

الجمهورية التونسية
وزارة النقل

المشروع السنوي للأداء
لمهمة النقل
لسنة 2020

نوفمبر 2019

الفهرس

المحور الأول: تقديم عام لوزارة النقل

1. تقديم الوزارة والسياسات القطاعية..... 8-3
2. تقديم ميزانية الوزارة..... 11-8

المحور الثاني: تقديم برامج وزارة النقل

I. برنامج النقل البري

1. تقديم البرنامج وإستراتيجيته..... 15-14
2. أهداف ومؤشرات قياس الأداء الخاصة بالبرنامج..... 19-15
3. ميزانية البرنامج..... 20-20
4. بطاقات مؤشرات قياس أداء البرنامج..... 34-22

II. برنامج الطيران المدني

1. تقديم البرنامج وإستراتيجيته..... 38-36
2. أهداف ومؤشرات قياس الأداء الخاصة بالبرنامج..... 46-39
3. ميزانية البرنامج..... 49-47
4. بطاقات مؤشرات قياس أداء البرنامج..... 74-51
5. بطاقات الفاعلين العموميين..... 80-76

III. برنامج البحرية التجارية

1. تقديم البرنامج وإستراتيجيته..... 86-82
2. أهداف ومؤشرات قياس الأداء الخاصة بالبرنامج..... 92-87
3. ميزانية البرنامج..... 94-93
4. بطاقات مؤشرات قياس أداء البرنامج..... 108-96
5. بطاقات الفاعلين العموميين..... 134-110

IV. برنامج القيادة والمساندة

1. تقديم البرنامج وإستراتيجيته..... 137-136
2. أهداف ومؤشرات قياس الأداء الخاصة بالبرنامج..... 143-136
3. ميزانية البرنامج..... 144-144
4. بطاقات مؤشرات قياس أداء البرنامج..... 168-145

المحور الأوّل:
تقديم عام لمهمة النقل

1- التقديم العام للمهمة :

1-1 إستراتيجية القطاع والمهمة

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

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

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

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

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

ولتحقيق الأهداف المرسومة، تم بلورة مخطط تنموي باستثمارات جمالية تقدر بحوالي 13200 مليون دينار منها 37 % مساهمة القطاع الخاص، أي ما يناهز 4940 م.د. إلا أن القطاع لم يتمكن من تحقيق الأهداف المرسومة وذلك بالنظر للصعوبات المتعددة والضغوطات الإقتصادية والإجتماعية التي ميزت السنوات الأخيرة حيث لم تتجاوز الإستثمارات المسجلة بالقطاع خلال الفترة 2016-2018 نسبة الثلث من مجموع الإستثمارات المبرمجة لفترة المخطط 2016-2020.

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

2-1 برامج المهمة:

في إطار تركيز منظومة التصرف في الميزانية حسب الأهداف تم تقسيم مهمة النقل إلى ثلاث برامج عملية تمثل السياسات القطاعية للوزارة و برنامج قيادة ومساندة وفقاً لما يلي (مع العلم أنه تم حذف برنامج الرصد الجوي الذي هو مؤسسة عمومية لا تكتسي الصبغة الإدارية بإعتباره لا يمثل سياسة عمومية للدولة) :

- البرنامج 1: النقل البري
- البرنامج 2: الطيران المدني
- البرنامج 3: النقل البحري والموانئ
- البرنامج 4: القيادة و المساندة.

3-1 تقديم أهداف ومؤشرات أداء المهمة

جدول عدد 1:

حوصلة أهداف المهمة ومؤشرات الأداء

مؤشرات الأداء	الأهداف	البرنامج
تطور عدد الكيلومترات المعروضة (شبكة الحافلات ، الشبكة الحديدية)	الهدف 1.1 تدعيم وتنمية النقل العمومي الجماعي	<u>البرنامج عدد 1:</u>
- عدد الوفيات على متن وسائل النقل العمومي الجماعي - عدد الإصابات على متن وسائل النقل العمومي الجماعي	الهدف 2.1 دعم سلامة النقل العمومي الجماعي للأشخاص	<u>النقل البري</u>
- تطور نقل الفسفاط - تطور نقل البضائع الأخرى	الهدف 3.1 دعم النقل الحديدي للبضائع	
- نسبة إنتظام الرحلات الجوية - نسبة التعبئة	الهدف 1.2 الرفع من القدرة التنافسية للناقلة الوطنية	<u>البرنامج عدد 2:</u>

<p>-تطور الحركة الجوية للمسافرين بالمطارات التونسية</p> <p>-نسبة الحركة الجوية للمسافرين بالمطارات الداخلية مقارنة بالحركة الجوية الجمالية</p>	<p>الهدف 2.2تحسين نجاة إستغلال المطارات</p>	<p>الطيران المدني</p>
<p>- نسبة توفر الموارد البشرية الضرورية للإشراف على السلامة</p> <p>- مدى تقدم إرساء المنظومة التونسية للبحث وإنقاذ الطائرات في حالة خطر</p>	<p>الهدف 3.2 تعزيز منظومة مراقبة الإشراف على سلامة الطيران المدني</p>	
<p>-مردودية عمليات الشحن والتفريغ</p> <p>-نسبة سفن الدرجة التي تسجل تأخير عند الانطلاق آخر الأسبوع</p>	<p>الهدف 1.3 تعصير البنية التحتية المينائية وتحسين الخدمات</p>	<p>البرنامج عدد 3:</p>
<p>-مساهمة الناقلون البحريون التونسيون في نقل المبادلات التجارية الخارجية</p> <p>-عدد الخطوط البحرية المنتظمة التي تربط الموانئ التونسية بالموانئ الأجنبية</p>	<p>الهدف 2.3 تدعيم وتطوير الأسطول الوطني البحري و تشجيع الاستثمار الخاص</p>	<p>النقل البحري</p> <p>والموانئ</p>
<p>-عدد معاينات السلامة للسفن الرافعة للراية التونسية</p> <p>- نسبة مراقبة السفن الأجنبية التي أرست بالموانئ التونسية</p>	<p>الهدف 3.3 تدعيم السلامة وأمن السفن والمرافق المينائية ومقاومة التلوث</p>	

<p>- نسبة التأطير</p> <p>- نسبة الأعوان المنتفعين بدورة تكوين واحدة على الأقل</p>	<p>الهدف 1.4 تحسين التصرف في الموارد البشرية</p>	<p>البرنامج عدد 4 :</p>
<p>- كلفة تعهد وصيانة السيارات الادارية</p> <p>- معدل استهلاك الوقود</p>	<p>الهدف 2.4 تحسين التصرف في وسائل النقل وترشيد استهلاك الوقود</p>	
<p>- نسبة المعدات الإعلامية التي يفوق عمرها الخمس سنوات</p> <p>- نسبة إنجاز المنظومات والتطبيقات مقارنة بالحاجيات</p>	<p>الهدف 3.4 تحسين جودة المعدات الإعلامية وتركيز المنظومات</p>	<p>القيادة والمساندة</p>
<p>- مستوى إعداد ومتابعة تنفيذ استراتيجية قطاع النقل</p> <p>- نسبة تحقيق الأهداف المضمنة بعقود البرامج للمؤسسات العمومية تحت الإشراف</p>	<p>الهدف 3.4 تطوير وظائف التخطيط والدراسات والإشراف</p>	

4-1 الميزانية وبرمجة نفقات المهمة

طبقا للتوجهات الواردة بمنشور السيد رئيس الحكومة عدد 09 بتاريخ 29 مارس 2019، تم ضبط إتمادات الدفع لميزانية وزارة النقل لسنة 2020 في حدود 728 650 ألف دينار مقابل 621 705 ألف دينار سنة 2019 أي بزيادة قدرها 17.2 % موزعة كما يلي :

***نفقات التأجير : 21 000 ألف دينار**

***نفقات التسيير : 3 700 أ.د.**

***نفقات التدخلات : 697 950 أ.د.**

*** نفقات الإستثمار : 6 000 أ.د.**

ملاحظة : ورد ضمن الأحكام العامة لقانون المالية خطأ مادي حيث تم دمج نفقات التأجير الخاصة بنشاط دعم الرصد الجوي (2800 أ.د) المدرج ضمن برنامج القيادة والمساندة ضمن التأجير الخاص ببرنامج النقل البري .وسيتم تلافي هذا الخطأ ضمن الوثيقة الخاصة بمشروع الأداء لمهمة النقل 2020.

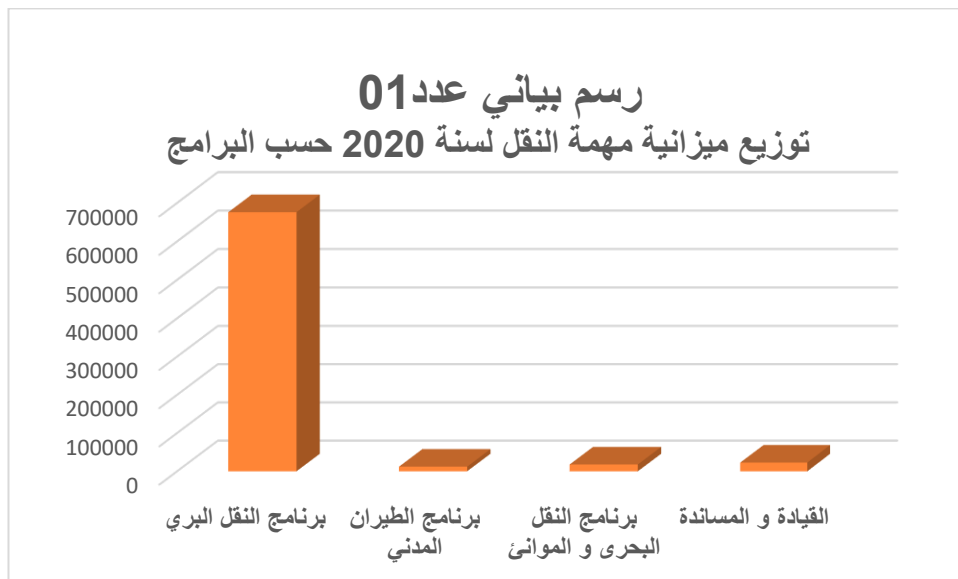
و عليه تتوزع إعتمادات الدفع لسنة 2020 وفق الجداول التالية كمايلي :

جدول عدد 1 :

توزيع ميزانية المهمة لسنة 2020 حسب البرامج وطبيعة النفقة (اعتمادات الدفع)

الوحدة : ألف دينار

المجموع	نفقات الإستثمار	نفقات التدخلات	نفقات التسيير	نفقات التأجير	الأقسام البرامج
675920	2995	668805	671	3449	البرنامج 1
12087	0	10 420	0	1 667	البرنامج 2
17862	0	15565	400	1 897	البرنامج 3
22781	3005	3 160	2629	13 987	البرنامج 4
728650	6000	697 950	3700	21000	المجموع



جدول عدد 02

إطار النفقات متوسط المدى (2020-2022 للمهمة

التوزيع حسب طبيعة النفقة) (إعتمادات الدفع)

الوحدة : ألف دينار

تقديرات 2022	تقديرات 2021	تقديرات 2020	ق.م 2019	إنجازات 2018	إنجازات 2017	البيان
23570	22023	21000	17843	15223	14205	نفقات التأجير
4153	3880	3700	3039	2958	2939	نفقات التسيير
783344	731937	697950	598983	621307	925555	نفقات التدخلات
6733	6292	6000	1840	525	347	نفقات الإستثمار
817800	764132	728650	621705	640013	943046	المجموع دون إعتبار الموارد الذاتية للمؤسسات
11880	11719	12330	10129	8964	8989	موارد ذاتية لمؤسسات عمومية
829680	775851	740980	631834	648977	952035	المجموع بإعتبار الموارد الذاتية للمؤسسات

جدول عدد 03
إطار النفقات متوسط المدى (2020-2022) للمهمة
التوزيع حسب البرامج (إتمادات الدفع)

تقديرات 2022	تقديرات 2021	تقديرات 2020	ق,م 2019	إنجازات 2018	إنجازات 2017	البيان
761760	711771	675920	586203	607963	912325	برنامج النقل البري
13567	12676	12087	4843	4250	4220	برنامج الطيران المدني
20047	18731	17862	12619	12948	12893	برنامج النقل البحري والموانئ
0	0	0	3800	3426	2256	برنامج الرصد الجوي
22426	20954	22781	14240	11426	11352	برنامج القيادة والمساندة
817800	764132	728650	621705	640013	943046	المجموع

المحور الثاني:
تقديم برامج الوزارة

برنامج النقل البري
رئيس البرنامج: السيد الحبيب عمار
المدير العام للنقل البري

1- تقديم البرنامج واستراتيجيته

يشكّل قطاع النقل البرّي نشاطا داعما لمختلف قطاعات الإنتاج على المستويين الوطني والجهوي كما يساهم في مساندة مجهود التنمية بالجهات، ويكتسي إشراف الدولة على هذا القطاع أهمية بالغة من حيث تنظيمه ووضع السياسات اللازمة للنهوض به في إطار مخططات التنمية. وتتمثل التوجهات الإستراتيجية العامة لقطاع النقل البرّي بالخصوص في النهوض بالنقل العمومي الجماعي وذلك من خلال تدعيم البنية الأساسية وتطوير وتجديد أسطول النقل العمومي للأشخاص ودعم النقل الحديدي للأشخاص والبضائع.

وتندرج هذه التوجهات في سياق ما تشهده المدن التونسية من تطور سكاني وعمراني مصحوبا بتزايد، نسبي، في استعمال وسائل النقل الفردية على حساب وسائل النقل الجماعية وارتفاع لتكاليف النقل عموما، الأمر الذي ينعكس سلبا على حركة المرور وعلى المقدرة الشرائية للمستعمل. وبالتالي فإن تشجيع النقل الجماعي والعمل على دعمه يمكن من تقليص الانعكاسات السلبية المذكورة آنفا. ويهدف دعم النقل العمومي الجماعي بالأساس إلى الحد من الاكتظاظ والتلوث بالمدن الكبرى من خلال التقليل من نسبة استعمال وسائل النقل الفردي ذلك أنه في بداية المخطط الحادي عشر، بلغت حصة النقل الجماعي من مجموع التنقلات 35% .

ومن المتوقع أن تكون قد شهدت هذه النسبة تراجعا ملحوظا خلال السنوات الثلاث الأخيرة وذلك لارتفاع العرض على مستوى النقل العمومي غير المنتظم للأشخاص وازدياد حجم التنقلات بواسطة السيارات الخاصة. ويبقى العمل على مواصلة خطة النهوض بالنقل العمومي الجماعي أمرا ضروريا حتى يصبح تدريجيا حلا بديلا عن استعمال وسائل النقل الفردي. وستركز الجهود، بالأساس، على مواصلة تدعيم وتطوير شبكات النقل الحديدي وتدعيم عرض النقل العمومي الجماعي وتحسين نوعية خدماته عبر تجديد وتطوير أسطول الحافلات للشركات العمومية.

على مستوى تدعيم النقل الحديدي للبضائع، يتعين العمل على دعم النقل الحديدي للبضائع والرفع من نسبة مساهمته مقارنة بنقل البضائع على الطرقات وذلك من خلال:

- ربط الشبكة الحديدية بمختلف وحدات الإنتاج والموانئ والمناطق اللوجستية دعما للتصدير؛
- تجديد وتأهيل الخطوط الحديدية المعدة لنقل الفسفاط في منطقة قفصة؛
- تدعيم وتجديد أسطول النقل الحديدي لنقل البضائع.

مع العلم أن هذه النسبة التي كانت تمثل تقريبا 38% سنة 1977 لا تتعدّى الآن 6%.

وبناء على ما سبق فإن برنامج النقل البري يهدف إلى:

- تدعيم وتنمية النقل الجماعي؛
 - دعم سلامة النقل الجماعي للأشخاص (وسائل النقل، الشبكات، المحطات)؛
 - دعم النقل الحديدي للبضائع.
- تحقيق هذه الأهداف يعتمد على المحاور التالية:
- تجديد وتوسيع الأسطول؛
 - توسيع شبكة خطوط النقل على الطرقات؛
 - إقتناء تجهيزات الصيانة وبناء الورشات؛
 - تدعيم البنية التحتية الحديدية (دعم صيانة الخطوط، كهربة الخطوط، مضاعفة الخطوط)؛
 - إحداث خطوط جديدة وتأهيل الخطوط القديمة؛
 - دعم مراقبة النقل البري؛

2- أهداف ومؤشرات قياس الأداء الخاصة بالبرنامج

تم ضبط ثلاثة أهداف خاصة ببرنامج النقل البري وهي:

- تدعيم وتنمية النقل الجماعي؛
- دعم سلامة النقل الجماعي للأشخاص؛
- دعم النقل الحديدي للبضائع.

1-2 تقديم أهداف ومؤشرات قياس أداء البرنامج

❖ الهدف 1-1: تدعيم وتنمية النقل العمومي الجماعي

- **تقديم الهدف:** تطوير النقل على الطرقات والنقل الحديدي قصد ترفيع مساهمة النقل الجماعي في إجمالي النقل بالمقارنة مع النقل الفردي وذلك للحد من مشاكل الاكتظاظ والتلوث من جهة والضغط على الكلفة من جهة أخرى.

- **مرجع الهدف:** المخطط الخماسي للتنمية

- **مبررات اعتماد المؤشرات:** من بين المؤشرات المتوفرة تم اعتماد مؤشر التطور السنوي لعدد البقاع الكيلومترية المعروضة بالنسبة لشبكة الحافلات والشبكة الحديدية كل على حدة. ويعكس هذا المؤشر مدى تطور عرض النقل العمومي الجماعي هذا بالإضافة لتوفره لدى جميع منشآت النقل العمومي للأشخاص.

تقديرات		2019	إنجازات			الوحدة	مؤشرات قياس أداء الهدف
2021	2020		2018	2017	2016		
						المؤشر عدد 1 - تطور عدد البقاع الكيلومترية المعروضة	
2.5	2.0	1.5	2	3.56	4.46	نسبة مئوية - تطور عدد البقاع الكيلومترية المعروضة (شبكة الحافلات)	
2.5	2.0	1.4	1.4	14.21	0.17	- تطور عدد البقاع الكيلومترية المعروضة (الشبكة الحديدية)	

تقديم أنشطة البرنامج

✓ على مستوى تجديد و تطوير أسطول النقل:

- في إطار تدعيم النقل العمومي الجماعي والسلامة، انطلقت الشركات الوطنية والجهوية منذ سنة 2015 في برنامج تأهيل شامل للأسطول يتضمن اقتناء حافلات جديدة وأخرى مستعملة إلى جانب صيانة وتأهيل أسطول الحافلات المعطب وقد تم خلال سنة 2018:
- اقتناء 215 حافلة جديدة لفائدة الشركات الوطنية والجهوية للنقل (31 حافلة لفائدة شركة النقل بتونس و184 حافلة لفائدة الشركات الجهوية للنقل).
 - بالنسبة للصنف العامة المخصصة لاقتناء 1136 حافلة جديدة لفائدة الشركات الوطنية والجهوية تم التوقيع على العقد العام بخصوص 108 1 حافلة جديدة أوكل تصنيعهم لفائدة مصنعين محليين وقد قامت الشركات بإمضاء العقود الخاصة.
 - في إطار اقتناء 300 حافلة مستعملة تم تسليم بقية الحافلات وعددها 210 حافلة دخلت جميعها حيز الاستغلال.
 - في إطار طلب العروض الدولي لاقتناء 300 حافلة مستعملة (250 حافلة للنقل الحضري و50 حافلة للنقل بين المدن) تم تسليم جميع حافلات النقل الحضري ودخلت حيز الاستغلال. كما تم استلام 25 حافلة للنقل بين المدن من بين 50 حافلة وذلك لعدم توفر عروض جديدة بخصوص هذا النوع من الحافلات.

✓ على مستوى نقل المسافرين

بلغ عدد المسافرين الجملي على الطرقات 494 ما يقارب مليون مسافر سنة 2018 مقابل 528 مليون مسافر سنة 2017 أي بانخفاض بنسبة 6% ومع تدعيم العرض من خلال ما تم من اقتناءات للمعدات السيارة، من المتوقع ان يبلغ عدد المسافرين حوالي 517 مليون مسافر خلال سنة 2019 أي بارتفاع بنسبة 6% وبالنسبة لسنة 2020 فمن المتوقع أن يبلغ عدد المسافرين حوالي 549 مليون مسافر أي بارتفاع بنسبة 4%. اما بالنسبة لعدد المسافرين الجملي على الشبكة الحديدية فقد بلغ 160 مليون مسافر سنة 2018 مقابل 143 مليون مسافر سنة 2017 أي بانخفاض بنسبة 10% ومن المتوقع ان يبلغ عدد المسافرين 142 مليون مسافر سنة 2019 أي بانخفاض بنسبة 0.3% وبالنسبة لسنة 2020 فمن المتوقع أن يبلغ عدد المسافرين 145 مليون مسافر أي بارتفاع بنسبة 1.9% وذلك اعتبارا للتطورات الخاصة بكل الوحدات من حيث الاستثمارات والمجهود التجاري على مستوى النقل الحديدي.

❖ الهدف 1-2: دعم سلامة النقل العمومي الجماعي للأشخاص

- تقديم الهدف: العمل على تركيز وتدعيم متطلبات السلامة على متن وسائل النقل العمومي للأشخاص (على الطرقات وعلى السكك الحديدية).
- مرجع الهدف: برنامج عمل وزارة النقل وبرنامج عمل المنشآت العمومية تحت الإشراف.

التقديرات	2019	إنجازات			الوحدة	المؤشرات
		2021*	2020*	2018		
الحد من عدد الوفيات	74	68	76	111	عدد الوفيات	المؤشر 2.1: عدد الوفيات على متن وسائل النقل العمومي الجماعي
الحد من عدد الوفيات	1095	1074	1143	1139	عدد الإصابات	المؤشر 2.2: عدد الإصابات على متن وسائل النقل العمومي الجماعي

- مبررات اعتماد المؤشرات: من بين المؤشرات المتوفرة تم حصر مؤشرين اثنين وهما عدد الموتى إثر حوادث وسائل النقل العمومي الجماعي وعدد الإصابات على متن وسائل

النقل العمومي الجماعي وهما يعكسان مدى تطور حوادث المرور على متن وسائل النقل الجماعي وما مدى فاعلية منظومة سلامة النقل الجماعي للأشخاص.

تقديم أنشطة البرنامج

رغم المجهودات المبذولة من قبل جميع الأطراف المعنية بملف السلامة المرورية، فإنّ النتائج المسجلة على مستوى إحصائيات حوادث الطرقات ببلادنا هي دون المستوى المطلوب وهي نتيجة حتمية لضعف نجاعة الإدارة المؤسساتية. وفي هذا الإطار تم:

- اقتراح مراجعة منظومة السلامة المرورية،
- اعداد مشروع قرار لضبط الشروط العامة لتصنيف وتجهيز نقاط تقاطع السكك الحديدية،
- إصدار منشور يتعلّق بتوحيد شروط وإجراءات انتداب السواق/القباض المنتدبين الجدد وتكوينهم بالشركات العمومية للنقل الجماعي للأشخاص عبر الطرقات،

❖ الهدف 1-3: دعم النقل الحديدي للبضائع

- تقديم الهدف: العمل على تدعيم النقل الحديدي للبضائع وذلك بالأساس من خلال تدعيم الاستثمار في المعدات السيارة المخصصة لنقل البضائع.
- مرجع الهدف: برنامج عمل وزارة النقل وبرنامج عمل الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية.
- مبررات اعتماد المؤشرات: في غياب وجود إحصائيات ومسوح دورية يمكن من خلالها معرفة نسبة النقل الحديدي للبضائع من إجمالي البضائع المنقولة، فإنه تم اللجوء إلى مؤشر تطور البضائع المنقولة عبر السكك الحديدية.

تفديرات		2019	إنجازات			الوحدة	مؤشر قيس الأداء:
2021	2020		2018	2017	2016		
<u>8.745</u>	<u>7.440</u>	<u>4.830</u>	<u>3.103</u>	<u>3.855</u>	<u>3.686</u>	مليون طن	المؤشر عدد 1 - تطور النقل الحديدي للبضائع (المجموع)
5.400	4.600	2.800	1.717	2,328	2,300		- تطور نقل الفسفاط
3.345	2.840	2.030	1.386	1,527	1,386		- تطور نقل للبضائع المختلفة

تقديم أنشطة البرنامج

بلغ حجم نقل البضائع خلال السنة المنقضية 1,386 مليون طن مقابل 1,431 مليون طن سنة 2017 أي بانخفاض بنسبة 3,1%. اما بالنسبة لنقل الفسفاط فقد شهد هذا النشاط خلال سنة 2018 مقارنة بسنة 2017 انخفاضا بنسبة 29% على مستوى الأطنان المنقولة. وتجدر الإشارة أنه خلال سنة 2018 تم حذف 1396 رحلة أي ما يعادل 1,964 مليون طن مما تسبب في نقص في المداخل يقدر بـ 18,139 مليون دينار وتعود أسباب ذلك أساسا إلى الإعتصامات بالسكة وبمصانع شركة فسفاط قفصة والمجمع الكيميائي التونسي و بمراكز الشحن و الإضرابات المتكررة للعمال و قطع الخط 13 مما تسبب في التعطيل الكلي للنقل الحديدي للفسفاط طيلة 66 يوما و في عمليات الشحن بمنجم المتلوي لمدة 63 يوما و بمنجم المضيلة لمدة 65 يوما.

