

شركة النقل بواسطة الأنابيب

أحدثت شركة النقل بواسطة الأنابيب بمقتضى عقد تأسيسه بتاريخ 26 سبتمبر 1979 في شكل شركة خفية الاسم تخضع إلى إشراف الوزارة المكلفة بالصناعة. واعتمادا على قرار الجلسة العامة الخارقة للعادة المنعقدة في 13 ديسمبر 2000، تم فتح رأس مال الشركة للعموم وإدراج أسهمها بالبورصة التونسية. وتعتبر الشركة منشأة عمومية حيث تمثل المساهمات العمومية 53,58 % من رأس مالها الذي بلغ 17,697 م.د في جوان 2013.

وتتمثل مهام الشركة في تأمين نقل المحروقات البيضاء وذلك من خلال القيام بالدراسات وإنجاز البناءات وتهيئة كل المنشآت الصناعية الضرورية لاستغلال الأنابيب والخزانات وكل مستلزمات النقل والتخزين وتسليم المحروقات بكامل تراب الجمهورية.

وتستغل الشركة أنبوبا متعدد المواد من بنزرت إلى رادس قصد نقل المواد المكررة أو الموردة من قبل الشركة التونسية لصناعات التكرير إلى خزانات الموزعين بالمنطقة البترولية برادس بالإضافة إلى أنبوب لنقل وقود الطائرات من ميناء رادس إلى مطار تونس قرطاج. وبلغت الكميات المنقولة عبر هذه الأنابيب 1.740 أ.م³ في سنة 2013 أي ما يمثل 56 % من الكميات الموزعة على المستوى الوطني. ووفق استعمال الأنبوب متعدد المواد بنزرت -رادس اقتصادا في كلفة النقل بنسبة 40 % مقارنة بالنقل عبر الشاحنات الصهاريج⁽¹⁾. كما حققت الشركة في سنة 2013 رقم معاملات بمبلغ 11,950 م.د وشغلت خلال نفس السنة 130 عونا بكلفة بلغت 4,037 م.د وحققت أرباحا قدرها 3,511 م.د.

وتم الوقوف على جملة من الاستنتاجات من خلال إنجاز دائرة المحاسبات المهمة رقابية غطت بالأساس الفترة 2010-2012 وامتدت إلى سنة 2013 وشملت محاور البناءات وتجهيزات النقل ونشاط الاستغلال والتصرف الإداري.

(1) باعتماد تعريفة النقل لأنبوب بنزرت-رادس مقارنة بتعريفة الشاحنات الصهاريج لمسافة مماثلة.

أبرز الملاحظات

- تطوير استعمال الأنابيب في نقل المحروقات

رغم توصل الشركة إلى تطوير استعمال الأنابيب في نقل المحروقات والاستفادة من مزاياه الاقتصادية والبيئية تحتاج جوانب متعددة من أنشطتها إلى مزيد الإحكام سواء في مجال البرمجة أو التنفيذ أو المتابعة قصد بلوغ أداء أفضل لمهامها.

ففي مجال تدعيم حصة النقل عبر الأنابيب، سجّل غياب استراتيجية واضحة مدعومة من قبل سلطة الإشراف تمكّن الشركة من تطوير حصة نقل المحروقات عبر الأنابيب حيث لم تتجاوز حصة الشركة من نقل المحروقات نسبة 53 % خلال الفترة 2007-2011 في حين أنّها استهدفت في برنامج عملها لنفس الفترة تطوير هذه النسبة إلى 79 %. فلم يشهد إلى موفى جوان 2014 مشروع أنبوب الصخيرة الساحل انطلاقا في التنفيذ رغم برمجة دخوله حيز الاستغلال في سنة 2003. كما أنّه ورغم مرور 30 سنة على انطلاق استغلال أنبوب بنزرت-رادس فإنّ نسبة استغلاله خلال الفترة 2007-2013 بقيت متراوحة بين 54 % و 71 % ممّا حمل الشركة كلفة في نقص النشاط قدرت بما يناهز 4,111 م.د. كما لم تتجاوز نسبة استغلال أنبوب نقل وقود الطائرات رادس-مطار تونس قرطاج 10 % منذ دخوله حيز الاستغلال في سنة 2007.

- متابعة الكميات وجودة الوقود المنقولة

وبخصوص استغلال المرفق العمومي والمحافظة عليه، شهدت بعض عمليات نقل المحروقات عبر الأنابيب نقصا في الكميات المنقولة دون أن تتخذ الشركة الإجراءات اللازمة لمعالجة هذا النقص. كما تبين عدم احترام دورية مراقبة جودة الكميات التي يتم ضخها حيث تراوحت في سنتي 2012 و 2013 نسبة إجراء الاختبارات حسب المواد المنقولة بين 28 % و 62 % من الاختبارات المستوجبة.

وفي مجال الصيانة، لم يتم تحديد معايير داخلية تضبط معدل مدّة التدخّل الخاصة بكلّ عملية مما لا يسمح بإحكام برمجة عمليات الصيانة وبمتابعة أداء الأعوان المكلفين بذلك. وتبين في نفس السياق تراجع في تنفيذ عمليات الصيانة المبرمجة من 77 % في سنة 2010 إلى 5 % في سنة 2013.

وبالإضافة إلى ذلك، لم يتم إجراء عمليات التفقد للشبكة وفق الدورة المعهودة المحددة بخمس سنوات حيث تعود آخر عملية تفقد لسنة 2007 مما قد يتسبب في اضطرابات في نقل المحروقات.

- حقوق الارتفاق

وعلى صعيد آخر يمرّ الأنبوب عبر أراضي على ملك الدولة وأخرى على ملك الخواص. وتبيّن أنّ الشركة لم تقم بتسوية الوضعية العقارية لحقوق الارتفاق للأراضي التي تشقّها شبكة الأنابيب وذلك طبقاً للقوانين والتراتيب الجاري بها العمل عبر إدراجها بمنظور القانون عدد 60 لسنة 1982 المؤرخ في 30 جوان 1982 والمتعلق ببناء واستغلال قنوات نقل المواد البترولية قصد حماية ممتلكاتها وضمان استمرارية نشاطها. كما أبرمت الشركة مع المالكين الخواص عند تركيز الأنبوب عقوداً تمكّنها من حق الارتفاق إنتهت مدّة صلوحيتها في سنتي 2012 و2013 دون أن يتمّ تجديدها.

- التصرف في الصفقات

ومن ناحية أخرى، لم يتم إحكام تقدير حاجيات الشركة وإتباع إجراءات إعداد وتنفيذ الطلب العمومي ممّا لم يسمح بالحصول على أفضل العروض وفق مبادئ الشفافية والمنافسة وبالتحكم في الكلفة والآجال. من ذلك أنّه لم يتم تجميع أشغال واقتناءات تغيير أنبوب متعدد المواد في جزئيه الرئيسي والاحتياطي العابرين لقناة حلق الوادي ولم يتم تحديد الحاجيات بدقة مما ترتب عنه بلوغ آجال التنفيذ ثلاثة أضعاف الآجال التعاقدية لأحد العقود إضافة إلى الرفع في حجم الأشغال بمبلغ جملي ناهز 681 أ.د.

- التصرف في الأعوان ونظام المعلومات

وتفتقر الشركة إلى قانون إطار ينظّم التخطيط للانتدابات والترقيات المستقبلية ومراقبة الأعباء المتّصلة بالأعوان وذلك خلافاً للقانون عدد 9 لسنة 1989 والمتعلّق بالمساهمات والمؤسسات والمنشآت العموميّة والنصوص المتّمة والمنقّحة له وهو ما من شأنه أن يحول دون ضبط الحاجيات من الموارد البشرية والتحكّم في استغلالها وفي أعبائها. كما لم يتم دعم استغلال أنظمتها المعلوماتية بما يتماشى مع حاجياتها مع ضمان سلامة المعلومات ممّا سيمنّنها من تعزيز قيادتها وإدارتها لمختلف أنشطتها.



I- البناءات وتجهيزات النقل

أوكلت للشركة مهمة نقل المحروقات عبر الأنابيب الذي يمثل أحد الخيارات للاقتصاد في الكلفة مع ضمان استمرارية التزويد والتحكم في مخاطر نقلها على الطرقات والحد من الانبعاثات الغازية للشاحنات ومن اهتلاك الطرقات. وقد لوحظ أن النقل بواسطة الأنابيب لم يبلغ المستوى المأمول حيث لم تتجاوز حصّة الشركة من نقل المحروقات خلال الفترة 2007-2011 نسبة 53 % في حين أنها استهدفت نسبة 79 % في برنامج عملها لنفس الفترة. فرغم مرور 30 سنة عن انطلاق استغلال أنبوب بنزرت-رادس فإنّ نسبة استغلاله خلال الفترة 2007-2013 بقيت متراوحة بين 54 % و 71 % مما حمل الشركة كلفة في نقص النشاط قدرت بما يناهز 4,111 م.د.

وتبيّن في هذا الإطار، أنّ مخطط الأعمال وعقد برامج الشركة لم يتطرقا إلى الإجراءات المصاحبة الواجب إرساؤها لانخراط مختلف المتدخلين في المشاريع المبرمجة للرفع من نسبة نقل المحروقات عبر الأنابيب.

ولئن تولّت سلطة الإشراف القيام بدراسة استراتيجية⁽¹⁾ في مجال التزود وتخزين المواد البترولية أبرزت أهمية النقل بواسطة الأنابيب وضرورة الاستفادة من مزاياه خاصة عبر تركيز أنبوب يمكن من تزويد جهات الوسط والساحل إلّا أنّه لم يتمّ التطرق إلى وضع آليات اقتصادية وقانونية وإلى توزيع المهام بين سلطة الإشراف والشركة وبقيّة المتدخلين للرفع في حصّة النقل عبر الأنابيب قصد توفير الضمانات اللازمة لإنجاح المشاريع المبرمجة .

وأمام هذه الوضعية، تعطلّ إنجاز أنبوب الصخيرة الساحل ولم يتم نقل وقود الطائرات عبر الأنبوب متعدد المواد إضافة إلى الصعوبات التي شهدها أنبوب نقل وقود الطائرات من رادس إلى مطار تونس قرطاج.

أ- أنبوب الصخيرة الساحل

تعتبر منطقة الصخيرة من أهمّ المواقع الإستراتيجية لتزويد البلاد التونسية بالمواد البترولية. وفي هذا الإطار تم في سنة 2000 برمجة تركيز أنبوب يمكن من تزويد جهات صفاقس والوسط الغربي والساحل بالمحروقات انطلاقا من المستودعات البترولية بالصخيرة. إلّا أنّه وإلى حدود شهر جوان 2014 ،

(1) دراسة استراتيجية لقطاع تزويد وتوزيع المحروقات منجزة في سنة 2007 من قبل "كومات للهندسة" لفائدة الشركة التونسية لتوزيع البترول بتكليف من وزارة الإشراف.

لم يتم اتخاذ القرارات اللازمة لمواصلة إنجاز هذا الأنبوب رغم تحمل الشركة لتكاليف إعداد الدراسات الهندسية والمالية وحقوق الارتفاق ناهزت 2,3 م.د.

