

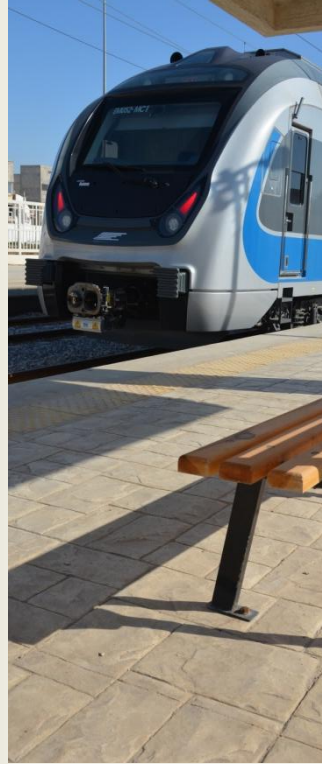
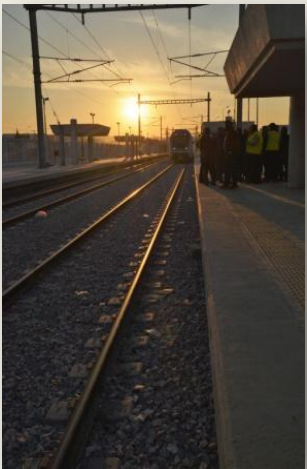


تقرير النشاط

السنوي

2022

الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية



الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية
SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER TUNISIENS

www.sncft.com.tn

شبكة الخطوط الحديدية التونسية



الفهرس

المقدمة

تنظيم الشركة

1- الهيكل التنظيمي للشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية

2- أعضاء مجلس الإدارة

سنة 2022 بالأرقام

أهم الأحداث

النشاط التجاري

I. نقل المسافرين

II. نقل البضائع

نشاط الاستغلال

الإستثمارات

المشاريع

التصرف في الموارد البشرية

البيئة والتحكم في الطاقة

النتائج المالية

الملاحق

المقدمة

يحتلّ النقل بالسكك الحديدية مكانة مركزية في المشهد الاقتصادي والاجتماعي، حيث يلعب دورًا أساسيًا في التواصل الإقليمي وتنقل الأشخاص ونقل البضائع.

بعد فترة تميزت بالتحديات، خاصة فيما يتعلق بالمنافسة المتزايدة وقيود الميزانية، مكّن التزام الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية الثابت من التعافي التدريجي. ونقدم في هذا التقرير لمحة شاملة عن أنشطتها خلال سنة 2022، بالإضافة إلى أهم النتائج والإنجازات.

حيث تميّزت سنة 2022 بنمو الإيرادات بنسبة 5 % على الرغم من انخفاض حمولة الفسفاط المنقولة بنسبة 6 %، وهو عنصر أساسي في نشاطها.

وفيما يلي المؤشرات الرئيسية:

- ❖ الإيرادات الإجمالية : سجلت الإيرادات الإجمالية ارتفاعاً بنسبة 5 % مقارنة بالسنة الفارطة لتصل إلى إجمالي 57.457 مليون دينار.
- ❖ عدد الركاب : نقلت الشركة الوطنية للسكك الحديدية والنقل 31 مليون مسافر سنة 2022، بارتفاع قدره 11 % مقارنة بالسنة الفارطة.
- ❖ نقل الفسفاط : شهدت حمولة الفسفاط المنقولة انخفاضا بنسبة 6 %.
- ❖ نقل البضائع المختلفة : انخفاض طفيف بنسبة 0.4 % في حجم البضائع المنقولة.





تنظيم الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية

الهيكل التنظيمي

أمر عدد 422-2002 مؤرخ في
14 فبراير 2002 يتعلق
بتحديد الهيكل التنظيمي
للمشركة الوطنية للمسكك
الحديدية التونسية

الأمر الزنلسي عدد 224 لسنة 2002
المؤرخ في 14 فيفري 2002



أعضاء مجلس الإدارة

رئيس المجلس	توفيق بوفاييد
ممثل رئاسة الحكومة	رمزي زين الدين
ممثل وزارة النقل	مولدي مدني
مراقب الدولة	إسكندر الوسلاتي
ممثل وزارة المالية	رجاء حمدي بن ساسي
ممثلة وزارة أملاك الدولة والشؤون العقارية	سعاد وهبي
ممثل وزارة التجهيز والإسكان والتهيئة الترابية	محرز سليمان
ممثل وزارة الصناعة والمناجم والطاقة	لطفي حمّادي
ممثل وزارة التنمية والاستثمار والتعاون الدولي	كريم بوعواني
ممثل وزارة الفلاحة والموارد المائية والصيد البحري	لطفي هطاي
ممثل البنك المركزي التونسي	محمد بن فرج
ممثل الإطارات	العربي اليعقوبي
ممثل الأعوان	رضا التواتي

سنة 2022 بالأرقام

الشبكة الحديدية

الطول الجملي للخطوط 2170 كلم منها :

- ◆ سكة عادية 460 كلم
- ◆ سكة مترية 1701 كلم
- ◆ سكة مزدوجة 9 كلم

الخطوط المستغلة 1797 كلم منها :

- ◆ 1571 كلم مسار بسكة واحدة
- ◆ 226 كلم مسار ثنائي السكة
- ◆ 90 كلم خط مكهرب
- ◆ يوجد على طول خطوط الشبكة الحديدية 196 محطة ونقطة توقف و 41 خط ربط

الأسطول

يتوزع الأسطول المستغل على النحو التالي :

- قاطرات 155
- عربات ذاتية الجر 30
- عربات لنقل المسافرين 115
- أرتال كهربائية 30
- أرتال كهربائية لشبكة الخطوط السريعة 28
- عربات نقل البضائع 2773
- الحاويات 1361

الموارد البشرية

الأعوان المرسمون : 4690

- ❖ 466 إطار
- ❖ 1831 عون تسيير
- ❖ 2393 عون تنفيذ

التطور	2022	2021	2019	نقل المسافرين
<u>٪ 11</u>	<u>30741</u>	<u>27631</u>	<u>37595</u>	<u>عدد المسافرين (بالألف)</u>
٪ 16	2020	1747	3 618	الخطوط البعيدة
٪ 9,5	20073	18339	24 142	الأحواز الجنوبية لتونس
٪ 15	8648	7545	9 835	أحواز الساحل
<u>٪ 19</u>	<u>754</u>	<u>633</u>	<u>1022</u>	<u>عدد المسافرين/كلم (VK بالمليون)</u>
٪ 38	243,2	176	433	الخطوط البعيدة
٪ 10	257,2	251	332	الأحواز الجنوبية لتونس
٪ 15	235,4	206	257	أحواز الساحل
<u>٪ 15</u>	<u>33059</u>	<u>28752</u>	<u>46648</u>	<u>مداخل نقل المسافرين (بالألف دينار)</u>
<u>٪ 14</u>	<u>21097</u>	<u>18501</u>	<u>33311</u>	<u>الخطوط البعيدة</u>
<u>٪ 11</u>	<u>6443</u>	<u>5817</u>	<u>7727</u>	<u>الأحواز الجنوبية لتونس</u>
<u>٪ 24,5</u>	<u>5519</u>	<u>4434</u>	<u>5608</u>	<u>أحواز الساحل</u>
	2022	2021	2019	نقل البضائع
<u>٪- 4</u>	<u>2379,6</u>	<u>2475</u>	<u>3 103</u>	<u>عدد الأطنان (بالألف)</u>
<u>٪- 6</u>	<u>1437,3</u>	<u>1529,4</u>	<u>2 015</u>	فسفاط
<u>٪- 0,4</u>	<u>942,3</u>	<u>945,7</u>	<u>1 199</u>	بضائع
<u>٪- 2</u>	<u>415</u>	<u>413</u>	<u>546</u>	<u>عدد الأطنان/كلم (TK بالمليون)</u>
٪- 6	249	264	339	فسفاط
٪5	157	49	207	بضائع
<u>٪- 6</u>	<u>24398</u>	<u>25991</u>	<u>33 513</u>	<u>المداخل (بالألف دينار)</u>
٪- 8	13169	14380	18818	فسفاط
٪- 3	11229	11611	14695	بضائع
٪ 5	57457	54743	80159	المداخل الجمالية (بالألف دينار)

النتائج المالية

بلغت نتائج الاستغلال سنة 2022 -199, 814 مليون دينار مقابل -137, 266 مليون دينار سنة 2021.



أهم أحداث سنة 2022

I – الأحداث

12 جانفي

تنصيب الرئيس المدير العام للشركة السيد توفيق بوفايذ بحضور السيد وزير النقل ربيع المجيدي.



17 – 19 مارس

إعداد قطار خاص في إطار تنظيم القافلة الصحية "قطار الحياة" للتحسيس بأهمية التبوع بالأعضاء و التقصي المبكر لأمراض الرئة و القلب والسكري ...



18 ماي

زيارة ميدانية للسيد توفيق بوفايذ الرئيس المدير العام للشركة لخط الأحواز الجنوبية ومستودع صيانة القطارات ببرج السدرية.



09 جوان

زيارة وفد من البنوك المانحة لمشروع الشبكة الحديدية السريعة وخط الأحواز الغربية للعاصمة : تونس- القباة



27 و 28 جوان

زيارة للشركة من قبل المؤسسات الألمانية الناشطة في مجال صناعة وتطوير تكنولوجيات النقل الحديدي نظمتها الغرفة التونسية الألمانية للصناعة والتجارة.