3- نفقات البرنامج

تطور إتمادات برنامج النقل البري

الوحدة: ألف دينار

النسبة (%)	الفارق	تقديرات 2020	ق م 2019		إنجازات 2018	مصادر التمويل	البيان
			التبويب الجديد	التبويب القديم			
106.5	3223	6249	3026	3026	2460	م ع م	نفقات التاجير
106.5	3223	6249	3026	3026	2460	موارد الدولة	
		8550	181	181		م ذ م ع	
100.5	3223	14799	3207	3207	2460	مجموع القسم	
1.2	8	671	663	663	631	م ع م	نفقات التسير
1.2	8	671	663	663	631	موارد الدولة	
		3385	119	119		م ذ م ع	
1.2	8	4056	782	782	631	مجموع القسم	
14.0	81491	662505	581014	437094	604827	م ع م	نفقات التدخلات
320.0	4800	6300	1500			م ق خ م	
334.0	86291	668805	582514	437094	604827	موارد الدولة	
	395	395				م ذ م ع	
14.9	86686	669200	582514	437094	604827	مجموع القسم	
	2995	2995			45	م ع م	نفقات الاستثمار
						م ق خ م	
	2995	2995			45	موارد الدولة	
						م ذ م ع	
	2995	2995			45	مجموع القسم	
				143920		م ع م	بقية النفقات
				1500		م ق خ م	
				145420		موارد الدولة	
						م ذ م ع	
				145420		مجموع القسم	
15.0	87717	672420	584703	584703	607963	م ع م	المجموع
320.0	4800	6300	1500	1500	0	م ق خ م	
15.8	92517	678720	586203	586203	607963	موارد الدولة	
4010.0	12030	12330	300	300	0	م ذ م ع	
17.8	104547	691050-2800 675920=	586503	586503	607963	مجموع القسم	

**بطاقات مؤشرات قياس الأداء
لبرنامج النقل البري**

بطاقة المؤشر: تطور عدد البقاع الكيلومترية المعروضة

رمز المؤشر: 1-1-1

تسمية المؤشر: تطور عدد البقاع الكيلومترية المعروضة

تاريخ تحيين المؤشر: 2019/07/26

I- الخصائص العامة للمؤشر

1. البرنامج الذي يرجع إليه المؤشر : برنامج النقل البري
2. البرنامج الفرعي الذي يرجع إليه المؤشر: -
3. الهدف الذي يرجع إليه المؤشر : تدعيم وتنمية النقل الجماعي
4. تعريف المؤشر: يعكس هذا المؤشر تطور العرض المتعلق بالنقل المنتظم للأشخاص على الطرقات وعلى السكك الحديدية.
5. نوع المؤشر: مؤشر نشاط
6. طبيعة المؤشر: مؤشر اقتصادي، مؤشر عرض
7. التفرعات : المنشآت العمومية للنقل المنتظم للأشخاص (تونس الكبرى وبقية الجهات)

II- التفاصيل الفنية للمؤشر

8. طريقة احتساب المؤشر: مؤشر بسيط
9. المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: -
10. طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: الإدارة العامة للنقل البري
11. مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: تقرير نشاط المنشآت العمومية تحت الإشراف
12. تاريخ توفر المؤشر : نهاية كل سنة
13. القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): 2.5
14. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: المدير العام للنقل البري
15. وحدة المؤشر: نسبة مئوية

1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

تقديرات		2019	إنجازات			الوحدة	مؤشرات قياس أداء الهدف
2021	2020		2018	2017	2016		
2.5	2.0	1.5	2	3.56	4.46	نسبة مئوية	المؤشر عدد 1 - تطور عدد البقاع الكيلومترية المعروضة
2.5	2.0	1.4	1.4	14.21	0.17		- تطور عدد البقاع الكيلومترية المعروضة (شبكة الحافلات) - تطور عدد البقاع الكيلومترية المعروضة (الشبكة الحديدية)

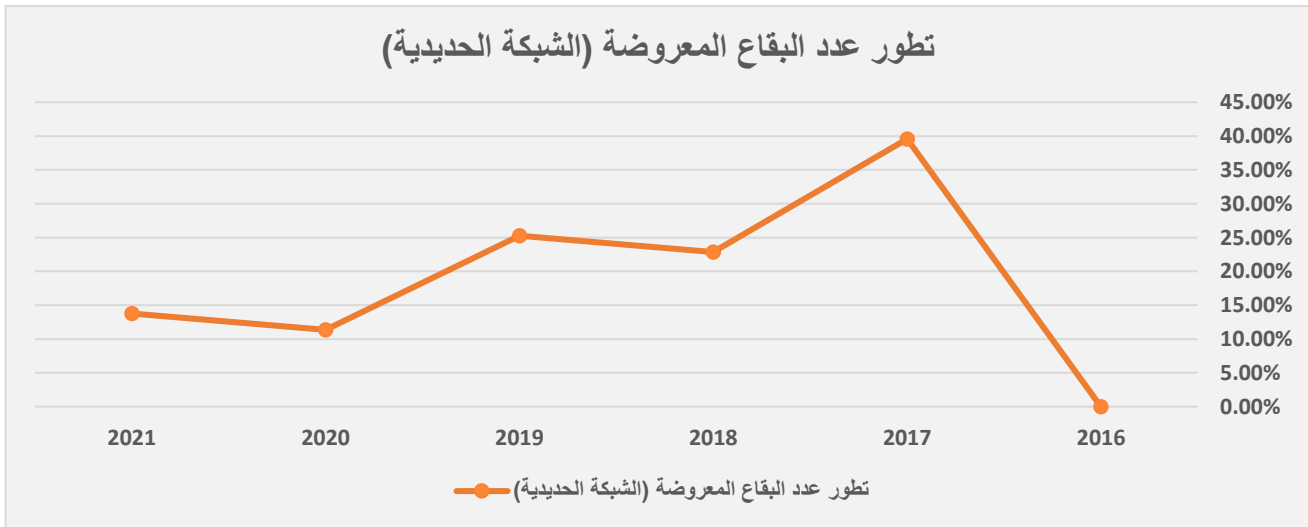
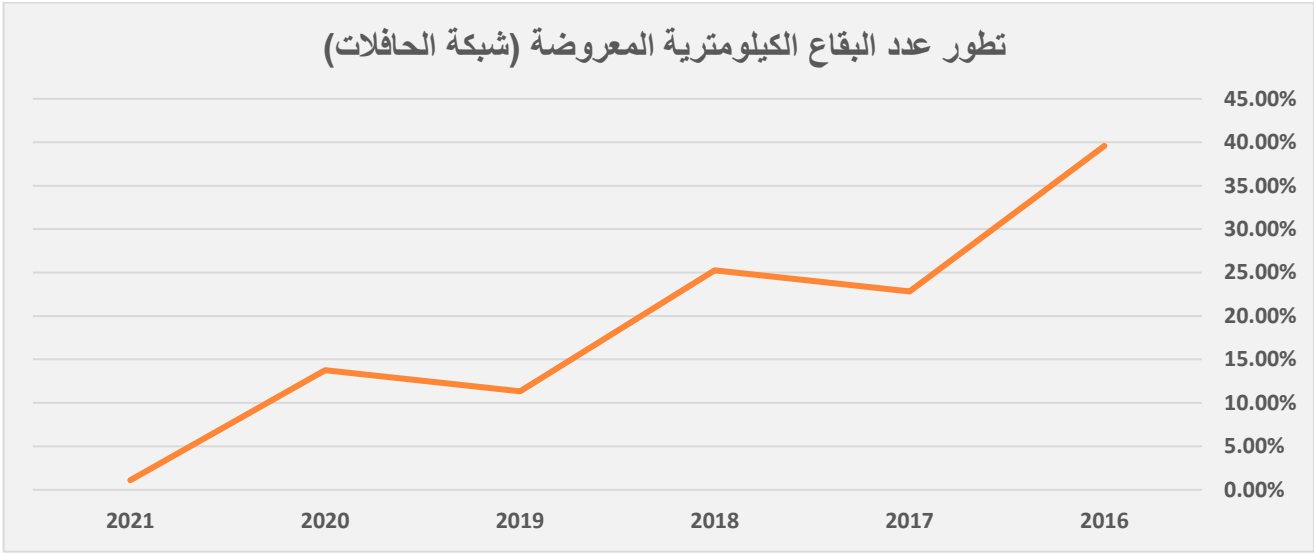
2. تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

شهد عدد البقاع الكيلومترية المعروضة بالنسبة لشبكة الحافلات تطورا إيجابيا بداية من سنة 2016 ويعود ذلك خاصة إلى التطور على مستوى العرض وذلك من خلال تطور نسق شراءات الحافلات خلال السنوات الاخيرة وكذلك تطور على مستوى عدد المسافرين الذي شهد ارتفاعا ;

كما شهد عدد البقاع الكيلومترية المعروضة بالنسبة للشبكة الحديدية تراجعا خلال سنة 2018 نظرا لل صعوبات المتعلقة بالمناخ الاقتصادي والاجتماعي التي تعرضت لها الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية خلال فترة ما بعد الثورة ومن المتوقع تسجيل تطورا إيجابيا خلال سنة 2019 وذلك من خلال تدعيم أسطول نقل المسافرين بالقطارات الكهربائية على الأحواز والقطارات ذاتية الجر على الخطوط البعيدة وكذلك مواصلة برنامج تأهيل القاطرات وتجهيز مراكز الصيانة.

3. رسم بياني لتطور المؤشر

1. رسم بياني لتطور المؤشر

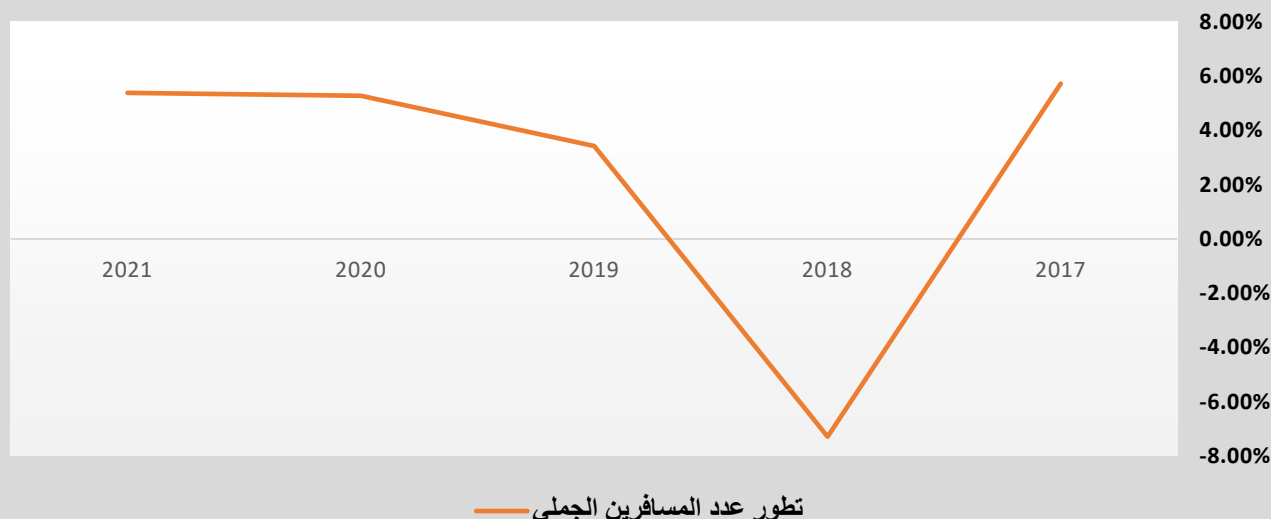


2. المؤشرات التوجيهية

- عدد المسافرين

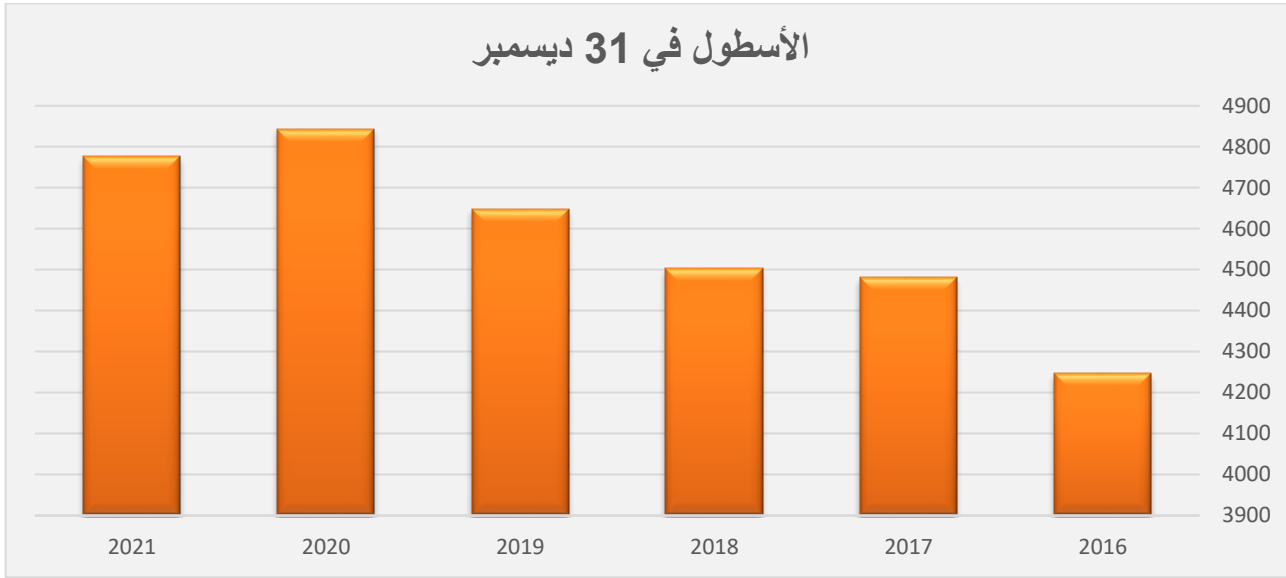
المتوقع			المنجز			عدد المسافرين (ألف مسافر)
2021	2020	2019	2018	2017	2016	
732 135	694 735	659 915	638 020	688 172	650 910	عدد المسافرين الجملي
584 811	549 040	516 964	494 708	528 477	502 064	- عدد المسافرين (شبكة الحافلات)
147 324	145 695	142 951	143 312	159 695	148 846	- عدد المسافرين (الشبكة الحديدية)

تطور عدد المسافرين الجملي



بلغ عدد المسافرين الجملي على الطرقات 494 ما يقارب مليون مسافر سنة 2018 مقابل 528 مليون مسافر سنة 2017 أي بانخفاض بنسبة 6% ومع تدعيم العرض من خلال ما تم من اقتناءات للمعدات السيارة، من المتوقع ان يبلغ عدد المسافرين حوالي 517 مليون مسافر خلال سنة 2019 أي بارتفاع بنسبة 6% وبالنسبة لسنة 2020 فمن المتوقع أن يبلغ عدد المسافرين حوالي 549 مليون مسافر أي بارتفاع بنسبة 4%. اما بالنسبة لعدد المسافرين الجملي على الشبكة الحديدية فقد بلغ 160 مليون مسافر سنة 2018 مقابل 143 مليون مسافر سنة 2017 أي بانخفاض بنسبة 10% ومن المتوقع ان يبلغ عدد المسافرين 142 مليون مسافر سنة 2019 أي بانخفاض بنسبة 0.3% وبالنسبة لسنة 2020 فمن المتوقع أن يبلغ عدد المسافرين 145 مليون مسافر أي بارتفاع بنسبة 1.9% وذلك اعتبارا للتطورات الخاصة بكل الوحدات من حيث الاستثمارات والمجهود التجاري على مستوى النقل الحديدي.

- الأسطول (شبكة الحافلات)



في إطار تدعيم النقل العمومي الجماعي والسلامة، انطلقت الشركات الوطنية والجهوية منذ سنة 2015 في برنامج تأهيل شامل للأسطول يتضمن اقتناء حافلات جديدة وأخرى مستعملة إلى جانب صيانة وتأهيل أسطول الحافلات المعطب حيث تطور أسطول الحافلات ليصبح 4566 سنة 2018 عوضا عن 4405 حافلة سنة 2017.

4. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

العمل على دفع الاستثمار في النقل العمومي الجماعي على الطرقات وعلى السكك الحديدية وذلك بـ:

- التسريع في نسق الشراءات المبرمجة،
- مواصلة تجديد الأسطول و تدعيمه و العمل خاصة على إيجاد مصادر جديدة للتمويل،
- مراجعة التعريفة المعتمدة حاليا و التي لم تشهد أي زيادة منذ سنة 2010،
- إرساء مبادئ الحوكمة.

بطاقة المؤشر: عدد الوفيات على متن وسائل النقل العمومي الجماعي

رمز المؤشر : 1-2-1

تسمية المؤشر: : عدد الوفيات على متن وسائل النقل العمومي الجماعي

تاريخ تحيين المؤشر: 2019/07/26

I- الخصائص العامة للمؤشر

1. البرنامج الذي يرجع إليه المؤشر : برنامج النقل البري
2. البرنامج الفرعي الذي يرجع إليه المؤشر: -
3. الهدف الذي يرجع إليه المؤشر : دعم سلامة النقل الجماعي للأشخاص
4. تعريف المؤشر: يعكس هذا المؤشر تطور عدد الموتى على متن وسائل النقل الجماعي.
5. نوع المؤشر: مؤشر نشاط
6. طبيعة المؤشر: مؤشر سلامة/جودة
7. التفرعات : المنشآت العمومية للنقل المنتظم للأشخاص (تونس الكبرى وبقية الجهات)

II- التفاصيل الفنية للمؤشر

1. طريقة احتساب المؤشر: مؤشر بسيط
2. وحدة المؤشر: عدد
3. المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: -
4. طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: الإدارة العامة للنقل البري
5. مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: تقرير نشاط المنشآت العمومية تحت الإشراف ومرصد الحرس الوطني
6. تاريخ توفر المؤشر : نهاية كل سنة
7. القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): الحد من العدد
8. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: المدير العام للنقل البري.

III- قراءة في نتائج المؤشر

1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

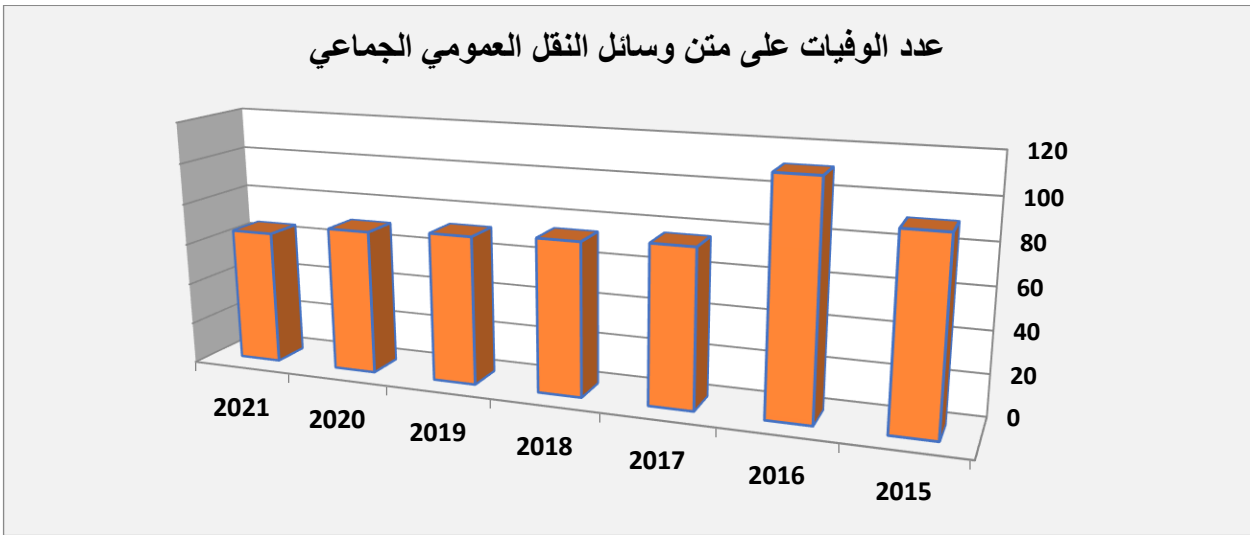
2- تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

أفرزت إحصائيات حوادث المرور البدنية للشركات العمومية للنقل البري التي جدت خلال سنة 2018 عن 928 حادثا نتج عنها 68 قتيلا.

وبمقارنة هذه النتائج بما جدّ خلال سنة 2017 تمّ تسجيل انخفاض في عدد الحوادث بـ 24 حادثا بنسبة 2,52% وفي عدد القتلى بـ 8 قتلى بنسبة 10,52%.

تقديرات		2019	إنجازات			الوحدة	مؤشرات قيس أداء الهدف
2021	2020		2018	2017	2016		
الحد من عدد الوفيات		74	68	76	111	عدد الوفيات	المؤشر عدد -1 عدد الوفيات على متن وسائل النقل العمومي الجماعي

3- رسم بياني لتطور المؤشر



4- أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

- العمل على دفع الاستثمار في النقل العمومي الجماعي على الطرقات وعلى السكك الحديدية وذلك بالتسريع في نسق الشراءات المبرمجة.

- العمل على مزيد التنسيق مع المجتمع المدني و خاصة المرصد الوطني للوقاية من حوادث الطرقات في هذا المجال فضلا عن إعداد وتنفيذ خطة لدعم السلامة.

- المواظبة على السياقة الرشيدة مع ترشيد استهلاك الطاقة بالنسبة للتجهيزات المعدة للنقل؛

- العمل على دعم الصيانة الدورية للتجهيزات المعدة للنقل؛

- التسريع بانتداب أعوان الصيانة و التّجاربيين و أعوان السلامة و الأمن الحديدي.
- تطوير أداء الموارد البشرية عبر التكوين في مجال السلامة برسكلة الأعوان و تكوينهم في ما يخصّ تطبيق النظام العام للسلامة على الخطوط الحديديّة.

بطاقة المؤشر: عدد الإصابات على متن وسائل النقل الجماعي

رمز المؤشر : 1-2-2

تسمية المؤشر: : عدد الإصابات على متن وسائل النقل العمومي الجماعي

تاريخ تحيين المؤشر: 2019/07/126

I- الخصائص العامة للمؤشر

1. البرنامج الذي يرجع إليه المؤشر : برنامج النقل البري
2. البرنامج الفرعي الذي يرجع إليه المؤشر: -
3. الهدف الذي يرجع إليه المؤشر : دعم سلامة النقل الجماعي للأشخاص
4. تعريف المؤشر: يعكس هذا المؤشر تطور عدد المصابين على متن وسائل النقل العمومي للمسافرين
5. نوع المؤشر: مؤشر نشاط
6. طبيعة المؤشر: مؤشر سلامة/جودة
7. التفرعات : المنشآت العمومية للنقل المنتظم للأشخاص (تونس الكبرى وبقية الجهات)

II- التفاصيل الفنية للمؤشر

1. طريقة احتساب المؤشر: مؤشر بسيط
2. وحدة المؤشر: عدد
3. المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: -
4. طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: الإدارة العامة للنقل البري
5. مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: تقرير نشاط المنشآت العمومية تحت الإشراف
6. تاريخ توفر المؤشر : نهاية كل سنة
7. القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): الحد من العدد
8. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: المدير العام للنقل البري

III- قراءة في نتائج المؤشر

1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

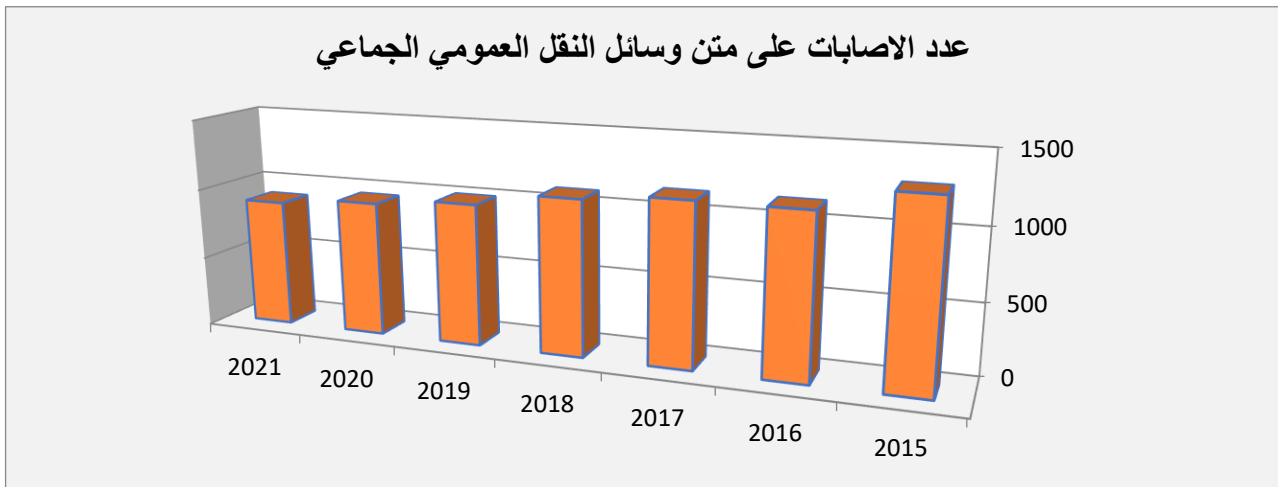
تقديرات		2019	إنجازات			الوحدة	مؤشرات قياس أداء الهدف
2021	2020		2018	2017	2016		
الحد من عدد الإصابات		1095	1074	1143	1139	عدد الإصابات	المؤشر عدد -2 عدد الإصابات على متن وسائل النقل الجماعي

2. تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

أفرزت إحصائيات حوادث المرور البدنية للشركات العمومية للنقل البري التي جدت خلال سنة 2018 عن 928 حادثا نتج عنها 1074 جريحا.

وبمقارنة هذه النتائج بما جدّ خلال سنة 2017 تمّ تسجيل انخفاض في عدد الحوادث بـ 24 حادثا بنسبة 2,52% وفي عدد الجرحى بـ 69 جريحا بنسبة 6,36%.

