

الشركة الوطنية لتوزيع البترول

الشركة الوطنية لتوزيع البترول، في ما يلي الشركة، هي شركة خفّية الإسم تمتلك الدولة أكثر من 99 % من رأس مالها الذي بلغ في ديسمبر 2012 ما يناهز 49,5 م.د. وهي منشأة عمومية تخضع لإشراف وزارة الصناعة.

وتتمثل مهام الشركة خاصة في توزيع المنتجات البترولية وغاز البترول المسيل والزيوت وخبزها. وتنشط الشركة في سوق تنافسية تتأثر فيها بالحصة الأوفر من المبيعات بما يناهز 40 % من مجموع المبيعات بالسوق الوطنية. وهي تشرف إلى غاية موفى 2012 على 197 محطة⁽¹⁾ لبيع الحروقات من بينها 86 محطة على ملكها و111 محطة على ملك الخواص..

وبلغت قيمة المبيعات بعنوان سنة 2012 ما يناهز 1361 م.د. متأتية بنسبة 89 % من الحروقات و8 % من غاز البترول المسيل و3 % من الزيوت والشحوم والمواد الخاصة. وتشغل الشركة إلى موفى 2012 ما عدده 1135 عوناً بنسبة تأطير تعادل 21.5 % صرفت لهم أجور بما قدره 30 م.د. وبلغت أرباح الشركة في سنة 2012 ما يناهز 19 م.د. مقابل 24 م.د. في سنة 2010.

وتركزت الأعمال الرقابية للدائرة على الأنشطة البترولية والزيوت (نظراً لبرمجة نشاط الغاز المسيل ضمن البرنامج الرقابي للدائرة للفترة 2013-2014). وتهدف الرقابة المنجزة في هذا الغرض إلى التأكد من مدى توافق الشركة في القيام بمهام تخزين المواد البترولية ونقلها والتصرف في شبكة المحطات والبيوعات المباشرة والزيوت والتصرف الإداري والمالي وذلك أساساً خلال الفترة الممتدة من سنة 2009 إلى ماي 2013.

I- خزن المواد البترولية ونقلها

أ- طاقة الخزن

يتوفر لدى الشركة 4 مستودعات لتخزين الحروقات و6 مستودعات لتخزين الكيروزان على مستوى المطارات ومستودع بحلق الوادي لخزن الزيوت والمواد الخاصة وظلت 70 % من المبيعات تتم إلى غاية موفى

(1) عدد المحطات التي سجلت مبيعات خلال سنة 2012.

سنة 2012 عبر مستودع حلق الوادي في حين أنّ طاقة الحزن به لا تتجاوز نسبة 30 % من طاقة الحزن الجمليّة لدى الشركة.

ونظرا إلى تطوّر حجم المبيعات وعدم إنجاز استثمارات لتوسيع طاقة الحزن منذ التسعينات بهدف وضع مخطط مديري للتزوّد وتخزين المواد البتروليّة بالبلاد التونسية إلى غاية سنة 2025 وقامت الشركة بتكليف من وزارة الإشراف بإعداد دراسة في فيفري 2007 بكلفة قدرها 64 أ.د. وبيّنت الدّراسة عدّة نقائص على مستوى التخزين ونقل المواد البتروليّة واختلال جغرافي على مستوى نقاط التخزين. وتلافي هذه النقائص أكّدت الدراسة خاصّة بالنسبة إلى قطاع المحروقات على ضرورة إنجاز مستودعات خزن إضافيّة في مناطق أخرى وتطوير شبكة نقل البترول عبر الأنايب.

وفي هذا الإطار قرّر مجلس المديرين المنعقد في 26 أوت 2010 التّرفيع في طاقة الحزن في مستودع حلق الوادي. كما تمّ بموجب محضر اجتماع بين ممثّلين عن الشركة وعن الشركة التونسية لصناعات التكرير بتاريخ 17 أكتوبر 2012 برجة تجهيز طاقة خزن بسعة 6000 م³ إضافية لمادة الكيروزان وذلك ابتداء من 31 مارس 2013 غير أنّه وإلى موفى ماي 2013 لم يتمّ الشروع في تجسيم هذه القرارات ولم يتمّ التقيّد بما جاء بالدّراسة الاستراتيجية حيث لم يتمّ إنجاز أيّ مستودع لتخزين المحروقات ولم يتمّ الشّروع في إنجاز أيّ من الأنايب الناقلة للمواد البتروليّة. وهكذا ظلت وضعيّة التخزين والنقل على حالها بما تشكّله من مخاطر على سلامة المحيط وعلى استمراريّة التزويد.

وأفادت الشركة أنها ستعمل على إنجاز مشروع توسعة لطاقت الحزن في حدود 24 ألف م³ بمستودع حلق الوادي و ذلك ابتداء من سنة 2014 وأنّها بصدد السعي لكراء طاقة خزن إضافية للبنزين بسعة 20 ألف م³.

ب- المخزون الاحتياطي

تقوم الشركة التونسية لصناعات التكرير بتزويد جميع شركات توزيع البترول بالبلاد التونسية بمواد البنزين والغازوال والبترول والفيول. وتمّ خلال سنة 2012 تزويد السوق التونسية بما يقارب 2,6 مليون م³ من المواد البتروليّة بلغت حصّة الشركة منها نسبة 42 % بكلفة تناهز 1.126 م.د.

وتبين غياب اتفاقية تجارية بين الشركة والشركة التونسية لصناعات التكرير تحدّد حقوق وواجبات الطرفين خاصة في صورة حصول تأخير في التوريد أو تغيير في الكميات علماً بأنّ اللجنة الدائمة للتدقيق بالشركة قد أكّدت على ضرورة الإسراع بصياغة اتفاقية في الغرض في اجتماعها المنعقد بتاريخ 03 أوت 2012. كما يتمّ تزويد مستودع حلق الوادي بمادة البنزين من مصدر وحيد عبر أنابيب شركة نقل البترول سوترايل والمرتبطة بميناء بنزرت مما يزيد في تأثير العوامل الخارجية على الشركة على مستوى مخاطر نفاد المخزون.

وتعرّضت فعلا الشركة إلى اضطرابات في التزوّد بمادة البنزين بمستودع حلق الوادي خلال شهري جويلية وأوت 2012. كما أدّت هذه الوضعية خلال سنتي 2011 و2012 إلى تسجيل حالات لنفاد المخزون بمستودع حلق الوادي بما يناهز 6 أيام لمادة البنزين و10 أيام لمادة الكيروزان ومستودع جرجيس 13 يوما لمادة البنزين و10 أيام لمادة الغزوال و8 أيام لمادة الكيروزان.

وأفادت الشركة أنّها تقوم بمساع لدى شركات توزيع المحروقات الأخرى المتمركزة بميناء حلق الوادي قصد إنجاز وتركيز أنبوب مشترك لاستقبال مادة البنزين عبر البواخر.

وعلى صعيد آخر، ينصّ الفصل 13 من القانون عدد 45 لسنة 1991 المؤرخ في غرة جويلية 1991 والمتعلق بمنتجات النفط على أنّه يتعين على المتزودين والموزعين للمنتجات النفطية تكوين مخزونات احتياطية ومسكها والحفاظ عليها. وتتفع الشركات المخزنة لهذه المنتجات بمنحة تمّ تحديد مقدارها وطرق دفعها بمقتضى قرار⁽¹⁾.

ولوحظ من خلال فحص البيانات للفترة الممتدة من سنة 2007 إلى سنة 2012 أنّه خلافا للقانون المذكور أعلاه لم توفّق الشركة في تكوين مخزون احتياطي بالحجم المطلوب إلّا بالنسبة إلى مادتي الغازوال والبترول مما مكّنها من الحصول على منح بلغت جملتها 13,6 م.د.

كما لم تتمكّن الشركة خلال نفس الفترة من بلوغ مستوى المخزون القانوني بالنسبة لمادّة البنزين. أمّا بالنسبة إلى الفيول فإنّها تمكّنت من احترام سقف المخزون الاحتياطي خلال بعض الأشهر من نفس الفترة مما مكّنها

⁽¹⁾ قرار وزيري المالية والصناعة والطاقة والمؤسسات الصغرى والمتوسطة المؤرخ في 22 ديسمبر 2006.

من الحصول على منحة بقيمة 445 أ.د. ويتج عن عدم تكوين مخزون احتياطي بالنسبة إلى البنزين والفيول لكامل الفترة نقص في المداخيل يقدر بأكثر من 10 م.د.

وطبقا للفصل 29 من القانون المذكور، تعاقب كل مخالفة لأحكام الفصل 13 بخطة مالية. وقد قدر الفريق الرقابي المبلغ الجملي للخطة للفترة الممتدة من سنة 2007 إلى سنة 2011 بأكثر من 8 م.د. غير أن الشركة لم ترصد في حساباتها مدخرات لتغطية أعباء الخطايا المحتملة.

ج - التصرف في فضاءات وتجهيزات الخزن

بلغت قيمة مخزون المحروقات في موفى سنة 2012 حوالي 139 م.د. بزيادة 5 % مقارنة بسنة 2011. وقد بينت الأعمال الرقابية بعض النقائص على مستوى أجهزة القيس ومتابعة المخزون.

وقامت الشركة باقتناء أجهزة للقيس الآلي للمخزون بمستودع حلق الوادي منذ سنة 1992 بقيمة تناهز 600 أ.د. وتم تركيز هذه الأجهزة بما عدده 19 خزانا. ونظرا إلى ضعف عمليات الصيانة، لم يتجاوز عدد الأجهزة التي هي في حالة استغلال 10 أجهزة في موفى سنة 2012 وهو ما من شأنه ألا يمكن من متابعة آنية ودقيقة لمستوى المخزون بالمستودع. وأفادت الشركة أنها أبرمت عقدا مع مسدي خدمات لتأهيل جميع مستودعاتها. كما تمت برجة تكوين لفائدة فنيين للإشراف مستقبلا على صيانة المعدات.

وعلى صعيد آخر، يتعرض مخزون الشركة من المواد البترولية إلى عوامل خارجية تسبب في نقص في كميته من أهمها ظاهرة التبخر. وسجلت الشركة في سنة 2012 ضياع كميات بلغت 1000 م³ تقدر قيمتها بحوالي 800 أ.د. وارتفع المعدل العام لنسبة الضياع فيما يتعلق بالمبيعات من مادة البنزين من 0.441 % في سنة 2011 إلى 0.443 % في سنة 2012. علما بأن الشركة حددت هذه النسبة بما يساوي 0.3 %.

ولا تقوم الشركة بتحليل أسباب نقص المواد البترولية الذي يمكن أن يكون مصدره تصرفات غير مشروعة. ولاحتواء ظاهرة ضياع المخزون خاصة من البنزين، شرعت الشركة منذ سنة 2010 في تجهيز الخزانات بالأسقف العائمة. غير أنه إلى غاية ماي 2013 لم يتم تجهيز سوى خزان وحيد بمستودع حلق الوادي

علما بأن لجنة المديرين المنعقدة بتاريخ 27 جوان 2012 أكدت على ضرورة التسريع في تجهيز كافة خزانات الشركة.

وتم في بداية التسعينات اقتناء وتركيز عدّادات آلية بمستودع حلق الوادي لمنصّة شحن المواد البيضاء غير أنّ هذه العدّادات لم يتم استغلالها سوى لفترة وجيزة حيث ظلت معطّبة منذ أكثر من 10 سنوات. ولئن تمت برجة إقتناء منصّة شحن جديدة منذ سنة 2003 بكلفة قدرها 965 أ.د فإنه لم يتم إنجاز هذا المشروع. وتم في جانفي 2013 إلغاء طلب عروض في الغرض علما بأن كلفة هذه المنصة تقدّر حاليًا بحوالي 7 م.د⁽¹⁾.

وفي غياب منصّة شحن آلية، يعتمد أعوان الشركة على طرق قيس يدوية لتعبئة المحرورات مع الاعتماد على شهادة المعايرة لتحديد نسبة الملء الخاصة بكل مقصورة وهو ما من شأنه أن يحدّ من دقة احتساب الكمّيات المشحونة للتوزيع وأن يفتح المجال أمام تجاوزات على مستوى تعبئة المحرورات. علما بأنه تمّ التقطّن إلى عمليتي تحيّل جدّا خلال سنتي 2012 و2013.

وأفادت الشركة أنه بالإنتهاء من برنامج تجهيز الخزانات بالحواجز العائمة وإنجاز مشروع تعبئة الشاحنات بطريقة آلية بواسطة البطاقات الذكية بمستودع حلق الوادي سيتمّ مستقبلا الحدّ من نسب الضياع.

د- نقل المواد البترولية

تقوم الشركة بمناولة نقل المواد البترولية من المستودعات إلى نقاط البيع لدى شركات نقل البترول المختصة. وقامت بإبرام عقود نقل خلال الفترة 2009-2012 في إطار صفقتين إطاريتين انتهت الأولى في جوان 2010 وانطلقت الثانية في جويلية 2011. وبلغت كلفة نقل المحروقات والتي تحمّلها الشركة خلال هذه الفترة ما يناهز 51 م.د.