06 جويلية

إقامة حفل تكريم فريق العمل الذي صمم تحسينات على منظومة الغلق الآلي للأبواب وأنجزها على قطارات الضاحية الجنوبية لتونس.



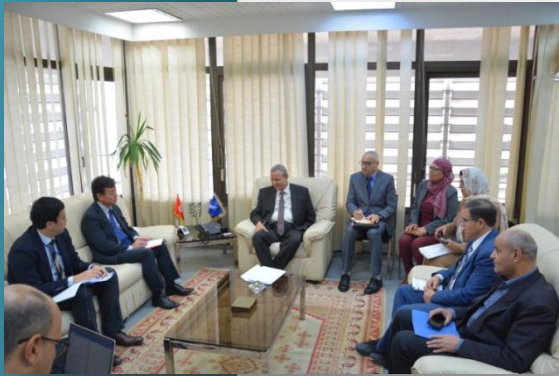
17 - 20 أكتوبر

إنطلاق فعاليات المؤتمر الإفريقي الثاني للسكك الحديدية الرقمية الذي نظّمه الاتحاد الدولي للسكك الحديدية بالتعاون مع الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية تحت عنوان تسريع التحول الرقمي للسكك الحديدية في إفريقيا: ما هي التحديات؟



16 ديسمبر

زيارة سفير دولة اليابان مرفوقا بممثل الوكالة اليابانية للتعاون الدولي بتونس للشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية.





II التعاون الدولي

إنعقد المؤتمر الإفريقي الثاني حول السكك الحديدية الرقمية بتونس في الفترة من 17 إلى 20 أكتوبر 2022 بمشاركة العديد من المعنيين بقطاع السكك الحديدية مثل:



□ مفوضية الاتحاد الإفريقي

□ الاتحاد الدولي للسكك الحديدية

□ خبراء من المجتمعات الاقتصادية الإقليمية

□ بنك التنمية الإفريقي،

□ البنك الإسلامي للتنمية،

□ الاتحاد الأوروبي

□ وكالة الاتحاد الأوروبي للسكك الحديدية

□ لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأفريقيا

□ وزراء النقل والتكنولوجيا الأفارقة

□ البنك الدولي

□ شركات السكك الحديدية الإفريقية

□ ممثلي الصناعة

□ الاقتصاديون الأفارقة

□ خبراء السكك الحديدية الأفارقة

□ النظم البيئية الرقمية (الشركات الناشئة والجامعات

الأفريقية).



كان الهدف من هذا المؤتمر :

- ❖ تطوير مجال رقمنة النقل الحديدي في إفريقيا من أجل مستقبل القارة.
- ❖ تمكين الأطراف المتداخلة في مجال النقل الحديدي، من سياسيين وصناعيين وخبراء واقتصاديين وأكاديميين ومتخصصين في مجال الرقمنة، من اللقاء والتباحث.
- ❖ تحديد المشاريع الكبرى التي سيتم إطلاقها.
- ❖ دعم تنسيق الأنشطة المتوافقة مع تطلعات أجندة مفوضية الاتحاد الأفريقي 2063 من حيث صلتها بقطاع السكك الحديدية.
- ❖ تشجيع تصميم وتطوير استراتيجيات حقيقية للسكك الحديدية الرقمية الأفريقية.

في ختام المؤتمر نظم الديوان الوطني التونسي للسياحة زيارات سياحية للمشاركين.





النشاط التجاري

-I- نقل المسافرين

كان لتطوّر نشاط نقل المسافرين سنة 2022 تأثير كبير على النتائج المالية وفي ما يلي الأرقام التي تبين أهمية هذا التطوّر :

نسبة التطوّر 2022/2021	2022	2021	2020	2019	2010	
% 11	30,741	27,631	25,138	37,595	40,151	عدد المسافرين (بالمليون)
% 19	754	633	581	1 022	1 535	عدد المسافرين/الكلم (بالمليون)
% 15	33,059	28,752	26,095	46,638	54,707	المداخيل (بالمليون دينار)

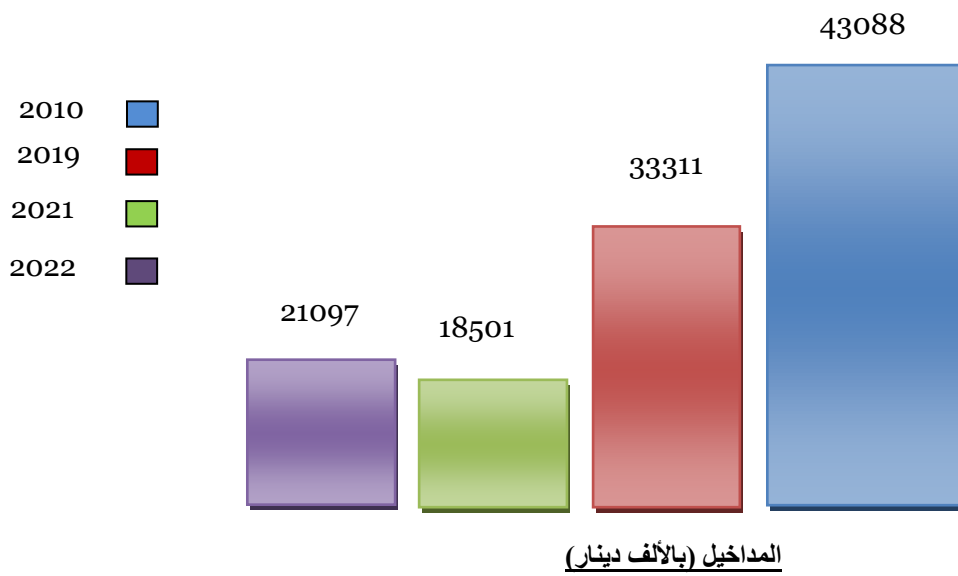
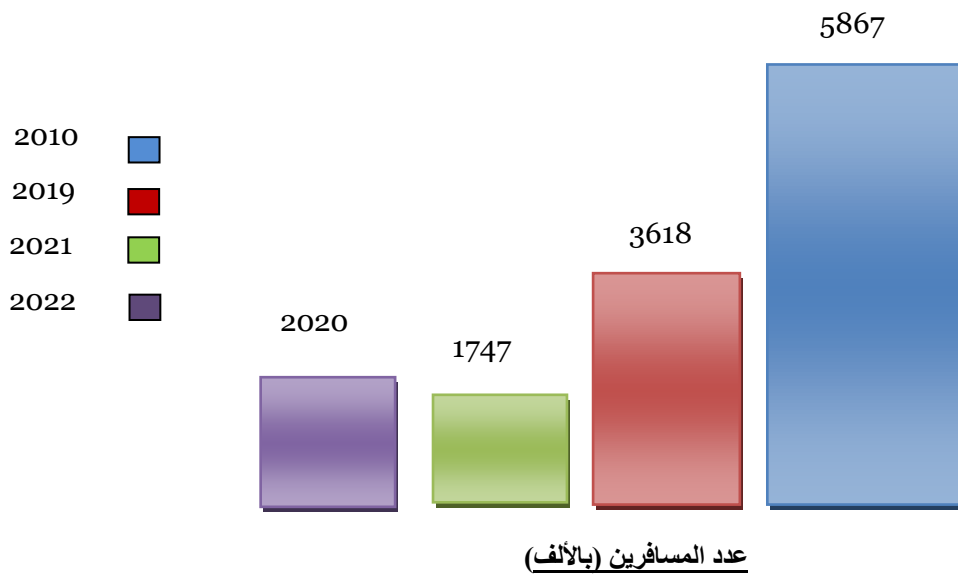
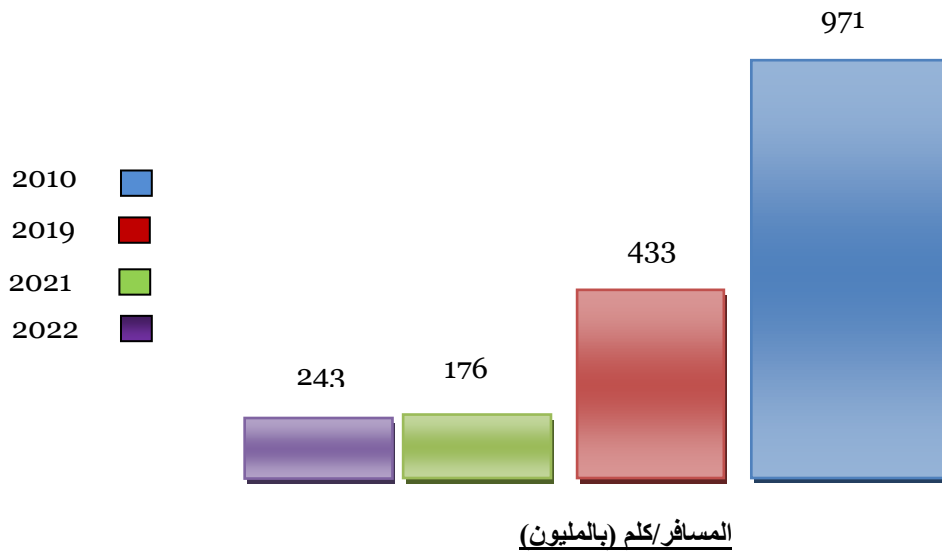
1 - نشاط نقل المسافرين على الخطوط البعيدة

ارتفع نشاط نقل المسافرين على الخطوط البعيدة مقارنة بسنة 2021 بنسبة 16 % في عدد المسافرين و38 % في نسبة المسافرين/كلم و14 % في المداخيل، التحسّن المسجّل في سنة 2022 يعود أساسا للجهود المبذولة لتقديم العروض المناسبة للطلب والإستجابة لحاجيات الحرفاء.