3. رسم بياني لتطور المؤشر



4. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

- العمل على دفع الاستثمار في النقل العمومي الجماعي على الطرقات وعلى السكك الحديدية وذلك بالتسريع في نسق الشراءات المبرمجة.
- العمل على مزيد التنسيق مع المجتمع المدني و خاصة المرصد الوطني للوقاية من حوادث الطرقات في هذا المجال فضلا عن إعداد وتنفيذ خطة لدعم السلامة.
- المواظبة على السياقة الرشيدة مع ترشيد استهلاك الطاقة بالنسبة للتجهيزات المعدة للنقل؛
- العمل على دعم الصيانة الدورية للتجهيزات المعدة للنقل؛
- التسريع بانتداب أعوان الصيانة و التجاريين و أعوان السلامة و الأمن الحديدي.
- تطوير أداء الموارد البشرية عبر التكوين في مجال السلامة برسكلة الأعوان و تكوينهم في ما يخص تطبيق النظام العام للسلامة على الخطوط الحديدية.

بطاقة المؤشر: تطور النقل الحديدي للبضائع

رمز المؤشر : 1-3-1

تسمية المؤشر: : تطور النقل الحديدي للبضائع

تاريخ تحيين المؤشر: 2019/07/26

I- الخصائص العامة للمؤشر

1. البرنامج الذي يرجع إليه المؤشر : برنامج النقل البري
2. البرنامج الفرعي الذي يرجع إليه المؤشر: -
3. الهدف الذي يرجع إليه المؤشر : دعم النقل الحديدي للبضائع
4. تعريف المؤشر: يعكس هذا المؤشر تطور البضائع المنقولة على السكك الحديدية
5. نوع المؤشر: مؤشر نشاط
6. طبيعة المؤشر: مؤشر إقتصادي
7. التفرعات : المنشآت العمومية للنقل المنتظم للأشخاص (تونس الكبرى وبقية الجهات)

II- التفاصيل الفنية للمؤشر

1. طريقة احتساب المؤشر: مؤشر بسيط
2. وحدة المؤشر: مليون طن
3. المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: -
4. طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: الإدارة العامة للنقل البري
5. مصدر المعطيات الأساسية: تقرير نشاط المنشآت العمومية تحت الإشراف
6. تاريخ توفر المؤشر : نهاية كل سنة
7. القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): 8745
8. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: المدير العام للنقل البري

III- قراءة في نتائج المؤشر

1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

تقديرات		2019	إنجازات			الوحدة	مؤشر قيس الأداء:
2021	2020		2018	2017	2016		
<u>8.745</u>	<u>7.440</u>	<u>4.830</u>	<u>3.103</u>	<u>3.855</u>	<u>3.686</u>	مليون طن	المؤشر عدد 1 - تطور النقل الحديدي للبضائع (المجموع)
5.400	4.600	2.800	1.717	2,328	2,300		- تطور نقل الفسفاط
3.345	2.840	2.030	1.386	1,527	1,386		- تطور نقل للبضائع المختلفة

2. تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

بلغ حجم نقل البضائع خلال السنة المنقضية 386,1 مليون طن مقابل 1,431 مليون طن سنة 2017 أي بانخفاض بنسبة 3,1%. اما بالنسبة لنقل الفسفاط فقد شهد هذا النشاط خلال سنة 2018 مقارنة بسنة 2017 انخفاضا بنسبة 29% على مستوى الأطنان المنقولة. وتجدر الإشارة أنه خلال سنة 2018 تم حذف 1396 رحلة أي ما يعادل 1,964 مليون طن مما تسبب في نقص في المداخيل يقدر بـ 139,18 مليون دينار، وتعود أسباب ذلك أساسا إلى الاعتصامات بالسكة وبمصانع شركة فسفاط قفصة والمجمع الكيميائي التونسي وبمراكز الشحن والإضرابات المتكررة للعمال وقطع الخط 13 مما تسبب في التعطيل الكلي للنقل الحديدي للفسفاط طيلة 66 يوما وفي عمليات الشحن بمنجم المتلوي لمدة 63 يوما وبمنجم المضيلة لمدة 65 يوما.

3. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

لمواجهة الصعوبات التي عرفها قطاع النقل الحديدي للبضائع خلال السنوات الأخيرة، سيتم خلال السنوات القادمة:

- تدعيم الأسطول،
- مقاومة جميع مظاهر التعطيل،
- مواصلة تأهيل و صيانة معدات النقل،
- مواصلة تجهيز الورشات واقتناء معدات الإعلامية.

برنامج الطيران المدني
رئيس البرنامج: السيد الحبيب المكي
المدير العام للطيران المدني

1-تقديم البرنامج واستراتيجيته

يحتل قطاع الطيران المدني أهمية كبيرة في الاقتصاد نظرا لمساهمته في تحقيق التنمية إلى جانب معاضدة مجهود الدولة في مختلف المجالات الأخرى كالسياحة والتشغيل والتصدير، ويشهد مجال الطيران المدني في تونس تحديات كبيرة في ظل إنفتاح بلادنا على الأسواق الخارجية وإتخراطها في سياسة التحرير التدريجي خاصة مع فتح الأجواء.

ويضاف إلى ذلك تعهدات بلادنا تجاه المنظمات الدولية والإقليمية للطيران المدني بحكم عضويتها فيها وتبعاً لذلك وبهدف رفع الرهان لمواجهة هذه التحديات تتمثل إستراتيجية برنامج الطيران المدني في تونس خلال الفترة الممتدة من سنة 2016 إلى سنة 2020 كما يلي:

• على المستوى الترتيبي:

- ملاءمة النصوص القانونية التي تهتم قطاع الطيران المدني مع المتطلبات الأوروبية والإستجابة لتوصيات المنظمة العالمية للطيران المدني خاصة في مجال الأمن والسلامة،
- التحرير التدريجي لخدمات النقل الجوي خاصة من خلال الإنخراط في إتفاقيات فتح الأجواء وإتفاقيات التبادل الحر الشامل والمعتمّق،
- تنمية النقل الجوي بالتوازي مع إعتداد التوصيات الدولية في مجال البيئة ونقل المسافرين،

• على المستوى التنظيمي:

- إعادة تأهيل سلطة الطيران المدني لتدعيم دورها الرقابي والتعديلي،
- تأهيل شركات الطيران وخاصة شركة الخطوط التونسية واستحداث نسق تنفيذ مخطّط الإصلاح حتى تكون متأهبة لمواجهة رهانات المرحلة القادمة في ظلّ فتح الأجواء واشتداد المنافسة مع الشركات الأجنبية سيّما المنخفضة الكلفة.

• على المستوى الفني:

- تعزيز منظومة السلامة الجوية وأمن الطيران المدني وفقا لتوصيات ومعايير المنظمات الدولية خاصة منظمة الطيران المدني الدولية.

- تأهيل البنية الأساسية للمطارات التونسية وفق المقاييس الدولية حتى تكون قادرة على مسايرة التطور المطرد للحركة الجوية والذي من المنتظر أن يتزايد أكثر خلال سنة 2020،

- تحسين جودة الخدمات والرفع في مستوى سلامة خدمات الملاحة الجوية،

- 1-3-الإشكاليات والأولويات لبرنامج الطيران المدني:

* الإشكاليات.

- تواضع إمكانيات سلطة الطيران المدني المادية والبشرية لتأمين مهمة الإشراف على قطاع الطيران المدني علاوة على وجود إزواج في المهام مع ديوان الطيران المدني والمطارات،

- عدم إستكمال تنفيذ كامل المخطط التصحيحي الذي أعدّه فريق التدقيق التابع للمنظمة العالمية للطيران المدني على إثر زيارته الميدانية لمصالح الطيران المدني التونسية في سنة 2009،

- وجود نقص في عدد المراقبين للنقل الجوي بالمطارات نظرا لإحالة عديد الأعوان خاصة ممن يشغلون مثل هذه الخطة على التقاعد دون تعويضهم،

- عدم قدرة مطار تونس قرطاج الدولي على مزيد إستيعاب الحركة الجوية خاصة مع فتح الأجواء المرتقب إضافة إلى تراجع جودة خدماتها وتدني بنيتها الأساسية ومدارجها.

- وجود إختلال في التوازن بين المطارات الداخلية وبقية المطارات مما كبد ديوان الطيران المدني والمطارات خسائر مالية كبيرة.

- إرتفاع عدد أعوان شركة الخطوط التونسية، تنظيم غير محكم للموارد البشرية، تدني الإنتاجية وانخفاض نسبة التأطير،

- ارتفاع تكاليف الإستغلال وكتلة الأجور مما تسبّب في تسجيل نتائج سلبية متراكمة منذ سنة 2011،

- خضوع الخطوط التونسية لنمط حوكمة لا يتماشى مع متطلبات النجاعة،
- تقدم الأسطول (16.1 سنة كمعدل في 2018) نتيجة التأخير في تفعيل المخطط إضافة إلى نقص في عدد الطائرات الضرورية لتجسيم الاستراتيجية الجديدة،
- تدني معدل إستغلال الأسطول،
- ضرورة تنمية النشاط نحو أسواق جديدة خاصة نحو أفريقيا وأمريكا الشمالية للحد من اعتماد النشاط على أوروبا وعلى الموسمية،
- تواصل الصعوبات المالية لشركة الخطوط التونسية وتفاقم عجزها وكذلك بعض فروعها كشركة الخدمات الأرضية وشركة الخطوط التونسية السريعة مع التأخير الكبير في البدء في عملية إعادة الهيكلة لشركة الخطوط التونسية خاصة مع إقتراب فتح الأجواء.
- وجود نقائص على مستوى إستراتيجية التكوين ومطابقتها لمتطلبات قطاع النقل الجوي.

* الأولويات:

- تأهيل الناقلات الوطنية قصد تحسين قدرتها التنافسية خاصة في ظل تحديات فتح الأجواء،
- الانفتاح التدريجي للنقل الجوي مع مراعاة المصلحة الوطنية،
- ملائمة التشريعات الوطنية في مجال الطيران المدني للتوصيات الدولية،
- تطوير النقل الجوي مع مراعاة التنمية المستدامة،
- الزيادة في مساهمة النقل الجوي في الاقتصاد الوطني،
- تحسين نسبة السلامة والأمن،
- تأهيل البنية الأساسية للمطارات لجعلها قادرة على مواكبة تطوّر الحركة الجوية المرتقبة،
- تطوير قطاع الشحن الجوي،

- دعم التكنولوجيات الحديثة وتقنيات الإتصال والنظم المعلوماتية المندمجة في مجال الطيران المدني،

2- أهداف ومؤشرات قياس الأداء الخاص ببرنامج الطيران المدني:

2-1- تقديم أهداف ومؤشرات قياس أداء برنامج الطيران المدني:

قصد التمكن من تنفيذ إستراتيجية الطيران المدني خلال سنة 2020 والسنوات القادمة تم رسم ثلاثة أهداف وهي تعدّ مواصلة لنفس الأهداف التي تمّ اعتمادها سابقا في برنامج الطيران المدني والتي يتفرّع عن كل منها مؤشرين بهدف قياس مدى تحقق هذه الأهداف.

وفي مايلي جدول يحوصل أهم الأهداف والمؤشرات الخاصة بكل منها:

- الرفع من مستوى سلامة خدمات الملاحة الجوية.

مؤشرات قياس الأداء	حوصلة للأهداف والمؤشرات:الأهداف
المؤشر عدد 1 - نسبة انتظام الرحلات الجوية. المؤشر عدد 2- نسبة التعبئة.	الهدف 1:الرفع من القدرة التنافسية للمناقلة الوطنية
المؤشر عدد 1 : تطور الحركة الجوية للمسافرين بالمطارات التونسية. المؤشر عدد 2 : نسبة الحركة الجوية للمسافرين بالمطارات الداخلية مقارنة بالحركة الجوية الجمالية.	الهدف 2 : تحسين نجاعة إستغلال المطارات
المؤشر عدد 1: نسبة توفر الموارد البشرية الضرورية للإشراف على السلامة، المؤشر عدد 2 - مدى تقدم إرساء المنظومة التونسية للبحث وإنقاذ الطائرات في حالة خطر	الهدف 3: تعزيز منظومة الإشراف على سلامة الطيران المدني

✓ الهدف 1- الرفع من القدرة التنافسية للناقلة الوطنية:

- تقديم الهدف:

تقوم الناقلة الوطنية بدور إقتصادي وإجتماعي وتساهم في معاضدة مجهود الدولة في التنمية ويتجلى ذلك خاصة من خلال ربط تونس بالخارج وربط المناطق الداخلية والمساهمة في تدعيم السياحة ودعم قطاع التصدير، إلا أنّ الوضعية المالية الحرجة للشركة التي شهدتها منذ سنة 2011 واشتداد المنافسة العالمية بين شركات الطيران وظهور شركات المنخفضة التكلفة، جعل شركة الخطوط التونسية تسعى للرفع من قدرتها التنافسية لضمان ديمومتها وحتى تكون قادرة على تخطي صعوباتها المالية والإقلاع من جديد نحو اكتساح الأسواق الخارجية.

- مرجع الهدف: مخطط التنمية 2016-2020.

- مبررات إعتداد المؤشرات الخاصة بالهدف:

- المؤشر عدد 1 - نسبة انتظام الرحلات الجوية: تمثل نسبة تأخير الرحلات الجوية من أهم العوامل المؤثرة على جودة الخدمات المقدّمة من قبل شركة الخطوط التونسية كما لها دورا هاما في الرفع من قدرتها التنافسية.
 - المؤشر عدد 2 - نسبة التعبئة: تمّ استبدال مؤشر نسبة الخطوط الجوية ذات المردودية بمؤشر جديد يتمثل في نسبة التعبئة بإعتباره يتماشى أكثر مع الإستراتيجية الجديدة للشركة التي تتبني بالأساس على الضغط على الأعباء وترشيد النفقات والزيادة في الإنتاجية ونظرا لأن المؤشر القديم يعد مؤشر هش يتأثر كثيرا بالمحيط الاقتصادي والسياسي لذلك لا يمكن الإعتداد عليه لقياس القدرة التنافسية لشركة الخطوط التونسية.
- كما يمكن هذا المؤشر من أن يعكس نجاعة السياسة التجارية وكذلك في الحدّ من تكلفة الإستغلال فكّما كانت نسبة التعبئة أعلى تتقلص نسبة التكلفة بفضل الأرباح الإضافية التي ستمكن من تغطية تكاليف الإستغلال.

الجدول الزمني للهدف عدد1- الرفع من القدرة التنافسية للناقلة الوطنية

تقديرات			2019	إنجازات			الوحدة	مؤشرات قيس أداء الهدف
2022	2021	2020		2018	2017	2016		
%75	%70	%65	50%	%42	%44	%55	نسبة	المؤشر عدد 1 -نسبة انتظام الرحلات الجوية
%76	%75	%74.4	%73.8	%74.4	%73.7	%70.4	نسبة	المؤشر عدد 2 -نسبة التعبئة

الهدف عدد2-تحسين نجاعة إستغلال المطارات

-تقديم الهدف:تعدّ من بين أهمّ الإشكاليات التي يعرفها ديوان الطيران المدني والمطارات وجود تفاوت كبير في نسبة الحركة الجوية وفي عدد المسافرين المتوافدين عليها وهو ما أثر سلبا على التوازنات المالية للديوان نتيجة الخسائر التي تتكبّدها جزاء العجز المسجّل في المطارات الداخلية ولذلك تمّ إختيار الهدف المتعلّق بتحسين نجاعة إستغلال المطارات قصد متابعة هذا التفاوت ومحاولة إيجاد السبل الكفيلة لمعالجته.

- مرجع الهدف:مخطط التنمية 2016-2020.

- مبررات إعتقاد المؤشرات الخاصة بالهدف:

• المؤشر عدد 1: تطوّر الحركة الجوية للمسافرين بالمطارات التونسية:يمكّن هذا المؤشر من قياس نسبة تطور

الحركة الجوية للمسافرين سنويا بالنسبة لكافة المطارات التونسية الراجعة بالنظر لديوان الطيران المدني والمطارات

ويسمح هذا المؤشر بتوفير المعطيات التي يمكن على أساسها تقييم كل سنة مقارنة بالسنوات التي سبقتها
ومعرفة توقّعات

• السنوات القادمة وهو ما يمكن الديوان من الإستعداد لمجابهة تطور الحركة الجوية في المستقبل وتحسين خدماته
في المطارات المعنية.

• المؤشر عدد 2:نسبة الحركة الجوية للمسافرين بالمطارات الداخلية مقارنة بالحركة الجوية الجمالية:تم
إعتماد هذا المؤشر نظرا لوجود تباين بين نسبة الحركة الجوية للمسافرين بالمطارات الداخلية مقارنة بالحركة الجوية
الجمالية وذلك حتى يتسنى إيجاد الآليات المناسبة للحدّ من هذا التفاوت.

الجدول الزمني للهدف عدد2-تحسين نجاعة إستغلال المطارات

			2019	إنجازات			الوحدة	مؤشرات قيس أداء الهدف
2022	2021	2020		2018	2017	2016		
%7.5	%6.5	%5.9	%9.1	%15.2	%13.8	%8	نسبة المؤشر عدد 1:تطور الحركة الجوية للمسافرين بالمطارات التونسية	
%5	%4	%3.5	%3	%2.5	%2.7	%4	نسبة المؤشر عدد 2: نسبة الحركة الجوية للمسافرين بالمطارات الداخلية مقارنة بالحركة الجوية الجمالية	

✓ الهدف 3-تعزيز منظومة الإشراف على سلامة الطيران المدني:

-تقديم الهدف: من أهمّ المهام التي تقوم بها الإدارة العامة للطيران المدني إستنادا على أحكام الأمر عدد 410
المؤرخ في 16 جانفي 2014 المتعلق بتنظيم المصالح المركزية بوزارة النقل كما تمّ تنقيحه بمقتضى الأمر

الحكومي عدد 97 بتاريخ 11 جانفي 2016 بالإشراف على سلامة وأمن أنشطة الطيران المدني بالبلاد التونسية ونظرا لمكانة سلامة الطيران في مجال الطيران المدني فقد تمّ إختيار الهدف المتعلّق بتعزيز منظومة الإشراف على سلامة الطيران المدني.

✓ مرجع الهدف: المشروع السنوي للقدرة على الأداء لسنة 2015.

- مبررات إعتداد المؤشرات الخاصة بالهدف:

			2019	إنجازات			الوحدة	مؤشرات قيس أداء الهدف
2022	2021	2020		2018	2017	2016		
%100	%83.33	%66.66	%50	%41.66	%37.5	%45.83	نسبة	المؤشر عدد 1- نسبة توفر الموارد البشرية الضرورية للإشراف على السلامة
%80	%80	%70	%65	%65	%70	%65	نسبة	المؤشر عدد 2-مدى تقدم إرساء المنظومة التونسية للبحث وإنقاذ الطائرات

● **المؤشر عدد 1**-نسبة توفر الموارد البشرية الضرورية للإشراف على السلامة: تمّ إعتقاد هذا المؤشر للتأكيد

على الحاجة الملحة في الوقت الزاهن لتوفّر الموارد البشرية الضرورية للاضطلاع بمهمّة الإشراف على السلامة الجوية نظرا لتسجيل نقص كبير في الإطارات المختصة خاصة في ظل غلق باب الإنتدابات ومغادرة بعض الإطارات التي تمّ إلحاقها إلى الإدارة العامة للطيران ممّا أثر على أدائها بصفة ناجعة.

● **المؤشر عدد 2** -مدى تقدم إرساء المنظومة التونسية للبحث وإنقاذ الطائرات في حالة خطر: تمّ إختيار هذا

المؤشر لأنه مكمل للعنصر الأول المتعلق بالإشراف على السلامة ويعدّ إحدى أهمّ حلقاته. ويمكن هذا المؤشر من قياس مدى التقدم في إرساء منظومة البحث والإنقاذ على ضوء الانجازات التي تم القيام بها طيلة السنة وفقا لتوصيات منظمة الطيران المدني والمتطلبات الدولية في مجال البحث والإنقاذ.

2-2-تقديم أنشطة برنامج الطيران المدني:

برنامج	الأهداف	تقديرات المؤشرات لسنة 2020	التدخلات	الأنشطة	تقديرات الإعتمادات للأنشطة لسنة 2020
الطيران المدني	الرفع من القدرة التنافسية للناقلة الوطنية	65% (نسبة انتظام الرحلات الجوية) 74.4% (نسبة التعبئة)	-الترفيغ في معدّل إستغلال الطائرات	-مواصلة سنة 2020 تنفيذ برنامج التطهير الاجتماعي بالتنسيق مع الأطراف الاجتماعية.	- الكلفة الجمالية للنشاط 197 مليون دينار.
			-إعتماد طريقة البيع وإعادة التأجير لمدة 12 سنة		
			-اللجوء إلى الإستئجار العملياتي		
			-إعداد مخطّط أسطول جديد للفترة 2021-2030	-تكفل الدولة بتغطية تكاليف التسريح وصناديق الضمان الاجتماعي	- 38 مليون دينار بالنسبة لسنة 2020
			-تنمية شبكة الرحلات نحو إفريقيا عبر فتح 10 خطوط جديدة إلى موفى سنة 2023.	-مراجعة حجم اكتتاب الدولة بناء على نتائج إعادة تقييم أصول الشركة -إكتتاب على مراحل وخلال	-بقيمة 330 مليون دينار
			-تطوير شبكة الرحلات الطويلة نحو أمريكا الشمالية.	-إعادة تقييم أصول الشركة	
			- إعادة تقييم أصول الشركة قصد دعم الأموال الذاتية والتقليص من المبالغ اللازمة	مدة أقصاها 5 سنوات مع تمكين الشركة من تسبقة نقدية على الترفيع في رأس المال.	-بقيمة 700 مليون دينار

		-الضغط على الأعباء والنفقات بهدف تحقيق إقتصاد في الكلفة بقيمة 28 مليون دينار سنويا.			
-تكلفة النشاط تقدر بـ 200 مليون دينار	تهيئة مطار تونس قرطاج		9.5% (تطور الحركة الج للمسافرين بالمطارات التونسية) 3.5% (نسبة الحركة الجوية للمسافرين بالمطارات الداخلية مقارنة بالحركة الجوية الجمالية)	تحسين نجاحة إستغلال المطارات	
- تكلفة النشاط تقدر بـ 5 مليون دينار	-اقتناء وتركيز منظومة نظام إعلامي شامل بالمطارات (CUTE)				
- تكلفة النشاط تقدر بـ 50 مليون دينار	- إعادة تأهيل البنية التحتية لمدرج الطائرات بمطار جربة جرجيس الدولي				
- تكلفة النشاط تقدر بـ 8 مليون دينار	- توسعة مريض الطائرات بمطار صفاقس طينة الدولي				
-تكلفة النشاط بكلفة تقدر بـ 21,800 مليون دينار	- تقوية المدرج والأكتاف بمطار توزر نفطة الدولي				
تبلغ تقديرات سنة 2020 بعنوان تأجير إطارات الإدارات العامة للطيران المدني 1992000 بما فيها تقديرات الإطارات التي سيقع إلحاقها بالنسبة لسنة 2020	-إلحاق أعوان مختصين من قبل وزارة الدفاع الوطني لدى الإدارة العامة للطيران المدني -وضع بعض إطارات ديوان الطيران المدني والمطارات على ذمة الإدارة العامة للطيران لسد الحاجيات من الموارد البشرية المختصة	-تنفيذ البرنامج السنوي للتدقيق والمراقبة للسلامة -المتابعة المستمرة للبرنامج العالمي للتدقيق في السلامة قصد استكمال معالجة الإخلالات المسجلة من قبل فريق التدقيق -تنفيذ المخطط السنوي الخاص بعمليات التدقيق والتقيد والتمارين والعمليات البيضاء والإنقاذ.	66.66% (نسبة توفر الموارد البشرية الضرورية للإشراف على السلامة) 70% (مدى تقدم إرساء المنظومة التونسية للبحث وإنقاذ الطائرات في حالة خطر)	تعزير منظومة الإشراف على سلامة الطيران المدني	

3-نفقات البرنامج:

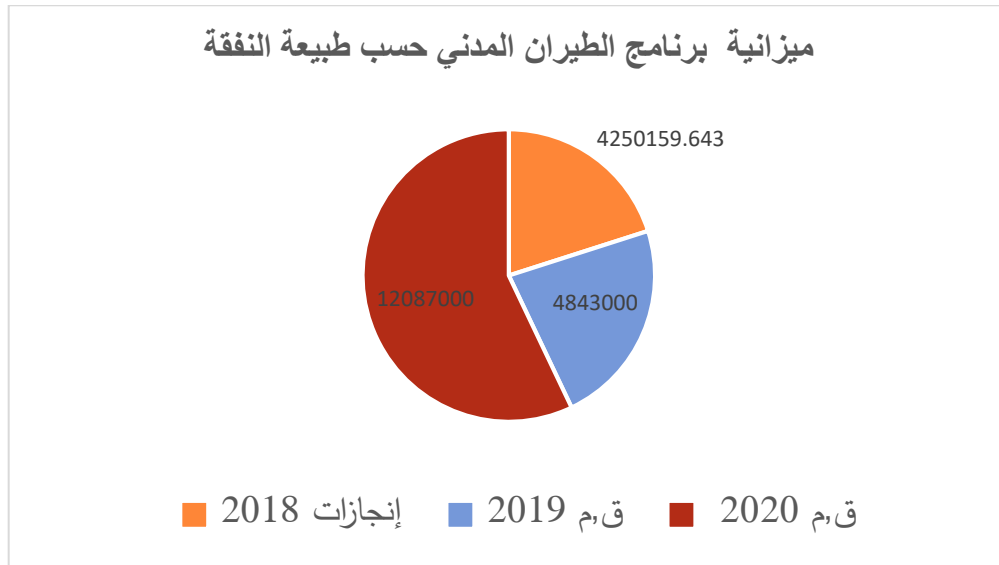
3-1-ميزانية البرنامج:

تتوزع النفقات الخاصة ببرنامج الطيران المدني كما يلي:

الوحدة ألف دينار

النسبة %	الفارق	ق م 2020	ق م 2019	إنجازات 2018	البيان
10%	155000	1667000	1512000	944159.643	نفقات التأجير
					نفقات التسيير
213%	7089000	10420000	3331000	3306000	نفقات التدخلات
-	-	-	-	-	نفقات الإستثمار
150%	7244000	12087000	4843000	4250159.643	المجموع

رسم بياني:



توزيع مشروع ميزانية برنامج الطيران المدني لسنة 2020 حسب طبيعة النفقة

ميزانية برنامج الطيران المدني حسب مآل النفقة "حسب البرامج الفرعية والأنشطة"

نسبة التطور 2020-2019		قانون المالية 2020	قانون المالية 2019 (1)	إنجازات 2018	الأنشطة	بيان البرنامج
النسبة (%)	المبلغ (1)-(2)	(2)				
1/(1)-(2)						
					الأنشطة المركزية	البرامج الفرعية المركزية
%13	2087000	1843000	1250159.643	قيادة والتنظيم	الإشراف على قطاع الطيران المدني	
%233	10000000	3000000	3000000	مساندة الفاعل العمومي		
%150	12087000	4843000	4250159.643		مجموع البرنامج	

(VI) نفقات البرنامج:

ميزانية البرنامج:

الوحدة: ألف دينار

النسبة (%)	الفارق	تقديرات 2020	ق م 2019		إنجازات 2018	مصادر التمويل	البيان
			التبويب الجديد	التبويب القديم			
10.3	155	1667	1512	1512	944	م ع م	نفقات التأجير
10.3	155	1667	1512	1512	944	موارد الدولة	
						م ذ م ع	
10.3	155	1667	1512	1512	944		مجموع القسم
						م ع م	نفقات التسخير
						موارد الدولة	
						م ذ م ع	
							مجموع القسم
212.8	7089	10420	3331	3331	3306	م ع م	نفقات التدخلات
						م ق خ م	
	7089	10420	3331	3331	3306	موارد الدولة	
						م ذ م ع	
212.8	7089	10420	3331	3331	3306		مجموع القسم
						م ع م	نفقات الاستثمار
						م ق خ م	
						موارد الدولة	
						م ذ م ع	
							مجموع القسم
						م ع م	بقية النفقات
						م ق خ م	
						موارد الدولة	
						م ذ م ع	
							مجموع القسم
149.6	7244	12087	4843	4843	4250	م ع م	المجموع
						م ق خ م	
149.6	7244	12087	4843	4843	4250	موارد الدولة	
						م ذ م ع	
149.6	7244	12087	4843	4843	4250		مجموع القسم

**بطاقات مؤشرات قياس الأداء
لبرنامج الطيران المدني**

بطاقة مؤشر قيس أداء

رمز المؤشر: 1-1-2

تسمية المؤشر: نسبة انتظام الرحلات الجوية

تاريخ تحيين المؤشر: جويلية 2019.