وتجدر الإشارة إلى أنه لم يتم الإعلان عن طلب عروض جديد إلّا في شهر جويلية 2010 أي بعد انتهاء آجال الصّفقة الإطارية الأولى. وقد أدّى ذلك إلى إبرام ملاحق للتمديد بالنسبة إلى 17 ناقلا من مجموع 21

ناقلًا إلى غاية جويلية 2011، تاريخ دخول الصفقة الإطارية الثانية حيز التنفيذ. كما تم إبرام ملاحق لتمكين تسعة ناقلين دون غيرهم من طاقات نقل إضافية.

وخلافا لما تنصّ عليه عقود النقل أنه في حال تغيير العربات أو المحرورات بالنسبة إلى ناقل معيّن يتعيّن عليه تعويضها بعربات أو محرورات حديثة تبين في بعض الحالات تغيير محرورات وعربات بأخرى أقدم لنقل المواد البترولية السوداء. وتمّ قبول محرورات يتجاوز سنّها 14 سنة وهو الحدّ الأقصى المسموح به حسب كراس الشروط للصفقة الإطارية.

ويتمّ احتساب معلوم نقل المواد البترولية بالنسبة إلى كلّ حمولة على أساس حجم الكمّيات المنقولة والمسافة الفاصلة بين مستودع التحميل ونقطة التسليم. وهو ما يتطلّب التزوّد من أقرب مستودع للضغط على كلفة نقل المحروقات. غير أنه تبين في عديد الحالات عدم إيصال السلع انطلاقا من المستودعات الأقرب وهو ما كلف الشركة أعباء إضافية بما يتجاوز 1,3 م.د خلال الفترة 2009-2012⁽¹⁾. ويعزى ذلك إمّا لنقص في مخزون بعض المواد لدى أحد المستودعات أو لاعتماد تنظيم توزيع داخلي لنقاط البيع حسب المستودعات لا يستجيب دوما لمعيار المسافة الأقصر. وتعهّدت الشركة بتقييم مخططات الشحن وتحسينها.

وقامت الشركة بنقل 141.236 م³ من المواد البترولية البيضاء⁽²⁾ بوسائلها الخاصة خلال الفترة 2009-2012 أي بنسبة 3,8 % من مجموع المواد البترولية البيضاء التي تمّ نقلها خلال كامل الفترة. علما بأنّ هذه النسبة قد تطوّرت من 3,6 % في سنة 2010 إلى 4,1 % في سنة 2012.

ولا تقوم الشركة بتحديد كلفة نقل المواد بوسائلها الخاصة والتي تتضمّن خاصّة كلفة اهتلاك الشاحنات والمحرورات والوقود وأجور سائقي الشاحنات. وتمّ تقدير هذه الكلفة بالنسبة إلى مستودع حلق الوادي لسنة 2012⁽³⁾ بما يناهز 474 أ.د وذلك دون احتساب كلفة التأمين والأداءات والأعباء القارة للتسيير. وبذلك بلغت كلفة نقل المتر المكعب الواحد حوالي 16,4 دينار علما أنّ هذه الكلفة لم تتجاوز 8,2 دينار بالنسبة إلى النقل عن طريق الخواص خلال نفس السنة وبنفس المستودع. وتعهّدت الشركة بدراسة كلفة النقل بوسائلها الخاصة بعد اقتناء منظومة تصرّف مندجّة تمكّن من مسك محاسبة تحليليّة دقيقة.

(1) حسب تقديرات الفريق الرقابي.

(2) لا يتوفّر لدى الشركة على وسائل نقل مجهزة لشحن المواد البترولية السوداء.

(3) دون اعتبار سائقي شاحنات الزبوت.

ولوحظ بخصوص 35 نقطة بيع، وجود تباين بين المسافات المعتمدة من قبل الشركة وجدول المسافات المعتمد بالنسبة إلى صندوق التعديل الجغرافي⁽¹⁾ مما من شأنه أن يرفع من كلفة النقل.

وتدعو الدائرة في هذا المجال إلى تحيين عقود نقل المواد بصفة دورية مع تغيير المسافات المعتمدة في عمليات الفوترة للناقلين لتتلاءم مع المسافات المحددة من قبل وزارة الإشراف.

ومن ناحية أخرى، تبين أن نسبة الطلبات غير الملباة بصفة كلية⁽²⁾ خلال الفترة 2009-2012 تراوحت بين 2 % و 17 % بالنسبة إلى الغزوال وبين 1 % و 8 % بالنسبة إلى البنزين الحالي من الرصاص. ويعزى ذلك حسب الشركة إلى نفاد المخزون في بعض المستودعات وإلى عدم ملائمة أحجام الطلبات لطاقة النقل المتوفرة بالشاحنات. ولئن تحسنت آجال الاستجابة لطلبات الحرفاء خلال الفترة المذكورة فإنها تظل مرتفعة حيث بلغت نسبة الطلبات التي تتجاوز مدة الاستجابة لها 24 ساعة 3,9 % بمستودع حلق الوادي خلال سنة 2012 في حين حددت هذه النسبة ضمن منظومة الجودة بما لا يتجاوز 2 %.

ومن جهة أخرى، تقتصر الشركة على إجراءات توطر عملية عودة الشحنات إلى المستودع وتحدد مسؤولية المتدخلين فيها وشروط الرقابة الداخلية الواجب توفيرها في هذه العمليات. وتبين من خلال فحص سندات دخول السلع التي أمكن استخراجها خلال سنة 2011، أنها لا تحمل إمضاء مدير المستودع مما يحول دون التأكد من مال هذه الشحنات.

II- التصرف في الشبكة

يتم بيع المحروقات المخزنة بمستودعات الشركة عن طريق شبكة محطات الخدمات وذلك بالنسبة إلى المواد البيضاء وهو ما يمثل نسبة 42 % من رقم معاملاتها. وقد بينت الأعمال الرقابية بعض النقائص على مستوى إحداث المحطات وإسناد التصرف فيها واستغلالها.

(1) يتم تحديدها بمقتضى قرار من الوزير المكلف بالصناعة ليتم اعتمادها عند استرجاع منحة التعديل الجغرافي.

(2) التي يتم الاستجابة إليها بكمية أقل من الواردة بالطلبية.

أ- إحداء محطّاء الخءماء وإسنادها

شهد إنءاز محطّاء الخءماء عءة صعوباء ءاء لا ىءم التأء من مءى قابلاء إنءاز بعض المشارع قبل إدراءها بالمىزانىة. من ذلك أنه لم ىءم إلى غاءة مارس 2013 إنءاز سوى 9 محطّاء من أصل 26 مءطة مبرمءة ءلال الفءة 2010-2011. ولوءظ تقصىر فى التنىق بن مصالء الشركة أءى إلى تأءىر فى إنءاز بعض المءطّاء. وأفاءء الشركة أنها سىسعى إلى مزىء المراء على التئب من الصبغة العقارىة للأراضى قبل القىام بالءراساء المعمقة.

وتوزع الأشغال الءاصّة بانءاز مءطة ءءماء تابعة للغير بن الشركة وصاءب المراءوع. وعلى الرغم من ترابء مراءل التأءل وتشعبها فإنّ الشركة لا تقوم بضبط ءءول زمنى نموءىى ىءءء تواءر هءه المراءل ومسؤولىة كل طرف عند إنءاز الءراساء الفنىة. كما أنّ الشركة لا تعمء على عقد أشغال ىربطها بصاءب المراءوع لتنىق العمل فى كامل مراءل الإنءاز.

وءالفا للفصل 301 من مءلة الشغل الذى ىنصّ على ضرورة المصول على ترعىص استءلال ثان فى صورة عدم استءلال المؤسّسة لسنىن مءالىىن، تمّ إعاءة استءلال مءطة السواسى فى 2010 ومءطىى ءقاش وبرقو فى 2012 بعء توقّف عن النشاط لمءة تتءاوز سنىن ءون تجءىء رءصىى الاستءلال. كما تمّ توسىع طاقاة المزن ببعض المءطّاء أو إءءاء تغىىراء هامة بها على غرار مءطّاء الءءان وبوعرقوب وقفصة وقابس ء.ب. 1 وطوزة والقنطاوى ءون المصول على رءص استءلال ءءىة وءلك ءالفا لأءكام الفصل 299 من مءلة الشغل.

وتمّ إسناد التصرف فى المءطّاء التابعة للشركة قبل 14 ءانفى 2011 إلى وكلاء ءون إعمال المنافسة وقء الترشءاء وتءىء مقابىس القبول. وأفاءء الشركة أنّ المءطّاء كانت تسنء بصفة مباءرة إلى أشءاص بعىنهم بتعلىماء شفوىة فى بعض المءالاء من رئاسة ءمهورىة. وقء تمّ استءراء ثلاث مءطّاء تابعة لعائلة الرىس السابق وهى مءطّاء مءاز الباب ومءطة سوق الأءء بسوسة والى ىءم استءلالها ءالفا بصفة مباءرة من قبل الشركة.

وتدعو الدائرة في هذا المجال إلى الإسراع في ضبط إجراءات في مجال إسناد التصرف في المحطات التابعة للشركة للتهوض بنشاط التوزيع عبر الشبكة من خلال تعيين متصرفين أكفاء وتجنب المحاباة. وقد تعهدت الشركة في هذا السياق بوضع إجراءات في الغرض سيتم المصادقة عليها في أقرب الآجال.

ب- استغلال محطات الخدمات

1- المبيعات على مستوى الشبكة

تشرف الشركة إلى غاية 2012 على 197 محطة⁽¹⁾ لبيع المحروقات من بينها 86 محطة على ملك الشركة و111 محطة على ملك الخواص. علما بأن المحطات التابعة للشركة حققت خلال سنة 2012 ما يناهز 64 % من المبيعات بالنسبة إلى المواد البيضاء.

وتجدر الإشارة في هذا المجال أن 101 محطة من مجموع 197 محطة عرفت مبيعاتها تراجعاً خلال الفترة 2009-2012 من بينها 35 محطة تعود ملكيتها إلى الشركة. وقد تراوح هذا التراجع بين 1 % و96 % من حجم المبيعات ليتجاوز 50 % بالنسبة إلى 18 محطة. ويعزى هذا التراجع في جزء منه إلى تفاقم ظاهرة السوق الموازية حيث بينت دراسة تم إنجازها من قبل الشركة في شهر أوت 2012 أن 16 % من المستجوبين مستعدون للتزود بالمحروقات المهربة.

وللحد من هذه الظاهرة، تم على مستوى رئاسة الحكومة إحداث اللجنة الوطنية للتحكم في الأسعار التي انطلقت أشغالها منذ 23 أبريل 2012، انبثقت عنها أربع لجان فنية من بينها اللجنة الفرعية لمقاومة التهريب. وقد عقدت هذه اللجنة إلى موفى 2012 حوالي 33 جلسة واتخذت عدة إجراءات أمنية ولوجيستية للحد من تهريب المحروقات. غير أن محاضر الجلسات المنعقدة في ديسمبر 2012 بينت تفاقم هذه الظاهرة وتوسعها على مستوى عدة ولايات.

وتتأني 19 % من مبيعات الشبكة من مقطعات الوقود في إطار صفقات الشركة المبرمة مع القطاع العمومي وهو ما يمثل امتيازاً تفاضلياً لفائدتها مقارنة مع الشركات المنافسة. وإذا ما تم احتساب حصة مبيعات

(1) عدد المحطات التي سجلت مبيعات خلال سنة 2012.

الشبكة خارج هذا الإطار فإن حصة الشركة لا تتعدى 20 %. علما بأنها تتصرف في ما يناهز 26 % من مجموع المحطات على المستوى الوطني.

2- الإطار التعاقدي

تبين من النظر في عينة من عقود التصرف وملحقاتها تعلقت بمجموع 18 محطة خدمات⁽¹⁾ وجود بعض النقائص كغياب إطار تعاقدى لثلاث محطات وعدم توفر ضمان مالي أو عقاري في 14 حالة.

ولوحظ أن معين الكراء بالنسبة إلى المحطات التابعة للشركة لا يتم ضبطه على أساس مقاييس محددة ولا تتم مراجعته بصفة دورية. وقد تم إقرار إعادة النظر في طريقة احتساب معين الكراء ضمن جلسة لجنة متابعة الشبكة بتاريخ 10 ماي 2012 غير أنه لم يتم إلى غاية ماي 2013 تجسيم هذا القرار. ومن خلال مقارنة هامش ربح هذه المحطات بمعينات الكراء السنوية لوحظ تفاوت هام بينها حيث أنها كانت في حدود 3 % بالنسبة إلى 19 محطة ولم تتعد 1 % بالنسبة إلى 6 محطات بينما تجاوزت 15 % بالنسبة إلى 3 محطات.