فقد أعلنت الشركة عند إدراجها بالبورصة في سنة 2000 عزمها إنجاز مشروع أنبوب الصخرة الساحل ليدخل حيز الاستغلال بداية من سنة 2003 ممّا سيمكّنها من تحقيق إيرادات إضافية تناهز 22,55 م.د خلال السنتين الأولتين من الاستغلال. إلّا أنّه تبين أنّ إعداد دراسات الشروط استغرق مدة تناهز خمس سنوات في حين كان من المفروض أن لا تتجاوز هذه المدة سنة ونصف، وتواصل إعداد الصيغة الأولى من كراس الشروط إلى ديسمبر 2005. واشتمل المشروع في صيغته الأولى على محطة ضخ بالصخرة وخط أنبوب رئيسي الصخرة - مساكن ومحطتي استقبال ومستودعين لخزن المحروقات بكل من منطقتي سيدي ليتيم ومساكن إضافة إلى محطتي وقود الطائرات بمطاري المنستير والنفیضة وخطي أنبوب فرعيين من مساكن باتجاههما.

ولم يتم في هذه المرحلة تشريك مختلف المتدخلين في القطاع مما لم يمكّن من تفادي التأثير السلبي لتضارب مصالحهم مع مكوّنات المشروع. فقد أبدى مختلف موزعي المواد النفطية والمستغل لخزانات مركزة بالصخرة تحفظاتهم حول مكوّنات المشروع بسبب آثاره السلبية على مردودية مستودعاتهم بالصخرة ورادس.

وأمام هذه الوضعية، تمّ اللجوء في ديسمبر 2006 إلى مراجعة عناصر المشروع واستغرق ذلك قرابة سنة ونصف حيث أقرت سلطة الإشراف التخلي عن محطة تزويد الشاحنات ومستودع الخزن بكلّ من سيدي ليتيم ومساكن مبررة ذلك بعدم اختصاص الشركة في هذه الأنشطة. ويعتبر هذا القرار مخالفاً للفصل الثالث من العقد التأسيسي للشركة الذي تضمّن أنّه من بين مهام الشركة "استغلال الأنابيب والخزانات وكل مستلزمات النقل والتخزين وتسليم المحروقات على كامل تراب الجمهورية".

وقامت الشركة في سنة 2007 بإعداد دراسات هندسة مالية للمشروع بيّنت تحقيق مردودية داخلية بنسبة 25 % وذلك اعتماداً على استثمارات بمبلغ 55 م.د وتوقعات استهلاك⁽¹⁾ للمحروقات بالمناطق المعنية بالمشروع تبلغ 1.136 أ.م³. وقد تبين عند نشر طلب العروض أنّ بعض العناصر المحددة لمردودية المشروع كانت مخالفة لتوقعات الشركة من حيث الكلفة وحجم النشاط. فقد ارتفع ثمن أفضل العروض المتحصل عليها إلى ثلاثة أضعاف التقديرات ليبلغ 160 م.د دون أن يتم تحديد أسباب الفوارق المسجلة بين تقديرات الشركة وأثمان العروض المتحصل عليها وإعداد الفرز المالي وعرضه على أنظار

(1) توقعات سنة 2010.

اللجنة العليا للصفقات خلافا لأحكام الفصل 76 من الأمر عدد 3158 المؤرخ في 17 ديسمبر 2002 المنظم للصفقات .

وتم عرض مشروع الصخيرة- مساكن في جويلية 2008 على أنظار جلسة عمل وزارية أقرت التخلي عن إنجاز المشروع في صيغة أنبوب جديد ودراسة إمكانية استغلال الأنبوب المخصص لنقل البترول الخام من بئر سيدي الكيلاني إلى الصخيرة والذي تعود ملكيته بصفة مشتركة إلى مستثمرين أجانب والمؤسسة التونسية للأنشطة البترولية. وتم تكليف هذه الأخيرة بالتفاوض مع شريكها قصد شراء حصتها. غير أنه لم يتم إلى نهاية شهر جوان 2014 عرض نتائج هذا التفاوض على مجلس الوزراء.

أما على مستوى توقعات استهلاك المحروقات، فقد تبين من خلال المعطيات المتوفرة لدى الإدارة العامة للطاقة لمبيعات المواد البترولية البيضاء حسب الجهات والمتعلقة بسنة 2010 تراجع في استهلاك المواد البترولية بالمناطق التي يشملها المشروع بنسبة 18 % مقارنة بالتقديرات. ومن شأن ارتفاع كلفة الاستثمار الأولي وتراجع استهلاك المناطق المعنية مقارنة بالتقديرات الأولية أن يؤثر سلبا على المردودية المالية لهذا المشروع.

وفي المقابل، يوفر المشروع مزايا اقتصادية على المستوى الوطني عبر التقليل في المسافات المقطوعة بالشاحنات الناقلة للمحروقات من 8.3 مليون كلم إلى 3.1 مليون كلم وبالتالي تفادي الضغط على الطريق الذي يسببه سير ما يزيد عن 50 شاحنة يوميا والتقليل في كلفة صيانة الطرقات قدرها الفريق الرقابي بما يناهز 2,5 م.د⁽¹⁾ بالنسبة لسنة 2010. ومن مزايا المشروع أيضا التقليل في مبلغ دعم المحروقات الناتج عن استعمال الطاقة الكهربائية عوضا عن القازوال حيث قدر الفريق الرقابي الاقتصاد في كلفة الدعم بحوالي 514 أ.د لسنة 2010. كما يوفر المشروع مزايا إضافية على مستوى البيئة تتمثل في التقليل في إلقاء كميات ثاني أكسيد الكربون بالهواء بحوالي 23,4 (kteCO₂)⁽²⁾.

وبالنظر إلى أهمية الفوائد الاقتصادية والبيئية للمشروع الذي يمثل أيضا أحد أهم التزامات الشركة تجاه مساهمها منذ سنة 2000، تبقى الشركة وسلطة الإشراف مدعوتين إلى الإسراع في أخذ القرار المناسب في شأن هذا المشروع على أساس دراسة معمقة تمكّن من ضبط كلفته الحقيقية وفقا للمسار الذي سيتم اختياره وتحدد المزايا والإيرادات المنتظرة باعتبار الاستهلاك الفعلي للمحروقات بالمناطق المعنية بالمشروع.

(1) باعتماد تقديرات محينة لكلفة الصيانة تم إعدادها في إطار الدراسة الاقتصادية الأولية للمشروع.

(2) الوزارة المكلفة بالصناعة: تقرير حول محفظة المشاريع المتعلقة بالتنمية النظيفية في قطاع الطاقة والصناعة (2008).

ب- أنبوب نقل وقود الطائرات من محطة رادس إلى مطار تونس قرطاج

يندرج إحداث أنبوب نقل وقود الطائرات من مستودعات الموزعين بالمنطقة البترولية برادس إلى مطار تونس- قرطاج في إطار ضمان استمرارية وسلامة تزويد المطار بوقود الطائرات عبر الاستغناء عن الشاحنات الصهاريج التي تمثل خطراً على سلامة المواطنين خاصة وأنّ مسلك هذه الشاحنات يتسم بكثافة عمرانية مرتفعة .

وفي هذا الإطار، أعلنت الشركة عند إدراجها بالبورصة في سنة 2000 عزمها على الإنطلاق في استغلال هذا المشروع في سنة 2002 والذي سيمكّنها من تحصيل إيرادات قدرت بحوالي 3,232 م.د. خلال الفترة 2002-2004. إلّا أنّ تنفيذ المشروع تواصل إلى فيفري 2007 أي بتأخير تجاوز 5 سنوات.

كما تبين بعد قرابة سبع سنوات من استعمال الأنبوب، أنّ نسبة استغلاله السنوية لم تتجاوز 10 %. وتعزى هذه الوضعية إلى ضعف الكميات الفعلية المستهلكة بمطار تونس-قرطاج التي لم تتجاوز نسبة 37 % من التقديرات خلال الفترة 2007-2013 حيث بلغ مجموع الاستهلاك 936 أم³ مقابل تقديرات ناهزت 2557 أم³. ولم تتوفق الشركة خلال نفس الفترة إلى نقل سوى 552 أم³ أي ما يمثل فقط نسبة 59 % من مجموع كميات الوقود المنقولة إلى مطار تونس-قرطاج حيث واصل أحد الموزعين استعمال الشاحنات لنقل كميات الوقود الراجعة له .

وتبين في هذا الصدد، أنّ الشركة لم تقم بربط مستودعات هذا الموزّع بمحطتها إلّا في أكتوبر 2009 وبكلفة ناهزت 87 أ.د. ولم يتم استغلال هذا الأنبوب الرابط خلال الأشهر الأولى من سنة 2011 وذلك نظراً إلى تدني جودة المواد المنقولة عبر هذا الأنبوب. وتعزى هذه الوضعية إلى أنّ الشركة قامت بضم شبكة قديمة يبلغ طولها 400 م إلى الشبكة المنجزة في إطار هذا المشروع. ولم تشرع في معالجة هذه الوضعية إلّا في سنة 2013 على إثر قيام ديوان الطيران المدني والمطارات بمطالبة هذا الموزع بالنظر في إمكانية تزويد خزانات الشركة المتواجدة بالمطار عبر الأنابيب عوضاً عن استعمال الشاحنات. وحرمت هذه الوضعية الشركة خلال الفترة 2007-2013 من نقل ما يناهز 346 أم³ من وقود الطائرات ومن إمكانية الترفيع في نسبة استغلال الأنبوب بين 8 % و 17 %. ونتج عن ذلك نقص في الإيرادات لفائدة الشركة قدرها الفريق الرقابي بما يناهز 1,470 م.د. خلال نفس الفترة.

وتبعاً لضعف نشاط استغلال أنبوب نقل مادة وقود الطائرات، قدر الفريق الرقابي كلفة نقص النشاط باعتبار الأعباء المباشرة فقط بما يناهز 4,2 م.د. خلال الفترة المذكورة.

ج- نقل وقود الطائرات عبر أنبوب بنزرت-رادس

يتم تزويد مطار تونس قرطاج بوقود الطائرات عن طريق الكميات الموردة عبر ميناء رادس والتي يتم نقلها لاحقا إما عبر أنبوب الشركة أو بواسطة الشاحنات الصهاريج. وبينت الدراسة الاستراتيجية القطاعية المشار إليها أنفا جملة من الصعوبات التي تواجه المتدخلين في توريد وتزويد المطار بوقود الطائرات. ويذكر من بين هذه الصعوبات، محدودية البنية الأساسية لهذا الميناء من حيث طاقة الاستيعاب وعدم توقّر التجهيزات اللازمة لقبول البواخر ليلا. وبالإضافة إلى ذلك، تواجه الشركة التونسية لتوزيع البترول "عجيل" باعتبارها مت دخلا عموميا جملة من الصعوبات الناتجة عن النقص في طاقة الخزن مقارنة بالكميات المروجة بمطار تونس- قرطاج وخاصة في موسم الذروة نتج عنها أحيانا نفاذ للمخزون بمستودعاتها⁽¹⁾.