I- الخصائص العامة للمؤشر

- 1- البرنامج الذي يرجع إليه المؤشر: برنامج الطيران المدني
- 2- البرنامج الفرعي الذي يرجع إليه المؤشر: الإشراف على الطيران المدني
- 3- الهدف الذي يرجع إليه المؤشر: الرفع من القدرة التنافسية للناقلة الوطنية.
- 4- تعريف المؤشر: يمكن هذا المؤشر من تحديد نسبة الرحلات الجوية التي انطلقت في الأجل المبرمجة (أقل من 15 دق تأخير) مقارنة بالعدد الجملي للرحلات.
- 5- نوع المؤشر: مؤشر نتائج (ind de résultats)
- 6- طبيعة المؤشر: مؤشر كمي (quantité)،
- 7- التفريعات (لا يوجد)

II- التفاصيل الفنية للمؤشر

- 1- طريقة إحتساب المؤشر (Formule) عدد الرحلات الجوية التي انطلقت في مواعيدها المبرمجة (أقل من 15 دق تأخير)/مجموع الرحلات الجوية
- 2- وحدة المؤشر: نسبة مائوية
- 3- المعطيات الأساسية لإحتساب المؤشر: التقارير، الإحصائيات
- 4- طريقة تجميع المعطيات الأساسية لإحتساب المؤشر: المنظومة المعلوماتية بشركة الخطوط التونسية
- 5- مصدر المعطيات الأساسية لإحتساب المؤشر: المنظومة المعلوماتية بالشركة
- 6- تاريخ توفر المؤشر: كل شهر
- 7- القيمة المستهدفة للمؤشر: 70%
- 8- القيمة المستهدفة حسب البرامج الفرعية: لاشئ
- 9- المسؤول عن المؤشر: شركة الخطوط التونسية

III- قراءة في نتائج المؤشر

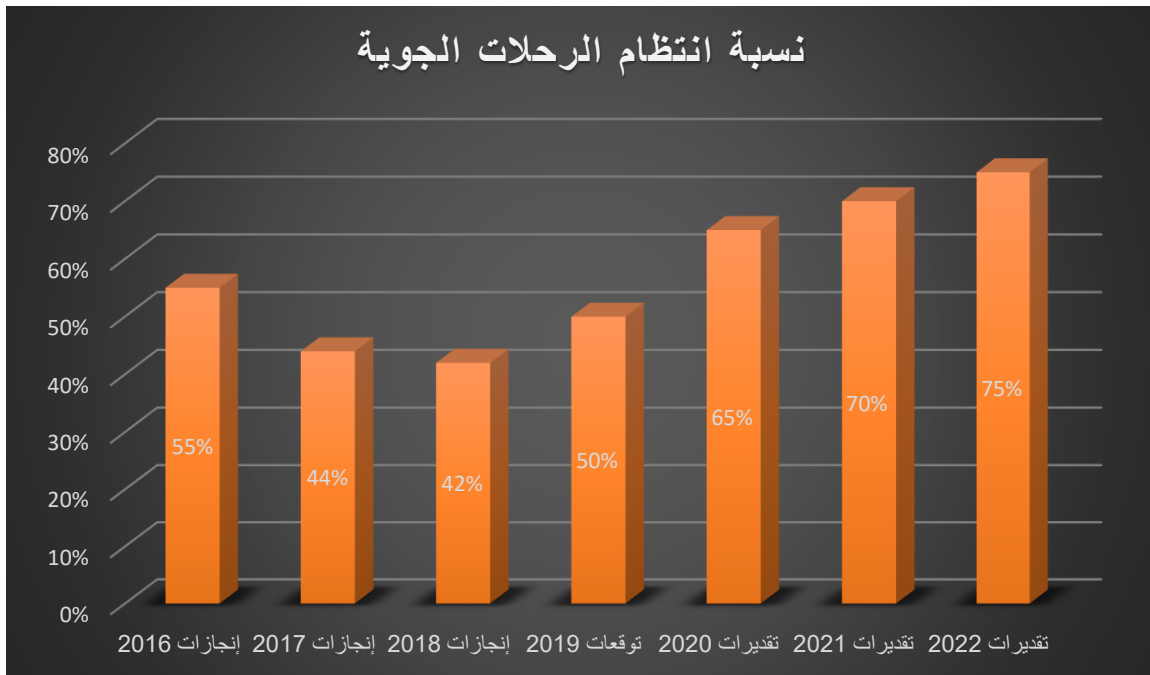
1-سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر:

التقديرات			2019	الإنجازات			الوحدة	مؤشر قيس الأداء :
2022	2021	2020		2018	2017	2016		
%75	%70	%65	%50	%42	%44	%55	النسبة	نسبة انتظام الرحلات الجوية

2- تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بمؤشر نسبة انتظام الرحلات الجوية:

شهدت سنة 2018 تراجعاً في نسبة انتظام الرحلات الجوية التي بلغت نسبة 42% مقارنة بسنة 2017 حيث سجلت نسبة 44% ومن المتوقع أن ترتفع هذه النسبة سنة 2019 لتبلغ 55% و65% سنة 2020 ومن المنتظر أن تصل هذه النسبة إلى 70% سنة 2021 و75% سنة 2022 ويفسر ذلك بإعتماد السياسة التجارية الجديدة التي تركز على الترفيه في معدّل إستغلال الطائرات ومن خلال إعداد مخطّط أسطول جديد خلال الفترة 2021-2030 وإعتماد طريقة البيع وإعادة التأجير لمدة 12 سنة لإدماج 5 طائرات من نوع neo 320 ومن خلال اللجوء إلى الإستئجار العمليتي لمدة 6 سنوات وهو ما يمكن من توفير 5 طائرات إضافية.

3- رسم بيان لتطور المؤشر: نسبة انتظام الرحلات الجوية



4- أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المستهدفة للمؤشر:

تقديرات الإعتمادات للأنشطة لسنة 2020	الأنشطة	التدخلات	تقديرات المؤشر لسنة 2020	القيمة المستهدفة حسب البرامج الفرعية	القيمة المستهدفة للمؤشر	
- الكلفة الجملية للنشاط 197 مليون دينار . - 38 مليون دينار - بالنسبة لسنة 2020 - - 330 مليون دينار - بقيمة 700 مليون دينار	- مواصلة سنة 2020 تنفيذ برنامج التطهير الاجتماعي بالتنسيق مع الأطراف الاجتماعية. - تكفل الدولة بتغطية تكاليف التسريح وصناديق الضمان الاجتماعي -مراجعة حجم اكتاب الدولة بناء على نتائج إعادة تقييم أصول الشركة - إكتتاب على مراحل وخلال مدة أقصاها 5 سنوات مع تمكين الشركة من تسبقة نقدية على الترفيع في رأس المال.	-الترفيع في معدّل إستغلال الطائرات -إعتماد طريقة البيع وإعادة التأجير لمدة 12 سنة -اللجوء إلى الإستتجار العملياتي -إعداد مخطّط أسطول جديد للفترة 2021-2030 -تتمية شبكة الرحلات نحو إفريقيا عبر فتح 10خطوط جديدة إلى موفى سنة 2023. -تطوير شبكة الرحلات الطويلة نحو أمريكا الشمالية. - إعادة تقييم أصول الشركة قصد دعم الأموال الذاتية والتقليص من المبالغ اللازمة -الضغط على الأعباء والنفقات بهدف تحقيق إقتصاد في الكلفة بقيمة 28 مليون دينار سنويا	%65		%70	نسبة انتظام الرحلات الجوية

5-تحديد أهم النقائص المتعلقة بالمؤشر:

هذا المؤشر لايعكس الأسباب غير المباشرة التي تساهم في عدم انتظام رحلات هذه الشركة من ذلك تهقر خدمات شركة الخدمات الأرضية محدودية البنية التحتية للمطارات....

بطاقة مؤشر قياس أداء

رمز المؤشر: 2-1-2

تسمية المؤشر: نسبة التعبئة

تاريخ تحيين المؤشر: جويلية 2019.

I- الخصائص العامة للمؤشر

- 1- البرنامج الذي يرجع إليه المؤشر: برنامج الطيران المدني
- 2- البرنامج الفرعي الذي يرجع إليه المؤشر: الإشراف على الطيران المدني
- 3- الهدف الذي يرجع إليه المؤشر: الرفع من القدرة التنافسية للناقلة الوطنية.
- 4- تعريف المؤشر: يمكن هذا المؤشر من تحديد عدد المقاعد المحجوزة مقارنة بالعرض (عدد المقاعد المعروضة).
- 5- نوع المؤشر: مؤشر نتائج (ind de résultats)
- 6- طبيعة المؤشر: مؤشر كمي (quantité)،
- 7- التفريعات حسب البرامج الفرعية: (لاشيء)

II- التفاصيل الفنية للمؤشر

- 1- طريقة احتساب المؤشر (Formule): عدد المسافرين/عدد المقاعد المعروضة.
- 2- وحدة المؤشر: نسبة مائوية
- 3- المعطيات الأساسية لإحتساب المؤشر: التقارير، الإحصائيات، المعطيات الخاصة بالمبيعات.
- 4- طريقة تجميع المعطيات الأساسية لإحتساب المؤشر: المنظومة المعلوماتية بشركة الخطوط التونسية
- 5- مصدر المعطيات الأساسية لإحتساب المؤشر: المنظومة المعلوماتية بالشركة
- 6- تاريخ توفر المؤشر: كل شهر
- 7- القيمة المستهدفة للمؤشر: 77% في سنة 2020
- 8- القيمة المستهدفة حسب البرامج الفرعية: لا شيء
- 9- المسؤول عن المؤشر: برنامج الطيران المدني: شركة الخطوط التونسية

III- قراءة في نتائج المؤشر

1-سلسلة النتائج (الإجازات) الخاصة بالمؤشر:

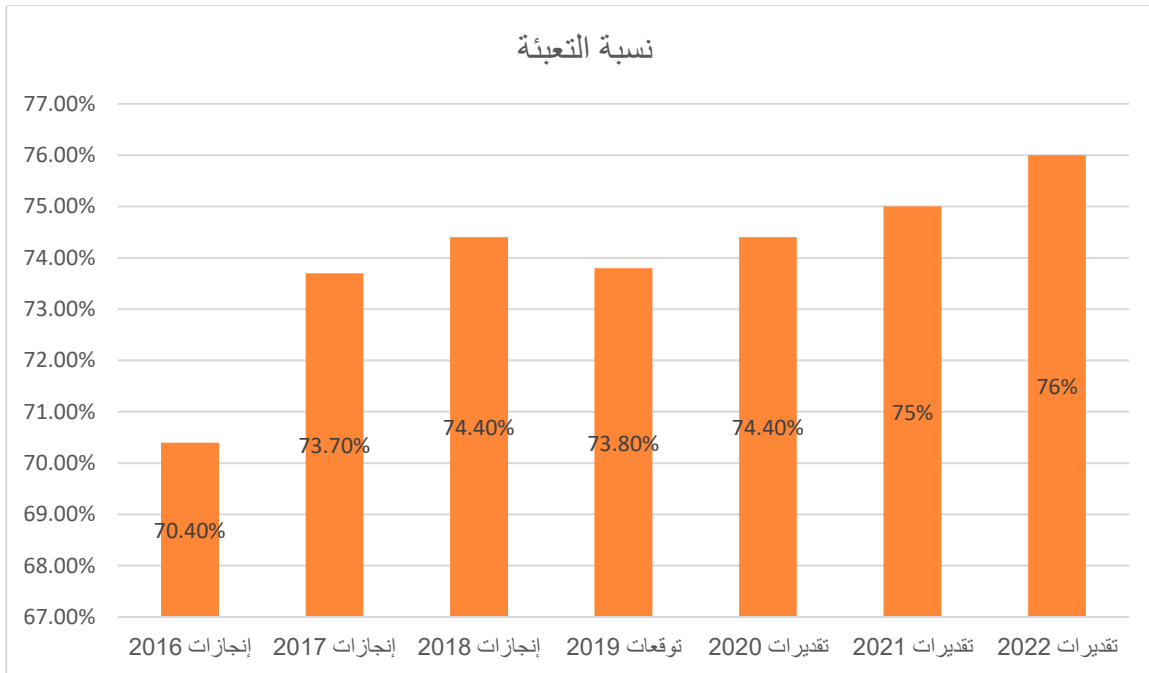
التقديرات			توقعات 2019	الإجازات			الوحدة	مؤشر قيس الأداء:
2022	2021	2020		2018	2017	2016		
%76	%75	%74.4	%73.8	%74.4	%73.7	%70.4	النسبة	نسبة التعبئة

2- تحليل النتائج وتقديرات لإنجازات الخاصة بمؤشر نسبة التعبئة:

شهدت سنة 2018 ارتفاعا في نسبة التعبئة حيث بلغت نسبة 74.4% مقابل 73.7% سنة 2017 في حين ستشهد هذه النسبة تراجعا سنة 2019 لتتحدّر إلى نسبة 73.8% نظرا لتسجيل نقص كبير في أسطول الطائرات وعدم إمكانية مواكبة شركة الخطوط التونسية لتطور نسق الحركة الجوية ومن المنتظر أن ترتفع مجدداً خلال سنة 2020 لتصل إلى نسبة 74.4% في مقابل 75% سنة 2021 ويفسر ذلك بأن سنة 2018 و 2019 تعدّ فترة إنتقالية لتنفيذ مخطّط إصلاح شركة الخطوط

التونسية وانطلاق تجسيم الإستراتيجية التجارية التي تركز على الترفيه في معدّل إستغلال الطائرات وإعتماد البيع وإعادة التأجير والإستئجار العملياتي وهو ما سيمكّن من رفع الإنتاجية وتدارك النقص الحاصل في الأسطول.

3- رسم بياني:



4- أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المستهدفة لمؤشر نسبة التعبئة:

تقديرات الإعتمادات للأنشطة لسنة 2020	الأنشطة	التدخلات	تقديرات المؤشر لسنة 2020	القيمة المستهدفة حسب البرامج الفرعية	القيمة المستهدفة للمؤشر	نسبة التعبئة
		الترفيه في معدل إستغلال الطائرات -إعتماد طريقة البيع وإعادة التأجير لمدة 12 سنة -اللجوء إلى الإستئجار العملياتي -إعداد مخطط أسطول جديد للفترة 2021-2030	%74.4		%77	

5- تحديد أهم النقائص (limites) المتعلقة بمؤشر نسبة التعبئة:

هذا المؤشر لا يعكس بالضرورة نسبة تنافسية طائرات شركة الخطوط التونسية فقد تحقّق في بعض الأحيان أرقام مرتفعة بالرغم من الوضعية الحرجة للشركة فهذا المؤشر يعكس الجانب التجاري دون الجانب المالي.

بطاقة مؤشر قياس أداء

رمز المؤشر: 1-2-2

تسمية المؤشر: نسبة تطور الحركة الجوية للمسافرين بالمطارات التونسية (المطارات المستغلة من طرف الديوان)

تاريخ تحيين المؤشر: جويلية 2019.

I- الخصائص العامة للمؤشر

- 1- البرنامج الذي يرجع إليه المؤشر: برنامج الطيران المدني
- 2- البرنامج الفرعي الذي يرجع إليه المؤشر: الإشراف على الطيران المدني
- 3- الهدف الذي يرجع إليه المؤشر : تحسين نجاعة استغلال المطارات.
- 4- تعريف المؤشر: قياس التطور السنوي للحركة الجوية للمسافرين بالمطارات التونسية
- 5- نوع المؤشر: مؤشر نتائج (ind de résultats)
- 6- طبيعة المؤشر: مؤشر كمي (quantité)،
- 7- التفريعات حسب البرامج الفرعية: (حسب الجهات ، حسب الإدارات الجهوية..)

II- التفاصيل الفنية للمؤشر

- 1- طريقة احتساب المؤشر (Formule): العدد السنوي للمسافرين / عدد المطارات.
- 2- وحدة المؤشر: نسبة مائوية
- 3- المعطيات الأساسية لإحتساب المؤشر: التقارير، الإحصائيات
- 4- طريقة تجميع المعطيات الأساسية لإحتساب المؤشر: جداول Exel.
- 5- مصدر المعطيات الأساسية لإحتساب المؤشر: المنظومة المعلوماتية بالشركة
- 6- تاريخ توفر المؤشر: سنة+شهر
- 7- القيمة المستهدفة للمؤشر: 5.9% في سنة 2020
- 8- القيمة المستهدفة حسب البرامج الفرعية: لاشئ
- 9- المسؤول عن المؤشر ببرنامج الطيران المدني: ديوان الطيران المدني والمطارات.

III - قراءة في نتائج المؤشر

1-سلسلة النتائج (الإجازات) الخاصة بالمؤشر:

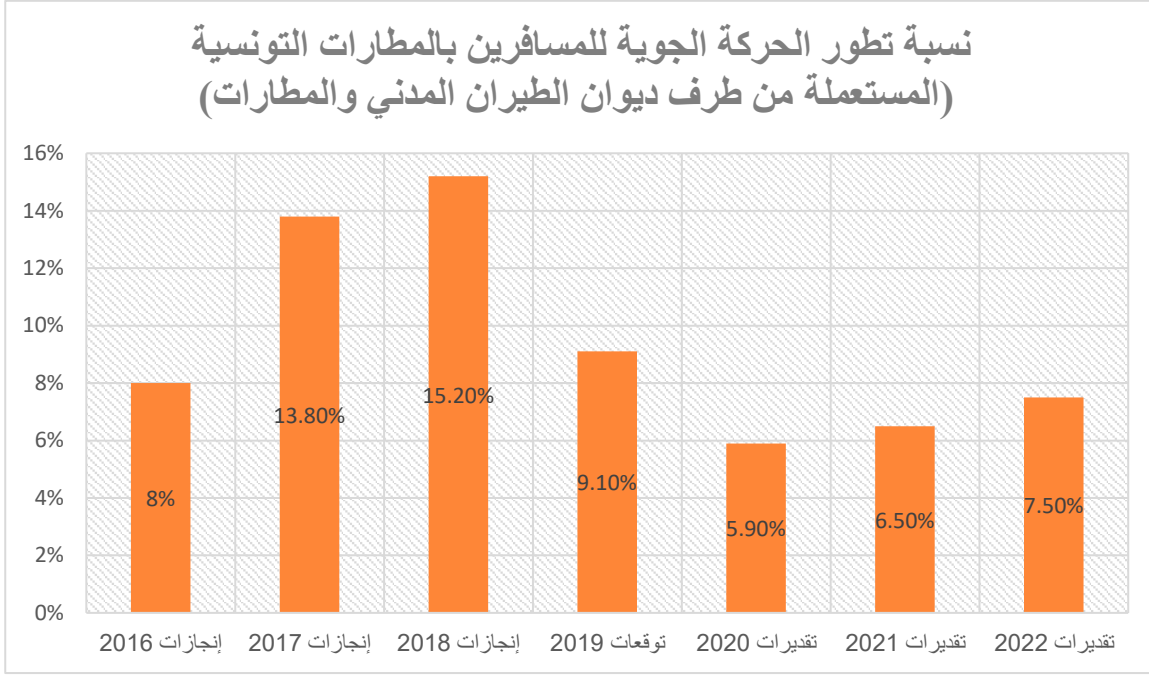
التقديرات			توقعات 2019	الإجازات			الوحدة	مؤشر قيس الأداء:
2022	2021	2020		2018	2017	2016		
%7.5	%6.5	%5.9	%9.1	%15.2	%13.8	%8	النسبة نسبة تطور الحركة الجوية للمسافرين بالمطارات التونسية (المستغلة من طرف ديوان الطيران المدني والمطارات)	

2-تحليل النتائج وتقديرات لإجازات الخاصة بمؤشر نسبة تطور الحركة الجوية للمسافرين بالمطارات التونسية:

تم تسجيل تطور في الحركة الجوية بالمطارات التونسية سنة 2017 بنسبة 13.8% مقابل نسبة 8% التي تم تسجيلها سنة 2016 وشهد المؤشر ارتفاعا أيضا سنة 2018 حيث بلغت نسبة 15.2% ويفسر ذلك بإستئناف رحلات السوق الليبية بنسق عادي وزيادة توافد المسافرين من السوق الفرنسية وكذلك تزايد مسافري بلدان أوروبا الغربية والسوق الروسية.

ولكن في المقابل من المتوقع أن تشهد الحركة الجوية انخفاضا سنة 2019 ليصل إلى نسبة 9.1% و 5.9% سنة 2020 ومن المتوقع أن ترتفع الحركة الجوية مجددا وبصفة تدريجية سنة 2021 لتبلغ نسبة 6.5% و 7.5% سنة 2022

3-رسم بياني:



4- أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المستهدفة لمؤشر نسبة التعبئة:

تقديرات الإعتمادات للأنشطة لسنة 2020	الأنشطة	التدخلات	تقديرات المؤشر لسنة 2020	القيمة المستهدفة حسب البرامج الفرعية	القيمة المستهدفة للمؤشر	
تكلفة النشاط تقدر بـ200 مليون دينار	تهيئة مطار تونس قرطاج الدولي		5.9%			نسبة تطور الحركة الجوية للمسافرين بالمطارات التونسية (المستغلة من طرف ديوان الطيران المدني والمطارات)
تكلفة النشاط تقدر بـ5 مليون دينار	إقتناء وتركيز منظومة نظام إعلامي شامل بالمطارات (Cute)					
تكلفة النشاط تقدر بـ50 مليون دينار	إعادة تأهيل البنية التحتية لمدرج الطائرات بمطار جربة جرجيس الدولي					

5- تحديد أهم النقائص (limites) المتعلقة بمؤشر نسبة تطور الحركة الجوية للمسافرين

بالمطارات التونسية:

هذا المؤشر لا يعكس التفاوت بين المطارات التونسية والتي يستغلها ديوان الطيران المدني والمطارات كما لا يمكن من قياس مدى تحسين نجاعة إستغلالها .

بطاقة مؤشر قيس أداء

رمز المؤشر: 2-2-2

تسمية المؤشر: نسبة الحركة الجوية للمسافرين بالمطارات الداخلية مقارنة بالحركة الجوية الجمالية
تاريخ تحيين المؤشر: جويلية 2019.

I- الخصائص العامة للمؤشر

- 1- البرنامج الذي يرجع إليه المؤشر: برنامج الطيران المدني
- 2- البرنامج الفرعي الذي يرجع إليه المؤشر: الإشراف على الطيران المدني
- 3- الهدف الذي يرجع إليه المؤشر : تحسين نجاعة استغلال المطارات.
- 4- تعريف المؤشر: قياس التطور السنوي للحركة الجوية للمسافرين بالمطارات التونسية
- 5- نوع المؤشر: مؤشر نتائج (ind de résultats)
- 6- طبيعة المؤشر: مؤشر كمي (quantité)،
- 7- التفريعات حسب البرامج الفرعية: (حسب الجهات ، حسب الإدارات الجهوية..)

II- التفاصيل الفنية للمؤشر

- 1- طريقة إحتساب المؤشر (Formule): مجموع مسافري المطارات الداخلية /مجموع مسافري المطارات المستغلة من طرف الديوان.
- 2- وحدة المؤشر: نسبة مائوية
- 3- المعطيات الأساسية لإحتساب المؤشر: التقارير، الإحصائيات
- 4- طريقة تجميع المعطيات الأساسية لإحتساب المؤشر: جداول Excel.
- 5- مصدر المعطيات الأساسية لإحتساب المؤشر: المنظومة المعلوماتية بالشركة
- 6- تاريخ توفر المؤشر: سنة+شهر
- 7- القيمة المستهدفة للمؤشر: 3.5% في سنة 2020
- 8- القيمة المستهدفة حسب البرامج الفرعية: لاشئ
- 9- المسؤول عن المؤشر ببرنامج الطيران المدني: ديوان الطيران المدني والمطارات.