وتقوم الشركة بإسناد قروض استغلال للمتصرفين عند الإنطلاق في الاستغلال أو لإنجاز أشغال نهية بالمحطات أو لتجاوز صعوبات ظرفية تمكنها من آجال إضافية لخلاص السلع. ولا يتم أحيانا إبرام اتفاق مع وكيل المحطة لتثبيت الدين أو تفعيل مبدأ طلب الضمانات العينية أو المالية عند إسناد القروض إلا بداية من سنة 2010. ومن شأن هذه الوضعية ألا تمكن الشركة من استخلاص مستحققاتها وضمان حقوقها عند الإقتضاء.

وقد اعتمدت الشركة في بعض الحالات آلية لاستخلاص القروض تتمثل في تضخيم سعر البيع للوكلاء المقترضين بمناسبة كل عملية تزويد مع خصم المبلغ الإضافي لتسديد أصل الدين. غير أن بطء نسق التزود لدى بعض المحطات أدى إلى التمديد في آجال التسديد بدون موجب. ويذكر في هذا الصدد حالة محطة بلطة التي بعد مرور أكثر من 6 سنوات على إسنادها قرضا بقيمة 65 أ.د فإن الشركة لم تستخلص سوى ثلث أصل الدين.

⁽¹⁾ من بينها 9 محطات تابعة للشركة و9 تابعة للغير سجلوا مبيعات بما قدره 74 ألف م³ خلال سنة 2011 أي ما يناهز 14 % من مجموع مبيعات الشبكة.

علما أنه إذا تواصل هذا التسق البطيء في التزويد فإن استخلاص كامل الدين لن يتم قبل 20 سنة من تاريخ إسناده. أما بالنسبة إلى محطات فريانة وسيدي عمر بوحجلة ومنزل بورقيبة فإن مدة التسديد المحتملة للقروض الممنوحة لها على التوالي بقيمة 20 أ.د و 48 أ.د و 53 أ.د يمكن أن تتجاوز 12 سنة.

وأفادت الشركة أنه تم التخلي عن هذه الطريقة باعتماد الكمبيوترات كطريقة خلاص للتسهيلات الجديدة في الدفع. وسيتم بالنسبة للقروض الجارية استدعاء الوكلاء المعنيين للتفاوض معهم حول تغيير طريقة التسديد.

3- متابعة محطات الخدمات

لا تقوم الشركة حاليًا بتحليل مردودية المحطات التابعة لها بصفة إجمالية من خلال مقارنة المداخل المتأتية منها بمجموع الأعباء المسجلة مكثفية بمتابعة تطور مستوى المبيعات. كما لا تقوم الشركة بتحديد أهداف سنوية للمتصرفين في المحطات يمكن على أساسها تقييم مردودهم واستخلاص التبعات التجارية لذلك من خلال إرساء سلم تحفيزي أو مراجعة العقود بالنسبة إلى المتصرفين في المحطات التابعة للشركة. وتجدر الإشارة في هذا المجال إلى أن الشركات المنافسة تدرج ضمن عقود التصرف مستوى أدنى من حجم التزود السنوي للمحطات بما يخول لها فسخ العقود في حال عدم احترام الالتزامات الواردة بها.

وتبين من خلال فحص تقارير التفقد المنجزة من قبل المصلحة المعنية بإدارة المحروقات خلال شهري نوفمبر وديسمبر 2012 وشهري جانفي وفيفري 2013 حول المحطات الراجعة إليها بالنظر⁽¹⁾ أن الملحقين التجاريين لهذه المصلحة قاموا بتغطية 47 % من المحطات في شهر نوفمبر 2012 لبلغ 61 % في شهر فيفري 2013 في حين أن منظومة الجودة حددت نسبة تغطية لا تقل عن 85 %.

كما لوحظ في نفس السياق أن 47 محطة من أصل 126 محطة لم تشملها أية زيارة خلال مدة أربعة أشهر رغم أن عدة محطات منها تشكو تراجعاً في مبيعاتها. وتستدعي هذه الوضعية مزيد الإحاطة بالمحطات التابعة للشركة وبرمجة عدد أدنى من الزيارات للمحطة الواحدة. وأفادت الشركة أنها ستسعى إلى مزيد الإحاطة بالوكلاء من خلال انتداب 4 ملحقين تجاريين خلال سنة 2014.

⁽¹⁾ 125 محطة بينما ترجع بقية المحطات بالنظر إلى الإدارة الجهوية بصفاقس علماً أن محطتي الطريق السيارة بمنزل حياة والجم ومحطة سوق الأحد سوسة والتي أصبحت الشركة تتصرف فيها بطريقة مباشرة تعود بالنظر مباشرة إلى مصلحة أخرى.

وبينت تقارير الزيارات لشهر فيفري 2013 والتي شملت 77 محطة أن 70 % منها تشهد عدّة نقائص على غرار تدهور المظهر العام للمحطة وغياب أو تعطب العلامات والإشارات الضوئية وتردي حالة المضمار وعدم اعتماد البدلة الرسمية من قبل أعوان التوزيع وعدم استغلال الفضاءات الملحقة أو اتساخها. كما تبين أن 19 محطة منها تعرف وضعيّة متدهورة للغاية وتستوجب التسريع بعمليات الصيانة من بينها 5 محطات على ملك الشركة.

وتفتقر متابعة نتائج هذه التقارير، إلى السرعة والتجاعة اللّازمتين حيث لوحظ تكرّر أغلب التّحفّظات الواردة بهذه التقارير رغم إمكانيّة رفع البعض منها في آجال معقولة.

وتدعو الدّائرة إلى استغلال نتائج هذه التقارير من خلال توزيعها على كلّ المصالح المعنيّة والحرص على رفع النقائص المسجلة واتخاذ القرارات التصحيحية في الإبان.

4- الصّيانة والسّلامة

بلغت التّكلفة الجمليّة لأعمال الصيانة في سنة 2012 حوالي 10 م.د. وتعتمد الشركة لتأطير عمليات الصيانة والتصرف في مخزون قطع الغيار على المنظومة الإعلامية "ماكسيمو" التي تشكو عدّة نقائص تمّ تحديدها في إطار دراسة أنجزت في الغرض منذ سنة 2007 ولم يتم إلى غاية ماي 2013 تلافيها. كما تشهد هذه المنظومة ضعفا في الاستغلال وفي التحيين مما أثر على مصداقية المعطيات الواردة بها وعلى نجاعة استخدامها.

وقامت الشركة في شهر جوان 2010 بإعداد تقرير تقييمي حول وضعيّة محطات الخدمات بين تدهور وضعيّة المعدّات والمباني والبنية التحتيّة على مستوى 164 محطة. وتمّ إعداد خطة عمل لصيانة هذه المحطّات قدّرت كلفتها بجوالي 6 م.د. وإلى غاية شهر فيفري 2013، لم تتدخل الشركة إلّا بمجموع 39 محطة أي بنسبة تغطية لا تتجاوز 24 % وبكلفة جمليّة تقدر بجوالي 1,7 م.د. وهو ما يمثل نسبة 23 % فقط من الاعتمادات المبرجة. ولم تشمل أعمال الصيانة سوى ثلاث محطّات من 13 محطة صُنّفت في حالة سيئة جدّا.

وتخضع بنايات ومحطات الشركة لأحكام مجلة السلامة والوقاية من أخطار الحريق والانفجار والفزع بالبنايات⁽⁴⁾. وعملا بالفصل 46 من المجلة المذكورة، يمنع استغلال البنايات كليّا أو جزئيا قبل أو دون الحصول من

⁽⁴⁾ القانون عدد 11 لسنة 2009 المؤرخ في 2 مارس 2009.

مصالح الحماية المدنية على شهادة وقاية في الغرض. غير أنه لوحظ أن أكثر من 95 % من مجموع المحطات لا تتوفر لديها شهادات محيئة. ومن شأن هذه الوضعية أن تعرّض بنايات أو محطات الشركة للغلق الوقفي أو النهائي طبقاً لأحكام الفصل 63 وإلى خطية مالية طبقاً لأحكام الفصل 62 من نفس المجلة. وتقدر هذه الخطية بحوالي 2 م.د. كحد أدنى فضلاً عن المخاطر المادية والبشرية المحتملة.

وتقوم الشركة بتفقد السلامة الفنية للمعدات والمباني خاصة من خلال الإشراف على أعمال مكاتب السلامة المتعاقدين معها ومتابعتها وفقاً للنصوص المنظمة للقطاع. وتبين من خلال الإطلاع على 30 % من تقارير زيارات مراقبة السلامة التي تم إنجازها بين سنتي 2010 و2012 أن 90 % منها شهدت تكرّر نفس الملاحظات والتوصيات بالرغم من خطورة وتأكد بعضها. ولم يتوفر لدى الدائرة ما يثبت القيام بالرقابة القانونية لحوالي 17 محطة خدمات و6 محطات مركزة بالموانئ و4 مستودعات خزن خلال السداسية الثانية لسنة 2010.

ودأبت الشركة منذ سنة 2005 على إبرام صفقة مع مسدي خدمات للكشف عن التسربات بحزانات الحروقات وقنواتها باستعمال الطريقة فوق الصوتية وذلك تماشياً مع المواصفة التونسية ن.ت 109.09 (1987) والمتعلقة بالشروط المستوجبة للصهاريج المدفونة والمخصصة لتخزين سوائل قابلة للاحتراق.

وتنص هذه المواصفات على ضرورة القيام بتجارب دورية على الصهاريج للتأكد من مدى متانتها وصمودها أمام الضغط. وتم تحديد الدورية لهذه التجارب على أساس مرة كل 5 سنوات بعد أول تجربة (بعد 15 أو 20 سنة من أول تركيب). غير أن الشركة تخلت عن هذه التجارب منذ سنة 2005 معللة ذلك بأن عمليات الكشف عن التسربات باستعمال الطريقة فوق الصوتية من شأنه أن يغني عن تجارب المتانة وهو ما يستدعي - حسب ما أفادت به الشركة - تحيين المواصفات التونسية في هذا المجال والتي لم يتم تطويرها منذ 1987 علماً أن شركات مراقبة السلامة المتعاقدة مع الشركة واصلت رفع هذا الإخلال ضمن تقارير الرقابة القانونية كما تم ذكره آنفاً.

ويمثل تاريخ تركيز الصهرج عنصراً مهماً يسمح بتحديد مدى اهتلاكه ومدى المخاطر المتعلقة به. ولئن تم حصر هذه الصهاريج وجردها صلب منظومة التصرف في قطع الغيار فإن تاريخ التركيز لا يتوفر إلا بعدد 715 صهريجا من مجموع 2700 صهريج إضافة إلى غياب رقم السلسلة لأكثر من 71 % من هذه الصهاريج مما لا يسمح بتوجيه عمليات الصيانة الوقائية.

III- المبيعات المباشرة ونشاط الزيت

تقوم الشركة بتسويق منتجاتها بصفة مباشرة دون المرور عبر شبكة المحطات. ويوفر هذا النشاط 58 % من رقم معاملاتها. وبيّنت الأعمال الرقابية نقائص تخصّ المعاملات التجارية مع الحرفاء خارج الشبكة وبيع الكيروزان ووقود البواخر والزيت.

أ- الحرفاء خارج الشبكة

بلغت مبيعات الشركة للحرفاء خارج الشبكة في سنة 2012 ما يناهز 526.247 ط/م بما قيمته 419 م.د مقابل 462 م.د في سنة 2010. وتراجع حجم المبيعات بنسبة 20 % ليشمل جميع أنواع السلع حيث انخفضت مبيعات المواد البيضاء والمواد السوداء ووقود البواخر تباعا بنسبة 13 % و 28 % و 29 % علما وأنّ حجم المبيعات للإدارة تقلص بنسبة 12 %.

ولئن يعزى هذا التراجع في جانب هامّ منه إلى تراجع مؤشرات النشاط الاقتصادي بصفة عامّة فإنّ منافسي الشركة قد ساهموا في هذا التدهور حيث تبين أنّ حصّة الشركة بخصوص البنزين الحالي من الرصاص قد تراجعت بما يناهز 9 نقاط بين سنتي 2009 و 2012 و 6 نقاط بالنسبة إلى الفيول الثقيل. كما انخفضت حصّة الشركة خلال الفترة المذكورة بالنسبة إلى البترول المنزلي بنقطة واحدة وبنقطتين بالنسبة إلى "البترول بوم" و 19 نقطة بالنسبة إلى الغزوال 50 وبسبع نقاط بالنسبة إلى القزوال للبواخر وبنقطتين بالنسبة إلى الفيول البحري⁽¹⁾.

وتجدر الملاحظة أنّ الشركة لم تتمكن من بلوغ الأهداف المرسومة لها على مستوى الفوز بمناقصات حيث أنّ حصّتها من مجموع المناقصات التي شاركت فيها لم تتعدّ 50 % في السداسية الأولى لسنة 2012 مقابل 70 % كحدّ أدنى مأمول. كما أنّ هذه النسبة تراجعت بصفة عامّة بين سنتي 2010 و 2012 من 61 % إلى 20 %.

وتقوم الشركة بتركيز معدّات خزن وتزويد البترول لدى حرفائها خارج الشبكة بعد القيام بالدراسات التقديرية اللازمة. ويتمّ في الغرض إبرام "عقد مستهلك" يتولّى بموجبه الحريف استغلال تجهيزات الشركة دون مقابل على أن يتمّ استرجاعها عند انتهاء العلاقة التجارية.