وقصد تفادي هذه الصعوبات، طالبت الإدارة العامة للطاقة في شهر جويلية 2011 كلّ من الشركة التونسية لصناعات التكرير وشركة "عجيل" وشركة النقل بواسطة الأنابيب بدراسة خيار توريد الوقود المخصص للطائرات عبر ميناء بنزرت ثم استغلال أنبوب الشركة المتعدد المواد لنقل الكميات الموردة إلى رادس في مرحلة أولى ثم إلى مطار تونس-قرطاج عبر أنبوب الشركة في مرحلة ثانية. ويمكن هذا الخيار من الاقتصاد في الكلفة عند الترفيع في حجم الشحنات الموردة من 10000 طن حاليا إلى 19000 طن قد تدعّمت خلال سنتي 2013 و2014 حيث بلغ فارق السعر تباعا 3 دولار و10 دولار للطن الواحد. كما يمكن قيام الشركة بنقل كميات وقود الطائرات الموردة في سنة 2013 والبالغة 182 ألف طن من الترفيع في نسبة استغلال الأنبوب المتعدد المواد بنسبة 7 % وبالتالي من التقليل في كلفة نقص النشاط بما يناهز 71 أ.د.

وقد نتج عن غياب التنسيق بين مختلف المتدخلين عدم إنجاز دراسة متكاملة للجدوى الاقتصادية للمشروع حيث قامت شركة النقل بواسطة الأنابيب بإعداد دراسة تخصّ مجال تدخلها وحظوظ نجاح المشروع بالنسبة لها فقط دون دراسة فوائد المشروع على المستوى الوطني. وبالإضافة إلى ذلك، ورغم مطالبة الشركة لسلطة الإشراف في جوان 2013 بتعيين لجنة لمتابعة المشروع تضم جميع المتدخلين إلّا أنّه وإلى غاية شهر جوان 2014 لم تتلق الشركة ردا على ذلك.

(1) التقرير السنوي الثامن والعشرون لدائرة المحاسبات.

II- نشاط الاستغلال

بلغت الكميات المنقولة عبر الأنابيب 1740 أ.م³ في سنة 2013 مقابل 1242 أ.م³ في سنة 2008. وأفضت أعمال الرقابة إلى وجود نقائص تعلّقت أساسا بمتابعة كميات الوقود المنقولة وبجودتها وثمينها وبالصيانة والسلامة وبحقوق الارتفاق.

أ- متابعة كميات الوقود المنقولة

تؤمّن الشركة نقل المحروقات من خزانات الشركة التونسية لصناعات التكرير ببزرت إلى خزانات الموزعين برادس في إطار دورات ضخ تضم جميع المواد وتتابع الكميات المنقولة عبر عداد مركز محطة بنزرت وآخر بمحطة رادس. وتفرض هذه العملية اختلاف بين الكميات المسجلة بهذين العدادين تتدخل الشركة لمعالجته بتغيير العدادات بأخرى معيّنة حديثا كلّما قاربت نسبة الفارق 0.1 % من الكميات التي يتم ضخها.

على غرار عمليتي تغيير العداد بمحطة رادس خلال الدورة 32 من سنة 2010 والدورة الأولى من سنة 2011 عندما بلغ الفارق تباعا (-0.17 %) و(-0.095 %) إلا أنّه تبين عدم اعتماد هذا الإجراء بصفة دائمة. ويذكر على سبيل المثال دورة الضخ رقم 11 لسنة 2009 حيث بلغ النقص في الكميات 205 م³ أي ما يمثل 0.395 % من مجموع الكميات المستلمة وبقيمة ناهزت 137 أ.د⁽¹⁾. وقد اكتفت الشركة في هذا الشأن بإعداد تقرير تضمّن عدم تمكّنها من تحديد أسباب النقص المسجل وذلك عوض احتساب الكميات بخزانات الحرفاء وتغيير العدادات. وكذلك كان الشأن بالنسبة إلى دورة الضخ 20 المؤمّنة في جويلية 2012 حيث ارتفع النقص في الكميات إلى 72 م³ ليبلغ إجمالي النقص في الكميات منذ بداية السنة 274 م³ ورغم ذلك لم تقم الشركة بتغيير العدادات إلّا في ديسمبر 2012 ليبلغ النقص في الكميات في هذا التاريخ 338 م³ بما قيمته 272 أ.د.

ومن شأن إحكام متابعة الفوارق بين الكميات المستلمة والمسّلمة والقيام بالإجراءات اللازمة في شأنها أن يجنب الشركة تحمل الخسائر المنجّرة عن عمليات النقل وأن يدعم علاقتها مع الحرفاء.

كما تبين تواصل المتابعة اليدوية لكميات وقود الطائرات المسلمة عبر أنبوب رادس مطار تونس قرطاج رغم اقتناء الشركة منذ سنة 2003 لنظام قياس بمبلغ ناهز 771 أ.د. وقد لا تسمح هذه الوضعية بتفادي وقوع أخطاء في قياس الكميات المنقولة.

(1) مقدرة وفقا لسعر مادة الغازوال.

وعلى صعيد آخر، أوجبت المذكرة العامة للديوانة عدد 94/186 توفر خزانات الموزعين على شهادات تعيير تضمن صحة الكميات التي يتم تسليمها في هذه الخزانات عند اللجوء إلى آلية القيس للأحواض⁽¹⁾. إلا أنه تبين عدم وجود هذه الشهادة بخصوص 46 خزانا من مجموع 73 خزانا تم استعمالها في سنتي 2012 و 2013 مما لا يضمن صحة الكميات المستلمة بهذه الخزانات.

ب- جودة المواد المنقولة وتثمينها

تشوب أعمال مصلحة السلامة والمحيط التي تسهر على مراقبة جودة الكميات المنقولة من المحروقات نقائص قد لا تضمن المحافظة على جودتها. من ذلك واصل المدير التقني إشرافه على هذه المصلحة بالرغم من توصيات المركز التقني للصناعات الميكانيكية والكهربائية⁽²⁾ في سنة 2009 بإلحاق هذه المصلحة مباشرة بالإدارة العامة للشركة ضمانا لاستقلاليتها. وبالإضافة إلى ذلك، يتم تأمين عمليات الضخ خلال كامل اليوم من طرف ثلاث فرق في حين يتولى فريق واحد تأمين مراقبة جودة الكميات المنقولة مما لم يسمح باحترام دورية وعدد اختبارات الجودة الواردة بدليل الإجراءات⁽³⁾. فقد تبين أن نسبة إجراء الاختبارات لم تتجاوز بخصوص البنزين الخالي من الرصاص 62 % في سنة 2012 و 48 % في سنة 2013. وبلغت هذه النسبة لمادة الغازوال 63 % في سنة 2012 و 53 % في سنة 2013 أما بالنسبة لمادة الغازوال 50 فإن هذه النسبة لم تتجاوز 28 % في سنة 2013 مقابل 50 % في سنة 2012.

ومن ناحية أخرى، يتم خلال دورة الضخ استعمال مادة البترول للفصل بين المواد المنقولة مما يفرض خليطا يتم سحبه في مرحلة أولى للمحافظة على جودة المنتوجات المسلمة وإدماجه لاحقا بنسب محددة في مادتي البنزين الخالي من الرصاص ومادة الغازوال. وقد لوحظ غياب معيار واضح يخص حجم كميات الخليط التي يتم سحبها حيث سجل تفاوت هام في الكميات المسحوبة بالنسبة لدورات مثيلة. ويذكر على سبيل المثال الدورتين 5 و 10 لسنة 2012 حيث تم على التوالي سحب 20 م³ و 84 م³ من الخليط. ويترتب عن ارتفاع الكميات المسحوبة صعوبة في دمجها لاحقا أو تجاوز لنسب الإدماج المسموح بها مما من شأنه أن يؤثر على مواصفات المنتوجات.

وعلى صعيد آخر، تمسك الشركة وفقا للاتفاقية المبرمة بينها وبين الشركة التونسية لصناعات التكرير والموزعين، حسابات مواد جارية للموزعين قصد متابعة الفوارق بين الكميات المفوترة للموزعين من قبل الشركة التونسية لصناعات التكرير وتلك المسلمة لهم من قبل الشركة بمحطة

(1) تعتمد الشركة آلية القيس الثابت للأحواض حصريا عند حدوث إنذار رئيسي بالعدادات .

(2) تقرير تدقيق السلامة 2009

(3) أوجب دليل الإجراءات ضرورة إجراء اختبار عند تغيير المادة المسلمة أو تغيير الحريف .

رأى. وتمثل الفوارق المسجلة خسائر بالنسبة للشركة عند استلام الموزع لكميات أقل من تلك المفوترة من قبل الشركة التونسية لصناعات التكرير وأرباحا في حالة العكس. إلا أنه إجمالاً، تحقق الشركة ربحاً باعتبار تثنين الخليط الذي يتم سحبه من مادة البترول الأقل سعرا وإدماجه لاحقا بمادتي البنزين الخالي من الرصاص أو الغازوال الأرفع سعرا. وقد تبين وجود تفاوت في النتيجة الإيجابية المسجلة في الفترة الممتدة من 2009 إلى 2013 حيث تراوحت بين 432 أ.د. و1052 أ.د. دون أن يتم تحليل مصدرها بدقة للوقوف على مدى توفّق الشركة في تثنين الكميات التي يتم سحها.

وبالإضافة إلى ذلك، يتم دمج مجمل كميات الخليط المتأتية من نقل مادة الغازوال 50 صلب مادة الغازوال الأقل سعرا مما حملّ الشركة فارقا سلبيا في السعر بلغ مجمله 341 أ.د. في الفترة الممتدة من سنة 2010 إلى سنة 2013. ولتفادي هذه الوضعية، قامت الشركة بإجراء تجارب بيّنت إمكانية إعادة دمج الخليط بمادة الغازوال 50 بنسبة تناهز 1,5 % من الكميات المسلمة مع المحافظة على كافة خصائصها. غير أنّ الشركة لم تشرع في اعتماد هذه الإمكانية ممّا لم يسمح من تفادي الخسائر المتأتية من التصرف في هذه المادة.

والشركة مدعوة إلى التسريع في المصادقة على الدراسات التي قامت بها في هذا الشأن قصد الشروع في استغلال هذه الإمكانية المتاحة.

ج- الصيانة والسلامة

تبين من الأعمال الرقابية غياب وظيفة البرمجة والأساليب والتنفيذ التي تتولّى متابعة وضعية التجهيزات قصد برمجة ومراقبة عمليات الصيانة من حيث المردودية والكلفة. وتفتقر الشركة إلى منظومة تصرّف في الصيانة بالإعلامية تمكّن من إحكام برمجة عمليات الصيانة ومتابعتها ممّا أثر سلبا على إنجاز عمليات الصيانة. فقد لوحظ أنّ الشركة لا تقوم بإعداد تقارير يومية حول عمليات الصيانة الوقائية المنجزة وذلك خلافا لدليل الإجراءات حيث يتم الاكتفاء بإعداد تقارير أسبوعية غير دقيقة لا تتضمن قطع الغيار التي تم استعمالها أو التجهيزات التي تم التدخل بخصوصها.

وبالإضافة إلى ذلك، لم يتم تحديد معايير داخلية تضبط معدل مدة التدخل الخاصة بكل عملية مما لا يسمح بإحكام برمجة عمليات الصيانة وبمتابعة أداء الأعوان المكلفين بذلك. وتبين في نفس السياق تراجع نسبة إنجاز برامج الصيانة المبرمجة من 77 % في سنة 2010 إلى 23 % في سنة 2013.