III- قراءة في نتائج المؤشر

1-سلسلة النتائج (الإجازات) الخاصة بالمؤشر:

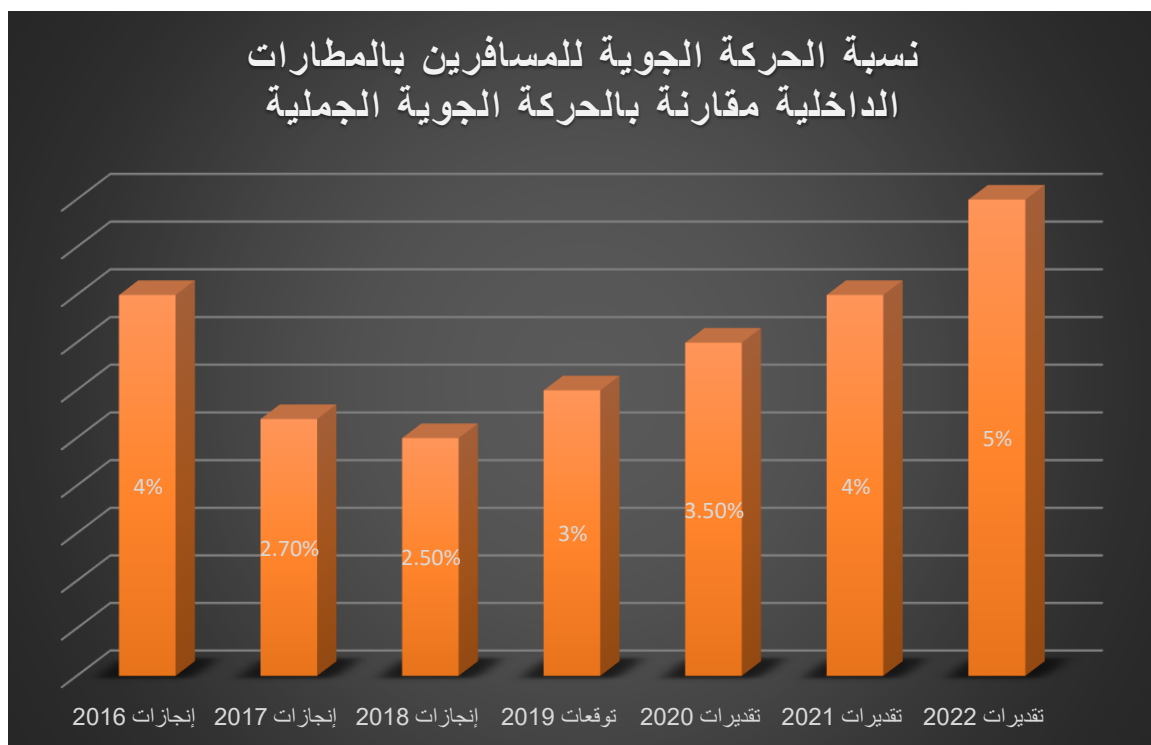
2-تحليل النتائج وتقديرات لإجازات الخاصة بمؤشر نسبة الحركة الجوية للمسافرين بالمطارات الداخلية

مقارنة بالحركة الجوية الجميلية:

عرف المؤشر تراجعاً سنة 2018 بلغ 2.5% مقارنة بالنتائج المحققة في سنة 2017 حيث تم تسجيل نسبة 2.7% و4% سنة 2016 ويفسر تراجع الرحلات بين المطارات الداخلية بتراجع خدمات شركة الخطوط التونسية السريعة ومن المتوقع أن ترتفع نسبة الحركة الجوية بالمطارات الداخلية سنة 2019 لتصل إلى 3% ونسبة 3.5% سنة 2020 ومن المنتظر أن يتواصل هذا الإرتفاع سنة 2021 ليبلغ 4% ونسبة 5% سنة 2022 ويفسر ذلك بتوقع ازدياد توافد عدد المسافرين الوافدين من أوروبا الشرقية والغربية والدول المجاورة كليبيا والجزائر.

التقديرات			توقعات 2019	الإجازات			الوحدة	مؤشر قيس الأداء:
2022	2021	2020		2018	2017	2016		
%5	%4	%3.5	%3	%2.5	%2.7	%4	النسبة	نسبة الحركة الجوية للمسافرين بالمطارات الداخلية مقارنة بالحركة الجوية الجميلية

3- رسم بياني:



4- أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المستهدفة لمؤشر نسبة الحركة الجوية للمسافرين بالمطارات الداخلية مقارنة بالحركة الجوية الجمالية:

تقديرات الإ اعتمادات للأنشطة لسنة 2020	الأنشطة	التدخلات	تقديرات المؤشر لسنة 2020	القيمة المستهدفة حسب البرامج الفرعية	القيمة المستهدفة للمؤشر	
تكلفة النشاط تقدر بـ 8 مليون دينار	توسعة مريض الطائرات بمطار صفاقس طينة الدولي		%3.5	%3.5		نسبة الحركة الجوية للمسافرين بالمطارات الداخلية مقارنة بالحركة الجوية الجمالية
تكلفة النشاط تقدر بقيمة 21.800 مليون دينار	تقوية المدرج والأكتاف بمطار توزر نقطة الدولي					

5- تحديد أهم النقص (limites) المتعلقة بمؤشر نسبة الحركة الجوية للمسافرين بالمطارات الداخلية مقارنة بالحركة الجوية الجمالية:

هذا المؤشر لا يعكس الأسباب المؤدية إلى ارتفاع وانخفاض نسبة الحركة الجوية للمسافرين بالمطارات الداخلية مقارنة بالحركة الجوية الجمالية.

بطاقة مؤشر قيس أداء

رمز المؤشر: 1-3-2

تسمية المؤشر: نسبة توفر الموارد البشرية الضرورية للإشراف على السلامة

تاريخ تحيين المؤشر: جويلية 2019.

I- الخصائص العامة للمؤشر

- 1- البرنامج الذي يرجع إليه المؤشر: برنامج الطيران المدني
- 2- البرنامج الفرعي الذي يرجع إليه المؤشر: الإشراف على الطيران المدني
- 3- الهدف الذي يرجع إليه المؤشر : تعزيز منظومة الإشراف على سلامة الطيران المدني.
- 4- تعريف المؤشر: يقيس هذا المؤشر نسبة توفر الموارد البشرية الضرورية للإشراف على السلامة الجوية
- 5- نوع المؤشر: مؤشر نشاط
- 6- طبيعة المؤشر: مؤشر فاعلية،
- 7- التفريعات حسب البرامج الفرعية: (مركزي)

II- التفاصيل الفنية للمؤشر

- 1- طريقة إحتساب المؤشر (Formule): الموارد البشرية المتوفرة / الموارد البشرية الضرورية الدنيا.
- 2- وحدة المؤشر: نسبة مائوية
- 3- المعطيات الأساسية لإحتساب المؤشر: عدد الأعوان المنتدبين التابعين لوزارة النقل وعدد الأعوان الموضوعين على الذمة والملحقين.
- 4- طريقة تجميع المعطيات الأساسية لإحتساب المؤشر: البيانات الخاصة بعدد الأعوان.
- 5- مصدر المعطيات الأساسية لإحتساب المؤشر: إدارة السلامة الجوية
- 6- تاريخ توفر المؤشر: سنويا حسب البرنامج المخطط للإنتدابات.
- 7- القيمة المستهدفة للمؤشر: 66.66% في سنة 2020
- 8- القيمة المستهدفة حسب البرامج الفرعية: لاشئ
- 9- المسؤول عن المؤشر ببرنامج الطيران المدني: إدارة السلامة الجوية.

III- قراءة في نتائج المؤشر

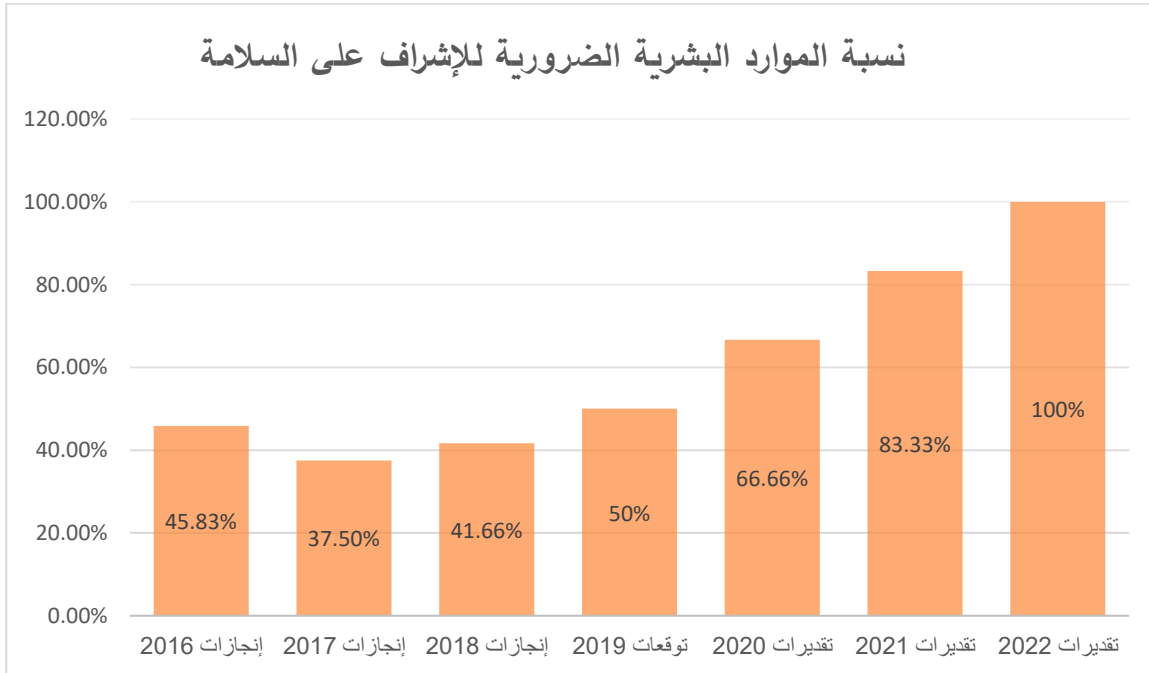
1-سلسلة النتائج (الإنجازات) الخاصة بالمؤشر:

التقديرات			توقعات 2019	الإنجازات			الوحدة	مؤشر قيس الأداء:
2022	2021	2020		2018	2017	2016		
%100	%83.33	%66.66	%50	%41.66	%37.5	%45.83	النسبة	نسبة توفر الموارد البشرية الضرورية للاشراف على السلامة

2-تحليل النتائج وتقديرات لإنجازات الخاصة نسبة توفر الموارد البشرية الضرورية للإشراف على السلامة:

عرفت سنة 2017 تراجعاً في عدد الإطارات التابعة لإدارة السلامة الجوية مقارنة بسنة 2016 حيث بلغت نسبة 37.5% وارتفعت هذه النسبة سنة 2018 حيث بلغت 41.66% ويفسر ذلك بتدعيم الموارد البشرية بإدارة السلامة الجوية من خلال إيفاد إطارين من ديوان الطيران المدني والمطارات ممن لهم الدراية في مجال السلامة الجوية ومن المتوقع أن يتواصل الإرتفاع في نسبة الموارد البشرية الضرورية ليصل إلى نسبة 50% سنة 2019 ونسبة 66.66% سنة 2020 ومن المنتظر أن تصل النسبة إلى 100% سنة 2022 ويفسر ذلك بمواصلة نفس الخيار المعتمد من خلال إلحاق أو إنتداب الإطارات اللازمة لسد حاجيات إدارة السلامة من الموارد البشرية المختصة اللازمة.

3-رسم بياني:



4- أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المستهدفة لمؤشر نسبة توفر الموارد البشرية

الضرورية للإشراف على السلامة الجوية:

تقديرات الإ اعتمادات للأنشطة لسنة 2020	الأنشطة	التدخلات	تقديرات المؤشر لسنة 2020	القيمة المستهدفة حسب البرامج الفرعية	القيمة المستهدفة للمؤشر	
تبلغ تقديرات سنة 2020 بعنوان تأجير إطارات الإدارة العامة للطيران المدني 1992000 بما فيها تقديرات الإطارات التي سيقبإحاقها بالنسبة لسنة 2020	-إلحاق أعوان مختصين من قبل وزارة الدفاع الوطني لدى الإدارة العامة للطيران المدني -وضع بعض إطارات ديوان الطيران المدني والمطارات على ذمة الإدارة العامة للطيران لسد الحاجيات من الموارد البشرية المختصة	-تنفيذ البرنامج السنوي للتدقيق والمراقبة للسلامة -المتابعة المستمرة للبرنامج العالمي للتدقيق في السلامة قصد استكمال معالجة الإخلالات المسجلة من قبل فريق التدقيق	66.66%		100%	نسبة توفر الموارد البشرية الضرورية للإشراف على السلامة الجوية

5- تحديد أهم النقائص (limites) المتعلقة بمؤشر نسبة توفر الموارد البشرية الضرورية للإشراف

على السلامة الجوية :

هذا المؤشر لا يمكن من قياس مدى توفر المؤهلات اللازمة في الأعوان المنتدبين، فتطور عدد الإطارات لا يعكس بالضرورة تحسين في نوعية الإطارات المنتدبة أو تحسين مستوى أدائهم ولا يعني بالضرورة تطور نوعي في عمليات المراقبة والتدقيق كما أنّ هذا المؤشر لا يعكس مدى فاعلية منظومة الإشراف على السلامة الجوية.

بطاقة مؤشر قيس أداء

رمز المؤشر: 2-3-2

تسمية المؤشر: مدى إرساء المنظومة التونسية للبحث وإنقاذ الطائرات في حالة خطر

تاريخ تحيين المؤشر: جويلية 2019.

I- الخصائص العامة للمؤشر

1- البرنامج الذي يرجع إليه المؤشر: برنامج الطيران المدني

2- البرنامج الفرعي الذي يرجع إليه المؤشر: الإشراف على الطيران المدني

3- الهدف الذي يرجع إليه المؤشر: تعزيز منظومة الإشراف على سلامة الطيران المدني.

4- تعريف المؤشر: يهّم هذا المؤشر تركيز منظومة وطنية فعّالة للبحث وإنقاذ الطائرات في حالة خطر وفقا للمعايير والمتطلبات الدولية من خلال إعداد النصوص التشريعية والترتيبية وإبرام الاتفاقيات اللازمة لضمان التنسيق المحكم بين المتدخلين صلب هذه المنظومة، إضافة إلى السعي لتوفير الأعوان المؤهلين والمعدات والتجهيزات المطلوبة للقيام بعمليات البحث والإنقاذ على أكمل وجه.

5- نوع المؤشر: مؤشر نشاط

6- طبيعة المؤشر: مؤشر فاعلية،

7- التفريعات حسب البرامج الفرعية: (مركزي)

II- التفاصيل الفنية للمؤشر

1- طريقة إحتساب المؤشر (Formule): عدد الإجراءات المنجزة/عدد الإجراءات المطلوبة وفق المعايير الدولية..

2- وحدة المؤشر: نسبة مائوية

3- المعطيات الأساسية لإحتساب المؤشر: المعايير المعتمدة والمطلوبة من طرف منظمة الطيران المدني الدولي والتي تم الإستجابة لها من طرف مكتب الدراسات وتنسيق البحث والإنقاذ.

4- طريقة تجميع المعطيات الأساسية لإحتساب المؤشر: تقارير.

5- مصدر المعطيات الأساسية لإحتساب المؤشر: مكتب الدراسات وتنسيق البحث والإنقاذ.

6- تاريخ توفر المؤشر: سنويا.

7- القيمة المستهدفة للمؤشر: 70% في سنة 2020

8- القيمة المستهدفة حسب البرامج الفرعية: لاشئ

9- المسؤول عن المؤشر ببرنامج الطيران المدني: مكتب الدراسات وتنسيق البحث والإنقاذ.

III- قراءة في نتائج المؤشر

1-سلسلة النتائج (الإجازات) الخاصة بالمؤشر:

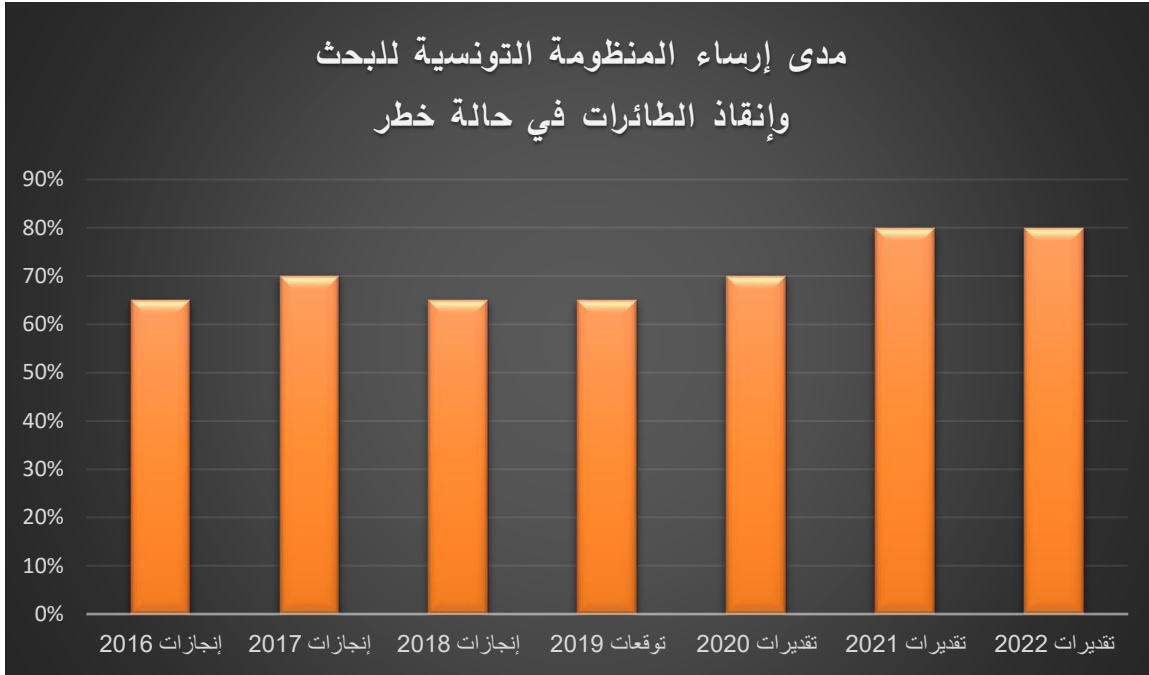
التقديرات			توقعات 2019	الإجازات			الوحدة	مؤشر قيس الأداء:
2022	2021	2020		2018	2017	2016		
%80	%80	%70	%65	%65	%70	%65	النسبة	مدى إرساء المنظومة التونسية للبحث وإنقاذ الطائرات في حالة خطر

2-تحليل النتائج وتقديرات لإجازات الخاصة بمؤشر مدى إرساء المنظومة التونسية للبحث وإنقاذ الطائرات في حالة خطر :

تمّ سنة 2018 تسجيل تراجع في النتائج المحققة حيث بلغت سنة 2018 نسبة 65% مقابل 70% بالنسبة لسنة 2017 و65% سنة 2016 ويفسر ذلك بتسجيل شغور في خطة مدير مكتب الدراسات وتنسيق البحث وإنقاذ لمدة طويلة نسبيا ومن المنتظر أن يقع المحافظة على نفس النسبة سنة 2019 إلى حين تعيين الأعضاء الجدد للمجلس الوطني للبحث وإنقاذ وتوفير الحد الأدنى الضروري من الموارد البشرية حتى يتمكن المكتب من مواصلة تنفيذ البرنامج السنوي لسنتي 2018 و2019.

ومن المتوقع أن ترتفع هذه النسبة إلى 70% خلال سنة 2020 ونسبة 80% سنة 2021 لتبلغ 80% سنة 2021 ويفسر ذلك بتدعيم الموارد البشرية لمكتب البحث والمكتب البحث والإنقاذ.

3- رسم بياني:



4- أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المستهدفة لمؤشر مدى إرساء المنظومة التونسية للبحث وإنقاذ الطائرات في حالة خطر:

تقديرات الإعتمادات للأنشطة لسنة 2020		الأنشطة	التدخلات	تقديرات المؤشر لسنة 2020	القيمة المستهدفة حسب البرامج الفرعية	القيمة المستهدفة للمؤشر
تبلغ تقديرات سنة 2020 بعنوان تأجير إطارات الإدارات العامة للطيران المدني 1992000 بما فيها تقديرات الإطارات التي سيقع إحاقها النسبة لسنة 2020	مدى إرساء المنظومة التونسية للبحث وإنقاذ الطائرات في حالة خطر	-إحاق أعوان مختصين من قبل وزارة الدفاع الوطني لدى الإدارة العامة للطيران المدني -وضع بعض إطارات ديوان الطيران المدني والمطارات على ذمة الإدارة العامة للطيران لسد الحاجيات من الموارد البشرية المختص	- تنفيذ المخطط السنوي الخاص بعمليات التدقيق والتفقد والتمارين والعمليات البيضاء في مجال البحث والإنقاذ.	%70		%80

5-تحديد أهم النقائص (limites) المتعلقة بمؤشر مدى إرساء المنظومة التونسية

للبحث وإنقاذ الطائرات في حالة خطر:

هذا المؤشر لا يمكن من قياس بدقة كل الانجازات كاستكمال النصوص الترتيبية ونذكر على وجه الأخص استكمال النص القانوني المتعلق بالمخطط الوطني حيث لا يمكن قياسه بدقة ويتم احتسابه بصفة تقديرية.

**بطاقات الفاعلين العموميين
لبرنامج الطيران المدني**

بطاقة عدد 1 : ديوان الطيران المدني والمطارات

1. برنامج الطيران المدني

التعريف

1- النشاط الرئيسي:

يقوم ديوان الطيران المدني والمطارات باستغلال سبع مطارات دولية (تونس قرطاج و جربة جرجيس و صفاقس طينة و توزر نفطة و طبرقة عين دراهم وقفصة قصر و قابس مطاطة)، و مطار برج العامري.

2- ترتيب الفاعل العمومي: صنف ك

3 -مرجع الإحداث:

أحدث ديوان المواني الجوية التونسية بمقتضى القانون عدد 30 المؤرخ في 3 جويلية 1970، وهو مؤسسة عمومية ذات صبغة صناعية وتجارية وهو يتمتع باستقلالية مالية و يرجع بالنظر إلى وزارة النقل.

4 -مرجع التنظيم الإداري والمالي:

أمر عدد 2926 لسنة 2000 مؤرخ في 18 ديسمبر 2000 يتعلق بضبط التنظيم الإداري والمالي وطرق تسيير ديوان الطيران المدني والمطارات.

5-تاريخ إمضاء آخر عقد برنامج أو أهداف بين الوزارة و الفاعل العمومي :

ماي 2017

1-الاستراتيجية العامة:

الرؤية الإستراتيجية للديوان تركز على الخمس محاور التالية :

المحور الأول تمشي الجودة للسعي نحو التميز،

المحور الثاني الأولوية المطلقة للأمن والسلامة ،

المحور الثالث الاستعداد للمستقبل،

المحور الرابع تمشي تسويقي لضمان التموقع الأفضل ،

المحور الخامس سياسة طموحة في مسار التنمية المستدامة.

2-تحديد المساهمة في أهداف البرنامج:مساهمة مباشرة

3-أهم الأولويات والأهداف:

في إطار السعي لتحقيق أهدافه يعمل الديوان على :

- تحسين جودة الخدمات ووضع الحريف في صلب اهتمامات الديوان
- مواصلة عمليات تركيز أنظمة التصرف في الجودة
- الرفع في مستوى سلامة خدمات الملاحة الجوية،
- الرفع من مستوى الأمن والسلامة،
- ملائمة البنية التحتية لمتطلبات تطور حركة النقل الجوي

			2019	إنجازات			الوحدة	مؤشرات قيس أداء الهدف
2022	2021	2020		2018	2017	2016		
%7.5	%6.5	%5.9	%9.1	%15.2	%13.8	%8	نسبة	المؤشر عدد 1: تطوّر الحركة الجوية للمسافرين بالمطارات التونسية
%5	%4	%3.5	%3	%2.5	%2.7	%4	نسبة	المؤشر عدد 2: نسبة الحركة الجوية للمسافرين بالمطارات الداخلية مقارنة بالحركة الجوية الجمالية

- دعم التكنولوجيات الحديثة وتقنيات الاتصال والنظم المعلوماتية المندمجة ،

التنمية المستدامة بأبعادها البيئية (كالتحكم في الطاقة) والاجتماعية(تنمية الموارد البشرية) والاقتصادية (

كالضغط على الكلفة).

4-مؤشرات قيس الأداء وأهم الأنشطة:

- أهم البرامج والمشاريع التي تم إنجازها أو التي هي في طور الانجاز خلال سنة 2019 :

- من أهم المشاريع التي تم إنجازها أو التي هي في طور الانجاز خلال سنة 2019 :
- اقتناء وتركيز منظومة الكشف عن المتفجرات بمطار تونس قرطاج 3 standard بكلفة تقدر بـ24 مليون دينار،
- إعادة تأهيل البنية التحتية لمدج الطائرات بمطار جربة جرجيس الدولي بكلفة تقدر بـ 50 مليون دينار،
- اقتناء منظومة الكشف عن المتفجرات بمطار جربة جرجيس الدولي بكلفة تقدر بـ 6 مليون دينار،
- تعويض محطة رادار ثانوية باكوذة بكلفة تقدر بـ 5 مليون دينار'
- تركيز منظومة مراقبة بالكاميرا بجميع المطارات بكلفة تقدر بـ 12 مليون دينار.
- توسعة مريض الطائرات بمطار صفاقس طينة الدولي بكلفة تقدر بـ 8 مليون دينار.
- -تقوية المدرج والأكناف بمطار توزر نفطة الدولي بكلفة تقدر بـ 32,500 مليون دينار ،
- اقتناء وتركيز منظومة نظام إعلامي شامل بالمطارات (CUTE) بكلفة تقدر بـ 5 مليون دينار،
- تركيز محطة لتوليد الكهرباء photovoltaïque بكلفة تقدر بـ 17 مليون دينار بمطار توزر نفطة الدولي،

- اقتناء شاحنات إطفاء بكلفة تقدر بـ 11 مليون دينار.