⁽¹⁾ خلال الفترة 2009-2011 لأنّ حصّة الشركة من الفيول البحري غير متوفّرة بالنسبة إلى سنة 2012.

وتبرز المعطيات المتوفرة بمنظومة المعلومات أنّ الشركة تمتلك 382 صهريجاً ومضخة موزعة على 200 حريف خارج شبكة نشاط الحروقات. وانقطع 26 حريقاً منهم عن التزود لدى الشركة بداية من 2008 دون أن يتم استرجاع المعدات. وقد تم تحويل ملفات 18 حريقاً منهم فقط إلى دائرة الشؤون القانونية لاتخاذ الإجراءات القضائية اللازمة. كما تبين أنّ المنظومة الإعلامية المعتمدة لمتابعة تجهيزات الشركة تتضمن عدّة أخطاء مما لا يسمح باعتمادها لمتابعة مآل هذه المعدات.

كما لوحظ ضعف استغلال تجهيزات الشركة من قبل الحرفاء وضعف متابعة مستوى التزود لديهم من ذلك لا تتعدى نسبة استغلال معدات الشركة لدى حرفائها⁽¹⁾ 57 % من جملة المعدات الموزعة على 44 % من مجموع الحرفاء. كما لوحظ في بعض الحالات غياب إطار تعاقدى بين الشركة وبعض الحرفاء المنتفعين بتجهيزات خزن وتوزيع راجعة إلى الشركة مما لا يضمن حقوقها إذا رغبت في استعادة تجهيزاتها. وتعهدت الشركة بإعادة جرد تجهيزاتها لدى حرفائها والعمل مستقبلاً على إدخال المعطيات المتعلقة بالتجهيزات بالمنظومة الإعلامية وتحسينها بطريقة حينية من طرف المصالح التجارية.

وتشير بعض عقود الإستهلاك إلى ضرورة تركيز المعدات لدى الحريف في آجال لا تتجاوز 60 يوماً من تاريخ تقديم الطلب غير أنّ معدل الآجال الفعلية للتركيز بلغ 107 أيام ليتجاوز الآجال التعاقدية في 63 % من العمليات المنجزة خلال الفترة 2010-2012.

ب- نشاط بيع وقود الطائرات (الكيروزان)

بلغت المبيعات من الكيروزان لسنة 2012 ما يناهز 210.354 م³ بقيمة 288 م.د. وسجلت بذلك ارتفاعاً في حجمها بنسبة 23 % وفي قيمتها بنسبة 75 % وذلك مقارنة بسنة 2010. ووفر هذا النشاط 21 % من جملة مداخيل الشركة لسنة 2012 مقابل 13 % في سنة 2010.

وقد تمّ بقرار من وزير الاقتصاد الوطني ضبط سعر أدنى لبيع وقود الطائرات المعدّ للتصدير⁽²⁾ يكون موحدًا بالنسبة إلى كافة الموانئ الجوية التونسية. ونظراً إلى إضطرار الشركة إلى اعتماد السعر المتداول في السوق

⁽¹⁾ أكثر من 100 م³ في السنة.

⁽²⁾ المؤرخ في 8 جويلية 1989 والمتعلق بضبط أسعار وقود الطائرات والمنقح بقرار مشترك من وزير الصناعة والتكنولوجيا ووزير المالية المؤرخ في 23 أوت 2010.

العالمية عند إبرامها عقود التوريد مع شركات الطيران (82 % من قيمة المبيعات لسنة 2012) فقد أدّى ذلك إلى فوترة 65 % من المبيعات بسعر أقل من السعر الأدنى القانوني. وتتطلب هذه الوضعية ملاءمة الإطار الترتيبي مع طبيعة المعاملات التجارية للقطاع.

وتمّ في سنة 2012، فوترة 26 % من المبيعات بسعر أقل من كلفة الشراء ممّا انجرّ عنه خسارة بقيمة 2.351 أ.د. علماً أنّه تمّ في المقابل تسجيل أرباح بالنسبة إلى المبيعات المفوترة وفق السعر المتداول في السوق العالمية بما قدره 2.860 أ.د.

وقد أفادت الشركة أنّ ضرورة اعتماد الأسعار العالمية عند إبرام العقود من طرف الحرفاء لا يتطابق مع ما ورد بالقرار الوزاري المذكور آنفاً كما لا يمكن الشركة من تلافي مخاطر انخفاض الأسعار العالمية وهو ما يستدعي مراجعة النصّ المذكور.

وبمخصوص غرامات التأخير المنصوص عليها باتفاقيات التوريد بالكيروزان، بلغ الحد الأدنى لخطايا التأخير غير المفوترة المتعلقة بعينة من الفواتير الصادرة في سنة 2012 ما يقارب 507 أ.د. يعود جلّها (99 %) إلى شركات الطيران الوطنية.

وتقوم الشركة بفوترة الكيروزان دون الأخذ بعين الاعتبار لطبيعة الرحلة حيث تقوم بالفوترة للرحلات المزدوجة⁽¹⁾ على أساس أنّها رحلات خارجية مما من شأنه أن يحرم خزينة الدولة من المعاليم الديوانية والأداء على القيمة المضافة المستوجبة. لذا تدعو الدائرة إلى مزيد التنسيق بين مختلف الأطراف المعنية لتوفير المعطيات اللازمة لاستخلاص مستحقات الدولة خاصة أنّ هذا النوع من الرحلات سيتضاعف حجمه عند انخراط الدولة التونسية في منظومة "السماء المفتوحة".

(1) تعتبر الرحلة مزدوجة في حالة صعود أو نزول ركاب في نقطة عبور تونسية. مثال: رحلة من مطار زورينج إلى مطار جربة مروراً بمطار تونس قرطاج (نقطة عبور) أين يتم بيع الكيروزان. تعتبر هذه الرحلة مزدوجة إذا صعد ركاب في مطار تونس قرطاج قصد الذهاب إلى مطار جربة.

ج- نشاط بيع البترول إلى البواخر

تقوم الشركة بتزويد البواخر الرّاسية بالموانئ التّونسيّة بالغزوال والفيول وذلك باعتماد أسعار حرّة نظرا إلى كونها موجّهة للتصدير وذلك باستثناء الأسعار المخصّصة للشركة التّونسيّة للملاحة والتي يتمّ فيها اعتماد هيكل الأسعار الوطني.

وتمّ في سنة 2012، تحقيق رقم معاملات في هذا المجال بما يناهز 19,5 م.د مقابل 14,5 م.د في سنة 2009 علما بأن سنة 2011 عرفت تراجعا حادّا مقارنة ببقية السّنوات. كما تراجعت حصّة الشركة في هذا القطاع بسبع نقاط في سنتي 2009 و2012 لتستقرّ في حدود 92 % ⁽²⁾ بالنسبة إلى الغزوال.

ويتمّ تحديد سعر البيع اعتمادا على كلفة الشّراء ونقل السّلع مع إضافة هامش ربح يتمّ ضبطه وإقراره بصفة أحاديّة من قبل رئيس مصلحة موانئ الصيد البحري وتزويد البواخر وهي مهمّة لا تندرج حسب الهيكل التنظيمي للشركة ضمن مشمولاته. إضافة إلى أنّ اقتراح الأسعار وإقرارها تعدّان وظيفتين متنافرتين. ومهما يكن من أمر فإنّ سياسة تحديد الأسعار في هذا المجال يجب أن يتمّ تأطيرها والمصادقة عليها من قبل الإدارة العامّة.

ومن جهة أخرى، يتمّ احتساب كلفة الشّراء على أساس قيمة التقيوت من قبل الشركة التونسية لصناعات التكرير والتي تعتمد المعدّل الشهري للأسعار العالميّة للحمولة المعنيّة مع إضافة هامش ربح (10 دولار للطن.م). غير أنّه يتمّ مدّ الشركة بهذه المعطيات بتأخير مما يضطرّها إلى اعتماد كلفة تقديرية. وقد أدّت هذه الوضعيّة إلى اعتماد أسعار بيع لا تأخذ بعين الاعتبار الكلفة الحقيقيّة للشّراء في 63 عمليّة بيع خلال سنة 2012 أي ما يناهز 30 % من جملة عمليّات البيع للخارج المنجزة خلال نفس السّنة.

وتتمّ متابعة استهلاك مخزون الغزوال الموجه للخارج شحنة بشحنة وذلك لتحديد سعر التقيوت المعتمد في احتساب سعر البيع. وقد تبين أنّ هذه المتابعة تتمّ على مستوى المستودعات بصفة يدويّة وعلى سجلات ورقية ودون إطار تنسيقي واضح مع المسؤول عن مصلحة البيع مما لا يسمح له بتحيين أسعار البيع بصفة آنيّة.

⁽²⁾ إلى غاية سبتمبر 2012.

وقد انجرّ عن ذلك حصول تباين بين قيمة المخزون الحقيقية والقيمة المعتمدة في احتساب أسعار البيع حيث تمّ اعتماد كلفة شراء مرجعية أرفع من كلفة شراء المخزون المستهلك في 53 عملية بيع وهو ما من شأنه أن يضخم عروض الشركة ويحدّ من تنافسيّتها في هذا القطاع. ومن جهة أخرى، تمّ اعتماد كلفة شراء مرجعية أقلّ قيمة من الكلفة الحقيقية للمخزون المستهلك في 10 حالات مما خفض في مداخل الشركة بما يناهز 85 أ.د. وأدى في بعض الحالات إلى اعتماد هامش ربح حقيقي لا يتعدّى الهامش المعتمد على المستوى الوطني.

وبصفة عامّة، فإنّ اعتماد كلفة الشراء كمرجع وحيد لتحديد سعر البيع من شأنه ألاّ يسمح بالاستفادة من ارتفاع الأسعار العالميّة خلال فترة الفوترة كما هو معمول به حاليًا على مستوى نشاط وقود الطائرات. وبالفعل فقد لوحظ من خلال مقارنة معدّل السّعر الشهري المعتمد من قبل الشركة بالمعدّل الشهري لسعر "القرزوال 1 %" حسب "البلائس" أنّ الفارق بينهما تقلص إلى أدنى مستوياته عند تسجيل الأسعار العالميّة أعلى نسب لها وذلك خلال أشهر فيفري ومارس وأفريل وأوت وسبتمبر 2012.

وتدعو الدائرة في هذا المجال إلى الأخذ بعين الاعتبار تطوّر الأسعار العالميّة في تحديد سعر البيع للاستفادة من ارتفاعها أو اقتراح أسعار أكثر تنافسيّة في حال انخفاضها.

د- نشاط بيع الزيوت

بلغت مبيعات قطاع الزيوت والمواد الخاصّة لسنة 2012 ما يناهز 31,5 م.د أي ما يعادل 2,3 % من رقم معاملات الشركة. وقد مكّن ذلك من توفير فائض خام مجاوي 7,2 م.د أي ما يمثل 5,9 % من الفائض الخام الجملي للشركة.

وقد تراجع حجم مبيعات الشركة في سنة 2012 بنسبة 17 % مقارنة بسنة 2009 مما أدّى إلى تراجع حصّة الشركة في السّوق الوطنيّة للزيوت من 26 % في سنة 2009 إلى 21,3 % في سنة 2012 علماً أنّ هذه النسبة لم تبلغ النسبة المحدّدة ضمن الجودة في مستوى 24 %.

وطبقاً للمخطّط التجاري للزيوت المصادق عليه من قبل الإدارة العامّة في أوت 2011، استهدفت الشركة بلوغ في سنة 2012 معدّل 1,1 كقاسم لمبيعات الزيوت على مبيعات المحروقات إلّا أنّ المعدّل المسجّل لم يتجاوز 0,7 وهو يُعتبر الأدنى بين الشركات المنافسة.

ونظرا إلى عدم امتلاك الشركة لتجهيزات الخلط فهي تلجئ إلى منافسيها لتصنيع منتجاتها . ومنذ أكتوبر 2011 سعت الشركة إلى إبرام شراكات جديدة لتصنيع الزيوت . غير أن ذلك لم يفض إلى نتائج ملموسة إلى غاية ماي 2013 . علما بأنها قامت منذ سنة 2001 بدراسة لتطوير هذا النشاط بكلفة ناهزت 108 أ.د دون أن يتم تفعيلها .

وتجدر الإشارة إلى أنه تقرر خلال جلسة مجلس المديرين بتاريخ 9 أوت 2011 أن تقوم الشركة باستيراد الزيوت الأولية بوسائلها الخاصة وذلك بداية من سنة 2012 إلا أنها لم تشرع إلى غاية موفى ماي 2013 في استيراد هذه الزيوت .

IV- التصرف الإداري والمالي

بينت الأعمال الرقابية وجود بعض النقائص على مستوى التنظيم ونظام المعلومات والتصرف في الموارد البشرية وفي عمليات الفوترة والاستخلاص وكذلك على مستوى إبرام الصفقات وتنفيذها .