ومن ناحية أخرى، يتوفّر لدى الشركة مخزون من قطع غيار خصوصية يتجاوز عددها 4000 منتج تفوق قيمته 2 م.د. وقد تبين في شأن هذا المخزون جمع المكلف به لمهمّي مسك حسابية المواد والتصرف فيه. ولا يتم خلال الجرد السنوي مقارنة المخزون النظري بالمخزون الفعلي وتبرير الفوارق المسجلة ممّا من شأنه أن لا يساعد على المحافظة على مختلف المواد المكونة لهذا المخزون. علماً وأنّه يتواصل القيام بمتابعة هذا المخزون بصفة يدوية مما قد لا يساعد على متابعة حركة المخزون وتفادي حالات نفاذه.

وعلى صعيد آخر، تخضع الأشغال التي يقوم بها أصحاب الأراضي التي يعبرها الأنبوب إلى ترخيص مسبق من قبل الشركة قصد ضمان عدم الإضرار بالأنبوب. وللتثبت من مدى الالتزام بهذا الإجراء، تقوم إدارة السلامة بدوريات تفقد يومية على طول خط الأنبوب. غير أنّه لوحظ أنّ الشركة لا تتولى التنبيه في الإبّان على الأشخاص المخالفين. فمن خلال فحص عينة متكونة من 38 عملية معاينة تمت في سنة 2013 وأفضت إلى اكتشاف وقوع أشغال أو تدخل من شأنه أن يهدد سلامة الأنبوب، تبين أنّ الشركة لم تتول التنبيه كتابياً في الإبّان على المخالفين إلّا في 18 حالة فقط كما استغرقت عملية التنبيه يومين أو أكثر في 11 حالة من بينها حالتان تجاوزت فيهما مدّة التنبيه أسبوعاً.

ومن ناحية أخرى، لم تشمل مهمة التدقيق المتعلقة بالسلامة والمنجزة منذ سنة 2008 سوى محطة رادس ممّا لم يسمح بالوقوف على وضعية محطتي بنزرت ومطار تونس قرطاج. ولم تقم الشركة بتحيين مخطط العمليات الداخلية بصفة دورية كل 3 سنوات وتحيين دراسة المخاطر كل 5 سنوات.

د - حقوق الإرتفاق

يمتد الأنبوب متعدد المواد بنزرت-رادس على طول 71 كلم منها 36 كلم داخل أراض فلاحية أغلبها في مناطق أوتيك والختمين ورواد فيما يمرّ هذا الأنبوب بمسافة 23 كلم عبر مناطق عمرانية برواد وسكرة وحلق الوادي .

وتتوزّع ملكية العقارات التي يمر بها الأنبوب بين ملك عمومي بنسبة 35 % وملك خاص بنسبة 53 % فيما حصلت الشركة بالنسبة لبقية العقارات على تعهد المالكين بمنحها حق ارتفاق دون المطالبة بأية تعويضات .

وأخضع الفصل الأول من القانون عدد 60 لسنة 1982 المؤرخ في 30 جوان 1982⁽¹⁾ بناء واستغلال قنوات نقل المواد البترولية إلى ترخيص بمقتضى أمر أو بعقد امتياز مصادق عليه بأمر ويحرر وفقا لكراس شروط نموذجي. ولم تتول الشركة منذ شروعها في استغلال أنبوب بنزرت-رادس في سنة 1984 تسوية وضعيته العقارية طبقا لهذا القانون. ومن جهة أخرى، وبغرض إنجاز أنبوب نقل وقود الطائرات رادس-مطار قرطاج، توجّهت الشركة بمطلب إلى سلطة الإشراف للحصول على رخصة بناء واستغلال هذا الأنبوب، غير أنّ الشركة لم تتحصل على إجابة بهذا الخصوص. وتبعاً لذلك، لم تنتفع الشركة بمزايا القانون المذكور آنفاً على غرار عدم إلزامية التسجيل العقاري لحقوق الارتفاق وإمكانية معاينة الأعمال التي من شأنها إلحاق الضرر بسير عمل القنوات والمحافظة عليها وصيانتها بمحاضر يحررها أعوان مخلصون تابعون لها.

ومن شأن الإسراع في إدراج شبكة نقل المحروقات التابعة للشركة ضمن قائمة الأنابيب المنصوص عليها بالقانون 82-60 المشار إليه آنفاً أن يمكن الشركة من حماية ممتلكاتها وأن يضمن استمرارية نشاطها.

وبالإضافة إلى ذلك، وخلافاً للفصل 15 من الأمر عدد 793 لسنة 1984 المتعلق بتطبيق القانون المشار إليه آنفاً، لم تقم الشركة بدفع معلوم حوز الأراضي التابعة للملك العمومي والذي بلغ مجموعه منذ الشروع في استغلال أنبوبي بنزرت-رادس ورادس-مطار قرطاج وإلى موفى سنة 2013 ما يناهز 1,272 م.د.

وفي إطار تركيز الأنبوب متعدد المواد، قامت الشركة خلال سنتي 1982 و1983 بإبرام اتفاقيات مع المالكين الخواص للأراضي التي يشقها الأنبوب تمنحها حق الارتفاق لمدة ثلاثين سنة. إلا أنّها لم تحرص على تسجيل هذا الامتياز مما لا يجنبها التعرض لنزاعات في حالة نقل ملكية الأراضي التي يمر منها الأنبوب. ولم يتم تعميم إجراءات إبرام عقود الانتفاع بحقوق الارتفاق للأراضي الراجعة إلى ملك الدولة مما لم يسمح بالمحافظة على حق العبور وبعدم الإضرار بمصالحها. من ذلك أجبرت الشركة في سنة 2006 على تغيير مسار أنبوبها متعدد المواد في جزئه المار من قنال حلق الوادي بسبب إعادة تهيئة أحد أرصفة الميناء لفائدة صهر الرئيس السابق وهو ما حمل الشركة كلفة غير مبررة بلغت 3 م.د.

ومن ناحية أخرى، انتهت في سنتي 2012 و2013 صلوحية جل عقود انتفاع الشركة بحقوق الارتفاق وهو ما يستدعي صرف منحة تعويض للمالكين بعنوان الفترة الجديدة. وللغرض، قامت الشركة في شهر جويلية 2012 بتكليف خبير لدى المحاكم لتحديد قيمة هذه المنحة الذي قدرها بما

⁽¹⁾ المتعلق ببناء ومد واستغلال القنوات ذات المصلحة العامة المعدة لنقل سائل الوقود والغاز والمائعة والمميعة بالضغط كما تنقيحه بالقانون عدد 50 لسنة 1995 المؤرخ في 12 جوان 1995.

يناhez 3,979 م.د. كما قامت الشركة بمراسلة وزارة أملاك الدولة والشؤون العقارية لتقدير قيمة التعويض لفائدة المالكين دون أن تحصل على رد في الغرض. ونتيجة لذلك، لم تتمكن الشركة من تجديد أي اتفاقية رغم تقديم بعض المالكين لمطالب في الغرض خلال سنتي 2012 و2013. وقام البعض الآخر برفع قضايا أمام المحاكم تعلقت إحداها بمطالبة الشركة برفع معداتها من أراضيهم.

كما لم يستند ضبط قيمة منحة حق الارتفاق الجديدة إلى الوضعية التي أصبحت عليها بعض الأراضي باعتبار التطور العمراني وإدراج أجزاء منها بالملك العمومي حيث تم اعتماد المساحات المدرجة بالاتفاقيات المبرمة عند وضع الأنبوب في سنة 1984 والتي ألزمت المالكين بعدم البناء على قطع الأرض التي عرضها خمسة أمتار والتي تتوسطها القناة ووجوب حصولهم على ترخيص من الشركة في شأن كل مشروع بناء أو منشأة تحت أرضية بالنسبة لبقية المساحة على عرض 12 مترا. ومن شأن ضبط المساحات اللازمة لنشاط الشركة أن يمكن من تحديد مجال حقوق الارتفاق وقيمتها بدقة.

ومن جهة أخرى، قامت الشركة في سنة 1982 بخلاص مبلغ 1500 دينار للمالك الأصلي لأحد قطع الأراضي التي يمر منها الأنبوب كتعويض عن حقوق الارتفاق لمدة ثلاثين سنة. وعلى إثر تغيير ملكية هذه الأرض في سنة 2000، أبرمت الشركة عقدا يتعلق بحقوق الارتفاق مع المالك الجديد دون التنصيص على مواصلة الانتفاع بحقوقها طبقا للعقد المبرم مع المالك الأصلي. وقد ترتب عن هذه الوضعية تحمل الشركة مبلغ 507 أ.د. تنفيذا لحكم صدر في نوفمبر 2008 لفائدة المالك الجديد كتعويض عن حقوق الارتفاق.

III- التصرف في الصفقات

أنجزت الشركة خلال الفترة 2007-2013 صفقات لدعم بنيتها التحتية بقيمة تناهز 6,335 م.د. وأفرز فحص ملفاتها نقائص حالت دون التحكم في الكلفة والاستفادة منها في الآجال المبرمجة خاصة بالنسبة لصفقة تحويل الأنبوب متعدد المواد وصفقة تفقد شبكة الأنابيب إضافة إلى صفقات أخرى.

أ- صفقة تحويل الأنبوب متعدد المواد

قصد ضمان استمرارية نقل المحروقات عبر الأنبوب متعدد المواد بنزرت-رادس، تم تركيز أنبوب ثان احتياطي بالنسبة للجزء من الشبكة الذي يعبر قنال حلق الوادي. وأظهرت عملية تفقد الأنبوب الاحتياطي ضرورة تغييره. ولهذا الغرض، تم في شهر ماي 2004 الإعلان عن طلب عروض أفضى

إلى إسناد صفقة أشغال إلى أحد المقاولين بمبلغ 778 أ.د. وأجال تنفيذ مدتها 120 يوما. وقبل إمضاء عقد الصفقة، أبدى ديوان البحرية التجارية والموانئ في مارس 2005 اعتراضه على مسار الأنبوب نظرا إلى برمجته إنجاز عدد من المشاريع الكبرى بذلك الموقع وطالب الشركة بتغيير مسار الأنبوبين الرئيسيين والاحتياطي.

وأمام هذه الوضعية، وخلافا لمقتضيات الفصلين 8 و9 من الأمر المتعلق بالصفقات العمومية، لم تقم الشركة بدراسة دقيقة لحجم الأشغال وأجال التنفيذ وتفعيل المنافسة باعتبار الحاجيات الجديدة التي أصبحت تشمل أشغال تحويل الأنبوب الاحتياطي والأنبوب الرئيسي إضافة إلى اقتناء الأنابيب. فقد قامت الشركة بالزيادة في حجم أشغال الأنبوب الاحتياطي موضوع الصفقة المشار إليها آنفا إضافة إلى إبرام صفقتين إضافيتين لإنجاز أشغال تحويل الأنبوب الرئيسي ولاقتناء القنوات بقيمة بلغت على التوالي 1677 أ.د. و306 أ.د.

وتبعاً لذلك وقبل إبرام الصفقة المتعلقة بالأنبوب الاحتياطي في أبريل 2006، قامت الشركة بالزيادة في الكميات الأصلية الواردة بكراس الشروط مما ترتب عنه الترفيع في مبلغ الصفقة من 778 أ.د. إلى 965 أ.د. ولم يتم الإذن بالشروع في الأشغال إلا في سبتمبر 2006 أي بعد 6 أشهر من إبرام الصفقة ليتم في نفس اليوم إيقاف الإذن بالشروع في الأشغال والذي استمر لمدة 111 يوما نظرا إلى عدم توفر الأنابيب. كما تم إيقاف الأشغال مرة ثانية لمدة 189 يوما بسبب عدم تقدّم أشغال تحويل الأنبوب الرئيسي اللازمة لإنجاز عمليات الربط مع بقية أجزاء الشبكة. ونتيجة لهذه الوضعية، تواصل تنفيذ الصفقة إلى شهر نوفمبر 2007 أي لمدة تجاوزت ثلاثة أضعاف الأجل التعاقدية.