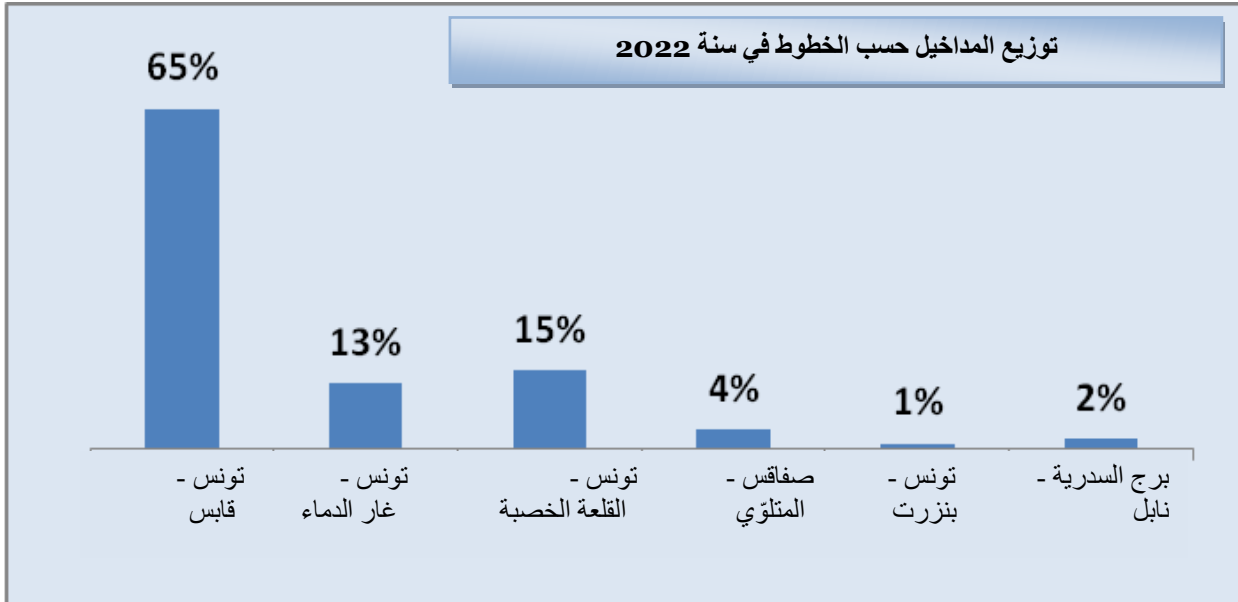
و هذه نتائج النشاط المسجّل خلال سنة 2022

- ارتفع عدد المسافرين إلى 2 مليون مسافر في سنة 2022 مقابل 1,7 في 2021 أي بنسبة 16 %.
- بلغ عدد المسافرين/كلم 243 مليون في سنة 2022 مقابل 176 في 2021 أي بنسبة إرتفاع تصل إلى 38 %.
- ارتفعت المداخيل في سنة 2022 بنسبة 14 % مسجلة 21,097 مليون دينار مقابل 18,501 سنة 2021.

ويدلّ إرتفاع مختلف مجالات النشاط على الطلب المتزايد على النقل بالسكك الحديدية ويسلط الضوء على أهمية دوره في التواصل على المستوى الجهوي والوطني.



إنّ نشاط نقل المسافرين على الخطوط البعيدة يواجه صعوبات مرتبطة بتقادم الأسطول والحصول على قطع الغيار اللازمة للصيانة، بالإضافة إلى تدهور البنية التحتية مما أدى إلى حذف 2004 قطارًا على جميع الخطوط (705 قطارا على الخط تونس غار الدماء و700 قطار على الخط تونس المتلوي و555 قطارا على الخط تونس القلعة الخصبية و 44 قطارا على الخط تونس بنزرت) مما أثر سلبا على نشاط نقل المسافرين.



2 - نشاط نقل المسافرين على خطوط الأحواز

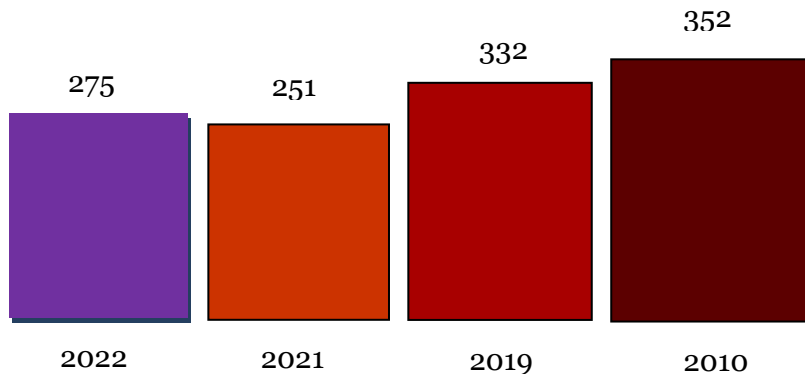
أ- أحواز تونس

عملت وحدة نقل المسافرين على خطوط الأحواز خلال سنة 2022 على بذل مزيد من الجهد من أجل تحسين جودة الخدمة وتلبية احتياجات حرفاءها وبالتالي تحسين حجم مبيعاتها.

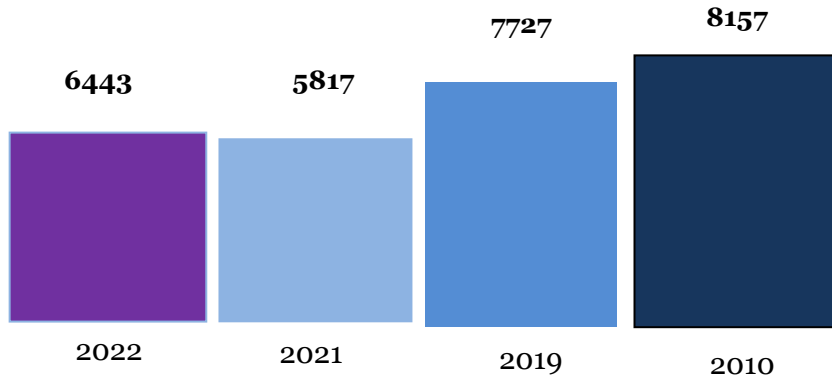
تمت برمجة 88 قطارًا في اليوم وذلك من الاثنين إلى الجمعة، و76 قطارًا في أيام السبت و68 قطارًا في أيام الأحد والعطلات الرسمية، أي بمعدل 83 قطارًا يوميًا.

وسجل نشاط نقل المسافرين على خطوط أحواز تونس خلال سنة 2022 النتائج التالية :

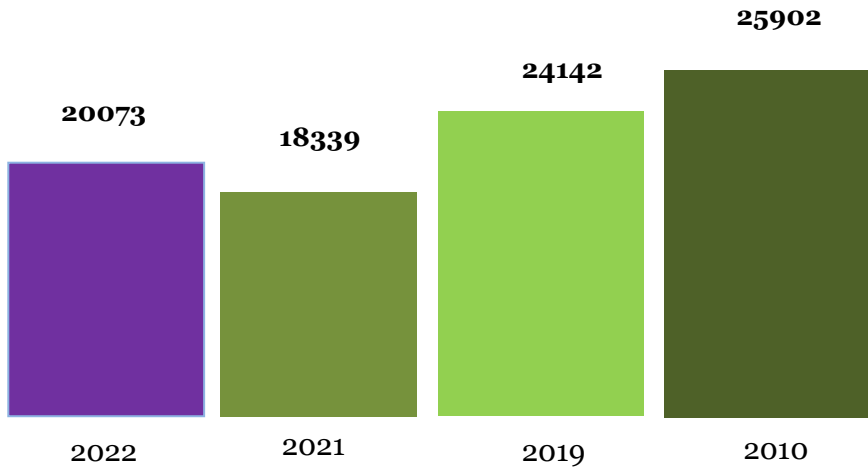
- إرتفاع عدد المسافرين سنة 2022 بنسبة 9,5 % حيث بلغ 20,073 مليون مسافر مقابل 18,339 في سنة 2021 و24,142 في سنة 2019.
- إرتفاع عدد المسافرين/كلم أيضا بنسبة 9,5 % حيث بلغ 275 مليون مسافر/كلم مقابل 251 في سنة 2020 و332 في سنة 2019.
- إرتفعت بذلك المداخيل بنسبة 11 % لتبلغ 6,443 مليون دينار (دون إحتساب التعويضات) مقابل 5,817 في سنة 2021 و7,727 في سنة 2019.



