب استعمال التقنيات الحديثة والمتطورة

➤ اكتظاظ ومكوث مطول للبضائع بالميناء

أدت هذه الوضعية المالية الحرجة التي تمر بها أغلب المؤسسات والمنشآت العمومية الناشطة في قطاع النقل إلى عدم قدرتها على الإيفاء بديونها تجاه المزودين العموميين والصناديق الاجتماعية ومصالح الجباية.

II. أبرز محاور برنامج إعادة الهيكلة

تم إعداد برامج إعادة هيكلة الشركات المعنية والتي تركز على أهم المحاور التالية:

1. تعهدات على كاهل الشركة المعنية والتي تلتزم بتحقيق توازنها المالية من خلال تحسين حوكمتها على كل المستويات:

- التنظيمية والإدارية،
- الموارد البشرية،
- المالية.

2. إجراءات الدعم الضرورية لتحقيق الأهداف والبرامج آنفه الذكر والتي تنقسم إلى إجراءات عاجلة وإجراءات على المدى المتوسط.

وحتى يتسنى لهذه الشركات تنفيذ وإنجاح برامج إعادة هيكلتها في أقرب الآجال، تتعهد هذه الأخيرة بإبرام عقود تحسين الأداء (**Contrats de performance**) مع الدولة يتضمن التزاماتها من جهة وإجراءات الدعم المرجوة من طرف الدولة.