وبالإضافة إلى ذلك، لوحظ بالنسبة لصفقة أشغال الأنبوب الرئيسي ضعف في تحديد الحاجيات مما انجر عنه الزيادة في بعض عناصرها بنسبة 24 % وبمبلغ إجمالي ناهز 494 أ.د. واستأثرت أشغال الحفر تحت الطريق السيارة تونس-حلق الوادي لوحدها بمبلغ 303 أ.د. حيث تم الترفيع فيها من 183 متر خطي إلى 388 متر خطي. وكان من شأن اعتماد الكميات الحقيقية للأشغال أن يفضي إلى إسناد الصفقة إلى صاحب العارض المرتب ثانيا وإلى اقتصاد في الكلفة بما يناهز 152 أ.د. وخلافا لمقتضيات الفصل 85 من الأمر 3158 لسنة 2002 المتعلق بتنظيم الصفقات العمومية، أدخلت الشركة تغييرا في نوعية أشغال الحفر تحت الطريق السيارة نظرا إلى اعتماد أنابيب بمواصفات مخالفة عن تلك المدرجة بالعقد وذلك دون إبرام ملحق في الغرض.

ب- صفقة تفقد شبكة الأنابيب

دأبت الشركة كل خمس سنوات⁽¹⁾ تقريبا على القيام بالتفقد الداخلي للأنابيب قصد التأكد من سلامتها من التآكل والمحافظة على خصائصها الفنية. وتم في هذا الإطار، الإعلان في مارس 2007 عن طلب عروض شارك فيه أربعة عارضين. وأفضت عملية الفرز الفني إلى قبول عرض وحيد. وخلافا لما نص عليه الفصل 100 من الأمر المتعلق بالصفقات، لم تقم لجنة الفرز بتقييم نتائج المنافسة باعتبار عدد العروض غير المطابقة لكراس الشروط والوضعية التنافسية الموضوعية للقطاع المعني بالطلبات. ويشار في هذا الصدد إلى أنّ بعض الشروط الواردة بطلب العروض قد تمثل عائقا أمام توسيع المنافسة على غرار شرط الخبرة في مجال تفقد الأنابيب الذي ضبط بعشر سنوات حيث لم يتمكن سوى العارض الوحيد المقبول فنيا من احترام هذا الشرط وأمام عدم مطابقة عرضه المالي لكراس الشروط، تم الإعلان عن طلب العروض غير مثمر.

وعلى إثر إعادة طلب العروض في ديسمبر 2007، استغرقت عملية الفرز ما يزيد عن 250 يوما ولم يتم إبرام الصفقة إلا في فيفري 2009 بمبلغ 295 أ.د. كما تواصل تنفيذ الصفقة إلى سبتمبر 2012 مقابل آجال تعاقدية بخمسة أشهر. ولم تتحصل الشركة على التقرير النهائي المتعلق بأنبوب بنزرت-رادس إلا بعد سنتين من انطلاق الأشغال مقابل مدة محددة بشهر واحد. وتبين أنّ عملية التفقد لم تغط بعض الجوانب الهامة في معرفة خصائص الأنبوب مثل المستوى المقبول للضغط داخل الأنبوب والسّمك المتبقي للأنبوب.

أمّا في خصوص أنبوب نقل وقود الطائرات، فقد سجّل خلال عملية التفقد في ديسمبر 2009 تفكّك للآلة المعدة للغرض داخل الأنبوب مما نتج عنه إيقاف العملية إلى حين معالجة هذه الوضعية. ورغم استئناف التفقد في ماي 2011 فإنّه لم يتم التوصل إلى التعرف على الوضعية النهائية للأنبوب حيث لم تتحصل الشركة على أي تقرير في الغرض. وقد نتج عن ذلك فسخ الصفقة في سبتمبر 2012 أي بعد 40 شهرا من انطلاق عملية التفقد. وعند إعادة طلب العروض في جوان 2013، لم تتحصل الشركة سوى على عرضين تبين عدم مطابقتها لكراس الشروط. وقد نتج عن هذه الوضعية عدم حصول الشركة على تقارير تخص الوضعية الداخلية للأنبوب متعدد المواد منذ 12 سنة علما وأنّه تم في الأثناء إدخال تغييرات على بعض أجزائه.

(1) أنجزت الشركة هذا الصنف من التفقد خلال سنوات 1993 و 1997 و 2002

ج-صفقات أخرى

شهدت بعض الاستثمارات المبرمجة تأخيراً في إبرام الصفقات المتعلقة بها بسبب عدم إعداد كراسات الشروط في الإبان أو بسبب طول آجال فرز العروض. ويذكر في هذا المجال صفقة مشروع تجديد وتحسين الآلية بمحطتي بنزرت ورادس الذي برمج إنجازه في سنة 2010 بمبلغ قيمته 250 أ.د. وذلك لإضفاء مزيد النجاعة على التصرف في شبكة نقل المحروقات عند حدوث خلل في عملية الضخ. ولم يتم إلى موفى جوان 2014 استيفاء مرحلة إعداد كراس الشروط. وكذلك الشأن بالنسبة لصفقة تهيئة المباني بمحطتي بنزرت و رادس بمبلغ 155 أ.د. المبرمجة في سنة 2013 والتي لم يتم الشروع في إبرامها إلى موفى جوان 2014 .

وفي خصوص آجال فرز العروض، لا تعمل الشركة دائماً على احترام مدة صلوحية العروض حيث تبين أنه من بين 16 طلب عروض تم الإعلان عنها خلال الفترة 2010-2013 استغرق فرز 5 منها ما يزيد عن 180 يوماً ليبلغ أعلاها 381 يوماً. ومن شأن هذه الوضعية أن تفوّت على الشركة الانتفاع بعروض مقبولة في صورة رفض العارضين التمديد في صلوحية عروضهم وأن تساهم في تأخير إبرام الصفقات والانتفاع بدخول المشاريع حيز الاستغلال. ويذكر على سبيل المثال طلب العروض عدد 02 لسنة 2012 المتعلق باقتناء المضخات الذي استغرق فرزه ما يزيد عن 13 شهراً مما ترتب عنه انقضاء مدة صلوحية العروض بستة أشهر رغم التمديد فيها في مناسبتين.

وفي نفس السياق، شهد طلب العروض عدد 3 لسنة 2011 المتعلق باقتناء أجهزة القيس الآلي لكميات المواد بخزانات الخليط تأخيراً في اختيار المزود حيث اقترحت لجنة الفرز إسناد الصفقة إلى صاحب العرض الأقل ثمناً بمبلغ (54 أ.د.) مقابل تقديرات بمبلغ (150 أ.د.). إلا أنه ونظراً إلى ضياع ملف عرض المزود⁽¹⁾، رفضت اللجنة الداخلية للصفقات النظر في هذا الملف وأوصت بالقيام بمهمة تدقيق في الغرض. غير أنه لم يتم اتخاذ أي إجراء في هذا المجال مما ترتب عنه انقضاء مدة صلوحية العرض وعدم الشروع إلى موفى جوان 2014 في تنفيذ هذه الصفقة.

وبالإضافة إلى ذلك، لوحظ عدم انعقاد اجتماعات اللجنة الداخلية للصفقات ممّا نتج عنه تأخير في تنفيذ بعض الصفقات. ويذكر في هذا الصدد، طلب العروض عدد 02-2012 المتعلق باقتناء المضخات وكذلك طلب العروض عدد 04-2013 المتعلق بمهمة التفقد الداخلي للأنابيب اللذين تم فرز العروض المتعلقة بهما على التوالي في سبتمبر 2013 وأكتوبر 2013 إلا أنه لم يتم إلى غاية جوان 2014 عرضهما على أنظار اللجنة الداخلية للصفقات.

(1) حسب المذكرة المقدمة للجنة الداخلية للصفقات بتاريخ 04 جويلية 2012.

ولمعالجة هذه النقائص، يتعين على الشركة إضفاء مزيد الدقة على ضبط حاجياتها واحترام التراتيب والآجال المتعلقة بإبرام وتنفيذ الصفقات قصد الاستفادة بها في الإبان إضافة إلى التحكم في كلفتها.

IV- التصرف الإداري ونظام المعلومات

أفرز النظر في التصرف الإداري للشركة ونظام المعلومات ملاحظات تعلق بالتصرف في الأعوان ونظام المعلومات.

أ - التصرف في الأعوان

تفتقر الشركة إلى قانون إطار ينظم التخطيط للانتدابيات والترقيات ومراقبة الأعباء المتصلة بالأعوان وذلك خلافا للقانون عدد 9 لسنة 1989 والمتعلق بالمساهمات والمؤسسات والمنشآت العمومية والنصوص المتممة والمنقحة له وهو ما من شأنه أن يحول دون ضبط الحاجيات من الموارد البشرية والتحكم في استغلالها وفي أعبائها.

فعلى إثر إحالة 14 عوناً على التقاعد، سجّلت بعض الوظائف شغوراً على غرار وظيفة مهندس بالإدارة الفرعية للاستغلال بمحطة رادس وكذلك وظيفة مهندس لمتابعة وضعية الأنبوب. كما لم يتم بالهيكل التنظيمي إحداث وظيفة كاهية مدير الإدارات غير الفنية قصد الإعداد لسد الشغورات المنتظرة في وظائف المديرين المركزيين والتي تستدعي حسب القانون الأساسي لأعوان الشركة أن يتوفر للمرشح لهذا المنصب شرط اضطلاع بوظيفة كاهية مدير لمدة لا تقل عن سنتين.

وبالإضافة إلى ذلك، شهدت الساعات الإضافية خلال الفترة 2011-2013 ارتفاعاً ملحوظاً حيث تطوّرت بنسبة تراوحت بين 68% و 87% مقارنة بسنة 2010 مما ترتب عنه تجاوز بعض الأعوان السقف القانوني للساعات الإضافية. وقد استأثر أعوان قاعة متابعة الضخ بالجزء الأكبر من هذه الساعات حيث تراوحت حصتهم بين 48% و 62%. ولئن تستدعي طبيعة العمل اللجوء إلى الساعات الإضافية لتأمين تواصل عملية الضخ إلا أنّه تبيّن أنّ بعضها يتم نتيجة تعويض الأعوان المتغيّبين أو المتمتعين بعطلة سنوية. كما يتبيّن أحيانا مباشرة بعض الأعوان منهم لمدة عمل تتجاوز 14 ساعة في اليوم ممّا من شأنه أن ينعكس سلباً على مردودية أداء العمل.