* أهم البرامج والمشاريع التي سيتم إنجازها خلال سنة 2020 :

من أهم المشاريع التي من المتوقع إنجازها خلال سنة 2020 :

- تهيئة مطار تونس قرطاج بكلفة تقدر بـ 200 مليون دينار،

1-الإجراءات المصاحبة:

- سيتم عرض الهيكل التنظيمي الجديد لديوان الطيران المدني والمطارات على وزارة النقل قصد المصادقة عليه.

- كما سيتم فتح مناظرة خارجية للإستجابة للحاجيات من حيث الموارد البشرية في مختلف الإختصاصات

تقديم عام لتقديرات ميزانية الفاعل العمومي ديوان الطيران المدني والمطارات للسنة المالية 2020:

-لا يتحصل على أي دعم من وزارة النقل وإنما يعتمد على موارده الذاتية المتأتية من المعاليم واللتزمات والكراءات

ملاحظة : لم يتم إعداد ميزانية الديوان بعنوان سنة 2020.

برنامج النقل البحري والموانئ
رئيس البرنامج: السيد يوسف بن رمضان
المدير العام للنقل البحري والموانئ البحرية التجارية

1- تقديم البرنامج و إستراتيجيته

1-1 تقديم البرنامج:

يهدف قطاع النقل البحري والموانئ أساسا إلى تأمين المبادلات التجارية بأقل كلفة وبجودة خدمات عالية في أسرع الأجال وذلك قصد تقليص كلفة عبور البضائع وتدعيم القدرة التنافسية للمصادر والواردات التونسية والمساعدة على جلب الإستثمار الخارجي.

ولبلوغ هذه الأهداف يركز العمل على تطوير وتحسين المرافق المينائية لإستقبال السفن بمختلف أحجامها عبر الإستثمار في البنية الأساسية المينائية وتجهيز الموانئ بالمعدات والتجهيزات الحديثة وضمان السلامة والأمن، والمحافظة على البيئة داخلها للرفع من الإنتاجية وتحسين الخدمات المسداة، وكذلك مساندة الأسطول الوطني البحري قصد الرفع في مساهمته في نقل المبادلات التجارية وتأهيل المهن البحرية والمينائية وملائمة التكوين والإطار القانوني.

2-1 إستراتيجية البرنامج

نظرا لأهمية قطاع النقل البحري والموانئ في مساندة الإقتصاد الوطني وللدور الهام الذي يلعبه في تأمين المبادلات التجارية (بنسبة 98%) تم إعداد محاور إستراتيجية للنهوض بهذا القطاع وتمكينه من المساهمة بصفة فعالة في دعم التنمية الإقتصادية ببلادنا.

1-1-1 على مستوى النقل البحري

يتكون الأسطول البحري التجاري الوطني من

الأسطول العمومي

العمر (2019)	طاقة السفينة	اسم السفينة	نوع السفينة	الشركة
	سيارة	مسافر	نقل المسافرين والسيارات	الشركة التونسية للملاحة
19	666	قرطاج		
8	1060	تانيت		
	حاوية موازية لـ 20 قدم	مجرورة	سفن مملوكة	
21		أوليس		
21		سلامبو		
19	680	عليسة		
19	680	أميلكار		
	الحمولة (طن)		سفن مستأجرة	
16	12300	ستان فركستر		
20	6231	ماتب بيركتار	ناقلة حاويات	

العمر (2019)	سيارة	مسافر	اسم السفينة	نوع السفينة	الشركة الجديدة للنقل بقرقنة
13	128	600	اللود تونس	عبارة	
9	150	800	سرسينا	عبارة	
33	52	600	كيرانيس	عبارة	
24	67	900	حشاد	عبارة	
17	68	900	قرقنة	عبارة	
3	172	800	حبيب عشور	عبارة	

الأسطول الخاص

العمر (2019)	طاقة السفينة	اسم السفينة	نوع السفينة	الشركة
14	3000 طن	إسكندر	نقل بضائع عامة	شركة أفريكا مارين كومبني
12	3000 طن	رادس	نقل بضائع عامة	شركة مينال شيب
12	6100 طن	صفاقس	نقل بضائع عامة	
معدل العمر 13 سنوات		3	عدد السفن	

وتتمثل إستراتيجية التنمية في النقل البحري خاصة فيما يلي :

- تطوير الأسطول الوطني البحري بتشجيع الإستثمار في وحدات حديثة ملائمة لحركة الملاحة البحرية الوطنية والدولية وذلك للترفيح في نسبة مساهمته في نقل المبادلات التجارية (تطوير نسبة المساهمة في نقل المبادلات التجارية من 11% إلى 18% سنة 2025).
- تنويع أنشطة النقل البحري من خلال اقتحام نشاط نقل الحاويات وفتح خطوط بحرية جديدة.
- التنسيق بين الناقلين البحريين والشاحنين العموميين التونسيين لتخصيص نقل جزء من وارداتهم وصادراتهم لفائدة الأسطول الوطني التونسي وذلك في إطار عقود نقل .
- تطوير صناعة وصيانة السفن بالتنسيق مع الوزارات الأخرى المعنية بهذا النشاط وذلك للاستفادة من فرص استقطاب السفن الأجنبية للقيام بعمليات الصيانة بتونس وإحداث مواطن شغل إضافية ذات اختصاصات تكنولوجية مرتفعة.
- الإحاطة بمهنيي قطاع النقل البحري والموانئ وإعداد برنامج تأهيل قصد مساندة ودعم قدراتهم التنافسية تجاه الشركات الأجنبية مع تشجيع الشراكة فيما بينهم ومع الأجانب من ذوي الخبرة.
- إعداد مقارب تشريعية وتنظيمية لقطاع النقل البحري والموانئ مع المعايير الدولية والأوروبية وتعزيز الأمن والسلامة البحرية في إطار التعاون و من خلال برنامج التوأمة مع الإتحاد الأوروبي.

1-1-2- على مستوى الموانئ

تتمثل البنية الأساسية فيما يلي :

الميناء	عدد الأرصفة	طول الأرصفة (م)	الغاطس (م)	تخصص الميناء
حلق الوادي	10	1870	9	المسافرين و السياح
رادس	11	1930	9,75	الحاويات و المجرورات
بنزرت-منزل بورقيبة	12	1586	10,67	المحروقات
سوسة	7	795	8,5	البضائع العامة
صفاقس	15	2550	10,5	البضائع المختلفة
الصخيرة	3	450	15	المواد الكيماوية و المحروقات
قابس	8	1725	11,88	المواد الكيماوية
جرجيس	5	875	8	المحروقات و السوائب الصلبة

و تركز تنمية الموانئ أساسا على:

- مواصلة تطوير الموانئ حسب خصوصياتها الفنية وحاجيات الجهة ومشاريعها التنموية بإنجاز مشاريع أرصفة أو محطات مينائية متخصصة.
- إحكام إستغلال البنية الأساسية المينائية الحالية وتطوير الأنشطة التي تتلائم مع محيطها العمراني مثل حركة المسافرين وتطوير نشاط سفن الرحلات البحرية السياحية بموانئ بنزرت، حلق الوادي، سوسة، صفاقس وجرجيس وذلك بإنجاز أرصفة ومحطات متخصصة وفقا لمقترح الدراسة المعدة في الغرض.
- إنشاء بنية تحتية مينائية حديثة وفقا لمتطلبات التحولات الجديدة للنقل البحري، لا سيما من حيث الحجم والتخصص للسفن وذلك من أجل ضمان عبور المبادلات التجارية الحالية والمستقبلية بأقل كلفة وفي أسرع وقت وتوظيف الموقع الجغرافي التونسي لجذب قسط من حركة المسافنة للحاويات في المنطقة.
- تحسين جودة وفاعلية خدمات النقل البحري والموانئ للرفع من القدرة التنافسية للصادرات التونسية من خلال التحكم في التكاليف، وتيسير الإجراءات الإدارية والمينائية ودمج

حركات النقل وتطوير النقل متعدد الوسائط والخدمات اللوجستية وإستعمال التكنولوجيات الحديثة للاتصال وتبادل المعلومات في الخدمات المينائية والاستغلال (Liasse Transport-Tos)

- العمل بسياسة تعريفية تهدف إلى جلب حركة إضافية وإحكام إستغلال طاقة المسطحات المينائية، وذلك لتشجيع وحث أصحاب البضائع لرفعها دون تأخير وعدم إستعمال الميناء كمحطة خزن.
- تعزيز سلامة وأمن السفن والمرافق المينائية، والملاحة البحرية وحماية البيئة البحرية، وذلك بهدف تحقيق التنمية المستدامة لقطاع النقل البحري والموانئ.
- ملائمة الإطار القانوني والتنظيمي لأحكام الإتفاقيات البحرية الدولية وتدعيم قدرة المؤسسات قصد تحسين الحوكمة في قطاع النقل البحري والموانئ.
- تنويع وتكثيف التكوين البحري والمينائي طبقا لمتطلبات السوق ودعم فرص العمل وخلق مواطن الشغل وتسهيل الاندماج في الحياة المهنية.

3-1 الإشكاليات:

1- النقائص :

بالرغم من المجهودات التنموية المبذولة في قطاع النقل البحري والموانئ على مستوى تحسين الخدمات وتطوير التشريعات والنصوص التطبيقية إلا أنه لا يزال يشكو من بعض النقائص والصعوبات حيث يتجلى ذلك من خلال محدودية الأسطول الوطني البحري (9 سفن تجارية مملوكة) ومساهمته الضعيفة في الحركة البحرية التجارية التي لم تتجاوز 11% سنة 2016 ويعود ذلك أساسا إلى شدة المنافسة التي يواجهها المجهزون البحريون على مستوى كلفة إستغلال السفن والإمتثال لقواعد السلامة والأمن.

كما أن المنشآت المينائية غير ملائمة للتطورات التي عرفتها السفن التجارية على مستوى (الطول، الحمولة والغاطس المائي) إلى جانب بلوغ أغلب الموانئ التجارية طاقتها القصوى ولا تحتوي على مخزون عقاري احتياطي إضافة إلى قدم معدات الشحن والتفريغ وعدم القيام بالصيانة المستمرة لها.

2- الأولويات الإستراتيجية:

يمكن اختزال أولويات برنامج النقل البحري و الموانئ في سبعة نقاط :

- تطوير البنية الأساسية المينائية حتى تتكيف مع الوضع العالمي الجديد لقطاع النقل البحري و الموانئ مسايرة المستجدات والتحولات التي تطرأ على قطاع النقل البحري و الموانئ قصد تأمين عبور البضائع بأقل كلفة وفي أسرع الأجال بحثا عن المزيد من دعم القدرة التنافسية للصادرات والواردات التونسية.
- تحسين وتطوير الأسطول الوطني البحري للوصول إلى أسواق جديدة ومنافسة المجهزين البحريين الأجانب للرفع من نسبة مساهمة الأسطول الوطني البحري في نقل المبادلات التجارية.
- دعم السلامة والأمن للسفن و الموانئ والملاحة البحرية, وحماية البيئة البحرية من التلوث.
- ملائمة الإطار القانوني و التنظيمي الوطني لقطاع النقل البحري و الموانئ لأحكام الاتفاقيات البحرية الدولية.
- تأهيل وتطوير المهن المينائية والبحرية ووكلاء العبور.
- ملائمة وتنويع منظومة التكوين طبقا لمتطلبات السوق.
- الإدماج في الساسة الأورومتوسطية في مجال السياسة البحرية المندمجة وتطوير الاقتصاد الأزرق.

2- أهداف و مؤشرات قياس الأداء الخاصة بالبرنامج:

2-1 تقديم الأهداف و مؤشرات قياس أداء البرنامج :

- يرمي برنامج النقل البحري و الموانئ إلى تحقيق الأهداف التالية:
 - تعصير البنية التحتية المينائية وتحسين الخدمات
 - تدعيم وتطوير الأسطول الوطني البحري و تشجيع الاستثمار الخاص
 - تدعيم السلامة وأمن السفن والمرافق المينائية ومقاومة التلوث
- حوصلة الأهداف ومؤشرات قياس الأداء :

مؤشرات قياس الأداء	الأهداف
المؤشر عدد 1.3.1: مردودية عمليات الشحن والتفريغ المؤشر عدد 3.2.1: نسبة سفن الدرجة التي تسجل تأخير عند الانطلاق آخر الأسبوع	الهدف 1.3: تعصير البنية التحتية المينائية وتحسين الخدمات
المؤشر عدد 2.3.1: مساهمة الناقلون البحريون التونسيون في نقل المبادلات التجارية الخارجية المؤشر عدد 2.3.2: عدد الخطوط البحرية المنتظمة التي تربط الموانئ التونسية بالموانئ الأجنبية	الهدف 2.3: تدعيم وتطوير الأسطول الوطني البحري وتشجيع الاستثمار الخاص
المؤشر عدد 1.3.3: عدد معايينات السلامة للسفن الرافعة للراية التونسية المؤشر عدد 2.3.3: نسبة مراقبة السفن الأجنبية التي أرسدت بالموانئ التونسية	الهدف 3.3: تدعيم السلامة وأمن السفن والمرافق المينائية ومقاومة التلوث

الهدف عدد 1.3: تعصير البنية التحتية المينائية وتحسين الخدمات

- **تقديم الهدف:** يرمي هذا الهدف إلى تعصير البنية التحتية المينائية وتحسين الخدمات لكي تتلائم والتحولت الجديدة التي يشهدها قطاع النقل البحري و الموانئ وتوفير خدمات ذات جودة عالية لجميع المتدخلين و ذلك حتى يلعب قطاع النقل البحري و الموانئ الدور المعهود إليه على أكمل وجه
- **مرجع الهدف:** إستراتيجية البرنامج
- **مبررات اعتماد المؤشرات:**
 - ✓ تم اعتماد المؤشر عدد 1.1.3 لإبراز مدى حسن استغلال و جاهزية معدات الشحن والتفريغ المتوفرة لدى مقاولي الشحن والتفريغ.
 - ✓ تم اعتماد المؤشر عدد 2.1.3 لمعرفة مدى توفر الأرصفة وجودة الخدمات (عمليات الشحن و التفريغ، الإرشاد البحري و الجر، خدمات شد وفك رباط السفن...).
- **مؤشرات قياس الأداء الخاصة بالهدف عدد 1: تعصير البنية التحتية المينائية وتحسين الخدمات**

تقديرات			2019	إنجازات			العدد المرجعي	الوحدة	مؤشرات قياس أداء الهدف
2022	2021	2020		2018	2017	2016			
12	10	10	9	8	9	9	15	عدد الحاويات بالساعة المؤشر عدد 1.1.3: مردودية عمليات الشحن والتفريغ	
24	24	24	24	23	22	22	25		
0	0	3	5	10	5	0	0	% المؤشر عدد 2.1.3: نسبة سفن الدرجة التي تسجل تأخير عند الانطلاق آخر الأسبوع	

الهدف عدد 2.3: تدعيم وتطوير الأسطول الوطني البحري و تشجيع الاستثمار الخاص

- **تقديم الهدف:** يسعى هذا الهدف إلى تدعيم وتطوير الأسطول الوطني البحري و تشجيع الاستثمار الخاص لمساهمة أفضل في نقل التبادل التجاري و خلق القيمة المضافة و مواطن الشغل
- **مرجع الهدف:** إستراتيجية البرنامج
- **مبررات اعتماد المؤشرات:**

✓ تم اعتماد المؤشر عدد 1.2.3 للكشف عن مدى استجابة الأسطول الوطني البحري من حيث عدد السفن و نوعيتها لمتطلبات المبادلات التجارية الخارجية.

✓ تم اعتماد المؤشر عدد 2.2.3 للإدلاء بطاقة العرض المنتظمة للنقل البحري و جدواها اعتبارا لأهمية عدد الخطوط البحرية المنتظمة في جلب الاستثمار و تشجيعه على الانتصاب في البلاد التونسية.

- مؤشرات قياس الأداء الخاصة بالهدف عدد 2: تدعيم وتطوير الأسطول الوطني البحري و تشجيع الاستثمار الخاص

تقديرات			201 9	إنجازات			العدد المرجعي	الوحد ة	مؤشرات قياس أداء الهدف
2022	2021	2020		2018	2017	6201			
12	12	11	10	9,5	9,7	9,3	40	%	المؤشر عدد 1.2.3: مساهمة الناقلون البحريون التونسيون في نقل المبادلات التجارية الخارجية
38	36	34	33	32	36	32	حسب طاقة إستعاب الميناء و توفر الأرصفة الشاغرة	عدد	المؤشر عدد 2.2.3: عدد الخطوط البحرية المنتظمة التي تربط الموانئ التونسية بالموانئ الأجنبية

الهدف عدد 3.3: تدعيم السلامة وأمن السفن والمرافق المينائية ومقاومة التلوث

- **تقديم الهدف:** يعمل هذا الهدف على تدعيم السلامة وأمن السفن والمرافق المينائية ومقاومة التلوث سعيا إلى الحفاظ على البيئة البحرية و الأشخاص و البضائع و تحقيق التنمية المستدامة

- **مرجع الهدف:** إستراتيجية البرنامج

- **مبررات اعتماد المؤشرات:**

✓ تم اعتماد المؤشر عدد 1.3.3 لإبراز مجهود السلطة البحرية في مراقبة مدى احترام السفن التجارية الرافعة للعلم التونسي لقواعد السلامة المعمول بها وطنيا و دوليا.

✓ تم اعتماد المؤشر عدد 2.3.3 لتقييم خطة السلطة البحرية فيما يتعلق بالمراقبة المتعلقة بسلامة السفن الأجنبية التي أرسلت بالموانئ التونسية في اطار مذكرات التفاهم الجهوية (مذكرة تفاهم دول البحر المتوسط للرقابة على الموانئ (Med MOU))

- **مؤشرات قياس الأداء الخاصة بالهدف عدد 3: تدعيم السلامة وأمن السفن والمرافق المينائية ومقاومة التلوث**

تقديرات			2019	إنجازات			العدد المرجعي	الوحدة	مؤشرات قياس أداء الهدف
2022	2021	2020		2018	2017	2016			
17813	17805	17714	16870	17257	16257	14573	مؤشر نشاط	عدد	المؤشر عدد 1.3.3: عدد معاينات السلامة و الأمن ومقاومة التلوث للسفن الرافعة للراية التونسية
30	30	25	20	15,7	27	10,33	15	%	المؤشر عدد 2.3.3: نسبة مراقبة السفن الأجنبية التي أرسى بالموانئ التونسية

2-2 تقديم أنشطة البرنامج

الإعتمادات	الأنشطة	تقديرات 2017	مؤشرات قياس الأداء	الأهداف
	<ul style="list-style-type: none"> - إعادة تنظيم وتهيئة المسطحات وإحداث منطقة لتسلم وتسليم الحاويات والمجرورات منعزلة عن الحرم المينائي. - تقليص مدة مكوث الحاويات بالميناء وتصفية الحاويات ذات المكوث المطول. - توفير الشركة التونسية للشحن والترصيف للعدد اللازم من معدّات الشحن والتفريغ بالتوازي مع تفعيل عقود الصيانة التي أبرمتها مع المزوّدين. - إرساء العمل بميناء رادس 24/24 ساعة و كامل أيام الأسبوع. - مواصلة وضع حيز الإستغلال بميناء رادس : *نظام التصرف الآلي في الحاويات و المجرورات (TOS). *لأبواب الإلكترونية الذكية (Gates ou smart gates Electronic) *قباتات مسطحات (rubber tyred gantry - RTG) 		<p>10 حاويات 24 مجرورات</p>	<p>نعصير البنية التحتية المينائية وتحسين الخدمات</p>
	<ul style="list-style-type: none"> - التزام المصدرين بإيداع المجرورات داخل الميناء في الوقت المحدد. - فصل حركة الحاويات عن حركة المجرورات. - أشغال إعادة تهيئة الطرقات و نظام التنقل بميناء رادس. 		<p>نسبة سفن الدرجة التي تسجل تأخير عند الإنطلاق آخر الأسبوع</p> <p>3</p>	
	<ul style="list-style-type: none"> - مواصلة التنسيق بين الناقلين البحريين والشاحنين التونسيين والعمل بعقود برامج للنقل البحري 		<p>10</p>	<p>تدعيم وتطوير الأطول الوطني</p>
	<ul style="list-style-type: none"> - اعادة تنظيم استغلال ميناء رادس و تدعيم نجاعة الخدمات المينائية 		<p>34</p>	

	<p>- تنمية نشاط الحاويات بميناء صفاقس (إستكمال إنجاز دراسة تنمية نشاط الحاويات بميناء صفاقس)</p> <p>- إقرار إمتيازات جبائية لفائدة الناقلين البحريين التونسيين للتشجيع على الاستثمار في سفن جديدة (مع العلم أنه لم يتم إدراج قطاع النقل البحري ضمن قائمة القطاعات ذات الأولوية للإنتفاع بالحوافز المالية المخولة لهذا الصنف ولم يتم الأخذ بعين الاعتبار هذا المقترح ضمن قوانين المالية لسنوات 2016، 2017 و 2018)</p>			<p>البحري وتشجيع الإستثمار الخاص</p>
	<p>- تكوين ضباط البحرية التجارية</p> <p>- إستكمال وضع حيز التفعيل النظام المندمج لخدمات البحرية التجارية (SIMM)</p> <p>- مواصلة تحيين النصوص القانونية و الترتيبية الوطنية للملائمة مع الاتفاقيات المصادق عليها</p>		<p>17714</p>	<p>إتدعيم السلامة وأمن السفن والمرافق</p>
	<p>- تكوين ضباط البحرية التجارية المكلفين بعمليات المراقبة</p> <p>- تفعيل برامج التعاون في مجال سلامة الملاحة البحرية مع الوكالة الأوروبية للسلامة البحرية</p>		<p>25</p>	<p>المينائية ومقاومة التلوث</p>

3- نفقات البرنامج:

1-3 ميزانية البرنامج :

تطور إتمادات برنامج النقل البحري و الموانئ (إتمادات الدفع)

الوحدة: ألف دينار

بيان البرنامج	قانون المالية 2019	تقديرات 2020	الفارق	النسبة (%)
نفقات التأجير	836	1897	1 061	127%
نفقات التسيير		400	400	
نفقات التدخلات	11 783	15565	3 782	32%
نفقات الاستثمار				
نفقات العمليات المالية				
بقية نفقات				
المجموع	12 619	17862	5 243	42%

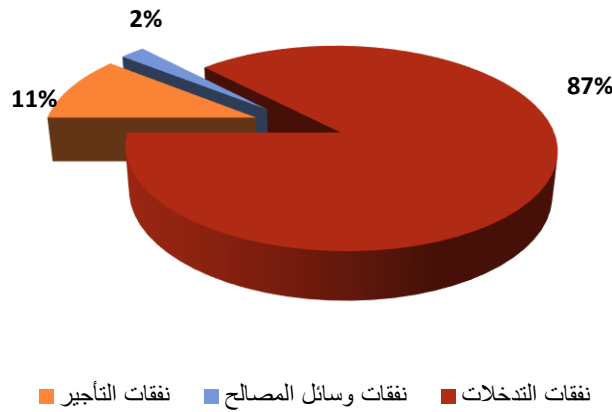
* دون إعتبار الموارد الذاتية للمؤسسات العمومية.

توزيع مشروع ميزانية برنامج النقل البحري و الموانئ لسنة 2020 حسب طبيعة النفقة :

اعتمادات الدفع

نفقات التأجير: 1897 أ.د (11%)
نفقات التسيير: 400 أ.د (2%)
نفقات التدخلات: 15565 أ.د (87%)

رسم بياني لتوزيع ميزانية برنامج النقل البحري والموانئ
لسنة 2020 حسب طبيعة النفقة بحساب الالف دينار



تمثل نفقات التدخلات 87% من جملة إعتمادات البرنامج وهي تخص أساسا منحة دعم النقل لفائدة الشركة الجديدة للنقل بقرقنة و منحة دعم الاستثمار لفائدة الشركة الجديدة للنقل بقرقنة.