أ- التنظيم ونظام المعلومات

1- التنظيم

لم تتول الشركة وضع استراتيجية ومخطط عمل على الأمدين المتوسط والبعيد لتأطير أنشطتها . وخلافا لأحكام الفصل 21 من الأمر عدد 2197 المؤرخ في 7 أكتوبر 2002⁽¹⁾، لم يتم اعتماد برامج للفترة 2012-2016 على الرغم من تجاوز الآجال الترتيبية للمصادقة عليها بأكثر من سنة .

ويشكو الهيكل التنظيمي للشركة⁽²⁾ عدم تفعيل بعض الإدارات والمصالح على غرار إدارة اليقظة ومصالحة متابعة الجهات بإدارة التسويق وعدم تركيز مصالح إدارية ومالية بالمستودعات بالإضافة إلى ازدواجية في

⁽¹⁾ المعلق بكيفية ممارسة الإشراف على المنشآت العمومية وصنع المصادقة على أعمال التصرف فيها وتمثيل المساهمين العموميين في هيئات تصرفها وتسييرها وتحديد الإلتزامات الموضوعة على كاهلها .

⁽²⁾ المصادق عليه بالأمر عدد 3909 لسنة 2008 المؤرخ في 22 ديسمبر 2008 .

المهام بين بعض الإدارات. ولا يتضمّن الهيكل التنظيمي مصلحة للتصرف في مستودع رادس علاوة على أنه لا يشمل الخطط والوظائف التي تم إحداثها في سنة 2011 والمتعلقة خاصة بالتصرف المباشر في محطات توزيع الوقود مما يستدعي التحيين لمواكبة تطوّر نشاط الشركة.

وقد أفادت الشركة أنها بصدد مراجعة الهيكل التنظيمي لتلافي الاشكاليات المطروحة بما في ذلك الازدواجية في المهام بين بعض الإدارات وإضفاء مزيد من النجاعة والانسجام بين مختلف الهياكل بما يساعد على تحسين الأداء.

وتبيّن أنه لم يتم إعادة تفعيل أو إحداث أغلب لجان القيادة في الشركة إلاّ بداية من سنة 2011 على غرار لجنة متابعة الإستخلاص ولجنة الشبكة فضلا عن غياب لجان قيادة لبعض النشاطات كنشاط البيوعات المباشرة ونشاط وقود الطائرات.

2- نظام المعلومات

تفتقر الشركة إلى لوحة قيادة شاملة تجمع أهم مؤشرات النجاعة والنشاط وإلى إجراءات تحدّد طريقة رفعها ودورية احتسابها. ولئن تمّ في بعض الإدارات تركيز منظومة الجودة إيزو وإقرار مجموعة من المؤشرات ومتابعتها فإنّ إدارات أخرى على غرار الإدارة التقنية وإدارة الإعلامية وإدارة الشؤون الإدارية والمالية لم تنخرط بعد في هذه المنظومة مما لا يسمح بتغطية مختلف أوجه النشاط بالشركة. كما تبيّن عدم تحيين دليل إجراءات الشركة وعدم متابعة استهلاك الإعتمادات بالميزانية وتحليل الفوارق وتبريرها.

خلافًا لمنشور الوزير الأول لسنة 2003⁽¹⁾ لم تعدّ الشركة مخططًا مديريا للإعلاميّة علما بأنّها أعلنت عن طلب عروض لإنجاز هذا المخطط في سنة 2010 تمّ اعتباره غير مثمر. ولم تقم الشركة بإعداد مخطط إنقاذ ومخطط استرجاع لأنظمتها المعلوماتيّة ولقواعد البيانات لديها مما من شأنه أن يهدّد ديمومة نشاطها في حال حصول اضطرابات هامة أو كوارث طبيعيّة.

⁽¹⁾ كما تمّ تعويضه بالمنشور عدد 10 لسنة 2011 المؤرخ في 20 ماي 2011 والمتعلق بتطوير نظم المعلومات والاتصال.

وكلفت الشركة في سنة 2006 مكتب دراسات مختصّ بالتدقيق في سلامة أنظمتها المعلوماتية غير أنّ أغلب التوصيات الواردة بهذه الدراسة لم يتمّ تفعيلها إلى غاية مارس 2013 من بينها تحديد سياسة وإجراءات لسلامة الأنظمة المعلوماتية وإرساء لجنة للسلامة وتكوين الأعوان وتحسيسهم في هذا المجال وتقييم المخاطر المنجزة عن استخدام تقنيات المعلومات في نشاط الشركة.

وأفادت الشركة أنها بصدد إعداد كراس شروط لإنجاز مخطط لاستمرارية العمل ولتركيز سياسة وإجراءات السلامة المعلوماتية. كما قامت الشركة بتركيز لجنة للسلامة المعلوماتية⁽¹⁾ وبعث لجنة خاصة للسلامة المعلوماتية⁽²⁾.

ب- الفوترة والاستخلاص

1- الفوترة

تنقسم مقتطعات شراء الوقود حسب طبيعتها إلى صنفين : المقتطعات مسبقة الدّفع الخاصّة بأسطول السيّارات الإدارية والمقتطعات المفوترة بعد الاستغلال التي تمنح لأعوان الدولة والقطاع العمومي بصفة عامّة.

فبالنسبة إلى الصّنف الأوّل من هذه المقتطعات يتمّ إصدار الفواتير عند تسليم المقتطعات وبعد التّثبت من توفر الاعتمادات في ميزانية الإدارة المعنية. ويتمّ عادة استخلاص هذه الفواتير في أجل لا يتجاوز 45 يوما. أمّا بالنسبة إلى الصّنف الثاني من هذه المقتطعات فإنّ آجال تسديدها يتجاوز في أغلب الحالات 6 أشهر. ويتمّ تجميع هذه المقتطعات من مختلف المحطّات وفرزها وإصدار فواتير في شأنها على مستوى إدارة الإعلاميّة. ويستغرق ذلك حوالي ثلاثة أشهر في حين تمتدّ آجال إعداد ملحقات الفواتير وإرسالها وخلاصها إلى حوالي ثلاثة أشهر أخرى.

وتدعو الدائرة إلى إيجاد الصيغ الكفيلة للضغط على هذه الآجال بما يساعد على التخفيف من الضغط على خزينة الشركة وتحسين مردوديتها خاصّة أنّ هذه الآجال تتعلّق بمبيعات تناهز قيمتها 100 م.د سنوياً.

⁽¹⁾ المقرر عدد 2013/20 المؤرخ في 4 جويلية 2013.

⁽²⁾ المقرر عدد 2013/19 المؤرخ في 4 جويلية 2013.

وأمكن التّفتّن من قبل الشركة إلى عملية اختلاس تمت في شهر أكتوبر 2011 صلب دائرة وسائل الاستخلاص بإدارة الإعلامية. وقد تمّ على إثر اكتشاف هذه العملية الوقوف على عدّة نقائص تقنيّة على مستوى هذه المنظومة وإخلالات على مستوى التنظيم الداخلي لإدارة الإعلامية على غرار الجمع بين وظائف متنافرة في استصدار واستقراء مقتطعات الوقود.

وتمّ تخصيص مدّخرات في الغرض بعنوان سنة 2012 بما يناهز 879 أ.د. علما بأنّ الشركة لم تنته إلى غاية ماي 2013 من حصر حجم الاختلاس كما لم تقم بالإعلان عن طلب عروض للتدقيق في التّطبيق المعنيّة كما أوصت بذلك اللجنة الدائمة للتدقيق منذ 12 جوان 2012.

وتبيّن في نفس السياق أنّه عند طباعة مقتطعات الوقود والمقتطعات ذات القيمة، لا تتمّ حماية أوراق الطّباعة في خزائن مغلقة. كما لا يقتصر الدّخول إلى محلات الطّباعة على أعوان مرخّص لهم علاوة على وجود عدّة إخلالات أخرى تتعلّق بسلامة محيط مركز طباعة المقتطعات بالشركة. ومن شأن هذه الوضعيّة أن لا تحول دون استعمال هذا الورق لتزوير مقتطعات وقود. وتمّ فعلا التّفتّن خلال السّداسي الأوّل من سنة 2012 إلى عملية تدليس 513 مقتطعا بقيمة جمليّة تناهز 8 أ.د. كانت قد وردت على الشركة بين شهري فيفري ومارس 2012.

وينصّ الفصل 18 من القانون عدد 45 لسنة 1991 على أن يتولّى الوزير المكلف بالطّاقة والتّجارة ضبط الأسعار القصوى لبيع منتوجات النفط للعموم بالسّوق المحليّة وكذلك نسبة أرباح البيع بالتّفصيل. ويتمّ على أساس ذلك إعداد هيكل الأسعار.

ونظرا إلى أنّ السّعر المحدّد يمثّل السّعر الأقصى للبيع، يمكن للشركة إسناد تخفيضات لحرفائها في إطار سياستها التّجاريّة وعلى حساب هامش ربحها. وقد بلغت قيمة التخفيضات المسندة في الغرض 1.098 أ.د. في سنة 2012 منها 777 أ.د. لفائدة الحرفاء خارج الشبكة. وتبيّن في هذا المجال، غياب إجراءات لتحديد التخفيضات المسندة أو تسهيلات الدّفع الممنوحة. وقد تمّ بمناسبة اجتماع لجنة متابعة الشبكة بتاريخ 28 جوان 2011 إقترح تقديم مشروع لتطبيق سياسة تخفيضات إلى مجلس الإدارة غير أنّه لم يتمّ إلى غاية ماي 2013 تجسيم هذا المشروع.

ولوحظ أنه تمّ إسناد تخفيضات على الفوترة لست محطّات رغم عدم تسديد ديونها أو رغم أنها في حالة نزاع مع الشركة. وبالرجوع إلى قاعدة بيانات الشّروط التجاريّة للشركة، تبين أنّ 89 % من الحرفاء خارج الشبكة مدرجون بقائمة تخفيضات لم يتمّ تحيينها منذ أكثر من 10 سنوات وأنّ 304 حرفاء منهم لم يتعاملوا مع الشركة منذ أكثر من 3 سنوات.

2- الاستخلاص

بلغ رصيد الحرفاء لدى الشركة في موفى سنة 2012 ما يناهز 279 م.د من بينها 36 م.د مصنّفة كديون مشكوك في استخلاصها.

وتقوم الشركة بتقديم عروض لفائدة حرفاء خارج الشبكة تتضمّن آجالاً ميسّرة للتسديد تتراوح بين 15 و90 يوماً. وتقوم الشركة لضمان استرجاع مستحقّاتها في حال إخلال الحريف بتعهداته بطلب ضمان بنكي يتمّ تحديد قيمته على أساس تقديرات المبيعات للحريف خلال مدّة الاستخلاص. ويتمّ تحيين هذا الضمان بصفة دورية. غير أنه تبين أنّ الشركة لا تمسك إلى غاية جانفي 2013 ضمانات بنكية سارية الصلوحية إلاّ بخصوص 19 حريفاً⁽¹⁾ من مجموع 276 حريفاً تمّ تزويدهم خلال سنة 2012 ويتمّعون بآجال ميسّرة للتسديد. كما تبين أنّ قيمة الضمان البنكي المقدّم من بعض الحرفاء لم تعد تغطّي قيمة شراءاتهم مما يستوجب طلب الترفيع فيها.

ولوحظ أنّ 32 حريفاً من خارج الشبكة والذين أحييت ملفاتهم على قسم النزاعات لم يدّوا الشركة بضمانات في الغرض علماً بأنّ المستحقّات غير المستخلصة المتعلقة بهم قد تجاوزت 6 م.د. ولا تسمح هذه الوضعية بضمان استخلاص مستحقّات الشركة في حال إخلال حرفائها بتعهداتهم ولا تساعد على حثهم على الإيفاء بالتزاماتهم تجاه الشركة.

كما لوحظ من خلال فحص عيّنة من 20 حريفاً في مجال نشاط المحروقات تبين هامّ بين الوضعية الحقيقية للحريف ووضعيته الحاسبية⁽²⁾. ولا تمكّن هذه الوضعية من تحديد المخاطر المتأثّية من الديون المشكوك في خلاصها وضبط المدخّرات بصفة موضوعية وشاملة والمساعدة على توجيه عمليات الاستخلاص.

⁽¹⁾ حسب إدارة المائيّة.

⁽²⁾ بتاريخ 2013/01/18 بالنسبة إلى الحرفاء خارج الشبكة و2012/11/29 بالنسبة إلى حرفاء الشبكة.

وتتهدد دائرة الشؤون القانونية بالشركة بصفة آليّة بالشيكات والكمبيالات غير المستخلصة وتقوم بمتابعتها بواسطة تطبيق مُعدة للغرض. غير أنّه تبين أنّه لا يتم إدراج السندات غير المستخلصة بصفة آليّة أو يتم تسجيلها بتأخير تجاوز السنّة في بعض الحالات مما لا يسمح بإحكام متابعتها والتأكد من استخلاصها.