مسافر/كلم (بالمليون)



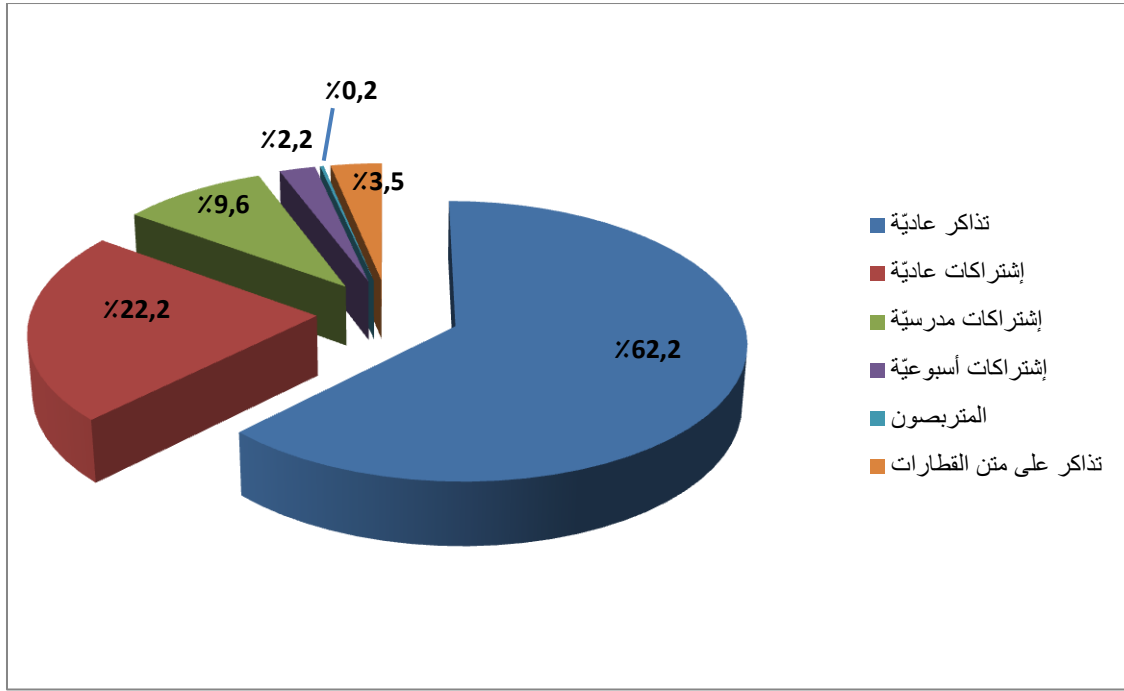
المداخيل (بالآلف دينار)



عدد المسافرين (بالآلف)

توزيع المداخيل حسب الأصناف :

نسبة التطور 2022/2021	السنة 2022	السنة 2021	السنة 2019	سندات النقل
% 11	4010	3602	4 852	تذاكر عادية
% 11	1433	1294	1 736	إشتراكات عادية
% 7	617	579	741	إشتراكات مدرسية
% 11	142	128	173	إشتراكات أسبوعية
% 8	14	13	17	المتربصون
% 12	226	201	209	تذاكر على متن القطارات
% 11	6443	5817	7 727	الجملة



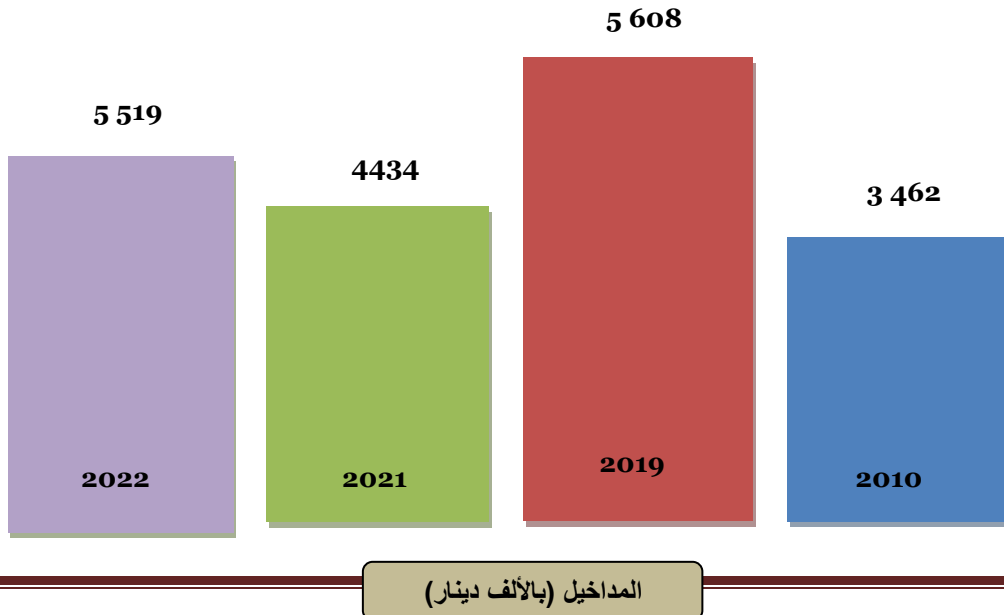
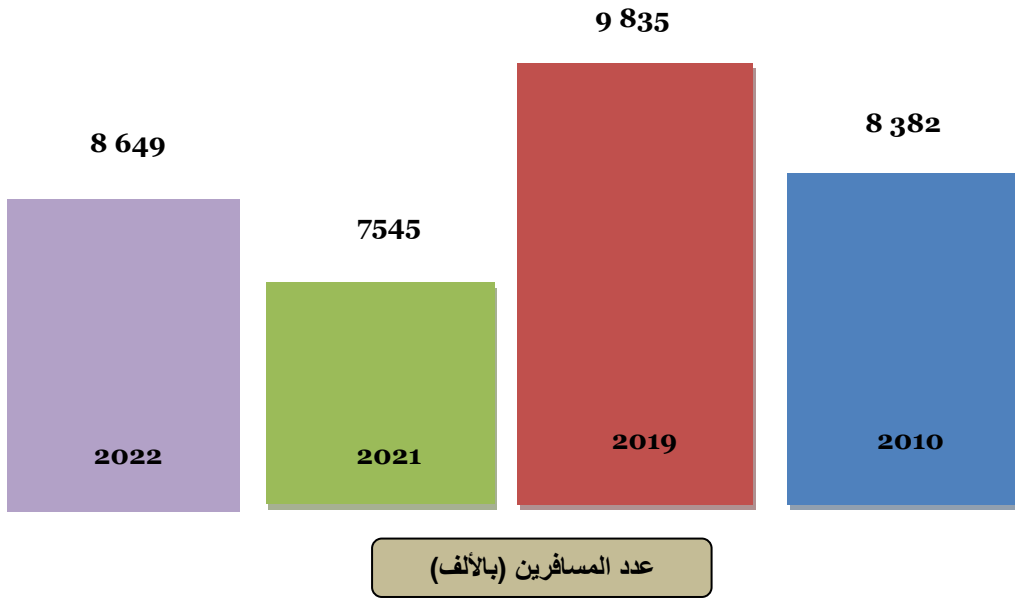
جدول تطوّر المداخيل حسب المحطات خلال سنة 2022 مقارنة بسنة 2021 :

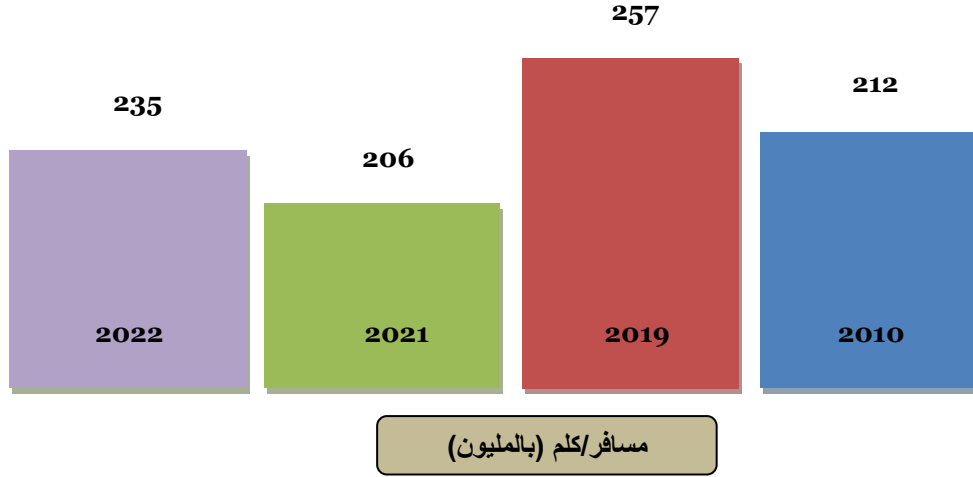
نسبة التطوّر	الفارق 2021- 2022	2022		2021		
		النسبة من المجموع	المداخيل	النسبة من المجموع	المداخيل	
% 10	233 366	% 40	2 586 475	% 40	2 353 109	تونس
% 13	25 522	% 4	226 200	% 3	200 678	على متن القطار
% 16	49 535	% 6	365 284	% 5	315 749	مقرين
% 10	66 797	% 11	732 811	% 11	666 014	رادس
% 9	41 657	% 8	502 588	% 8	460 931	الزهراء
% 5	40 267	% 13	809 909	% 13	769 642	حمام الأنف
% 17	168 600	% 18	1 179 661	% 17	1 011 061	برج السدرية
% 2	922	% 1	40 474	% 1	39 552	بيع بالائتمان
% 3,4	191 557	% 100	5 816 736	% 100	5 625 179	المجموع