وعلى صعيد آخر، تولت الشركة إلحاق أحد الموظفين بوزارة الصناعة من جانفي 2008 إلى أكتوبر 2010، وصرفت لفائده مبلغ 112 أ.د بعنوان الأجور والمنافع الاجتماعية. وكذلك الشأن بالنسبة لموظف آخر تم إلحاقه بنفس الوزارة منذ شهر أوت 2012 وصرفت له أجور ومنافع اجتماعية بمبلغ جملي يناهز 83 أ.د إلى موفى شهر جوان 2014. وتعتبر هذه الوضعية مخالفة للفصل 57 من النظام الأساسي الخاص بأعوان الشركة وللاتفاقيتين المبرمتين في الغرض مع وزارة الإشراف واللتين نصتا على تسديد الوزارة كامل المرتبات ومساهمات الصناديق الاجتماعية المحملة على المؤجر بموجب كشف يقع إعداده من قبل الشركة. وإلى شهر جوان 2014، وبالرغم من إرسال الشركة لكشوف بهذه المبالغ إلى الوزارة فإنه لم يتم خلاصها. كما تبين وضع أحد الأعوان على الذمة بالاتحاد العام التونسي للشغل منذ سنة 2007 دون أن تحصل الشركة في شأنه منذ سنة 2012 على ترخيص مما حملها دون موجب لأجور ناهزت 55 أ.د إلى موفى جوان 2014. ويتعين على الشركة القيام باستخلاص هذه المبالغ.

III - نظام المعلومات

خلافًا لأحكام منشور الوزير الأول عدد 10 المؤرخ في 20 ماي 2011 والمتعلق بتطوير نظام المعلومات والاتصال، لم تتول الشركة إعداد خطة عمل للإعلامية على المدى القريب والمتوسط تضبط مجالات تحسين أداء نظم المعلوماتية والموارد الواجب توفيرها باعتبار أهداف نشاطها ومخاطر تقنية المعلومات. من ذلك قامت الشركة باقتناء تطبيقات جاهزة مما يجعلها في حالة تبعية لمكتب الدراسات الذي قام بتطوير هذه التطبيقات. فقد تبين وجود نقص في عدد أعوان إدارة تقنية المعلومات مما لم يسمح بتوفر المهارات اللازمة لاستغلال هذه التطبيقات. وبالإضافة إلى ذلك، تفتقر الشركة للجنة تسيير تقنية المعلومات تضم ممثلين عن مختلف إداراتها وتتولى ضبط مشاريع تقنية المعلومات ومتابعة تنفيذها وفق مبادئ الشمولية والإدماج. وقد نتج عن هذه الوضعية ظهور بعض النقائص على مستوى تطوير التطبيقات المركزة واستغلالها.

وفي هذا المجال، قامت الشركة باقتناء تطبيق OPEN PGI، التي تغطي أنشطة التزود والاستثمارات والتصرف في الميزانية والمحاسبة والمالية دون إعداد دراسة دقيقة للحاجيات مما لم يسمح بتغطية بعض الأنشطة التي لها علاقة بمجال هذه المنظومة. فقد تواصل إصدار طلبات الشراء يدويا من قبل الإدارات المعنية وإدراجها لاحقا بالمنظومة من قبل إدارة الشراءات مما قد يتسبب في أخطاء أو تأخير. كما لا تساعد هذه التطبيقية الإدارات المعنية على القيام بمتابعة مراحل التنفيذ. ولا تسمح هذه التطبيقية كذلك بمنع إعادة إصدار أذن الشراء بالنسبة لطلبات صدرت بشأنها أذن شراء بصدد الإنجاز. وبالنسبة لنشاط المالية، لا تمكن هذه التطبيقية من إعداد المقاربات البنكية وميزانية

الخزينة إضافة إلى متابعة التوظيفات المالية للشركة التي يتواصل القيام بها باستعمال تطبيقية مكتبية.

وفي نفس السياق، يشوب تطبيقتي النشاط التجاري ومتابعة العدادات نقائص حالت دون الاستفادة بجميع وظائفهما. من ذلك أنه لا يتوفر دليل استعمال يوضح مختلف وظائف تطبيقية النشاط التجاري مما انجر عنه لجوء بعض أعوان الشركة إلى تطبيقات مكتبية للقيام بمهامهم. ويذكر على سبيل المثال متابعة موازنة الخط⁽¹⁾ التي يعدّها رئيس قسم عمليات الضخ باستعمال تطبيقية مكتبية في حين تسمح التطبيقية التجارية باستخراج البيانات المطلوبة.

كما لوحظ أنّ تطبيقية النشاط التجاري لا تغطي بعض جوانب النشاط التي يتواصل متابعتها بصفة يدوية أو باستغلال تطبيقات مكتبية. فبخصوص متابعة مؤشرات عمليات الضخ، يستغل الأعوان المكلفون بتأمين عملية النقل تطبيقية مكتبية لتسجيل مختلف معطيات الاستغلال كعدد ساعات العمل والتوقفات والمضخات المستعملة ونسبة الضخ. وكذلك الشأن بالنسبة إلى التسجيل المحاسبي الآلي لقيمة الفارق بين الكميات المستلمة والمسلمة للحرفاء حيث يتواصل القيام به بصفة يدوية عند كل تغيير في الأسعار أو عند ختم السنة المحاسبية.

كما يتولّى المسؤول عن الفوترة إدراج الأسعار بالتطبيقية والمصادقة عليها وهو ما يعد جمعا لوظائف متنافرة قد يترتب عنها حصول تجاوزات أو أخطاء. وبالإضافة إلى ذلك، لا تسمح التطبيقية بالاحتفاظ إلاّ بسعر وحيد بالنسبة لكل مادة ممّا يجبر المسؤول عن الفوترة عند إعدادة لإحصائيات تخص فترات سابقة على القيام بإدراج الأسعار المعمول بها بتلك الفترات ممّا قد ينجر عنه ارتكاب أخطاء. ولذلك يتعين تعديل التطبيقية بما يتماشى مع حاجيات الشركة وبما يمكن من المحافظة على صحة المعطيات التي يتم إعدادها باستعمال هذه التطبيقية.

وعلى صعيد آخر، تشوب منظومة السلامة المعلوماتية نقائص من شأنها أن لا تضمن توفّر المعطيات وصحتها وسريتها حيث يضطلع المسؤول عن السلامة بعمليات الاستغلال والإشراف على إدارة الإعلامية مما يعد جمعا لوظائف متنافرة. وبالإضافة إلى ذلك ولئن تم في سنة 2007 إحداث لجنة للسلامة المعلوماتية إلاّ أنّها لم تعقد اجتماعات مما حال دون تنفيذ المهام المناطة بعهدتها وخاصة منها متابعة تقييم مخاطر الإعلامية وتقارير التدقيق في السلامة المعلوماتية.

ولم يتم أيضا تنفيذ عدد من التوصيات الصادرة عن المهمة الرقابية للسلامة المعلوماتية التي تم إنجازها منذ فيفري 2011 من قبل مكتب تدقيق خاص تطبيقا للقانون عدد 5 لسنة 2004

(1) الكميات المسلمة والمستلمة عبر الأنبوب باعتبار الكميات التي يتم سحبها وتلك التي يتم دمجها.

المتعلق بالسلامة المعلوماتية على غرار ضبط المخاطر وتقييمها وإرساء منظومة تمكّن من الاحتفاظ بصورة للنظام وتركيز حازم ناري يمكن من مراقبة الاتصالات وتراسل المعطيات.

*

* *

يمثل استعمال الأنابيب في نقل المحروقات أحد الخيارات الهامة للاقتصاد الوطني لما توفّره من فوائد اقتصادية وبيئية. وقد بادرت البلاد التونسية إلى الاستفادة بهذه المزايا من خلال بعث شركة النقل بواسطة الأنابيب أوكلت لها مهمة تطوير هذا النشاط وتمكّنت من اكتساب الخبرة اللازمة في المجال. غير أنّ النتائج الإيجابية المسجلة في هذا المجال، لا تحجب وجود جوانب أخرى من نشاط الشركة تحتاج إلى مزيد من التحسين قصد بلوغ أداء أفضل لمهامها.

ففي مجال تدعيم حصة النقل عبر الأنابيب، توصي الدائرة باستكمال الدراسات اللازمة لمختلف المشاريع المبرمجة لتطوير شبكة النقل عبر الأنابيب أخذا بعين الاعتبار فوائدها المنتظرة على المدى القريب والمتوسط وخاصة بالنسبة للأجيال القادمة.

ويتعيّن على الشركة مزيد الحرص على متابعة دورات الضخ قصد التحكم في الفارق بين الكميات المستلمة والمسلّمة وفي المحافظة على جودة المنتوجات المنقولة قصد المحافظة على علاقاتها مع حرفائها مع تفادي الخسائر التي تنجر عن عمليات النقل. كما ينبغي على الشركة الإسراع في إجراء عمليات التفقد لشبكة الأنابيب وتحيين دراسة المخاطر والمخطط العملي للتدخل قصد ضمان استمرارية تزويد السوق بالمحروقات.

وتوصي الدائرة الشركة بتسوية الوضعية العقارية لحقوق الارتفاق طبقا للقوانين والتراتيب الجاري بها العمل والإسراع في إدراج شبكة نقل المحروقات طبقا للقانون عدد 60 لسنة 1982 المشار إليه أنفا قصد حماية ممتلكاتها وضمان استمرارية نشاطها.

وينبغي على الشركة إضفاء مزيد الدقة على تقدير حاجياتها وإحكام إجراءات إعداد وتنفيذ الطلب العمومي قصد الحصول على أفضل العروض وفق لمبادئ الشفافية والمساواة والمنافسة ومزيد التقيد بالتراتيب الجاري بها العمل في مجال إبرام الصفقات العمومية. وعلى الشركة الإسراع في إعداد قانونها الإطاري وسدّ الشغورات لتأدية وظائفها على الوجه الأفضل. كما تدعى الشركة إلى إحكام استغلال أنظمتها المعلوماتية بما يتماشى مع حاجياتها إضافة إلى ضمان سلامة المعلومات بما يمكنها من إحكام قيادتها وإدارتها لمختلف أنشطتها.

ردّ وزارة الصناعة والطاقة والمناجم

يحتل قطاع النقل عبر الأنابيب مكانة هامة في منظومة التزود بالمحروقات خصوصا من الناحيتين الاقتصادية والبيئية. وتستغل شركة النقل بواسطة الأنابيب منذ سنة 1983 أنبوبا لنقل المحروقات يربط مصفاة بنزرت بمستودعات رادس البترولية التي تمثل المزود الرئيسي لمنطقة تونس الكبرى وولايات الوسط. كما تستغل الشركة كذلك منذ سنة 2006 أنبوبا لنقل الكيروزان يربط بين مستودعات رادس ومطار تونس قرطاج.

وبخصوص التوجهات الإستراتيجية للشركة وأبرز المشاريع الكبرى التي بُرِجت في الفترة الأخيرة، فقد تمثلت بالأساس في مشروع أنبوب نقل المحروقات بين الصخيرة والساحل والذي انطلق تنفيذه في مرحلة الدراسات منذ سنة 2002. وقد كان من المنتظر أن يمكن هذا المشروع من تطوير البنية التحتية للنقل عبر الأنابيب باعتبار توفر منطقة الصخيرة على طاقات خزن ومرافق بترولية هامة.

غير أنّ المشروع توقّف في مرحلة إعلان طلب العروض تنفيذا للتوصية المنبثقة عن جلسة العمل الوزارية المنعقدة خلال شهر جويلية 2008 والقاضية بالتخلي عن إنجاز أنبوب جديد نتيجة الأسعار المشدّدة مع دراسة إمكانية استغلال الأنبوب المخصص لنقل البترول الخام بين سيدي الكيلاني والصخيرة.