**بطاقات مؤشرات قياس الأداء
لبرنامج النقل البحري
والموانئ البحرية التجارية**

بطاقة مؤشر قياس أداء

رمز المؤشر: 1.1.3

تسمية المؤشر: مردودية عمليات الشحن والتفريغ

تاريخ تحيين المؤشر: جوان 2019

1- الخاصيات العامة

- 1- البرنامج: النقل البحري و الموانئ
- 2- الهدف: تعصير البنية التحتية المينائية وتحسين الخدمات
- 3- اسم المؤشر: مردودية عمليات الشحن والتفريغ
- 4- تعريف المؤشر: يرمي هذا المؤشر إلى إبراز عدد معدات الشحن والتفريغ و الموارد البشرية المتوفرة لدى مقاولي الشحن والتفريغ و مدى حسن استغلالها بهدف الرفع من مردودية عمليات مناولة البضائع لتحسين جودة هذا النوع من الخدمات المينائية.
- 5- نوع المؤشر: مؤشر نشاط
- 6- طبيعة المؤشر: مؤشر فاعلية
- 7- التفريعات

2- التفاصيل الفنية للمؤشر

- 1- طريقة احتساب المؤشر (Formule): عدد الوحدات في الساعة (عدد/س)
- 2- وحدة المؤشر: عدد/س
- 3- المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: حجم البضائع بالطن، عدد وحدات الشحن و الزمنية الفعلية لعملية الشحن و التفريغ
- 4- طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر (إستمارة، تقرير، إستبيان...): جداول متابعة يومية
- 5- مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر:
 - الشركة التونسية للشحن والترصيف
 - مقاولي الشحن والتفريغ الخواص
- 6- تاريخ توفر المؤشر: نهاية كل أسبوع
- 7- القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): بالنسبة لسنة 2022 يتمثل الهدف في بلوغ 22 حاوية مناولة في الساعة و 24 مجرورة مناولة في الساعة
- 8- المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: الإدارة العامة للنقل البحري و الموانئ البحرية التجارية

3- قراءة في نتائج المؤشر

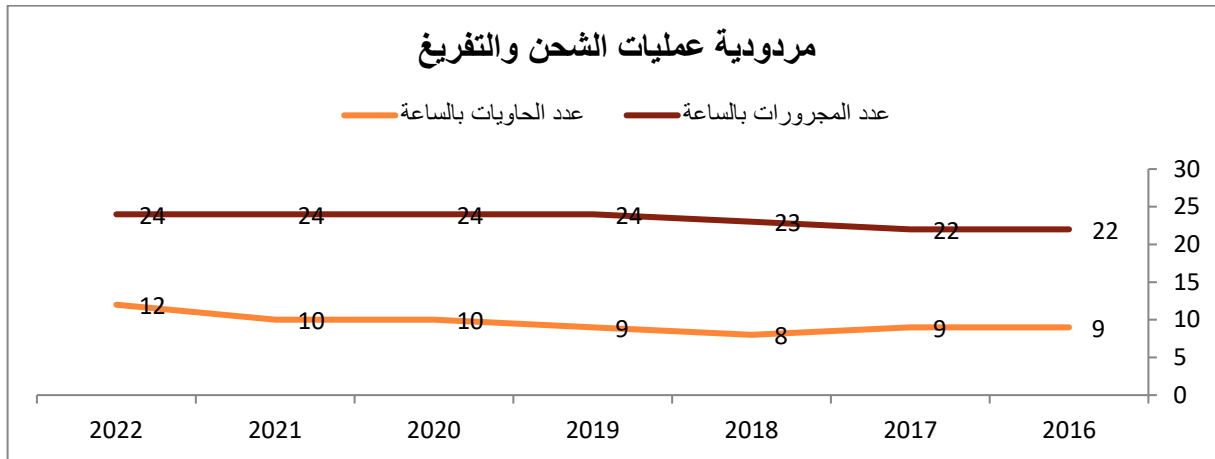
1- سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

تقديرات			قانون مالية	إنجازات			الوحدة	مؤشرات قياس الأداء
2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016		
12	10	10	9	8	9	9	عدد الحاويات بالساعة	مردودية عمليات الشحن والتفريغ
24	24	24	24	23	22	22	عدد المجرورات بالساعة	

2- تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

- ◀ من المنتظر أن يحقق مؤشر مردودية عمليات الشحن والتفريغ (الحاويات) معدل نمو سنوي بـ 10,06% خلال الفترة الممتدة من 2019 إلى 2022
- ◀ من المنتظر أن يحقق مؤشر مردودية عمليات الشحن والتفريغ (المجرورات) إستقرار خلال الفترة الممتدة من 2019 إلى 2022

3- رسم بياني



4- أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

- إعادة تنظيم وتهيئة المسطحات وإحداث منطقة لتسلم وتسليم الحاويات والمجرورات منعزلة عن الحرم المينائي.

- توفير الشركة التونسية للشحن والترصيف للعدد اللازم من معدّات الشحن والتفريغ بالتوازي مع تفعيل عقود الصيانة التي أبرمتها مع المزوّدين وبرنامج التكوين مع المعهد التدريب المينائي بالإسكندرية.
- إرساء العمل بميناء رادس 24/24 ساعة و كامل أيام الأسبوع
- تركيز نظام التصرف آلي في الحاويات و المجرورات بميناء رادس

5- تحديد أهم النقائص (limites) المتعلقة بالمؤشر: يعتمد هذا المؤشر في طريقة احتسابه على ساعات العمل الفعلية دون الأخذ بعين الاعتبار مدة التوقف عن العمل.

بطاقة مؤشر قياس أداء

رمز المؤشر: 2.1.3

تسمية المؤشر: نسبة سفن الدرجة التي تسجل تأخير عند الانطلاق آخر الأسبوع
تاريخ تحيين المؤشر: جوان 2019

1- الخصائص العامة

- 1- البرنامج: النقل البحري و الموانئ
- 2- الهدف: تعصير البنية التحتية المينائية وتحسين الخدمات
- 3- إسم المؤشر: نسبة السفن التي تسجل تأخير عند الانطلاق آخر الأسبوع
- 4- تعريف المؤشر: يعكس هذا المؤشر مدى توفر الأرصفة المعد لاستقبال سفن الدرجة و جودة الخدمات المسدات لفائدتهم (عمليات الشحن و التفريغ، الإرشاد البحري و الجر، خدمات شد وفك رباط السفن...) و مدى مرونة الإجراءات المتعلقة بالسفينة و بالبضائع و الإلتزام بمواعيد الإنطلاق و بمدة الرسو المبرمجة.
- 5- نوع المؤشر: مؤشر نتائج
- 6- طبيعة المؤشر: مؤشر جودة
- 7- التفريعات

2- التفاصيل الفنية للمؤشر

- 1- طريقة احتساب المؤشر (Formule): عدد سفن الدرجة التي تسجل تأخير عند الانطلاق آخر الأسبوع/عدد سفن الدرجة التي تنطلق آخر الأسبوع
- 2- وحدة المؤشر: %
- 3- المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر:
- 4- طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر (إستمارة، تقرير، إستبيان...): جداول متابعة يومية
- 5- مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: ديوان البحرية التجارية والموانئ/مستغل الميناء
- 6- تاريخ توفر المؤشر: بداية كل أسبوع
- 7- القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): بالنسبة لسنة 2022 يتمثل الهدف في البقاء في تلافى التأخير (0 %)
- 8- المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: الإدارة العامة للنقل البحري و الموانئ البحرية التجارية

3- قراءة في نتائج المؤشر

1- سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

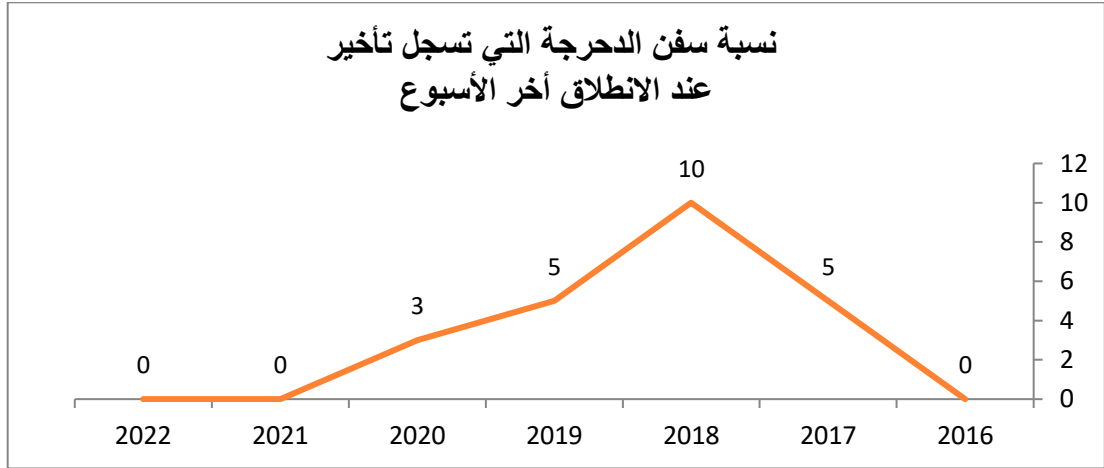
تقديرات			قانون مالية	إنجازات			الوحدة	مؤشرات قياس الأداء
2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016		
0	0	3	5	10	5	0	%	نسبة سفن الدرجة التي تسجل تأخير عند الانطلاق آخر الأسبوع

(-) لا وجود لتأخير

2- تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

من المنتظر أن يحقق مؤشر نسبة سفن الدرجة التي تسجل تأخير عند الانطلاق آخر الأسبوع تحسن خلال سنتي 2021 و 2022

3- رسم بياني



4- أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

- التزام المصدرين بإيداع المجرورات داخل الميناء في الوقت المحدد
- فصل حركة الحاويات عن حركة المجرورات
- أشغال إعادة تهيئة الطرقات و نظام التنقل بميناء رادس
- تحسين سيولة حركة المرور بالطرقات المؤدية إلى ميناء رادس

5- تحديد أهم النقائص (limites) المتعلقة بالمؤشر : ارتباط هذا المؤشر بنوع معين من

السفن و اقتصار المؤشر على فترة نهاية الأسبوع التي تشهد حركة مكثفة لسفن الدرجة.

رمز المؤشر: 1.2.3

تسمية المؤشر: مساهمة الناقلون البحريون التونسيون في نقل المبادلات التجارية الخارجية
تاريخ تحيين المؤشر: جوان 2019

I. الخاصيات العامة

1- البرنامج: النقل البحري و الموانئ

2- الهدف : تدعيم وتطوير الأسطول الوطني البحري و تشجيع الاستثمار الخاص

3- إسم المؤشر: مساهمة الناقلون البحريون التونسيون في نقل المبادلات التجارية الخارجية

4- تعريف المؤشر: يمكن هذا المؤشر من إبراز مدى استجابة الأسطول الوطني البحري من حيث عدد السفن و نوعيتها لمتطلبات المبادلات التجارية الخارجية كما يبين مدى التقارب و التنسيق بين الناقلين البحريين و الشاحنين. مع الإشارة و أن نقل المبادلات يتم بواسطة سفن مملوكة و مستأجرة

5- نوع المؤشر: مؤشر نتائج

6- طبيعة المؤشر: مؤشر نجاعة

7- التفرعات

II. التفاصيل الفنية للمؤشر

1- طريقة احتساب المؤشر (Formule): حجم المبادلات الخارجية للناقلون البحريون التونسيون/المبادلات التجارية الخارجية البحرية

2- وحدة المؤشر: %

3- المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: حجم المبادلات التجارية عن طريق البحر

و حجم البضائع التي يتم نقلها عن طريق الناقلين البحريين التونسيين

4- طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر (إستمارة، تقرير، إستبيان...):

تقارير نشاط شركات النقل البحري

5- مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر:

- الشركة التونسية للملاحة

- المجهزين الخواص

6- تاريخ توفر المؤشر : نهاية السنة

- 7- القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): بالنسبة لسنة 2022 يتمثل الهدف في تحقيق نسبة مساهمة الناقلون البحريون التونسيون في نقل المبادلات التجارية الخارجية تقدر بـ 12 %
- 8- المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: الإدارة العامة للنقل البحري و الموانئ البحرية التجارية

III. قراءة في نتائج المؤشر

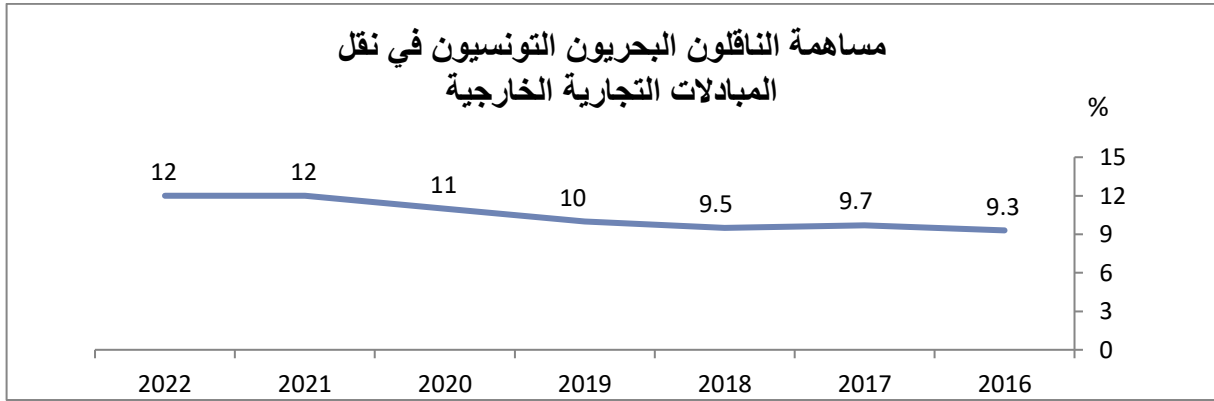
1- سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

تقديرات			قانون مالية	إنجازات			الوحدة	مؤشرات قياس الأداء
2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016		
12	12	11	10	9,5	9,7	9,3	%	مساهمة الناقلون البحريون التونسيون في نقل المبادلات التجارية الخارجية

2- تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

من المنتظر أن يحقق مؤشر مساهمة الناقلون البحريون التونسيون في نقل المبادلات التجارية الخارجية معدل نمو سنوي بـ 6.27% خلال الفترة الممتدة من 2019 إلى 2022

3- رسم بياني



4- أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

- مواصلة التنسيق بين الناقلين البحريين والشاحنين التونسيين والعمل بعقود برامج للنقل البحري
- وضع ومتابعة تنفيذ برنامج إعادة هيكلة وتأهيل الشركة التونسية للملاحة

5- تحديد أهم النقايس (limites) المتعلقة بالمؤشر: يجب هذا المؤشر مساهمة السفن المستأجرة في نقل المبادلات التجارية.

بطاقة مؤشر قيس أداء

رمز المؤشر: 2.2.3

تسمية المؤشر: عدد الخطوط البحرية المنتظمة التي تربط الموانئ التونسية بالموانئ الأجنبية

تاريخ تحيين المؤشر: جوان 2019

I. الخصائص العامة

- 1- البرنامج: النقل البحري و الموانئ
- 2- الهدف : تدعيم وتطوير الأسطول الوطني البحري و تشجيع الاستثمار الخاص
- 3- إسم المؤشر: عدد الخطوط البحرية المنتظمة التي تربط الموانئ التونسية بالموانئ الأجنبية
- 4- تعريف المؤشر: يبرز هذا المؤشر طاقة العرض للنقل البحري و أهمية عدد الخطوط البحرية المنتظمة في جلب الاستثمار الخاص و تشجيعه على الانتصاب في البلاد التونسية في مجال النقل البحري.
- 5- نوع المؤشر: مؤشر نتائج
- 6- طبيعة المؤشر: مؤشر نجاعة
- 8- التفرعات

II. التفاصيل الفنية للمؤشر

- 1- طريقة احتساب المؤشر (Formule): عدد الخطوط البحرية المنتظمة التي تربط الموانئ التونسية بالموانئ الأجنبية.
- 2- وحدة المؤشر: عدد
- 3- المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: عدد الخطوط البحرية المنتظمة التي تربط الموانئ التونسية بالموانئ الأجنبية
- 4- طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر (إستمارة، تقرير، إستبيان...): تقارير نشاط الموانئ و التراخيص التي تسند لفتح خط بحري منتظم
- 5- مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر:
 - ديوان البحرية التجارية والموانئ
 - أمناء السفن
- 6- تاريخ توفر المؤشر : نهاية السداسي

- 7- القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): بالنسبة لسنة 2022 يتمثل الهدف في بلوغ عدد خطوط بحرية منتظمة تربط الموانئ التونسية بالموانئ الأجنبية يقدر بـ 38
- 8- المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: الإدارة العامة للنقل البحري و الموانئ البحرية التجارية و ديوان البحرية التجارية و الموانئ.

III. قراءة في نتائج المؤشر

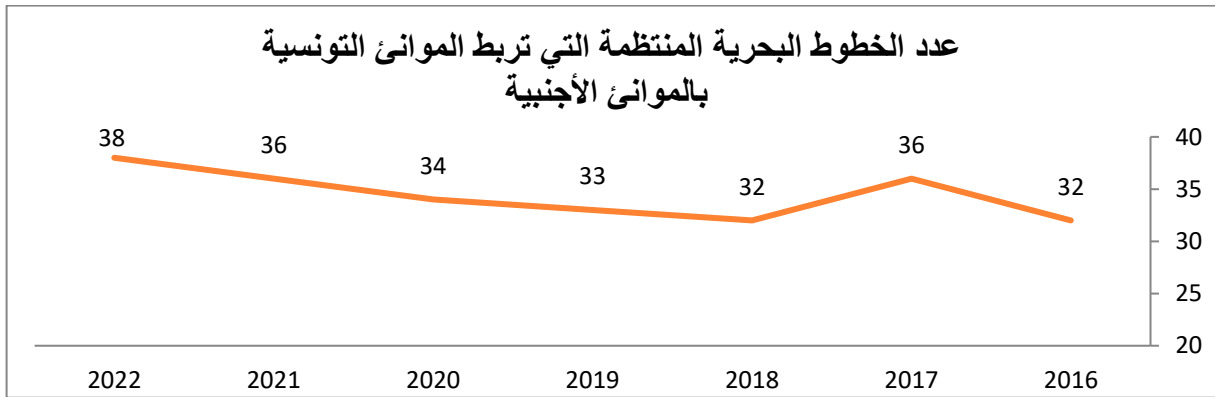
1- سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

تقديرات			قانون مالية	إنجازات			الوحدة	مؤشرات قياس الأداء
2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016		
38	36	34	33	32	36	32	عدد	عدد الخطوط البحرية المنتظمة التي تربط الموانئ التونسية بالموانئ الأجنبية

2- تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

من المنتظر أن يحقق عدد الخطوط البحرية المنتظمة التي تربط الموانئ التونسية بالموانئ الأجنبية معدل نمو سنوي بـ 4.81% خلال الفترة الممتدة من 2019 إلى 2022

3- رسم بياني



4- أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

- إعادة تنظيم استغلال ميناء رادس و تدعيم نجاعة الخدمات المينائية
- تنمية نشاط الحاويات بميناء صفاقص

5- تحديد أهم النقائص (limites) المتعلقة بالمؤشر: مؤشر عام؛ لا يبرز هذا المؤشر طاقة العرض التي يوفرها الخط البحري و نوعية السفن المستغلة عليه.

بطاقة مؤشر قياس أداء

رمز المؤشر: 1.3.3

تسمية المؤشر: عدد معاينات السلامة للسفن الرافعة للراية التونسية
تاريخ تحيين المؤشر: جوان 2019

I- الخاصيات العامة

- 1- البرنامج: النقل البحري و الموانئ
- 2- الهدف : تدعيم السلامة وأمن السفن والمرافق المينائية ومقاومة التلوث
- 3- إسم المؤشر: عدد معاينات السلامة للسفن الرافعة للراية التونسية
- 4- تعريف المؤشر: يرمى هذا المؤشر إلى إبراز مجهود السلطة البحرية في مراقبة مدى احترام السفن الرافع للعلم التونسي لقواعد السلامة المعمول بها وطنيا و دوليا.
- 5- نوع المؤشر: مؤشر نشاط
- 6- طبيعة المؤشر: مؤشر جودة
- 7- التفريعات

II-التفاصيل الفنية للمؤشر

- 1- طريقة احتساب المؤشر (Formule): عدد معاينات السلامة للسفن الرافعة للراية التونسية
- 2- وحدة المؤشر: عدد
- 3- المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: عدد المعاينات
- 4- طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر (إستمارة، تقرير، إستبيان...): تقارير نشاط السلطة البحرية و المناطق و الجهات البحرية
- 5- مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: ديوان البحرية التجارية والموانئ
- 6- تاريخ توفر المؤشر : نهاية السنة
- 7- القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): بالنسبة لسنة 2022 يتمثل الهدف في تسجيل عدد معاينات السلامة للسفن الرافعة للراية التونسية بـ 17813 معاينة
- 8- المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: السلطة البحرية و الإدارة العامة للنقل البحري و الموانئ البحرية التجارية.

III- قراءة في نتائج المؤشر

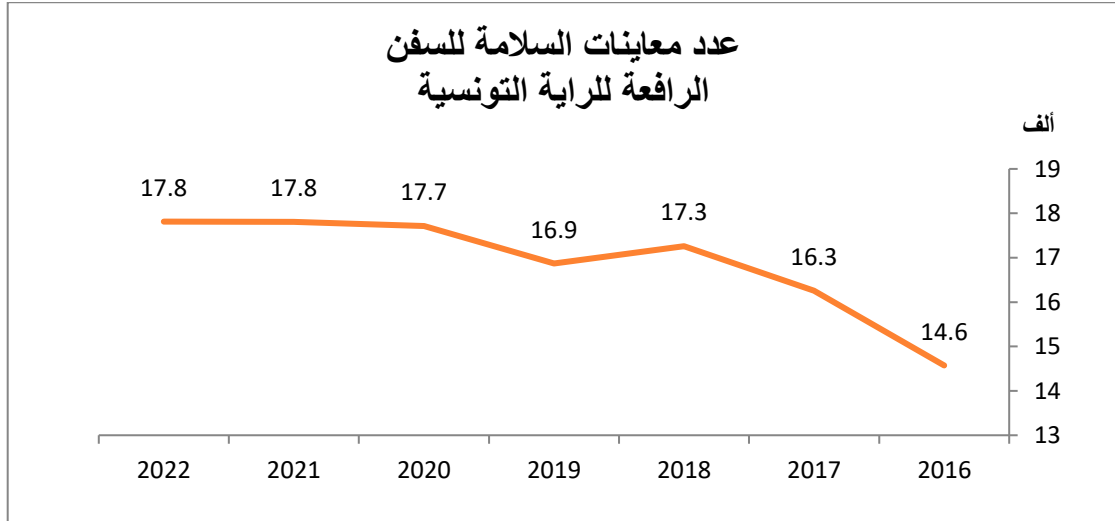
1- سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

تقديرات			قانون مالية	إنجازات			الوحدة	مؤشرات قياس الأداء
2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016		
17813	17805	17714	16870	17257	16257	14573	عدد	عدد معاينات السلامة و الأمن ومقاومة التلوث للسفن الرافعة للراية التونسية

2- تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

من المنتظر أن يحقق عدد معاينات السلامة و الأمن و مقاومة التلوث للسفن الرافعة للراية التونسية معدل نمو سنوي بـ 1.83% خلال الفترة الممتدة من 2019 إلى 2022

3- رسم بياني



4- أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

- تكوين ضباط البحرية التجارية
- ادخال حيز التشغيل النظام المندمج لخدمات البحرية التجارية (SIMM)
- تحيين النصوص القانونية و الترتيبية الوطنية للملائمة مع الاتفاقيات المصادق عليها

5- تحديد أهم النقائص (limites) المتعلقة بالمؤشر : مؤشر عام؛ لا يتناول هذا المؤشر

نتائج معاينات السلامة التي قامت بها السلطة البحرية.

بطاقة مؤشر قياس أداء

رمز المؤشر: 2.3.3

تسمية المؤشر: نسبة مراقبة السفن الأجنبية التي أرست بالموانئ التونسية
تاريخ تحيين المؤشر: جوان 2019

I- الخصائص العامة

- 1- البرنامج: النقل البحري و الموانئ
- 2- الهدف : تدعيم السلامة وأمن السفن والمرافق المينائية ومقاومة التلوث
- 3- إسم المؤشر: نسبة مراقبة السفن الأجنبية التي أرست بالموانئ التونسية
- 4- تعريف المؤشر: يعمل هذا المؤشر على تقييم خطة السلطة البحرية فيما يتعلق بمراقبة السفن الأجنبية التي أرست بالموانئ التونسية في اطار مذكرات التفاهم في مجالات التعاون
- 5- نوع المؤشر: مؤشر نتائج
- 6- طبيعة المؤشر: مؤشر جودة
- 7- التفرعات

II-التفاصيل الفنية للمؤشر

- 1- طريقة احتساب المؤشر (Formule): عدد السفن الأجنبية التي تم معاينتها/عدد السفن الأجنبية التي أرست بالموانئ التونسية
- 2- وحدة المؤشر: %
- 3- المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: عدد السفن الأجنبية التي أرست بالموانئ التونسية وعدد السفن الأجنبية التي تم معاينتها
- 4- طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر (إستمارة، تقرير، إستبيان...):
تقرير نشاط ديوان البحرية التجارية و الموانئ
- 5- مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر:
- السلطة البحرية
- ديوان البحرية التجارية و الموانئ
- 6- تاريخ توفر المؤشر : نهاية الثلاثي
- 7- القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): بالنسبة لسنة 2022
يتمثل الهدف في بلوغ نسبة مراقبة لسفن الأجنبية التي أرست بالموانئ التونسية
تقدر بـ30 %
- 8- المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: الإدارة العامة للنقل البحري و الموانئ البحرية التجاري

III- قراءة في نتائج المؤشر

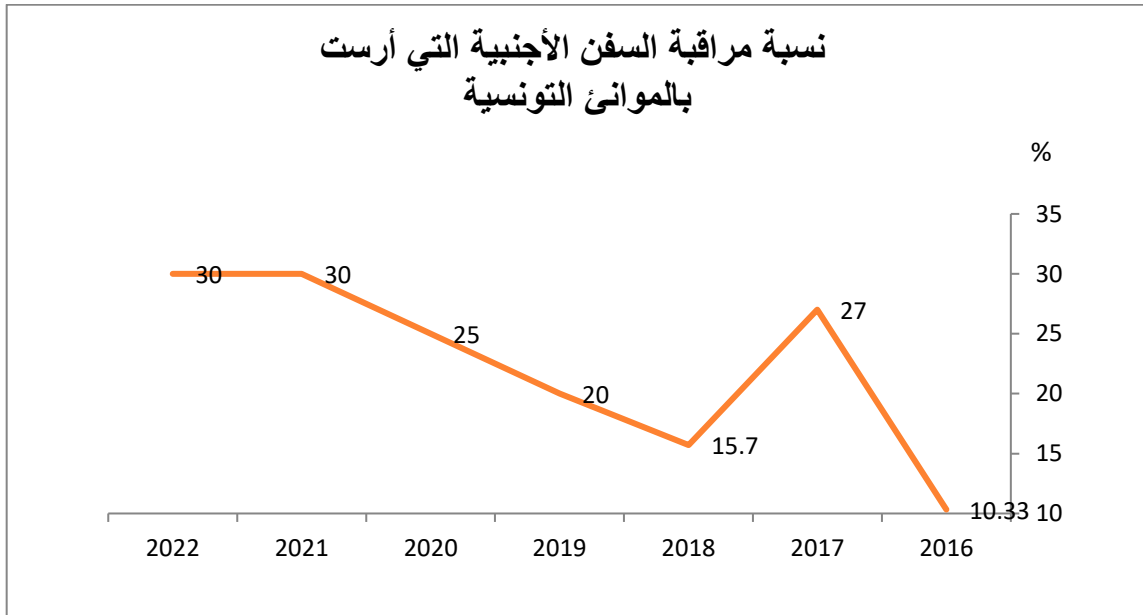
1- سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

تقديرات			قانون مالية	إنجازات			الوحدة	مؤشرات قياس الأداء
2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016		
30	30	25	20	15,7	27	10,33	%	نسبة مراقبة السفن الأجنبية التي أرست بالموانئ التونسية

2- تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

من المنتظر أن يسجل نسبة مراقبة السفن الأجنبية التي أرست بالموانئ التونسية معدل نمو سنوي بـ 14.47% خلال الفترة الممتدة من 2019 إلى 2022

3- رسم بياني



4- أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

- تكوين ضباط البحرية التجارية المكلفين بعمليات المراقبة
- تفعيل برامج التعاون في مجال سلامة الملاحة البحرية مع الوكالة الأوروبية للسلامة البحرية

5- تحديد أهم النقائص (limites) المتعلقة بالمؤشر : مؤشر عام؛ لا يتناول هذا المؤشر

تقييم نتائج عمليات مراقبة السفن الأجنبية التي أرست بالموانئ التونسية .