وساهم ضعف متابعة الرصيد المحاسبي للحرفاء موضوع العينة في عدم استخلاص فواتير بقيمة تناهز 471 أ.د. ترجع إلى سنوات سابقة تراوحت في بعض الحالات بين 6 سنوات و13 سنة.

وشهدت المتخلّلات المتعلّقة بالقطاع العمومي عدّة عمليّات تسوية خلال السّنات الماضية يرجع آخرها إلى سنة 2011. من ذلك تمّ إثر جلسة العمل الوزاريّة المنعقدة بتاريخ 19 أوت 2011 تحويل مبلغ 36,2 م.د. مباشرة من ميزانيّة الدولة لفائدة الشركة مع إجراء عمليّة مقاصّة لحدّ 164 م.د.⁽¹⁾ بين مستحقّات وديون كلّ الأطراف المتدخلة من خزينة الدولة والشركة التونسيّة لصناعات التّكرير والمؤسسة التونسيّة للأنشطة البتروليّة.

ورغم هذه التسوية، ونظرا إلى تدهور الوضعيّة الماليّة لشركات التّقل، فإنّ الديون المتخلّدة بذمّة القطاع العمومي لفائدة الشركة تفاقمت من جديد لتبلغ في موفى نوفمبر 2012 ما يناهز 180 م.د. موزعة بين 59 م.د. بذمّة الدولة والجماعات المحليّة و121 م.د. بذمّة شركات التّقل العمومي. ويشار إلى أنّ الشركة قامت بدورها بحجب مستحقّات الشركة التونسيّة لصناعات التّكرير إلى غاية نوفمبر 2012 بما قدره 172 م.د.

ج- التصرف في الصّفقات

أعلنت الشركة عن طلب العروض عدد 2011/29 بتاريخ 10 أوت 2011 لاقتناء مضخّات توزيع البترول وتمّ إبرام صفقة في الغرض بقيمة 3,8 م.د. وبعد الإستلام الوقّي للمعدّات بتاريخ 18 سبتمبر 2012 لم يتمكّن فنيو دائرة المحرقات من تركيب المضخّات نظرا إلى تضمّنها لتقنيات جديدة لم يتمّ تأهيلهم بشأنها. ونظرا إلى ذلك اضطرّت الشركة إلى إبرام صفقة بالتّفاوض المباشر مع نفس مزوّد المضخّات لتركيبها بقيمة 550 أ.د. وقد كلّف ذلك الشركة أعباء إضافية كان بالإمكان تفاديها لو تمّ إدراج عنصر تركيب المعدّات في كراس الشروط وإخضاعه بالتالي إلى المنافسة.

(1) مكنوب المدير العام للموارد والتوازنات بوزارة الماليّة إلى أمين المال العام للبلاد التونسيّة بتاريخ 23 ديسمبر 2011.

وتمّ في إطار مجلس وزاري انعقد بتاريخ 15 أكتوبر 2007 حول ترشيد استهلاك الطاقة، إقرار تجهيز محطة للشركة بمعدات لتخزين وتوزيع الغاز للحافلات العمومية مع تكليف شركة النقل بتونس تحت إشراف وزارة النقل بالبدء في اقتناء حافلات تشتغل بالغاز الطبيعي. وقامت الشركة بإنشاء محطة خاصة لتوزيع الغاز للحافلات ببر القصة وتجهيزها منذ سنة 2009 بكلفة جملية ناهزت 1.218 أ.د. وبرمجت شركة النقل بتونس اقتناء 100 حافلة تعمل بالغاز الطبيعي قبل موفى سنة 2010. غير أنه وإلى غاية ماي 2013، تمّ اقتناء حافلتين فقط مما نتج عنه استغلال هذا المشروع في حدود 2 % من طاقته ثمّ التفكير في تجميده تماما منذ أكتوبر 2011⁽¹⁾.

ومن جهة أخرى، نصّت الاتفاقية المبرمة بين شركة نقل تونس والشركة الوطنية لتوزيع البترول بتاريخ 10 أكتوبر 2008 على أن يتمّ تحديد سعر بيع الغاز الطبيعي من قبل الوزير المعني. وإلى غاية ماي 2013، لم يتمّ تحديد هيكل أسعار لبيع هذا المنتج وبالتالي لم تمكن الشركة من فورة مبيعاتها لشركة النقل بتونس على الرغم من تحملها أعباء استغلال طوال هذه الفترة. وبالإضافة إلى ذلك، قامت الشركة بتسديد مستحقات الشركة التونسية للكهرباء والغاز مقابل تزويدها بالغاز الطبيعي خلال الفترة 2009-2011 بما يناهز 99.35 م³ بقيمة 60 أ.د. فضلا عن ديون بمبلغ 31 أ.د. بعنوان سنة 2012⁽²⁾.

وتستدعي هذه الوضعية التسريع بإيجاد الصّيب الكفيلة باستكمال هذا المشروع وتأمين الاستثمارات المنجزة في إطاره واستصدار قرار في تحديد أسعار الغاز الطبيعي لوسائل النقل.

وعلى صعيد آخر، برمجت الشركة ضمن عقد برامجها للفترة 2007-2009 إنجاز مستودع بقابس بطاقة خزن تبلغ 6 آلاف طن لغاز البترول المسيل غير أنه تمت مراجعة الحاجيات والترفع في حجم المشروع إلى 6 خزانات كروية الشكل سعة الواحد منها ألفي طن وذلك لاستيعاب الإنتاج الإضافي للغاز الثري المتأتي من مشروع "غاز الجنوب" والمزمع الانتهاء من إنجازه في موفى سنة 2013.

وطبقا للفصل 80 من الأمر المنظم للصّفات العمومية، اقترحت الشركة اعتمادا على تقرير لجنة الفرز المالي اختيار عرض "م.ب.ش" بكلفة إنجاز تناهز 118 م.د مع طلب مناقشة بعض الأسعار⁽³⁾ للتخفيض فيها

(1) مکتوب الشركة الوطنية لتوزيع البترول إلى شركة النقل بتونس بتاريخ 5 أكتوبر 2011.

(2) مکتوب الشركة التونسية للكهرباء والغاز إلى الشركة الوطنية لتوزيع البترول بتاريخ 24 ديسمبر 2012.

(3) مکتوب الرئيس المدير العام للشركة الوطنية لتوزيع البترول إلى رئيس اللجنة العليا للصّفات العمومية بتاريخ 6 مارس 2010.

باعتباره العرض الأقل ثمنا بفارق يناهز 44 م.د عن العرض (E) المرتب الثاني و67 م.د عن عرض (TBS) المرتب الثالث. ويذكر أنّ عرض "م.ب.ش" لم يرفق بتمويل خلافا لما هو منصوص عليه بكراس الشروط وأنه تجاوز تقديرات الشركة الحينة في موفى 2009 بما يناهز 35 م.د.

وقد أبدت اللجنة العليا للصفقات في جلستها المنعقدة بتاريخ 8 مارس 2010 عدم موافقتها على اقتراح الشركة باختيار عرض "م.ب.ش" نظرا إلى الإرتفاع المفرط في ثمنه مقارنة بالتقديرات الحينة لقيمة المشروع. وتبعا لقرار صادر عن رئاسة الجمهورية قام الكاتب العام للحكومة بمراسلة الرئيس المدير العام للشركة الوطنية لتوزيع البترول بتاريخ 26 مارس 2010 لإعلامه بدعوة العارضين "E" و "TBS" لتقديم عروض مالية جديدة وصرف النظر عن العرض الأقل ثمنا. وتم اختيار عرض "E" دون الحصول على تخفيضات ذات معنى ودون أن يكون مرفقا بتمويل.

ويقتضي دليل إجراءات الشركة أن تتولى مختلف الإدارات مراسلة إدارة التصرف في العقود والطلبات بخصوص حاجيات التزود والأشغال للسنة الموالية في أجل لا يتعدى شهر أكتوبر من السنة الجارية. غير أنه تبين عدم احترام هذه الآجال من قبل جل الإدارات المعنية إضافة إلى أن الاعتمادات المخصصة في الميزانية لمختلف الشراءات لا يتم تفصيلها بحيث يتم المصادقة عليها بصفة جمالية.

ونظرا إلى عدم قيام الشركة بتحديد حاجياتها بصفة دقيقة بخصوص الكميات والخصائص الفنية، لجأت إلى إبرام ملاحق لعدد من العقود وذلك لتغيير بعض الخصائص الفنية أو للترفع في الحجم الأصلي للصفقة. وقد تم في ست حالات إبرام ملاحق تتجاوز قيمتها نسبة 20 % من القيمة الأصلية للصفقة لتبلغ 64 % بخصوص صفقة اقتناء حاويات الزيوت و174 % بخصوص صفقة اقتناء الإطارات المطاطية. كما تم بالنسبة إلى صفقة اقتناء وتركيز المولدات الشمسية تغيير المخطات المعنية المنصوص عليها بكراس الشروط.

وحددت منظومة الجودة للشركة مدة 6 أشهر لإبرام صفقات طلبات العروض غير أنّ نسبة الصفقات التي تجاوزت هذه المدة ناهزت 51 % من مجموع طلبات العروض المعلن عنها خلال سنة 2012. وقد تجاوزت هذه المدة السنة في بعض الحالات علما بأن ما يناهز 28 % منها لم يتم إبرام صفقات في شأنها إلى موفى سنة 2012.

د- التصرف في الموارد البشرية

تطوّر عدد أعوان الشركة من 921 عوناً في سنة 2010 إلى 1.135 عوناً في سنة 2012 أي بنسبة تعادل 23 %. ويعزى ذلك خاصّة إلى إدماج أكثر من 240 عامل مناولاً في شهر فيفري 2011. وشهدت أعباء الأعوان تطورا خلال هذه الفترة بنسبة 39 % في حين أنّ رقم معاملات الشركة لم يتطوّر إلا بنسبة 8 % مما نتج عنه تراجع نتيجة الاستغلال بما يقارب 42 %.

وبلغ عدد أيام الغيابات 5.277 يوما في سنة 2010 و7725 يوما في سنة 2012 أي بنسبة تطوّر ارتفاع سنوية بلغت 21 %. وارتفعت تبعا لذلك نسبة الغيابات⁽¹⁾ من 1.51 % في سنة 2010 إلى 1.81 % في سنة 2012. وتطوّرت نسبة الغيابات غير المبرّرة من 8 % سنة 2010 إلى 10 % سنة 2012. واستأثر المقرّ الاجتماعي للشركة ومستودع رادس بأكبر نسب من الغيابات خلال سنة 2012 بما يناهز على التوالي 32 % و25 %.

وقد قام فريق الرقابة بتقدير كلفة الغيابات بقيمة 185 أ.د سنة 2010 و246 أ.د سنة 2011 و314 أ.د سنة 2012.

وارتفع عدد الساعات الإضافية السنوية من 327 ألف ساعة في سنة 2009 إلى 569 ألف ساعة في سنة 2012 أي بنسبة تطوّر تعادل 74 % وذلك على الرّغم من تراجع أغلب مؤشرات النشاط بالشركة. وتبعا لذلك ارتفعت كلفة السّاعات الإضافية من 1,6 م.د سنة 2009 لتبلغ 3,4 م.د سنة 2012.

ونصّ الفصل 93 من مجلّة الشّغل على أن قضاء الساعات الزائدة أو تدارك الساعات الضائعة لا يمكن أن ينشأ عنهما رفع مدّة العمل الأسبوعية إلى أكثر من ستين ساعة. وتمّ بذلك تحديد سقف قانوني للساعات الإضافية بما عدده 20 ساعة أسبوعيا و80 ساعة شهريا. غير أنّه تبيّن عند احتساب عدد الساعات الإضافية بالشركة تجاوز السقف المحدّد بمجلّة الشّغل بالنسبة إلى بعض الأعوان. وقد بلغ عدد الساعات الإضافية المنجزة والتي تجاوزت السقف القانوني 960 ألف ساعة كلفت الشركة حوالي 2 م.د خلال الفترة 2009-2012. وتراوح عدد الأعوان المتمتعين بها سنويا بين 100 عوناً و163 عوناً.

(1) عدد أيام العمل الفعلي خلال سنة / عدد أيام العمل الجمليّة.

وفي إطار تدعيم القدرة الإنتاجية للشركة في مجال الغاز المسيل، تمت برجة إنجاز مستودع الغاز برادس ضمن عقد برامج الشركة للفترة المتراوحة بين 2007 و2011 وتمّ تحديد بداية سنة 2009 كتاريخ لدخوله حيز الاستغلال. وعلى هذا الأساس حدّدت إدارة الغاز بالشركة حاجيات مستودع رادس بما عدده 82 عونا ووجّهت مذكرة في هذا الغرض إلى إدارة الموارد البشرية بتاريخ 3 مارس 2008 شملت الاختصاصات المطلوبة والمستوى التعليمي الواجب توفره.