وقد سُجّلت صعوبات في التفاوض مع الشركاء الأجانب المالكين للأنبوب إضافة للمؤسسة التونسية للأنشطة البترولية ولم يتم التوصل إلى أي اتفاق نهائي بخصوص شراء الأنبوب من جانب الطرف التونسي.

أمّا فيما يتعلق بنقل وقود الطائرات، فقد تقدمت الشركة بمقترحات لتطوير هذا الجانب من النشاط مرفقة بدراسة أولية في الغرض تركز على محورين:

- تهيئة الأنبوب متعدّد المواد الرابط بين مصفاة بنزرت ومستودعات رادس لنقل كيروزان الطائرات.
- إنشاء طاقة خزن بالفضاء التابع للشركة برادس لاستقبال كيروزان الطائرات وتحويله عبر الأنبوب إلى مطار تونس قرطاج الدولي.

ومن شأن هذه الخطة الترفيع في مردودية استغلال أنبوب نقل الكيروزان الرابط بين رادس والمطار وإضفاء النجاعة والمرونة لعمليات التزويد بكيروزان الطائرات.

والوزارة بصدد التعمّق في دراسة هذه المقترحات لاتخاذ القرارات المناسبة بشأنها.

ردّ شركة النقل بواسطة الانابيب

IV- تطوير النقل بواسطة الأنابيب

إنّ تطوير النّقل بواسطة الأنابيب يتطلّب وضع آليات لمجابهة التكلفة الباهظة لبناء المنشآت الخاصة بالنقل بواسطة الأنابيب و ضمان المردودية الماليّة لهذا الاستثمار و ذلك بـ:

- تثمين مزايا النقل بواسطة الانابيب) تأمين تزويد الجهات -المحافظة على البنية التحتية من طرقات وجسور -التخفيض من مخاطر الطرقات -التخفيض من كلفة النقل (...وذلك بتدخّل صندوقي التعديل الجغرافي والخزن الاحتياطي على مستوى الاستثمار وكذلك بمنح المشروع امتيازات جبائية.
- إعادة النظر في خارطة توزيع طاقات الخزن لبعث مستودعات وسيطة جهويّة يقع تزويدها بواسطة الأنابيب انطلاقا من مراكز الإنتاج أو الخزن الأولي.
- تحفيز شركات التوزيع) الحرفاء (للانخراط في هذا النوع من النقل بالتقليص من كمّيات النقل المنجزة عن طريق الشاحنات.
- فتح رأسمال الشركة أمام هذه الشركات على غرار ما هو متعامل به على المستوى الدولي حيث تساهم الشركات البتروليّة الرائدة التي تنشط في مجال التزويد و التوزيع في رأسمال شركات النقل بواسطة الانابيب، ونذكر هنا أنّ الشركة الوطنية لتوزيع البترول لا تساهم في رأسمال الشركة إلّا بـ 0,63 % رغم أنّ حصّتها من السّوق تفوق 40 %.
- مراجعة دورية لتعريفه النّقل بالقدر الذي يسمح بتغطية التكاليف الباهظة للاستغلال وبتعصير نظم النّقل مع العلم أنّ تعريفه النقل بواسطة أنبوب بنزرت-

رأى لم ترتفع منذ بداية نشاط الشركة في سنة 1984 إلى الآن سوى بنسبة تقارب 34 %.

وستواصل الشركة العمل على إقناع الأطراف المتدخلة الأخرى بإنجاز المشاريع التنموية القادرة على تحسين إيرادات الشركة و ضمان ديمومتها.

أ- أنبوب الصخيرة الساحل

توقف إنجاز هذا المشروع في صيغته الأولى بقرار مجلس وزاري منعقد في جويلية 2008 إثر فتح العروض المالية و تمت دعوة الشركة لإعادة دراسة المشروع في صيغة أخرى تتمثل في تغيير مسار الأنبوب باستعمال قناة قديمة مخصصة لنقل البترول الخام من حقل سيدي الكيلاني إلى الصخيرة وهي على ملك الشركة المختلطة التونسية الكويتية الصينية للبترول. وقد راسلت الشركة وزارة الإشراف لتعلمها بعدم ملائمة هذه القناة لنشاط الشركة زد على ذلك عدم توصل سلطة الإشراف إلى اتفاق مع مالكيها.

ويبقى هذا المشروع، الأهم بالنسبة للشركة، قائم الذات إلى حد الآن حيث ثبت في وثيقة أعدتها الإدارة العامة للطاقة متعلقة بالتوجهات الإستراتيجية لقطاع الطاقة في تونس و نأمل أن يقع رفع شارة الانطلاق في إنجازه في أقرب الآجال.

ب- أنبوب وقود الطائرات رادس-مطار تونس/قرطاج

كان المشروع في صيغته الأولى يهدف إلى تجميع حاجيات مطار تونس/قرطاج من وقود الطائرات على مستوى الخزن الأولي لدى محطة الشركة برادس ونقله إلى خزانات شركات التوزيع المتواجدة بالمطار عبر أنبوب مّا يستوجب بناء طاقة خزن وأنبوب ومعدات ضخ وعدّ وتحكم.

وارتكزت الدراسات على تقديرات المبيعات من وقود الطائرات بمطار تونس/قرطاج و نمو سنوي مرتفع.

وبعد أن تمّ إعلان طلب العروض و قبول عدّة عروض في الغرض وقع التخلّي عن جزء مهمّ من المشروع و المتعلّق بالخرن ممّا أثر سلباً على المشروع من حيث الصعوبات الفنية و التجارية التي واجهتها الشركة أثناء ربط محطة الإنطلاق برادس بمستودعات الحرفاء حيث لم يتمّ، عند انطلاق استغلال الأنبوب، ربط إلاّ خزّانات الشركة الوطنية لتوزيع البترول في فيفري 2007. أمّا الحريف الثاني طوطال فأشغال الربط التي دخلت حيز الاستغلال في جانفي 2011 لم تكن موفّقة في البداية إلاّ أن الشركة توصّلت إلى تأهيل قناة الربط وتشغيلها خلال شهر مارس 2015 وأصبح الآن يعمل بصفة طبيعيّة ممّا سيُحسن من مستوى الاستغلال.

ويبقى نقل الكميات المسوّقة من طرف ليبيا أوّل الذي أصبح منذ أواخر سنة 2014 معنيّا بهذا النشاط فرضية أخرى لتطويع استغلال هذا الأنبوب في صورة انجاز الشركة لمشروع الخزن الموحد لهذا المنتج .

وتجدر الإشارة في هذا الصدد أنّ انشاء طاقة خزن موحّدة لمختلف المزودين على غرار ما هو معمول به بمنطقة جرجيس لتزويد مطار جربة من شأنه أن يقلّص في كلفة الربط ويرفع من نسبة الاستغلال.

وبعد بداية الاستغلال تبين أنّ الكميات المنجزة بعيدة كل البعد عن التقديرات الأولى للكميات المستهلكة في مطار تونس قرطاج وأن نسبة نموّ استغلال المطار المقدّرة من طرف ديوان الطيران المدني والمطارات لم تتحقّق . كما أن التعريفة المحدّدة للنقل عبر الأنبوب المتدنيّة والتي تساوي تعريفة النقل بواسطة الشاحنات ليست قادرة على ضمان المردوديّة الماليّة للاستثمار حيث لم تأخذ بعين الاعتبار لا تكلفة المشروع الباهظة ولا الكميات المنقولة الضعيفة من جهة ولم تتمنّ من جهة أخرى ولفائدة الشركة المزاي التي يوفّرها هذا الأنبوب على المجموعة الوطنيّة كالتخفيف من الضغط المروري على مدخل تونس الجنوبي وتحسين

السلامة المرورية وتأمين المطار من مخاطر النقل عبر الشاحنات و ضمان تموينه من هذه المادّة الأساسيّة.

ولهذه الأسباب أعدت الشركة في بداية سنة 2015 ملفًا خاصًا بانجاز الجزء الذي وقع سحبه من المشروع في صيغته الأولى والمتعلق ببناء طاقات خزن مشتركة وعرضه على أنظار سلطة الإشراف للموافقة والدعم ضمن مراسلة مؤرخة في 16 فيفري 2015 والتي تضمّنت كذلك مطلب الشركة تحيين التسعيرة المعتمدة لنقل وقود الطائرات عبر الأنبوب.

ج - نقل وقود الطائرات عبر أنبوب بنزرت-رادس

إن تأخر مشروع نقل وقود الطائرات عبر أنبوب بنزرت-رادس يعود إلى أسباب خارجة عن نطاق الشركة ومع هذا مازالت الشركة تقوم بمساعي لدى سلطة الاشراف للبدء في دراسة المشروع وتكوين فريق عمل في الغرض.

v- نشاط الإستغلال

تحسّنت نسبة استغلال الانبوب في السنوات الأخيرة حيث بلغت 74 % سنة 2013 و75 % سنة 2014 و79 % إلى موقى شهر جوان 2015. ويبقى تحسين نسبة استغلال الأنبوب وتطوير موارده مرتبط بالمؤشّرات و المعطيات التالية والخارجة عن نطاق الشركة:

- تطوّر استهلاك منتوجات النفط في المناطق التي يقع تزويدها من مستودعات رادس
- تحسّن طاقة انتاج معمل تكرير النفط ببنزرت
- زيادة في طاقة الخزن المخصّصة للمنتوجات بمعمل التكرير

- رغبة شركات التوزيع في تجميع وارداتهم من وقود الطائرات و ذلك بإستيراد هذه المادّة عبر ميناء بنزرت عوضا عن ميناء حلق الوادي ثم نقلها إلى مستودعاتها برادس عبر أنبوب الشركة.
- مراجعة تعريفه النقل بواسطة الأنبوب ممّا يوفر الحد الأدنى من الموارد اللازمة للمحافظة على استمرارية استغلال الأنبوب المتعدّد المواد.

أ- متابعة الكميات المنقولة

بالنسبة للنقل عبر الأنبوب المتعدّد المواد ، تتمّ متابعة الكميات المنقولة طبقا لمنظومة مصادق عليها من طرف الديوانة التونسية (Texte n°DGD 94/186 régime de l'entrepôt fictif applicable aux produits pétroliers) (HELIFLU 400) مركزين بمحطة الانطلاق ببنزرت يشتغلان معا وفي نفس الوقت بطريقة متوازية، تحت مراقبة أوتوماتيكية من طرف الحاسوب الصناعي (Calculateur FH6200) بحيث لا يقع اعتماد العدّاد في حال التضارب بين الكميتين المتوفّرتين من كلا العدّادين عندئذ يقع الاعلام بالخلل و اللجوء إلى قياس الكميات يدويا بواسطة شهادت تعبير خزانات الحريف. مع العلم أن دقة قياس العدادات محددة من طرف المصنّع ب $\pm 0,25\%$. نفس هذه المنظومة مركّزة بمحطة الوصول برادس.

وتقوم مصالح الشركة بمحطة رادس بمتابعة مسترسلة لكامل دورة الضخّ و تقوم بانجاز "موازنة الخط" عند نهاية ضخّ كل مادّة و تتكوّن من المعلومات المتعلقة بالكميّات المستلمة و المسلمة والخليط والفوارق بينها مع العلم أن نصّ المصادقة الديوانية المنصوص عليها أعلاه يحدّد 0,3 % كنسبة فارق قصوى بين الكمّيات "الدخول" و "الخروج". في حال تجاوز هذه العتبة يقع اللجوء إلى عمليّات تثبّت في منظومتي الضخ و القياس.