ب- أحواز السّاحل

شهد نقل المسافرين على أحواز السّاحل سنة 2022 تطورا ملحوظا وذلك بنسبة 15 % على مستوى عدد المسافرين و 14 % على مستوى المسافر/كلم و 24,5 % على مستوى المداخل وهذا مقارنة بسنة 2021 مسجّلا بذلك :

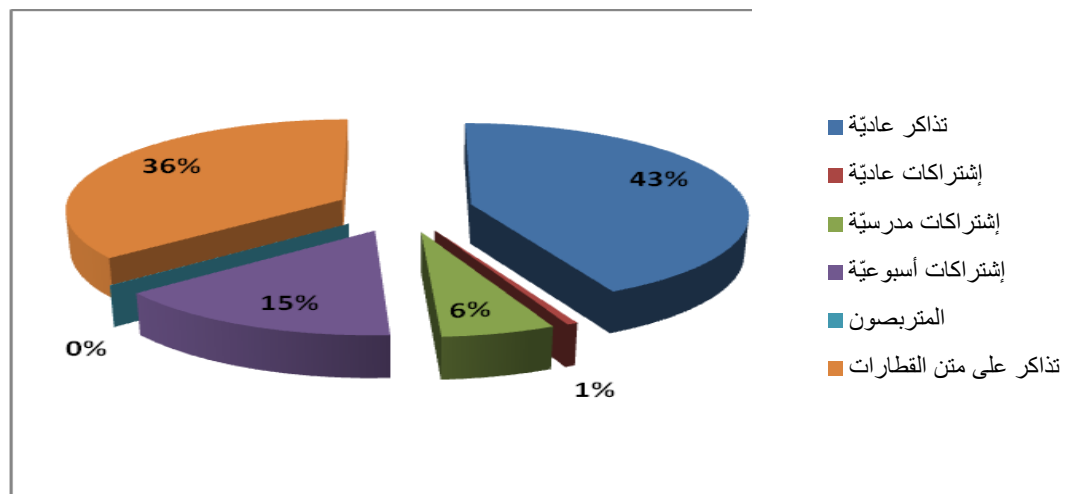
- 8,649 مليون مسافر مقابل 7,545 في 2021 و 9,835 في 2019.
- 235 مليون مسافر/كلم مقابل 206 في 2021 و 257 في 2019.
- 5,519 مليون دينار (دون احتساب التعويضات) مقابل 4,434 في 2021 و 5,608 في 2019.





تطور المداخل حسب الأصناف :

نسبة التطور 2022-2021	2022	2021	2019	سندات النقل
% 27	2351	1853	2 638	تذاكر عادية
% -11	31	35	56	إشتراكات عادية
% 02	325	321	408	إشتراكات مدرسية
% 04	840	810	898	إشتراكات أسبوعية
% 100	2	1	4	المتربصون
% 39	1970	1413	1 603	بيع على متن القطارات
% 24,5	5519	4434	5 608	الجملة



إن تطوير النقل الحضري هو عملية متعددة الأبعاد تتطلب استثمارات طويلة الأجل وتخطيطاً متكاملاً واعتماد تقنيات مبتكرة لتلبية احتياجات التنقل لسكان المناطق الحضرية التي ارتفاعاً مستمراً.

3- مساهمة الدولة

تحصل الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية على تعويضات من الدولة في ما يلي تفصيلها :

تعويضات مرتبطة باتفاقيات الإستغلال ذات الطابع الإلزامي للمرفق العام.

- ❖ إتفاقيّة إستغلال خطّ أحواز تونس الجنوبية.
- ❖ إتفاقيّة إستغلال خطّ أحواز الساحل.
- ❖ إتفاقيّة إستغلال الخطوط تونس – بنزرت وتونس – القلعة الخصبية.

المبلغ الجملي للتعويضات لسنة 2022 بلغ **40,769** مليون دينار مقابل **37,206** مليون دينار في سنة 2021. وفي ما يلي جدول مفصّل لجملة التعويضات

2022	2021	2020	2019	2018	2017	
18 424	17 919	21 082	22 230	23 088	20 586	الأحواز الجنوبية لتونس
13 438	12 335	13 810	15 485	14 603	13 821	أحواز الساحل
8 907	6 952	6 357	8355	8 307	8 083	خطوط ذات مردودية ضعيفة
40 769	37 706	21 249	46 070	45 998	42 490	TOTAL

II- نقل البضائع

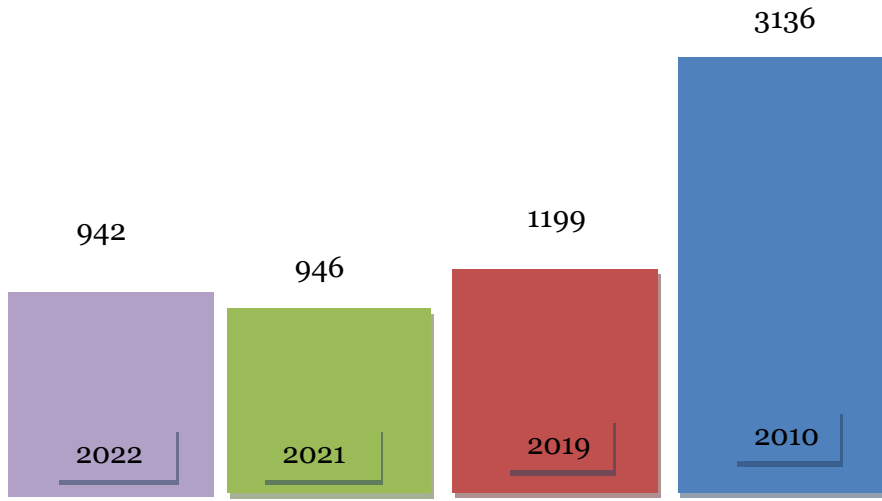
يشمل هذا النشاط نقل الفسفاط والبضائع المختلفة وقد بلغت نسب الإنجاز سنة 2022 المستويات التالية :

نسبة التطور 2022/ 2021	2022	2021	2020	2019	2010	
-04 %	2,380	2,492	2,064	3,215	10,446	عدد الأطنان (بالمليون)
-02 %	0,406	0,415	0,335	0,547	2,025	عدد الأطنان/كلم (بالمليون)
-06 %	24,398	26,151	21,611	33,513	63,773	المداخيل (بالمليون دينار)

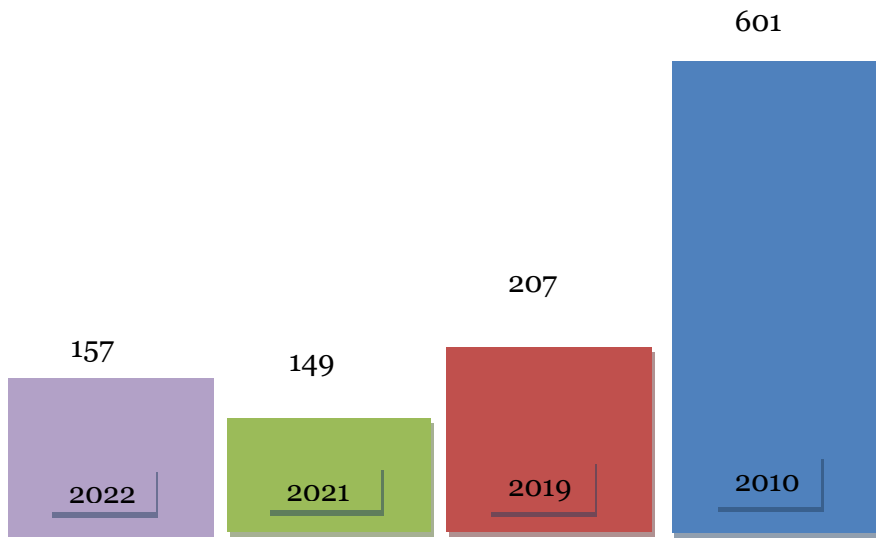
1 - البضائع المختلفة

لم تبلغ البضائع المنقولة في سنة 2022 المستوى المرجو حيث تم تسجيل بعض التراجع مقارنة بسنة 2021 وذلك على مستوى المداخيل بنسبة 3 % وحجم البضائع المنقولة بنسبة 0,4 % و كان نشاط النقل على النحو التالي :

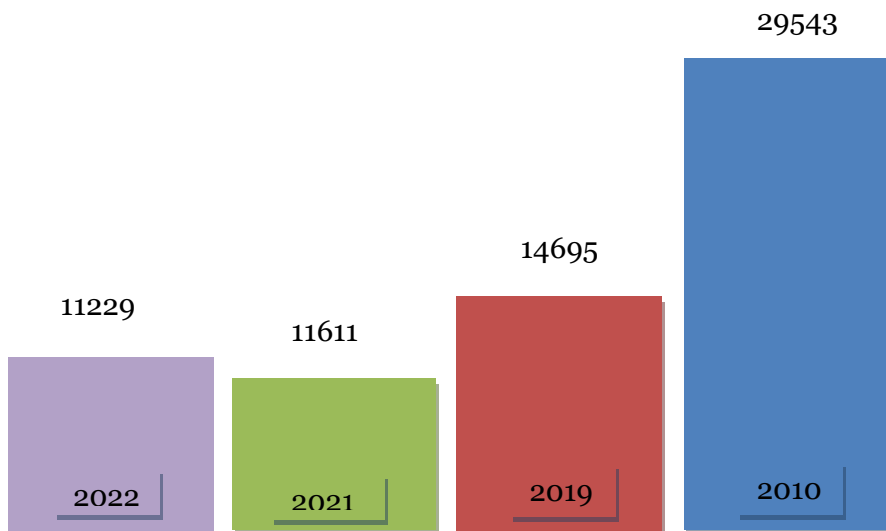
- الأطنان المنقولة: 942 ألف طن
- الأطنان/كم : 157 مليون طن/كم
- المداخيل : 11,229 مليون دينار