وعلى الرغم من ذلك، لم يتمّ ضمن عقد البرامج وميزانيتي 2008 و2009 إدراج اعتمادات خاصة بالانتدابات لفائدة هذا المشروع. ولم يتمّ أيضا إدراج هذه الحاجيات ضمن برنامج الانتدابات المزمع إجراؤه سنة 2009. ولتلبية حاجيات المستودع من الأعوان لجأت الشركة إلى انتداب 101 عونا عن طريق الانتداب المباشر ودون مناظرة وذلك خلافا للتراتب المعمول بها في هذا المجال.

وطبقا لقرار مجلس الإدارة الملتمّ في دورته عدد 168 بتاريخ 27 ديسمبر 2002، يتمتع الأعوان بقروض لاقتناء السيارات. وارتفع حجم القروض المسندة بهذا العنوان من 60 أ.د. في سنة 2008 إلى 1,7 م.د. في سنة 2011.

ويتمتع بهذا الصنف من القروض حسب القرار المذكور آفا المديرون المركزيون والمديرون ورؤساء الدوائر والمصالح وأعوان الشركة المرسمون والمكلفون بالقيام بصفة مستمرة بتنقلات تقتضيها الأعمال الموكلة إليهم. غير أنه لوحظ أنه تم سحب إسناد هذه القروض على بعض رؤساء الأقسام والكتبة دون أن يقوموا بمهمات تنقل في إطار ممارستهم لعملهم مما انجر عنه تكبد الشركة أعباء غير مبررة تقدّر بحوالي 103 أ.د.

*

*

*

تضطلع الشركة الوطنية لتوزيع البترول بدور هام في تنفيذ سياسة الدولة في مجال الطاقة وذلك من خلال تأمين عمليات خزن المواد البترولية وتوزيعها مما يجعلها في محيط شديد المنافسة، ويضعها من ناحية أمام ضرورة

التوفيق بين المردودية التجارية ومن ناحية أخرى الاستجابة لمتطلبات الصالح العام والمرفق العمومي من جهة أخرى.

ويفرض هذا التحدي المزدوج على الشركة في مرحلة أولى، الإسراع بتحديد رؤية استراتيجية لآفاق نشاطها والقيام بالدراسات اللازمة لرصد الفرص المتاحة لاستغلالها والمخاطر المستقبلية المحتملة لتفاديها. ويتطلب ذلك في مرحلة ثانية تطويع هيكلها التنظيمي وإطارها الإجرائي لمواكبة التغيرات الحاصلة في طرق التصرف المعتمدة ذلك خاصة من خلال الإسراع بتحسين دليل الإجراءات وسد الشغورات وتفعيل بعض الإدارات وضّم بعض المصالح للرفع من مردوديتها وكذلك من خلال وضع إطار متكامل للتصرف المباشر في محطات الخدمات.

واستباقا للمخاطر المحتملة والمتعلقة بانقطاع تزويد السوق بالموارد البترولية وما قد ينجر عن ذلك من اضطرابات على مستوى كل القطاعات الحيوية والاقتصادية فإنّ المشرّع حدّد مستوى للمخزون الاحتياطي الواجب على شركات التوزيع احترامه. ولئن دأب كافة الموزعين على عدم احترام هذا السقف فإنّ الشركة، بحكم موقعها كمتدخل عمومي في القطاع مدعوة أكثر من غيرها إلى العمل على الترفيع في طاقة الخزن خاصة بالنسبة إلى مواد البنزين والفيول والكيزوزان.

وفي نفس السياق، فإنّه من شأنّ تعصير تجهيزات الخزن والشحن بمستودع حلق الوادي وتركيز منظومة معلوماتية متكاملة للتصرف في المخزون أن يجنّب الشركة التجاوزات التي تكررت خلال الفترة الأخيرة وأن يرفع من مردودية العمل بالمستودعات وأن يحدّد من ظاهرة تبخر المواد البترولية.

أمّا بخصوص نقل المواد البترولية، فإنّ الشركة ووزارة الإشراف وبقية المتدخلين في القطاع مدعوون إلى العمل على تفعيل نتائج الدراسة الاستراتيجية المنجزة في الغرض سنة 2007 والتي أوصت خاصة بإنجاز مشاريع نقل للمواد البترولية عن طريق الأنابيب بغرض التخفيض في كلفة النقل فضلا عن المزايا المتعلقة بالسلامة والحفاظة على البيئة. أمّا على المستوى العملي، فإنّ الشركة مدعوة إلى التقليل من كلفة نقل المواد البترولية من خلال مزيد تأطير عمليات النقل بالوسائل الذاتية وكذلك الحرص على تزويد نقاط البيع من المستودعات الأكثر قربا.

أمّا على مستوى التصرّف في شبكة المحطات، فإنّ الشركة مدعوة إلى إضفاء مزيد من الشفافية والمساواة على عمليات إسناد التصرّف في المحطات التي تمتلكها. وللرفع من مردودية الشركة يتعيّن العمل على تحسين الإحاطة بوكلاء المحطات من خلال تكثيف الزيارات الميدانية وبذل مزيد من الجهد للقيام بعمليات الصيانة والإسراع بإعادة تأهيل بعض المحطات واستكمال إجراءات السلامة. وتبقى الدولة، من جهتها، مدعوة إلى مواصلة مقاومة ظاهرة تهريب المواد البترولية التي تفاقمت خلال السنوات الأخيرة وأثرت سلباً على نتائج الشركة وحدّت من نمو القطاع بصفة عامة.

وحيث يتيح نشاطا وقود البواخر والزيوت فرصاً هامة للتطور فإنّ الشركة مدعوة إلى مزيد استغلال هاذين النشاطين من خلال دعم الاستثمار فيهما. أمّا بالنسبة لنشاط وقود الطائرات، فإنّ استخلاص الديون المتخلّدة بدمّة شركات الطيران الوطنية وخاصة منها شركة الخطوط التونسية يمثل أهمّ المسائل التي يتعيّن على الشركة معالجتها بالتعاون مع الأطراف المعنية بذلك.

ومن جهة أخرى، فإنّ الشركة مدعوة إلى إيجاد الصيغ الكفيلة بتطوير المنظومة المعلوماتية واللوجستية الخاصة بمقتطعات الوقود لتقليص آجال الاستخلاص ومنع التجاوزات الممكنة التي تسمح بها المنظومة الحالية. ويتعيّن على الشركة أيضاً الإسراع بتركيز منظومة بطاقات الخلاص الذكية بمحطاتها لتطوير طرق الاستخلاص ومواكبة التطورات التكنولوجية في هذا المجال. أمّا على المستوى المحاسبي فإنّ الشركة مطالبة بالانتهاء من تطهير حسابات حرفائها في أقرب الآجال مع تركيز منظومة فورة واستخلاص تسمح بضبط أرصدة الحرفاء بصفة دقيقة وحينية لاستغلالها بصفة ناجعة من قبل المصالح التجارية.

كما أنّ وزارة الإشراف مدعوة إلى التفاعل الإيجابي مع التوجهات الاستراتيجية للشركة ومواكبتها من خلال الإسراع بالمصادقة على عقود البرامج ودعم التصرّات المستقبلية للشركة وخاصة منها إحداث شركة فرعية للتصرف المباشر في المحطات الكبرى وتوسيع نشاط الشركة إلى الأسواق الخارجية.

ردّ وزارة الصناعة

يعتبر قطاع التزويد بالمنتجات البترولية من القطاعات الحيوية ولذلك أضفى عليه القانون عدد 45 لسنة 1991 المؤرخ في 01 جويلية 1991 المتعلق بمنتجات النفط صبغة المصلحة العمومية.

وتضطلع الشركة الوطنية لتوزيع البترول بدور خاص في تأمين جزء هام من حاجيات السوق الوطنية ولاسيما منها القطاعات الحيوية والمصالح العمومية (وزارة الدفاع ، شركة الخطوط التونسية وشركات النقل البري الوطنية والجهوية وشركة السكك الحديدية التونسية والشركة التونسية للملاحة وقطاع الصيد البحري) وذلك علاوة على تواجدها المكثف بالقطاعات ذات الصبغة الاجتماعية (ك توزيع غاز البترول المسيل المعلب بالقوارير والذي تقارب نسبة تدخلها فيه حوالي 45 بالمائة) . كما تقوم الشركة بتوزيع نسبة هامة من الفيول الثقيل الموجه إلى قطاع البناء أو الصناعات الغذائية والمعملية .

كما أن الشركة الوطنية مطالبة بتغطية جل مناطق الجمهورية بنقاط للبيع بما فيها المناطق الحدودية التي لا توجد بها مردودية جّراء تفاقم عمليات التهريب والاتجار بالحروقات في حين تعمل في المناطق الأخرى في محيط شديد التنافسية والتغير .

وفي ظل ذلك تسعى الشركة إلى تأمين خدماتها للمستهلكين بصفة متواصلة وخاصة منها المصالح الإدارية والحوية والقطاعات الاجتماعية والحفاظة على نسبة تدخلها بالسوق .

وتحرص وزارة الإشراف دائما على الرّفع من مستوى أداء الشركة عبر الأطر القانونية المتمثلة في المراقبة والإشراف الفني والإداري وكذلك عبر التمثيل في هياكل المراقبة التي تخضع لها الشركة (مجلس الإدارة ولجنة الصفقات الداخلية) . كما تسعى إلى متابعة أنشطة الشركة والإحاطة بها لتواكب التطور التكنولوجي الذي يشهده القطاع في العالم وذلك عبر اعتماد أحدث التقنيات في المراقبة والجودة والسلامة مما يتطلب تعبئة الموارد وترشيد توظيفها .

وتشكل ديون الإدارة تجاه الشركة تحدياً كبيراً في ظل الظروف الاقتصادية الحالية . ولذلك دعت وزارة الإشراف إلى تسوية هذا الملف على مستوى مشترك مع الوزارات المعنية . كما أن الضغوطات الاجتماعية التي ارتفعت حدتها بعد الثورة كان لها الأثر على توازنات الشركة المالية وقلّصت من المرونة في بعض القطاعات ذات الصبغة التشغيلية الهامة (بمسودعات الخزن وتعبئة قوارير غاز البترول المسال وبالموانئ البحرية والجوية) . مما يستدعي النظر بصفة معمّقة في هذا الملف مع الأطراف الاجتماعية الفاعلة .

وتبعا لعملية المراقبة التي خضعت لها الشركة فإن الوزارة ستسعى إلى تدارك النقائص الواردة بالتقرير على مستوى مصالحها المعنية وستتابع تنفيذ التوصيات ومعالجة الإشكاليات المتعلقة بالشركة الوطنية لتوزيع البترول . وستولى الوزارة اتخاذ الإجراءات الضرورية كلما دعت الحاجة إلى ذلك لتجاوز الإشكاليات والعوائق أمام تحسين أداء الشركة وتطوير أساليب تسييرها والتصرف فيها . وستقوم الوزارة بالخصوص فيما يتعلق بالنقاط الواردة بالتقرير بما يلي :

- بخصوص عدم توفيق الشركة في تكوين مخزون احتياطي بالقدر المطلوب وعدم التقيد بما جاء بالدراسة الإستراتيجية حول إنجاز مستودعات خزن إضافية وأنايب ناقلة للمواد البترولية، فتجدر الإشارة إلى أن مشروع أنبوب نقل المحروقات بين الصحيرة والساحل الذي أُعلن في شأنه طلب عروض سنة 2007 لم يفيض إلى نتائج مثمرة . وبالإضافة إلى ذلك فإنّ بعض طاقات الخزن كمستودع منزل حياة مرتبط بمشروع الأنبوب المذكور . كما أنّ إنجاز طاقات الخزن التي حدّدها المخطط الإداري المشار إليه بالدراسة يحتاج إلى استثمارات كبيرة لا يمكن للشركات العاملة في القطاع القيام بها في ظل هامش الربح الحالي المضبوط ضمن تركيبة أسعار المواد البترولية .

وفي إطار مشروع الخطة التونسية لإصلاح قطاع الطاقة « Tunrep » الذي سيمول من صندوق دعم المرحلة الانتقالية بمنطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا، فقد تم اقتراح إنجاز دراستين استشاريتين على ضوء المستجدات الحالية ستشرف الشركة على إنجازهما وتعلقان بـ :

- قطاع توزيع مشتقات النفط في تونس وتموقع الشركة الوطنية لتوزيع البترول،
- دراسة استشارية حول الخزن والتزويد بمشتقات النفط .

- بخصوص تفاقم ظاهرة التهريب، فإن وزارة الصناعة والطاقة والمناجم تعمل في إطار مشترك مع الأطراف المعنية للتصدي لهذه الظاهرة وذلك تحت إشراف وزارة التجارة وبالمساهمة الفاعلة لأجهزة المراقبة الإدارية (الأمن- الديوانة- التجارة) . وقد تم عقد جلسة عمل مشتركة على مستوى وزارة التجارة والصناعات التقليدية خلال شهر فيفري 2014 لتصور حلول وإعداد خطة عمل تعتمد على تحديد بعض الأولويات على المدى القصير.

- بخصوص عدم تقيد الشركة بمتطلبات قرار وزير الاقتصاد المتعلق بضبط سعر أدنى لمادة الكيروزان، ستعمل الوزارة على دراسة الإشكاليات المتعلقة بأسعار هذه المادة مع الأطراف المعنية واقتراح الحلول الممكنة في هذا المجال.