هذه الأنظمة المصادق عليها من طرف الديوانة والوكالة الوطنية للمترولوجيا والمتفق عليها من لدن الشركة التونسية لصناعات التكرير (المزوّد والمتروّدين، تخضع إلى

المراقبة الدورية من طرف مصالح القيس المتروولوجي للتثبت من مطابقتها للمقتضيات القانونية.

إلا أنّ نسبة تعريفه النقل عبر الأنبوب مقارنة بسعر المواد المنقولة المتدنية والمقدرة حالياً بما يقارب 0,5 % لا يمكن أن تغطي خطر الخسائر الممكنة و الناتجة عن الفوارق في الكميات خصوصاً وأن نظم القيس الحالية لا تسمح بدقة كبيرة في تحديد الكميات (0,25 % بالنسبة للعدادات و 0,3 % بالنسبة للقيس اليدوي للخزانات (ولهذا فإنّ مصالح الشركة ستعمل على مزيد إحكام متابعة هذه الفوارق و التدخل العاجل لمراقبة العدادات حال تسجيل فارق هام في الكميات.

كما تتعهد الشركة بمراجعة شاملة لمنظومة القيس الحالية لتواكب التطور التكنولوجي المتوفر و لكي تجنبها أقصى حدّ من الخسائر الممكنة و تدعم مصداقيتها لدى حرفائها كتعويض العدادات بأخرى أكثر دقة واقتناء منظومة "سكادا" للتصرف الآلي في منظومة الضخّ (SCADA : Supervisory control and Data Acquisition) وستدرج هذه المشاريع ضمن البرنامج الاستراتيجي لتعصير الشركة.

أما فيما يتعلق بنقل وقود الطائرات فإن العدادات تقوم بوظيفتها المحددة من ناحية الكميات المنقولة طبقاً للبرنامج المحدد من طرف الحريف. إلا أن الاتفاقيات المبرمة مع الحرفاء تنصّ عند انتهاء الضخ القيام بمقاربة بين الكميات المستلمة و المسلمة باستعمال قيس الخزانات بالاعتماد على شهادات معايرة على أن لا يتعدى الفارق بينهما 0,3 %.

هذه الشهادات المصادق عليها من طرف مصالح المتروولوجيا و التي يجب أن تكون صالحة للاستعمال يستظهر بها مستودع الحريف لدى عون الشركة عند القيس الاجباري للخزان قبل البدء في الضخّ ومع هذا وتقديراً لكل اشكال يمكن ان يقع مع الحريف و يمكن أن يؤثر على برنامج الضخ سيقع تجميع جميع شهادات معايرة خزانات الحرفاء (محروقات ووقود طائرات (وحفظها بالمؤسسة مع متابعة آجال صلوحيّة كل واحدة منها.

ب- جودة المواد المنقولة و تئمين الخليط

تم في إطار مراجعة مشروع الهيكل التنظيمي فصل الوحدة المكلفة بمراقبة الجودة عن ادارة الاستغلال وإلحاقها بالادارة المركزية التقنية.

ونظرا لقلّة الموارد البشرية تكتفي المصلحة بالأعمال المناط بعهدتها خلال التوقيت الإداري أو في بعض الأحيان ببعض التحاليل المبرمجة خارج أوقات العمل العادية و ستعمل الشركة على حلّ هذا الإشكال تدريجيا بتخصيص الموارد اللازمة) بشرية و /أو مادية) مع العلم أن فرق تأمين الضخّ تتابع أيضا جودة المواد (densité & viscosité) وتقوم بإعلام رؤسائها المباشرين في حال اكتشاف تغيير في المواصفات المنصوص عليها بشهائد المطابقة للمواصفات المسلمة من طرف مصالح معمل تكرير النفط ببنزرت.

وفيما يخصّ دمج الخليط المتأّتي من نقل منتج الغازوال 50 فإن مصالح الشركة هي الآن في الطور النهائي من الدراسة للتأكد من نسبة الحقن الذي يحافظ من ناحية على جودة المنتج المحقون و من ناحية أخرى على أعلى مردودية للخليط.

ج - الصيانة والسلامة

شرعت الشركة خلال سنة 2015 بالأعمال التحضيرية لتركيز منظومة إعلامية خاصة بالتصرف في الصيانة و من المنتظر اقتناءها و تشغيلها خلال سنة 2016.

فيما يتعلّق بمخزون قطع الغيار الخصوصية فقد تمّ بتاريخ 22 أبريل 2015 تكوين لجنة لتحيين قوائم جرد قطع الغيار ولمقارنة المخزون النظري بالمخزون الفعلي و تبرير الفوارق إن وُجدت .

أمّا على مستوى سلامة المنشآت وكثيحين لدراسة المخاطر المنجزة سنة 2008 لمحطة رادس فإنّ الشركة ستقوم بدراسة جديدة خلال سنة 2015 تأخذ بعين الاعتبار مشروع بناء طاقات خزن لوقود الطائرات كما أنّها ستقوم بإنجاز دراسة سلامة بالنسبة لمحطتي بنزرت و مطار تونس/قرطاج. كما سيقع تباعا تحيين مخطط العمليات الداخليّة.

د- حقوق الارتفاق

ستشهد السداسيّة الثّانيّة لسنة 2015 البدء في تجديد اتفاقيّات حقوق الارتفاق بعد أن تمكّنت مصالح الاختبارات بوزارة أملاك الدولة في شهر مارس 2015 من البتّ في القيمة التعويضيّة لأصحاب الأراضي المارّ بها أنبوب بنزرت-رادس.

وسيقع بالتوازي القيام بالإجراءات المتعلّقة باستصدار الأمر الخاص بالمنفعة العامّة رغم أنّ الشركة قامت بعدّة محاولات سابقة لنفس الغرض لكنّها لم تفض إلى نتيجة .

III- التصرف الاداري والمالي

أ- التصرف في الصفقت

1- صفقة تحويل الأنبوب المتعدّدالمواد

إنّ مشروع تغيير الأنبوب الاحتياطي المارّ بقناة حلق الوادي تزامن مع انجاز مشروع الرّصيف السياحي من طرف ديوان البحرية التجاريّة والمواني و الذي يمثّل السلطة البحريّة ، ممّا سلّط ضغطا على الشركة أدّى إلى عدم الدقّة في البرمجة و الإنجاز لمشروع الشركة حيث تم في الأخير تغيير مسار الأنبوبين .

وأمام المبلغ المرتفع الناتج عن هذا التغيير في المسار ستقوم الشركة بمساعي لدى الأطراف المعنيّة لاسترجاع هذا المبلغ.

2- صفقة تفقّد شبكة الأنابيب

لقد شاب عملية التفقّد بعض الإخلالات على كلّ المستويات (طلب العروض ، آجال و تقارير الفرز ، الإنجاز (...وتعمل الشركة الآن وبالتشاور مع المرصد الوطني للصفقات العمومية ، على إنهاء الخلاف ودّيا مع الشركة المتعاقدة الرائدة في مجال التفقّد الداخلي للأنابيب. مع العلم أنّ الشركة قامت في شهر جوان 2015 بطلب عروض جديد بعد تدارك نقائص كراسات الشروط لطلبات العروض الفارطة.

مع العلم أنّ عملية التفقّد التي أنجزت و التقرير النهائي المنجز من طرف المتعاقد و رغم عدم مطابقته كلياً مع المقتضيات التعاقدية إلاّ أنّه وقرّ معطيات هامة عن حالة الأنبوب المتعدد المواد من حيث سماكته ونوعية أعطابه والتي تبين أنّ كلّها كانت من الدرجة الأولى فقط.

3- صفقات أخرى

فيما يتعلّق بمآل ضياع العرض الأصلي للمزوّد صاحب العرض الأقلّ ثمنا الذي شارك في طلب العروض عدد 03/2011 فإنّه تمّت عملية تدقيق بتاريخ 10 أكتوبر 2014 أثبتت أنّ هذا الضياع ناتج عن تنقّل الوثائق الأصلية للعرض بين أعضاء لجنة الفرز بدون ضمان تتبّع هذا التنقّل وتمّ اتخاذ إجراءات لتلافي هذا الإخلال في المستقبل و قد تمّ إعلام مجلس الإدارة بذلك في اجتماعه المنعقد بتاريخ 20 نوفمبر 2014.

أمّا فيما يخصّ طلبي العروض 02/2012 و 04/2013 فقد تمّ تلافي الخلل بعرضها على أنظار لجنة الصفقات بتاريخ 21 أكتوبر 2014 وعلى أنظار مجلس الإدارة المنعقد بتاريخ 20 نوفمبر 2014 باعتبار طلبي العروض غير مثيرين.

أ- التصرف في الأعوان

فيما يتعلّق بغياب قانون الإطار فإن الشركة تؤكد أنّ سلطة الإشراف لم تردّ على المشروع المعروض عليها للمصادقة.

سيقع العمل على الحدّ من الساعات الإضافيّة بالنسبة لأعوان التناوب بقاعات المراقبة والنتيجة عن تطوّر النشاط والنقص في الأعوان وذلك بانتداب أعوان إضافيين طبقا لبرنامج الانتداب لسنة 2014 المصادق عليه في تاريخ 12 ديسمبر 2014.

أما فيما يخصّ العونين الملحقين بوزارة الإشراف أو العون الموضوع على ذمّة الاتحاد العام التونسي للشغل تتعهد الشركة بالعمل على تسوية هذه الملفّات بالتنسيق مع وزارة الإشراف.

ج - نظام المعلومات

سيقع العمل على دعم إدارة الإعلاميّة بالموارد البشرية اللازمة للقيام بما في عهدها من أعمال التطوير والصيانة وكذلك لكي يتسنى تحييد وظيفة السلامة المعلوماتيّة كما سيقع أحداث لجنة تسيير نظم ممثّلين عن جميع مصالح الشركة.

كما أنّ الشركة الآن بصدد إعداد كراس الشروط الخاصة بإنجاز المخطط المديرى لنظم الاعلام وسيقع الاعلان عن طلب العروض قبل نهاية سنة 2015.

أما فيما يتعلّق بمنظومة التصرفّ المندمجة، فقد شهدت ومازالت تشهد بعد اتمام مهمّة فريق الرقابة لعملها عدّة تحسينات نذكر منها المتعلّقة بإصدار طلبات الشراء وكذلك الشأن بالنسبة للمقاربة البنكية التي هي في طور التعديل كما أنّه سيقع إضافة تطبيق خاصة في التصرفّ في الخزينة و متابعة التوظيفات البنكيّة.

كما أنه سيقع تلافي بعض النقائص المتعلقة بالتطبيق التجاري و ذلك بوضع دليل استعمالها على ذمة كل مستعمليها و تفعيله قدر الإمكان على كل وظائف التطبيق كما أنه سيقع ربطها بمنظومة العدّ في إطار برنامج تركيز المنظومة الرقمية للمراقبة والتحكم .

أما فيما يتعلق بالتوصيات الواردة بتقرير السلامة المعلوماتية فإن الشركة قامت بداية من السادسة الثانية من سنة 2014 بتدارك جزء من النقائص المنصوص عليها بالتقرير والمتمثلة في تركيز منظومة السلامة (Kaspersky) وتحسين قاعة الموزعات وقاعدة البيانات وتركيز حواجز نارية إما بقيّة النقائص فهي أما في طور الإنجاز أو مبرمجة في ميزانية 2016.