الأطنان المنقولة (بالآلف)



عدد الأطنان/كلم (بالمليون)



المداخيل (بالآلف دينار)

واجه نشاط نقل البضائع عدّة صعوبات و تحدّيات نذكر أهمّها هنا وذلك حسب البضائع التي تمّ نقلها :

1- ثلاثي الفسفاط الرفيع والكبريت

- تهرّم العربات ونقصها مع العلم أنّ أغلبها فاق عمرها 40 سنة مما أدى إلى حذف 225 قطارا.
- عدم جاهزية معدات المناورة.
- فقدان أغطية حماية البضائع.
- إضراب عمال السكة و أعوان الجر بصفاقس (حذف 100 قطار).
- إضراب أعوان المجمع الكيميائي التونسي (حذف 32 قطار).
- التوقف الفني لمعمل المظيلة طيلة شهر (حذف 30 قطار)
- استنفاد مخزون الكبريت بميناء صفاقس لمدة 36 يوما (حذف 100 قطار)

2- مواد البناء (Liants)

سجل نشاط نقل مواد البناء ارتفاعا طفيفا بنسبة 5 % في المداخل وفي الطن/كلم ; وذلك نتيجة إرتفاع نشاط النقل لفائدة مصنع الإسمنت (SCG) بنسبة 108% وهذا بالرغم من :

- نقص المعدات.
- سوء استغلال العربات نظرا لبطء الحرفاء في شحن البضائع.
- قطع متكرر للخط 18 وذلك لتردي وضعيّة السكة والتي كانت تزداد سوء مع نزول الأمطار.
- إيقاف الشّحن بعد قطع الخط الحديدي الذي يربط اسمنت بنزرت بمحطة بنزرت

3- القضبان الحديدية

خلال سنة 2022، لم تقم الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية بنقل القضبان نظرا للأشغال التي شهدتها ميناء بنزرت.

4- الحبوب

- سجلت عملية نقل الحبوب إرتفاعا بنسبة 2 % في المداخل و 3 % في الطن/كلم رغم :
- نقص في المعدات لتأمين نقل الحبوب من صفاقس عبر القلعة الصغيرة.
 - طول المدة التي يمكن خلالها إعادة استغلال المعدات (4 أيام) من صفاقس إلى قفصة بعد إغلاق الخط 13
 - مشاكل تقنية و بشرية على مستوى مركز التخزين بينزرت (وضعيّة السكة و خطوط الربط) .

05 – الأسمدة المغلفة

عرف نشاط نقل الأسمدة إرتفاعا بنسبة 55 % في الطنان المنقولة و 50 % في المداخل رغم توقف نقل الأمونيترات و الفوسفاط ثنائي الأمنيوم (DAP) لأسباب تعود للمجمع الكيميائي التونسي (GCT).

6- حاويات الشحن

سجل نقل الحاويات البحرية خلال سنة 2202 إنخفاضا بنسبة 43 % في عدد الحاويات المحملة وذلك نتيجة انخفاض حاد في نشاط نقل الحاويات الفارغة وصل إلى نسبة 65 % .

2 - الفسفاط

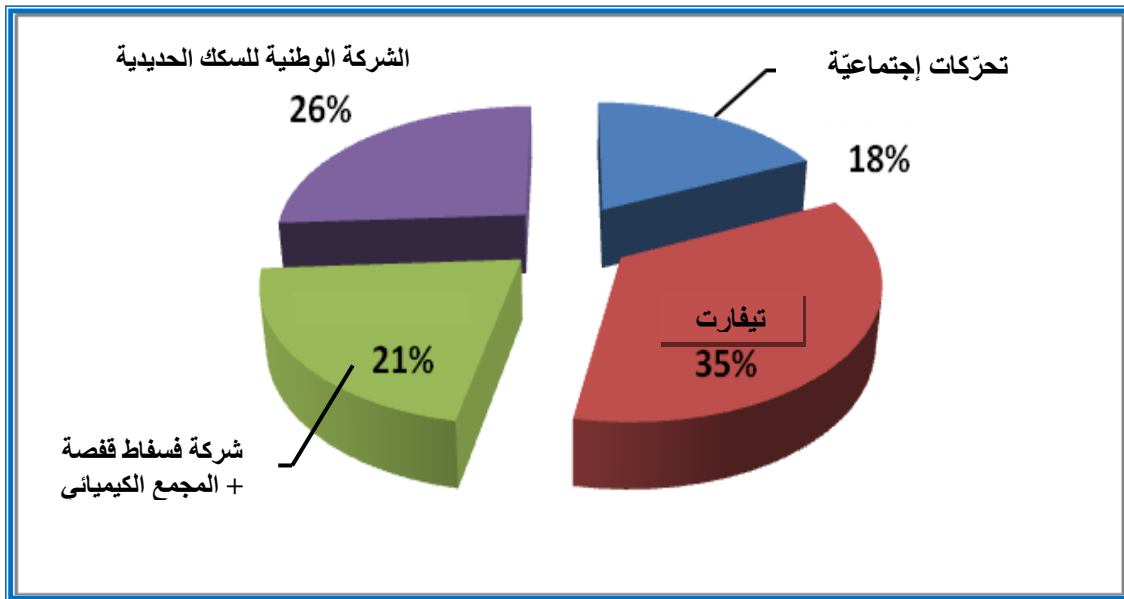
سجل نقل الفسفاط انخفاضا بنسبة 8 % في المداخل و 6 % في الكمية المنقولة مقارنة بسنة 2021 و وصل إلى المستويات التالية:

- 1,437 مليون طن مقابل 1,529 مليون طن سنة 2021، و 2,015 في 2019.
- 249 مليون وحدة كيلومتر مقابل 264 مليون وحدة كيلومتر سنة 2021 و 339 في 2019.
- 13,169 مليون دينار مقابل 14,380 مليون دينار سنة 2021 و 18,818 في 2019.

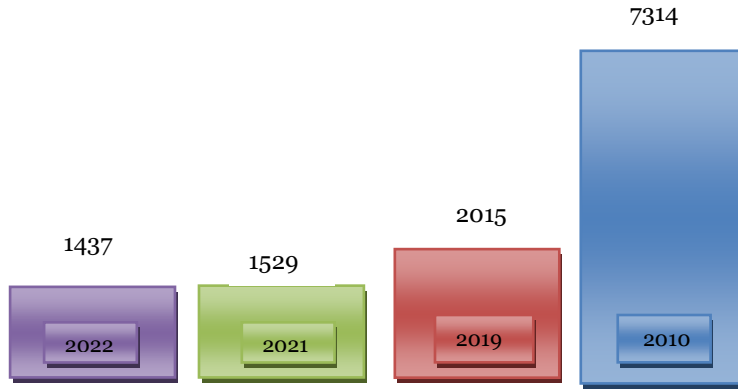
الإنخفاض المسجّل ف نشاط نقل الفسفاط بنسبة يعود أساسا إلى :

- توقّف عملية نقل الفسفاط من مناجم أم العرايس والرديف نتيجة الأشغال على الخطوط 15 و 16.
- توقّف حركة السير على الخط 13 بين الغريية وقفصة نتيجة التحركات الإجتماعية وتحويل القطارات نحو الخط 21 وهو ما يسبب تأخيرا تصل مدّته من يومين إلى أربع أيام.
- تعطلّ النقل على الخط 15 المؤدّي إلى مناجم أم العرايس والرديف وكاف الدور نتيجة الفيضانات منذ 04 أكتوبر 2017 مع العلم أن هذا الخط يؤمّن عادة نقل 40 % من نشاط نقل الفسفاط.
- توقّف تحميل الفسفاط من معمل تيفارت لمدة 5 أشهر مما تسبب في حذف 551 قطارا.
- نقص في العربات رغم مشروع إصلاح 400 عربة الذي مكن من تجهيز 191 عربة خلال سنة 2022.