- بخصوص مشروع تهيئة و تجهيز محطة نموذجية بمعدات لتخزين وتوزيع الغاز للحافلات العمومية، وفي انتظار توفير الحافلات من طرف شركة النقل بتونس، ستحرص الوزارة من جانبها على إعداد مشروع لتحديد أسعار الغاز الطبيعي المستعمل كوقود بالتنسيق مع وزاراتي المالية والتجارة.

- بخصوص تفاعل الوزارة مع التوجهات الإستراتيجية للشركة ومواكبتها في علاقة خاصة بالتوصيات المنبثقة عن جلسة مجلس إدارة الشركة المنعقدة بتاريخ 24 أفريل 2013، فتجدر الإشارة إلى أنه تم الانتهاء من إعداد الملف الخاص بإحداث شركة فرعية للتصرف المباشر في المحطات الكبرى بعد استيفاء التوضيحات من الشركة وسيتم إحالته على أنظار لجنة تطهير وإعادة هيكلة المؤسسات ذات المساهمات العمومية.

ردّ الشركة الوطنية لتوزيع البترول

تبعاً للتقرير التّأليفي لدائرة المحاسبات حول الشركة وكتملة للأجوبة عن الملاحظات الواردة بالتقرير الأولي، أتشرف بمدّكم طي هذا بتوضيحات إضافية حول بعض النقاط المثارة.

وأغتنم هذه الفرصة لأشكر الدائرة وكل أعضاء الفريق الرّقابي على الجهود المبذولة أثناء القيام بهذه المهمة وعلى الملاحظات والتوصيات الموضوعية الواردة بالتقرير وتلتزم الشركة بأن تأخذ بعين الاعتبار هذه الملاحظات وأن تعمل على تحسين نظام الرّقابة الداخلية لتلافي النقائص المشار إليها وتحسين أداء الشركة بصفة عامة.

- توضيحات الشركة الوطنية لتوزيع البترول

تتعلّق التوضيحات المقدمة أساساً بالصعوبات التي تعترض الشركة جرّاء طبيعة المهام الملقاة على عاتقها من حيث الدور الذي تضطلع به الشركة كمتدخّل عمومي في مجال توزيع المحروقات، والطابع الاقتصادي والاجتماعي للمواد الموزعة، مع تميز المجال الذي تعمل فيه بوجود منافسة شديدة مع عدم ملائمة بعض القوانين لهذه الاعتبارات.

- نقل المواد البترولية

بالنسبة لنقل المواد البترولية، تقوم الشركة بالإعلان عن طلب عروض قصد إبرام صفقات إطارية لمدة ثلاث سنوات. ونظراً لأهمية حاجياتها لوحدات نقل، فإنّ الشركة تقوم بالتعاقد مع جل الناقلين المتواجدين في القطاع (أكثر من 20 صفقة).

وفي بعض الأحيان وبالاكتفاء على نتائج المنافسة لا تتمكن الشركة من استيفاء حاجياتها لبعض المواد وخاصة منها وحدات نقل مادّة الفيول ووحدات النقل الصغيرة الحجم (ذات سعة أقل من 14 م³) وهذا ما تمّ بالنسبة لطلب العروض عدد 2006/31 إذ لم تتمكن الشركة من الحصول على حاجياتها من وحدات نقل مادة

الفيول ووحدات النقل الصغيرة الحجم إضافة إلى أنّ شركة STMK لم تتمكن من إمضاء العقد إثر قرار التصفية الصادر ضدها .

وأمام هذه الوضعية وقصد تغطية العجز، التجأت الشركة إلى المنافسة بالإعلان عن إستشارة لدى 26 ناقل بالاعتماد على كراس شروط في الغرض تم إثرها التعاقد مع 7 ناقلين من بينهم 3 ناقلين جدد وهم "علي الفريدي و CBK". مع العلم وأنّ الشركة قامت بالتأكد من مدى تطابق وحدات النقل للمقتضيات التقنية ومقتضيات السلامة على غرار التعامل مع جميع الناقلين .

وفي بعض الحالات الاستثنائية (عند الفوز بصفقة تزويد محروقات أو عزوف بعض الناقلين) تلجأ الشركة إلى التعامل مباشرة وظيفيا مع بعض الناقلين الذين تقدموا بمطالب في الغرض ولهم القدرة للاستجابة الحينية لاحتياجات الشركة على غرار اختيار الناقلين "قيس فارح" و "طارق حمدي" و STTP .

- استغلال محطات الوقود

بالنسبة للمحطات على ملك الغير وفي حال وفاة الوكيل فإنّ الشركة تضطرّ إلى التعامل مع الورثة للحفاظ على استمرارية المحطة لإسداء خدماتها للحرفاء مع العمل على تسوية الوضعية القانونية للوكالة كإمضاء العقد مع من يتفق عليه الورثة ثم توفير الضمانات الضرورية وهذا يتطلب في بعض الأحيان وقتا ليس بالقصير على غرار محطة فريانة التي لم تسنّ للوكيل المقترح من طرف الورثة تسوية الوضعية إلا بعد مدة طويلة نسبيا، ومحطة "دواله" الذي لم يتمكن الوريث إلى الآن من تسوية الوضعية القانونية للعقار والذي هو في الأصل محل بيع مواد غذائية .

أما المحطة الثالثة الواردة بالتقرير والتي تفتقد إلى إطار تعاقدية فهي محطة المنستير التي هي على ملك الشركة فإنّ الخلاف مع الوكيل الحالي وعدم التوصل معه إلى أرضية تفاهم أدى إلى مقاضاة الوكيل ولا تزال القضية منشورة لدى المحاكم التونسية . ومن خلال مختلف الوضعيات التي تعرضت لها الشركة فإننا نؤكد على التعقيدات الإجرائية والصعوبات القانونية لفسخ عقود الوكالة .

– استغلال محطات الوقود

تقوم الشركة عن طريق إدارة المحاسبة بالمراجعة الآلية لكل معينات كراء المحطات بمراجعتها بنسبة 5 % سنويا .

يرجع التفاوت الملاحظ في معينات الكراء إلى أسباب ترجع إلى اختلاف الفترات الزمنية المتباعدة في إمضاء العقود والذي له انعكاس على قاعدة احتساب معين الكراء وستعمل الشركة على معالجة الوضعيات التي سجلت تفاوتاً هاماً مع المعدل العام للمعينات حالة بحالة وذلك عند إدخال إصلاحات أو تحسينات كبرى على المحطة .

ولقد تمّ اعتماد آلية تسديد المتخلّلات لدى بعض الوكلاء على أساس كميات التزويد للمحطة والتي أدّت إلى استرجاع في غالب الحالات تلك المتخلّلات خاصة بالنسبة للمحطات التي تشهد نسقا عاديا للمبيعات . أما بالنسبة للمحطات التي عرفت تراجعاً في مبيعاتها جراء استفحال السوق الموازية فإنه لوحظ بطئ في نسق الاسترجاع وسنعمل على معالجة هذه الوضعيات حسب خصوصية كلّ محطة تفاديا لغلقتها وتأميناً لاستمرارية المرقق العام .

– نشاط وقود الطيران

إنّ التنصيص على تطبيق غرامة التأخير في الاتفاقيات التجارية مع الحرفاء يبقى دائماً ذو طبيعة ردعية بما أن تطبيقها بصورة آلية على حرفاء تاريخيين من شأنه أن يؤدي إلى تدهور العلاقات التجارية وربما إلى المسّ من رقم المعاملات في قطاع تنافسي حاد ومحدود الحجم . وفي المقابل يجدر الذكر أنّ شركات الطيران العالمية والتونسية لم تطبق بتاتا على الشركة الوطنية لتوزيع البترول غرامات تأخير عند التزويد بالرغم من حدوث هذا الأمر أحيانا .

فيما يخص العقود المبرمة وأسباب عدم تطبيق غرامة التأخير نمدكم بالتوضيحات التالية :

1- حرفاء مسبقى الدفع لا تطبق عليهم غرامات التأخير كشركة " AEROFUEL-SYPHAX "

2- لا يتضمن العقد المبرم مع وزارة الدفاع الوطني غرامة التأخير،

- 3- بالنسبة لشركة "Eni" فإنه لا توجد غرامة تأخير نظرا للمعاملات التقنية والتجارية القائمة بين هذا الشريك التاريخي والشركة الوطنية لتوزيع البترول،
- 4- فيما يخص الخطوط التركية فإن أجل خلاص الفوترة هي ثلاثون يوما من وصول الفاتورة إلى مقر الخطوط التركية في إسطنبول كما هو مبين في العقد، ففي هذه الحالة لا وجود لتأخير خلاص بالنسبة لسنة 2012 كما هو مبين في الجدول المصاحب،
- 5- بالنسبة لشركة "JAT"، فإن هذا الحريف متعاقد مع الشركة الوطنية لتوزيع البترول منذ سنة 1999 وقام في سنة 2012 بتأخير واحد في خلاص فاتورة شهر سبتمبر 2012.

– الفوترة والاستخلاص

تسعى الشركة للمحافظة على حصتها من السوق من خلال سياسة تجارية تقوم على كسب المزيد من الحرفاء ذي مصداقية والتحكم قدر الإمكان في المخاطر التجارية كما تبذل الشركة كل العنايات الضرورية لضمان استخلاص مستحقاتها في الآجال التعاقدية.

وتعتبر الشركة أن توفير ضمان بنكي أو عيني يبقى إحدى الطرق المتعامل بها في هذا المجال.

- تمكن المنظومة الإعلامية الحالية من استخراج كشوفات حساب لكل حريف تتضمن الفواتير غير المستخلصة لكل حريف.

كما تمكن من استخراج قوائم تتضمن مجموع الديون التي حلّ أجلها حسب أقدميه الدين (balance client par âge).

كما تجدر الإشارة إلى أنّ المنظومة الإعلامية المندمجة التي تم تركيزها مؤخرا ستمكن الشركة من تحسين متابعة حسابات الحرفاء والقيام بالمقاربات اللازمة.

– التصرف في المواد البشرية

يعتبر اللجوء إلى الساعات الإضافية ضرورة ملحة أملت بها طبيعة نشاط الشركة باعتبارها مدعوة إلى توفير منتج ذي صبغة حيوية سواء على المستوى الاقتصادي أو الاجتماعي.

ويعود ارتفاع عدد الساعات الإضافية بالأساس إلى ارتفاع عدد الأعوان خلال سنة 2012 نتيجة إدماج 240 عون مناولة بتاريخ 2011/04/01 تطبيقا لمحضر الاتفاق المبرم بتاريخ 2011/01/27 ينتمي جلهم إلى سلكي التنفيذ والتسيير وهما الصنفان المعنيان بالساعات الإضافية.

علما وأن نفس هؤلاء الأعوان الذين تم إدماجهم كانوا يقومون، في ظل المنظومة القديمة، بالساعات الإضافية ضمن شركات المناولة ويتم خلاص ذلك حسب فواتير تحت عنوان أعباء الاستغلال (حيث بلغت كلفة المناولة 1.6 م.د سنة 2009 و 1.4 م.د سنة 2010). وقد ارتبط ارتفاع الساعات الإضافية بعدة عوامل نذكر منها خاصة :

- الطبيعة الموسمية للنشاط : حيث تتميز بعض القطاعات كالطيران مثلا بنسق غير منتظم لا يخضع إلى توقيت محدد أو إقبال موحد . يعمل أعوان المستودعات في إطاره ضمن نظام التناوب (24/12) . كما يتسم قطاع الغاز بارتفاع حجم الطلب خاصة في الظروف المناخية الصعبة مما يدفع الشركة إلى ضرورة العمل على ضمان تزويد البلاد بالمادة المعنية . كما أن عمليات تسلم مادة المحروقات من البواخر الناقلة تتطلب الدقة والعناية والحذر تمتد على فترات طويلة من العمل ليلا ونهارا .

- الظروف الأمنية: حيث أثرت الاعتصامات والإضرابات العشوائية وقطع الطرقات الخارجة عن نطاق المؤسسة على السير الطبيعي لعمل المستودعات وتعطيلها لفترات بالكامل مما اضطر المؤسسة إلى اللجوء إلى الساعات الإضافية قصد تدارك النقص في الإنتاج والإيفاء بتعهداتها .

- نظام العمل : الذي يعتمد نظام الحصّة الواحدة والتي لا تنفي بحجم الإنتاج المطلوب مما يستوجب اللجوء إلى الساعات الإضافية لتفادي النقص في الإنتاج وتدارك التأخير في التوزيع . وهو ما يستدعي النظر في مسألة توفير فرق عمل أخرى تعمل بنظام التناوب لمجابهة تفاقم الساعات الإضافية والحد منها .

لذا وقصد مجابهة هذا المشكل انتهجت الشركة سياسة التحسيس والتشاور مع الأطراف الاجتماعية حتى تتم معالجة هذا المشكل في إطار الدفاع عن مصالح الشركة ومراعاة حقوق العمالة .