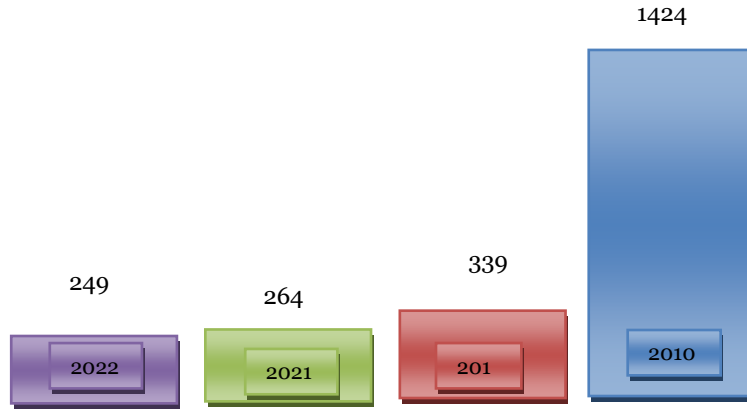
كل هذه العوامل وغيرها تسببت في حذف 1581 قطارا مقابل 2678 قطار مبرمج ليتم بذلك تسجيل بذلك نسبة إنجاز تساوي 41 %



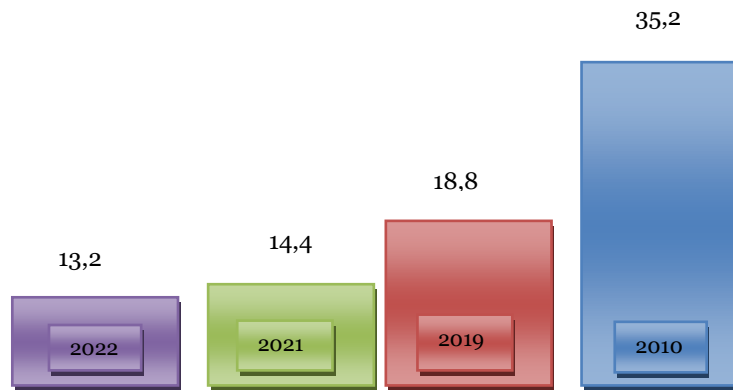
تطور نشاط نقل الفسفاط



عدد الأطنان (بالآلاف)



الطن/كلم (بالآلاف)



المدخيل (بالمليون دينار)



نشاط الإستغلال

1 - الرحلات والمسافات المقطوعة

ارتفع عدد الرحلات في سنة 2022 بنسبة 6 % مقارنة بسنة 2021، حيث تم تأمين 68615 رحلة مقابل 64538 في سنة 2021 لكن مقارنة بسنة 2019 فقد إنخفض عدد الرحلات بنسبة 20 % وتمّ تسجيل رحلات موزعة حسب نشاط النقل على النحو التالي :

• قطارات نقل المسافرين : 61462 رحلة.

• قطارات نقل البضائع (سلع مختلفة وفسفاط) : 7153 رحلة.

زادت المسافة المقطوعة من قبل القطارات بنسبة 8 % (من 5,706 مليون كيلومتر في سنة 2021 إلى 6,152 مليون كيلومتر سنة 2022).

بلغ معدل المسافة بالنسبة لقطارات نقل المسافرين 88 كيلومترًا مقابل 86 كيلومترًا في 2021 و 107 كيلومترًا لقطارات نقل البضائع مقابل 100 كيلومترًا في 2021.



يلخص الجدول أدناه (حسب نشاط النقل) عدد الرحلات والمسافة المقطوعة المسجلة سنة 2022:

نسبة التطور 2022/2021	2022	2021	2019	
6,3 %	68615	64538	86144	عدد الرحلات
-0,96 %	13897	14032	24899	الخطوط البعيدة
7,6 %	30623	28447	36410	أحواز تونس
14,8 %	16942	14755	15579	أحواز الساحل
0,7 %	5059	5024	6090	نقل البضائع
-8,2 %	2094	2280	3166	نقل الفسفاط
7,8 %	6152	5606	8292	المسافة المقطوعة (بالألف)
7,7 %	3018	2802	4654	الخطوط البعيدة
5,1 %	1277	1215	1548	أحواز تونس
13,9 %	1091	858	1054	أحواز الساحل
14 %	391	343	502	نقل البضائع
-3,35 %	375	388	534	نقل الفسفاط

2 - السلامة

أ- حوادث الإستغلال

تميزت سنة 2022

بارتفاع حوادث الإستغلال بنسبة 25 % مقارنة بسنة 2021.  
 إرتفاع عدد الإصابات بنسبة 11 % مع انخفاض عدد الوفيات بنسبة 29 % كما هو مبين في هذا الجدول :

نسبة التطور 2022/2021	2022	2021	2019	
حوادث الإستغلال				
-40 %	6	10	21	جنوح قطار مسافرين
-12 %	106	120	105	جنوح قطارات أخرى
-100 %	0	11	2	حوادث السلامة والاستغلال
21 %	81	67	80	إصدام قطار بأخر
-39 %	25	41	36	إصطدام بأشخاص
200 %	15	5	14	سقوط أشخاص
26 %	111	88	94	رمي الحجارة
30 %	262	201	154	إعتداءات
79 %	68	38	98	إستعمال مفرط لجهاز الإنذار
26 %	8860	7029	10134	حوادث مختلفة
25 %	9534	7610	10738	مجموع الحوادث
111 %	177	84	79	أ - عدد المصابين
-29 %	27	38	43	ب - عدد القتلى

ب - الحوادث المسجلة بتقاطعات السكة مع الطريق

تحتوي الشبكة الحديدية على 1126 تقاطعا (PN) مصنفة حسب الأنواع الثلاث التالية :

- ❖ حواجز آلية (BA) عددها 268.
- ❖ إشارات ضوئية (SL) عددها 26.
- ❖ إشارة تقاطع (CSA) عددها 832.

يتم تقسيمها حسب الخط الحديدي الموجودة به وطريقة تجهيزها كما هو موضح في الجدول أدناه :

الخط	حواجز آلية	إشارات ضوئية	إشارة تقاطع	العدد الجملي
تونس- الجزائر	31	0	94	125
1	10	0	37	47
2	0	1	80	81
3	0	0	44	44
4	3	1	6	10
5	117	8	135	260
6	28	4	189	221
7	4	3	2	9
8	0	0	17	17
9	1	0	19	20
10	17	0	9	26
11	1	0	21	22
12	6	1	11	18
13	7	3	49	59
14	0	1	3	4
15	1	2	26	29
16	0	1	4	5
17	0	0	10	10
18	0	0	10	10
19	0	0	15	15
20	1	0		1
21	0	0	42	42
22	35	0	4	39
معمل الإسمنت بالنفيضة	3	0	4	7
معمل الإسمنت بقرش	3	1	1	5
العدد الجملي	268	26	832	1126

ارتفعت الحوادث بنسبة 21 % مقارنة بسنة 2021، حيث تم تسجيل 81 حادثاً سنة 2022 مقابل 67 حادثاً سنة

2021 مما تسبب في وفاة 27 شخصا وإصابة 177 .

ج - جنوح القطارات عن السكة

انخفض عدد حالات الخروج عن السكة بنسبة 14 % ، من 130 خروجاً عن السكة في 2021 إلى 112 في 2022.

ب- حوادث السلامة

في سنة 2022 تم تسجيل 06 حوادث سلامة مقابل 11 حادثا في سنة 2021 وقد تم تفصيل هذه الحوادث على النحو التالي :

2022	2021	
1	4	إنحدار القطار (Dérive)
1	1	تشابك عربات القطار (Enchevêtrement)
1	1	إختراق إشارة ضوئية مغلقة (Franchissement signal fermé)
1	0	إصطدام جانبي (Prise en écharpe)
1	0	المرور عكس شفرات محوّل السكّة (Talonnage aiguille)
0	2	وسق غير قانوني للقطارات (Expédition irrégulière des trains)
1	0	إصطدام أمامي (Nez a Nez)
0	1	لحاق قطار بآخر (Rattrapage)
0	1	قبول غير قانوني للقطارات (Réception irrégulière des trains)
0	1	الاصطدام بحاجز نهاية السكّة (Tamponnement cul de sac)
06	11	المجموع



الإستثمارات

في سنة 2022 بلغ مجموع الدفعات لمشاريع البنية التحتية والتجهيزات **133,745** مليون دينار موزعة كالتالي :

مشاريع البنية التحتية :

بلغت دفعات مشاريع البنية التحتية **20,707** مليون دينار وتتعلق الدفعات بشكل خاص بالمشاريع التالية :

- الحماية من الفيضانات (أشغال إصلاح الخسائر جرّاء الفيضانات على الخط 15).
- أشغال شبكة الإتصالات (الألياف البصرية).
- تجديد السكة.
- تهيئة المحطّات والمنشآت.
- تجهيزات السلامة.

على كاهل الدولة : معدّات خاصّة بمشروع الشبكة الحديدية السريعة (28 قطار كهربائي)

دفعات بقيمة **81,399** مليون دينار من خلال قرض خارجي لتسديد ثمن مجموعة عربات و قطع غيار خاصة بمشروع الشبكة الحديدية السريعة.

مشاريع معدّات على كاهل الشركة :

بلغت قيمة هذه المشاريع **31,639** مليون دينار وتتعلق هذه الإنجازات بالمشاريع التالية :

- اقتناء قاطرة لنقل الفضفاط.
- تأهيل المعدّات وصيانتها : (إصلاح 400 عربة).

مساهمة الدولة في عمليات الصيانة الكبرى للسكة

بلغت مساهمة الدولة لسنة 2022 في عملية صيانة السكة 24,500 مليون دينار و في ما يلي تطور مساهمة الدولة خلال لسنوات الأخيرة

السنة	2017	2018	2019	2020	2021	2022
مساهمة الدولة (بالآلف دينار)	15 000	15 000	15 000	15 000	30 500	24 500



الموارد البشرية

1 - الأعوان

□ تطور عدد الأعوان

خلال سنة 2022، إنخفض عدد الموظفين بنسبة 2 % من 4790 سنة 2021 إلى 4690 في 2022 اعتبارًا من تاريخ 31 ديسمبر وذلك إثر خروج 175 عونًا مقابل إنتداب 75 عونًا.

هذا الجدول يبيّن تطوّر عدد الأعوان خلال السنوات الأخيرة :

2022	2021	2019	2010	تطور عدد الأعوان
4790	4562	4612	4712	عدد الأعوان في بداية الفترة
75	333	218	362	1- إنتدابات وإعادة إدماج
175	105	186	310	2- المغادرة
4690	4790	4644	4764	عدد الأعوان في نهاية الفترة

□ توزيع الأعوان حسب الأسلاك الوظيفية

النسبة المئوية	العدد	
51 %	2393	أعوان التنفيذ
39 %	1831	أعوان التسيير
10 %	466	إطارات
	4690	العدد الجملي

□ تطور الأعباء المالية

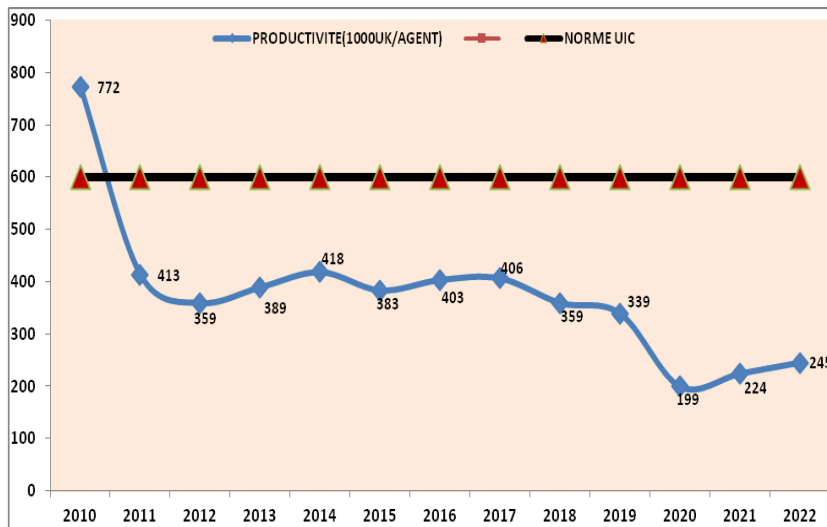
بلغت تكلفة الأجور سنة 2022 135,507 مليون دينار.

وهذه لمحة عن تطوّر عدد الأعوان وكتلة الأجور:

السنة	عدد الأعوان	كتلة الأجور (بالألف دينار)
2010	4 764	91 284
2011	4 553	95 310
2012	5 347	104 310
2013	5 370	107 619
2014	5 044	107 916
2015	4 880	111 378
2016	4 627	117 888
2017	4 518	119 159
2018	4 612	111 883
2019	4 644	145 446
2020	4 562	132 174
2021	4 790	132 962
2022	4 690	135 507

□ إنتاجيّة الأعوان

رغم التحسّن في إنتاجيّة الأعوان بنسبة 9 % ، حيث تم تسجيل 245 ألف وحدة كيلومترية للعون مقابل 224 ألف وحدة في سنة 2021 إلا أن هذا المعدل يضلّ أقلّ من المقاييس العالمية التي تمثل < 600 وحدة كلم للعون الواحد.



2 الصّحة والسلامة المهنيّة

في عام 2022 تم تسجيل النتائج التالية :

حوادث أماكن العمل : إنخفضت بنسبة 4 % . من 196 حادثا في 2021 إلى 187 حادثا في 2022.
الزيارات الطبيّة : تمّ تسجيل 787 زيارة في سنة 2022 مقابل 939 زيارة في 2021.
أيام العمل الضائعة : إنخفضت بنسبة 42 % نتيجة إنخفاض الحوادث الشغلّيّة حيث بلغت 3813 يوما في 2022 مقابل 6634 يوما في 2021.

3 - التكوين المهني

ارتفعت عدد أيام التكوين (J-A-F) من 10479 في 2021 إلى 11602 في 2022 أي بنسبة قدرها 11 %
وذلك بسبب إرتفاع عدد أيام التكوين في مجال السلامة و الأمان الحديدي.
إرتفع متوسط فترة التدريب من 2,2 يوم للعون الواحد إلى 2,5 يوم للعون في سنة 2022
يبين الجدول التالي تطور الإنجازات حسب مجال التدريب لسنة 2022 :

مجال التكوين	عدد أيام التكوين للعون			
	نسبة التطور 2022/2021	2022	2021	2019
السياقة والجر	-18 %	1806	2194	7660
السلامة الحديديّة	176 %	4787	1733	8055
السلامة المهنيّة	-74 %	122	467	31
الإتصال واللغات	-100 %	-	59	70
التقنيّة	-58 %	975	2311	32
الماليّة والتصرّف	-40 %	1148	1928	766
الإعلاميّة	-67 %	26	78	136
التجاري	9 %	82	75	148
الأمان الحديدي	8507 %	2496	29	-
البيئة والطاقة	-	10	0	35
التكنولوجيات الحديثة	-100 %	-	69	30
الجودة	-100 %	-	42	6
الإشارات الضوئيّة	-100 %	-	127	-
صيانة السكّة	582 %	150	22	-
الإتصالات	-100 %	-	684	-
مجالات أخرى	-100 %	-	661	-
الجملة	11%	11602	10479	16969



البيئة والتحكّم في الطاقة

الطاقة المستهلكة

بلغت الطاقة الجملية المستهلكة بالشركة سنة 2022 (بما في ذلك كهرباء المباني) 14562 طن مكافئ نפט مقابل 13701 في سنة 2021.

تطور الإستهلاك 2022/2021	2022	2021	2019	2010	الإستهلاك
طن مكافئ نפט	طن مكافئ نפט	طن مكافئ نפט	طن مكافئ نפט	طن مكافئ نפט	
%10	10447	9503	14956	31346	الغازوال (م ³)
%11	2325	2089	29397	641	كهرباء الجر mille) (kwh
% -15	1790	1450	1416	1415	كهرباء المباني mille) (kwh
%6	14562	13 071	18 900	33 402	جملة إستهلاك الطاقة

كلفة الطاقة المستهلكة

بلغت كلفة إستهلاك الطاقة بالشركة خلال سنة 2022 ما يعادل 28,666 مليون دينار.

نسبة التطور	2022	2021	
% 26	18242	14 508	كلفة الطاقة المستهلكة من معدات الديازال
% 19	7258	6 103	كلفة الطاقة المستهلكة من المعدات الكهربائية
% 23	25500	20 611	كلفة الطاقة المستهلكة من معدات النقل
% -11	3166	3 557	كلفة كهرباء المباني
% 19	28 666	24 168	الجملة

التدقيق الطّاقى

- ❖ في إطار هبة من البنك الأوروبي للإنشاء والتعمير (BERD) تمّ توقيع صفقة خلال شهر ديسمبر 2021 مع مجمع "رينا كونسولتينغ كوميتي انجينيرينغ (Rina Consulting Comete Engineering) لفائدة مهمة التدقيق الطاقى لأسطول النقل الحديدي، بمبلغ 249150 أورو .
- ❖ كجزء من مهمة تدقيق الطاقة، تقوم الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية بفحص أداء الطاقة لمعدات النقل بالسكك الحديدية وتقتراح بدائل مجدية لتقليل استهلاك الطاقة وتأثيرها البيئي (مع الأخذ في الاعتبار جميع العوامل الخارجية المطبقة مثل : تلوث الهواء، تأثير تكلفة النقل، البنية التحتية، وانبعاثات ثاني أكسيد الكربون وما إلى ذلك).



النتائج الماليّة

النتائج المالية (بالألف)

المدخلات الجملية	
112 884	إيرادات الإستغلال
95 749	إنتاج الأصول الثابتة واسترجاع على الإستهلاكات
7 887	إيرادات أخرى
9 248	
الأعباء الجملية	
42 755	مشتريات مستهلكة
19 868	أعباء أخرى
135 507	مصاريف الأعوان
58 528	الإستهلاكات والمدخرات
33 376	أعباء مالية
- 1271	الخسارة والمكاسب العادية

النتائج الصافية للإستغلال - 199 814

المدخلات الجملية

بلغت المدخلات الجملية 112,884 مليون دينار في 2022 مقابل 137,796 مليون دينار في 2021 مسجلة بذلك إنخفاضا بنسبة 18 %.

• مدخلات الإستغلال

بلغت مدخلات الإستغلال 95,749 مليون دينار سنة 2022 بعد أن كانت في حدود 89,810 مليون دينار في 2021 مسجلة إرتفاعا بـ 6,6 %.

• مدخلات أخرى

إنخفض مبلغ هذه الإيرادات بنسبة 64,3 % من 47,986 مليون دينار سنة 2021 إلى 17,135 مليون دينار سنة 2022.

الأعباء :

بلغت الأعباء الجملية 312,698 مليون دينار في 2022 مقابل 275,062 مليون دينار في 2021 أي بارتفاع قدره 13,7 %.

أعباء الإستغلال :

بلغت أعباء 198,188 مليون دينار سنة 2022 مقابل 190,592 مليون دينار في 2021 وشهدت بذلك إرتفاعا بنسبة 4 %.

أعباء الهيكلية :

إرتفعت بنسبة 36,7 % حيث كانت تمثل مبلغ 84,725 مليون دينار في سنة 2021 فأصبحت 115,724 مليون دينار في 2022.