**بطاقات الفاعلين العموميين
لبرنامج النقل البحري والموانئ**

شركة ميناء النفيضة

1- البرنامج الذي يتضمن الفاعل العمومي :

النقل البحري و الموانئ

I. التعريف

1- النشاط الرئيسي

طبقا للفصل 2 من الأمر عدد1006-2018 المؤرخ في 06 ديسمبر 2018 "تكلف شركة ميناء النفيضة بالمهام التالية:

- السهر على إنجاز وتطوير وصيانة ميناء المياه العميقة بالنفيضة ومنطقة الخدمات اللوجستية المحاذية له بالتنسيق بين مختلف مشاريع البنية الأساسية للنقل ذات الصلة بالميناء وبمنطقة الخدمات اللوجستية.
- إنجاز الدراسات ومخططات التهيئة والتطوير الخاصة بالميناء ومنطقة الخدمات اللوجستية متابعة المؤثرات البيئية للمشروع ومعالجتها بالتنسيق مع بقية الهياكل المتدخلة.
- إنجاز البنية الأساسية للميناء والمتمثلة خاصة في منشآت الحماية والأرصفة وجهر قنال الدخول والأحواض وصيانتها وتهيئة منطقة الخدمات اللوجستية.
- تصفية الحوزة العقارية الضرورية لتهيئة الميناء ومنطقة الخدمات اللوجستية واستكمال الإجراءات القانونية للتصرف فيها بالتنسيق مع المصالح المختصة للوزارة المكلفة بأملاك الدولة والشؤون العقارية.
- التعريف والتسويق لمكونات الميناء ومنطقة الخدمات اللوجستية

وتقوم الشركة بصفة عامة بكل المهام المتعلقة بتطوير نشاطها أو تعهد إليها في نطاق مشمولاتها".

2- ترتيب الفاعل العمومي

تم توجيه مراسلة عدد 26 بتاريخ 19 مارس 2019 إلى سلطة الإشراف بخصوص ترتيب شركة ميناء النفيضة من صنف "ك" حيث يركز هذا المقترح على أهمية هذا الإنجاز وحجمه وإلى التأثيرات الاقتصادية المنتظرة منه.

3- مرجع الأحداث:

تم إحداث شركة ميناء النفيضة طبقا للأمر عدد1006-2018 المؤرخ في 06 ديسمبر 2018 المتعلق بإحداث شركة ميناء النفيضة وبضبط تنظيمها الإداري والمالي وطرق تسيرها.

وتم بالتوالي بتاريخ 18 فيفري و28 فيفري 2019، تعيين الرئيس المدير العام وعقد جلسة عمل مجلس الإدارة عدد1 للتنصيب وعرض خارطة طريق الشركة.

4- مرجع التنظيم الإداري والمالي:

طبقا للفصل 5 من الأمر عدد 1006-2018 المؤرخ في 06 ديسمبر 2018، "يسير شركة ميناء النفيضة مجلس إدارة يرأسه رئيس مدير عام"

ويفوض مجلس الإدارة للرئيس المدير العام الصلاحيات الضرورية التي تسمح له بإدارة الشركة طبقا للتشريع الجاري به العمل ولا يشمل هذا التفويض المسائل التي يختص بها مجلس الإدارة".

و طبقا للفصل 7 من الأمر، "يمارس مجلس الإدارة صلاحياته طبقا للتشريع والتراتبية الجاري بها العمل..."

II. إطار الأداء

1- الاستراتيجية العامة لشركة ميناء النفيضة

إن سياسة واستراتيجية شركة ميناء النفيضة تنبع بالأساس من المشمولات المناطة بعهدتها والتي تركز خاصة على:

-إنجاز الميناء وتطويره واستغلاله

-إنجاز المنطقة اللوجستية وتطويرها واستغلالها

هذا وستتولى شركة ميناء النفيضة التصرف في اللزمات الخاصة بمحطة الحاويات ومحطة المواد الصلبة وكذلك التصرف في اللزمات الخاصة بالمنطقة اللوجستية. وكلّ هذا أخذاً بعين الاعتبار لمجالات السلامة وحماية المحيط والأمن المينائي ومجالات مختلف معايير الجودة بصفة مندمجة وكذلك تأمين العلاقة بين مختلف أعضاء المجموعة المينائية.

وعلى غرار التجارب الناجحة بالموانئ المماثلة على الصعيد الدولي، فإن الشركة تعتزم إسناد اللزمات المتعلقة بالنشاط البحري والمهن المينائية على غرار لزمات خدمات الجر والإرشاد البحري.

كما تتولى إنجاز المشاريع ذات الصلة بإنجاز مشروع ميناء النفيضة ونذكر بالخصوص اختيار بنك أعمال يعهد له ترويج الميناء والمنطقة اللوجستية وتحديد صاحب لزمة استغلال محطة الحاويات وكذلك تصفية وضعية الحوزة العقارية للمنطقة المينائية والمنطقة اللوجستية.

وبالنظر لأهمية ميناء النفيضة من حيث حجمه ومن حيث التمويلات المستوجبة وتصنيفه كميناء من الجيل الرابع ومن حيث عيار مستغلي اللزمات والدور المبرمج للمنطقة اللوجستية كمركز دولي للخدمات وبالنظر لكل التحديات المتعلقة بهذا الإنجاز والتوقعات الكبيرة منه وباعتبار تأثيراته المباشرة على الاقتصاد التونسي، فإن التصور الخاص بالتصرف في شركة ميناء النفيضة سيكون من نفس الطراز ويرتكز على منظومة تسيير ومنظومة اتصالات حديثة ومتطورة.

2- المساهمة في أهداف البرنامج

تساهم شركة ميناء النفيضة بصفة مباشرة في أهداف البرنامج باعتبار التطابق مع أهداف إحداث ميناء النفيضة.

3- أهم الأولويات والأهداف

إن المشاريع المتعلقة بإنجاز أشغال ميناء النفيضة وتهيئة المنطقة اللوجستية المحاذية له يعدّان من أولويات مهام شركة ميناء النفيضة وهذا وما يتوافق كلياً مع برنامج النقل البحري والموانئ. بالتوازي مع ذلك، فإنّ تصفية الحوزة العقارية للمنطقة المينائية والمنطقة اللوجستية وكذلك اختيار بنك أعمال لترويج الميناء ولتحديد صاحب لزمة استغلال محطة الحاويات بميناء النفيضة يمثّلان إجراءات هامة وهي من بين أولويات الشركة.

وهذا دون اعتبار الاجراء الهام والمتعلق بتأمين التنسيق من قبل شركة ميناء النفيضة مع باقي الهياكل المعنية بإنجاز المشاريع الكبرى ذات الصلة بالتهيئة الخارجية لإنجاز الميناء بصفة مندمجة ونذكر البنية الأساسية للجسور والطرقات والتهيئة العمرانية والنقل والسكة الحديدية والحماية من الفيضانات والخدمات المتعلقة بالماء الصالح للشرب والكهرباء والغاز وتكنولوجيات الاتصال والتطهير.

4- مؤشرات قيس الأداء وأهم الأنشطة

تتولى شركة ميناء النفيضة إنجاز مشاريع كبرى ونخص بالذكر المشاريع التي تم إدراجها بميزانية الشركة خاصة بعنوان سنتي 2019 و2020 سواء كانت في علاقة مباشرة مع إنجاز الميناء أو في علاقة مع هيكل الشركة وتساهم هذه المشاريع بصفة مباشرة في تحقيق المؤشرات المنشودة.

إن المؤشرات التي تم ضبطها بالدراسة المنجزة سنة 2018 من قبل مجمع مكاتب الدراسات HPC/SELLHORN أفرزت مؤشرات المردودية الاقتصادية والمالية النتائج التالية:

تقدير نسبة المردودية الداخلية (TRI) بحوالي 10.8%،

قيمة صافية (VAN) بنسبة تحيين 8% تبلغ 335 مليون دولار على مدّة استرجاع محدّدة ب 10 سنوات.

القيمة الاقتصادية المالية الصافية: ENPV: 8 مليار دولار

معدّل العائد الاقتصادي ERR: 54 بالمائة

وتمت برمجة خاصة بإنجاز الأشغال واختيار بنك أعمال وتحديد صاحب لزمة استغلال محطة الحاويات وفق الروزنامة التالية:

1/ بعد استكمال الإجراءات الإدارية الخاصة باستشارة تقديم العروض للقيام بالأشغال:

مناقشة وإمضاء العقد مع المقاول: ديسمبر 2019

الشروع في الأشغال: جانفي 2020

استغلال 1200 متر: 2022

الاستغلال الكامل لـ 2000 متر (1200+800 متر): 2024

2/ بعد استكمال الإجراءات الإدارية الخاصة بملف طلب عروض اختيار بنك الأعمال وكذلك الإجراءات الخاصة باختيار صاحب لزمة استغلال محطة الحاويات:

إمضاء العقد مع بنك الأعمال: فيفري 2020

مناقشة وإمضاء العقد مع صاحب اللزمة: ديسمبر 2020

5- الإجراءات المصاحبة

تفتقد شركة ميناء النفيضة إلى الموارد البشرية وإلى رأس المال وإلى الميزانية إلى حدّ هذا التاريخ.

III الميزانية

تتضمن الجداول المصاحبة تقديرات الميزانية بعنوان السنتين 2019 و2020.

شركة ميناء النفيضة (الاعتمادات التي سيتم رصدها على ميزانية الدولة)

منحة التأجير	الاعتمادات المرصودة بالدينار سنة 2019	الاعتمادات المقترحة بالدينار سنة 2020	الفارق	النسبة بالمائة
منحة التسيير	1 148 000	1 270 000	122 000	11
	1 905 500	1 906 000	500 000	2.6

الاستثمار (بالدينار وبدون اعتبار الأداء على القيمة المضافة)

عدد المشروع	المشروع	التعهدات سنة 2019			التعهدات سنة 2020			الدفعات سنة 2020			نسبة التطور دفعا	
		المجموع	قروض خارجية	على ميزانية الدولة	المجموع	قروض خارجية	على ميزانية الدولة	المجموع	قروض خارجية	على ميزانية الدولة		
المشاريع في علاقة مباشرة مع إنجاز ميناء النفيضة												
19001	اختيار بنك أعمال لمساعدة شركة ميناء النفيضة لترويج الميناء والمنطقة اللوجستية ولتحديد صاحب لزمة استغلال محطة الحاويات بميناء النفيضة	6 000 000								3 000 000	3 000 000	
19002	اختيار مكتب دراسات لمساعدة شركة ميناء النفيضة في تقييم العروض الخاصة باختيار مقاول لإنجاز أشغال المرحلة الأولى من ميناء النفيضة وإعداد ومناقشة عقد الصفقة في إطار EPC	2 000 000					2 000 000					
19003	اختيار مكتب دراسات للمتابعة والمراقبة والمساعدة الفنية لإنجاز المرحلة الأولى من ميناء النفيضة	15000 000								1 500 000	1 500 000	
19004	تأمين قيمة مبالغ الانتزاع للمصلحة العامة والخاصة بالمنطقة المينائية	1 000 000					1 000 000					
19005	تأمين قيمة مبالغ الانتزاع للمصلحة العامة والخاصة بالمنطقة اللوجستية	5 000 000					3 000 000			2 000 000	2 000 000	
	مجموع المشاريع في علاقة مباشرة مع إنجاز الميناء						6 000 000			6 500 000		

شركة ميناء النفيضة (الاعتمادات التي سيتم رصدها على ميزانية الدولة)

نسبة التطور دفعا	الدفعات سنة 2020			التعهدات سنة 2020			الدفعات سنة 2019			التعهدات سنة 2019			المشروع	عدد المشروع	
	المجموع	قروض خارجية	على ميزانية الدولة	المجموع	قروض خارجية	على ميزانية الدولة	المجموع	قروض خارجية	على ميزانية الدولة	المجموع	قروض خارجية	على ميزانية الدولة			
المشاريع في علاقة مع هيكل شركة ميناء النفيضة															
							140 000		140 000	140 000		140 000	اقتناء سيارة وظيفية للسيد الرئيس المدير العام	19006	
							500 000		500 000	500 000		500 000	اقتناء عدد 6 سيارات وظيفية للإطارات العليا		
							120 000		120 000	120 000		120 000	اقتناء عدد 3 سيارات مصلحة		
							80 000		80 000	80 000		80 000	اقتناء معدات شبكية	19007	
	450 000		450 000				200 000		200 000	650 000		650 000	اقتناء منظومة معلوماتية موحدة للتصرف في النظام المعلوماتي عبر تكنولوجيا الحوسبة السحابية CLOUD COMPUTING	19008	
							150 000		150 000	150 000		150 000	اقتناء أثاث مكتبي	19009	
							85 000		85 000	85 000		85 000	اقتناء معدات إعلامية	19010	
							20 000		20 000	20 000		20 000	اقتناءات مختلفة	19011	
							75 000		75 000	75 000		75 000	اقتناء تجهيزات سلامة	19012	
	450 000						1370 000						مجموع المشاريع في علاقة مع هيكل شركة ميناء النفيضة		
	6 950 000						7 370 000						ميزانية الاستثمار بعنوان سنة 2019		

شركة ميناء النفيضة (الاعتمادات التي سيتم رصدها على ميزانية الدولة)

نسبة التطوير دفعا	الدفعات سنة 2020			التعهدات سنة 2020			الدفعات سنة 2019			التعهدات سنة 2019			المشروع	عدد المشروع
	المجموع	فروض خارجية	على ميزانية الدولة	المجموع	فروض خارجية	على ميزانية الدولة	المجموع	فروض خارجية	على ميزانية الدولة	المجموع	فروض خارجية	على ميزانية الدولة		
المشاريع في علاقة مباشرة مع إنجاز ميناء النفيضة														
	461 400 000	461 400 000		461 400 000	461 400 000								20001	إنجاز المرحلة الأولى من ميناء النفيضة *
	600 000		600 000	600 000		600 000							20002	اختيار مكتب دراسات لإعداد الدراسات الفنية والاقتصادية للمنطقة اللوجستية بالنفيضة ومخطط التهيئة للمنطقة
	462 000 000	461 400 000												مجموع المشاريع في علاقة مباشرة مع إنجاز الميناء
المشاريع في علاقة مع هيئة شركة ميناء النفيضة														
	125 000		125 000			250 000							20003	اختيار مكتب دراسات لإعداد المخطط الإداري الاستراتيجي للنظم المعلوماتية لشركة ميناء النفيضة
	50 000		50 000	50 000		50 000							20004	اقتناء معدات إعلامية
	400 000		400 000	400 000		400 000							20005	اقتناء عدد 5 سيارات وظيفية
	250 000		250 000	250 000		250 000							20006	اقتناء تراخيص في إطار التصرف في النظم المعلوماتية عبر تكنولوجيا الحوسبة السحابية
	125 000		125 000	250 000		250 000							20007	اقتناء وتركيز ووضع حيز الاستغلال لمنظومة موحدة للاتصالات بشركة ميناء النفيضة
	40 000		40 000	40 000		40 000							20007	اقتناء وتركيز ستائر للمبنى الإدارية لشركة ميناء النفيضة
	20 000		20 000	20 000		20 000							20008	اقتناءات مختلفة
	1 010 000													مجموع المشاريع في علاقة مباشرة مع هيئة شركة ميناء النفيضة
	463 010 000													ميزانية الاستثمار بعنوان سنة 2020

*قيمة التمويل: 769 مليون دولار؛ 20 بالمائة من قيمة التمويل كتسوية لإنجاز المشروع بعنوان سنة 2020 (انطلاق الإنجاز) = 153 800 مليون دولار / (قيمة الصرف بالعملة بتاريخ 23 ماي 2019: 1 دولار = 3 دنانير)

الشركة الجديدة للنقل بقرقنة

1- البرنامج الذي يتضمن الفاعل العمومي :

النقل البحري و الموانئ

I. التعريف:

1. النشاط الرئيسي: النقل البحري للمسافرين والسيارات والشاحنات بين صفاقس وجزر قرقنة.
2. ترتيب الشركة: تم ترتيب الشركة الجديدة للنقل بقرقنة بالصنف "ب".
3. مرجع الأحداث: بمقتضى كتيب بخط اليد، مسجل في صفاقس بتاريخ 12 جوان 1976 تكوّنت شركة خفية الاسم تحت اسم "الشركة الجديدة للنقل بقرقنة سونوتراك"، وقد وقع تسجيل الشركة بالسجل التجاري لدى المحكمة الابتدائية بصفاقس تحت عدد B1119221997 إيداع عـ D81208597 - 28 أكتوبر 1997.

II. إطار الأداء:

1. الاستراتيجية العامة:

وفي إطار تحديد ملامح الاستراتيجية العامة للشركة الجديدة للنقل بقرقنة بما يتوافق مع استراتيجية برنامج النقل البحري والموانئ، تعمل الشركة على تحسين وتطوير أسطولها وتعصير البنية الأساسية وذلك لملائمة ظروف العمل ولضمان جودة عالية في الخدمات.

2. المساهمة في أهداف البرنامج:

تسهر الشركة الجديدة للنقل بقرقنة على تفعيل الاستراتيجية العامة للبرنامج المرسوم وذلك بإحداث فريق عمل يقوم بإعداد خطة واضحة ودقيقة تتماشى مع الأهداف المراد البلوغ إليها وذلك بالتنسيق مع وزارة الإشراف أولاً والأطراف الأخرى المتداخلة ثانياً.

3. أهم الأولويات والأهداف:

أ- الأولويات:

- يقوم برنامج الشركة الجديدة للنقل بقرقنة على رسم الأولويات التالية:
- تطوير البنية الأساسية المينائية بالمحطة البحرية بصفاقس بإنشاء رصيف خاص بارساء السفينة السريعة، ومحطة سيدي يوسف بقرقنة بإحداث رصيف خاص بسفن الشركة دون غيرها قصد تأمين عبور مريح وبكيفية أكثر سلامة.

- تحسين وتطوير أسطول الشركة ضمانا لديمومة السفرات وفكّ العزلة على متساكني الجزيرة وذلك بإقتناء سفينة سريعة "CATAMARAN" قبل موفى سنة 2019 ،وبرنامج تصنيع سفينة جديدة خلال سنتي 2020-2021..
- دعم السلامة والأمن للسفن والموانئ.
- تأهيل العملة بمنظومة تكوين طبقا لمتطلبات العمل.

ب- أهداف البرنامج:

- يرمي برنامج الشركة الجديدة للنقل بقرقنة إلى تحقيق الأهداف التالية:
- تطوير البنية التحتية وبالتالي تحسين الخدمات.
- تدعيم وتطوير أسطول الشركة.
- تدعيم أمن وسلامة السفن والمرافق العموميّة.

4. مؤشرات قياس الأداء وأهم الأنشطة:

أ- مؤشرات قياس الأداء:

رسمت الشركة برنامج أهداف واضح بما يتلاءم مع الاستراتيجية العامة لبرنامج النقل البحري و الموانئ وفي هذا الإطار نمّدكم بحوصلة للأهداف المرسومة ومؤشرات قياس الأداء:

مؤشرات قياس الأداء	الأهداف
<ul style="list-style-type: none"> • المؤشر ع1-د1: عدد السفرات الملغاة نتيجة للتقلبات الجوية • المؤشر ع2-د1: نسبة الحوادث الواقعة في ميناء سيدي يوسف نتيجة لعدم توفر الظروف الملائمة للعمل. • المؤشر ع3-د1: اضطرابات في أوقات السفرات وخاصة في أوقات الذروة. 	<ul style="list-style-type: none"> • الهدف ع1-د1: تطوير البنية التحتية الأساسية المينائية وذلك بإحداث رصيف لإرساء سفن الشركة بكلّ من المحطة البحرية بصفاقس والمحطة البحرية بسيدي يوسف.
<ul style="list-style-type: none"> • المؤشر ع1-د1: ارتفاع في عدد المسافرين لجزيرة قرقنة. • المؤشر ع2-د1: نسبة ارتفاع المشاريع المزمع انشاءها بجزر قرقنة. 	<ul style="list-style-type: none"> • الهدف ع2-د1: تطوير أسطول الشركة بإقتناء سفينة سريعة "CATAMARAN" و تصنيع سفينة عادية أخرى.

- الهدف عدد 1: تطوير البنية التحتية المينائية:

◀ **تقديم الهدف:** يرمي هذا الهدف إلى تعصير البنية التحتية لتوفير خدمات ذات جودة عالية لجميع المتدخلين.

مبشرات اعتماد المؤشرات:

- ✓ تمّ اعتماد المؤشر عدد 1 لإبراز مدى أهمية تعصير البنية التحتية وخاصة بميناء سيدي يوسف لضمان ديمومة السفرات بين صفاقس وجزر قرقنة طيلة اليوم حتى في أصعب الظروف المناخية.
- ✓ تمّ اعتماد المؤشر عدد 2 للكشف عن نسبة الحوادث الناتجة عن عدم ملائمة البنية التحتية المينائية في ميناء سيدي يوسف لظروف العمل.
- ✓ تمّ اعتماد المؤشر عدد 3 لإبراز الاضطرابات في أوقات السفرات المنجزة بالأساس عن ضعف البنية التحتية المينائية بميناء سيدي يوسف.

تقديرات		انجازات		الوحدة	مؤشرات قيس أداء الهدف
2020	2019	2018	2017		
15	25	31	35	عدد	المؤشر عدد 1: عدد السفرات الملغاة نتيجة التقلبات الجوية
0	1	3	6	عدد	المؤشر عدد 2: عدد الحوادث المسجلة نتيجة لضعف البنية التحتية المينائية
10	20	31	30	%	المؤشر عدد 3: النسبة المسجلة لأوقات تأخر السفرات

• الهدف عدد 2: تطوير أسطول الشركة:

- ◀ **تقديم الهدف:** يرمي هذا الهدف إلى تدعيم وتعصير أسطول الشركة لفكّ العزلة عن جزر قرقنة والمساهمة في العملية التنموية للجزيرة.

مبشرات اعتماد المؤشرات:

- ✓ تمّ اعتماد المؤشر عدد 1 لمعرفة تطوّر عدد المسافرين لجزر قرقنة.
- ✓ تمّ اعتماد المؤشر عدد 2 لإبراز ارتفاع في عدد المشاريع التنموية المزمع إنشائها بقرقنة.

تقديرات		انجازات		الوحدة	مؤشرات قياس أداء الهدف
2020	2019	2018	2017		
1 340 000	1 235 000	1 159 041	1 247 244	عدد	المؤشر عدد 1: تطور عدد المسافرين تطور عدد السيارات تطور عدد الشاحنات
230 000	220 000	207 589	224 170	عدد	
174 700	170 000	165 657	135 131	عدد	
10	8	7	6	عدد	المؤشر عدد 2: المشاريع التنموية بجزيرة قرقنة

ب-تقديم أنشطة البرنامج:

الأنشطة	مؤشرات قياس الأداء	الأهداف
<ul style="list-style-type: none"> - استغلال وتسيير ميناء سيدي يوسف بقرقنة من قبل الشركة الجديدة للنقل بقرقنة بصفة فردية. - إعادة تهيئة الميناء بما يتلاءم مع سير العمل لتحسين الخدمات وتسهيل عملية النقل. - فصل حركة مراكب الصيد البحري عن الميناء الخاص بالشركة لنقل المسافرين تفاديا للحوادث وضمانا لأمن وسلامة المعدات العامة والخاصة وأيضا الركاب. 	<p>المؤشر ع1-دد</p> <p>المؤشر ع2-دد</p> <p>المؤشر ع3-دد</p>	<p>الهدف ع1-دد</p>
<ul style="list-style-type: none"> - إحداث رصيف عائم جديد بالميناء التجاري بصفاقس قبل موفى سنة 2019 طبقا للمعايير الحديثة. - 		
<ul style="list-style-type: none"> - اقتناء سفينة سريعة " CATAMARAN " يقع إعتماها لنقل المسافرين لتحسين الخدمات. - تجهيز السفينة الجديدة بكلّ المعدات لضمان الجودة والسلامة للمسافرين. - صنع سفينة ذات حجم كبير و التي وقع ادراجها ضمن مشروع ميزانية 2020 في إطار دعم التنمية بجزر قرقنة. 	<p>المؤشر ع1-دد</p> <p>المؤشر ع2-دد</p>	<p>الهدف ع2-دد</p>

لإنجاح استراتيجية البرنامج، تعمل الشركة الجديدة للنقل بقرقنة على إعداد ميزانية تكون بمثابة القاطرة لبلوغ الأهداف المرسومة.

1. ميزانية التصرف:

الوحدة: ألف دينار

البيانات	سنة 2019		المتوقع 2020
	الميزانية	المحتمل	
1. قيمة الإنتاج			
• مداخيل خدمات	7 956	7 682	7 627
• مداخيل أخرى للإستغلال	110	110	115
• منحة الإستغلال	10 000	10 000	14 000
• مداخيل بطاقات	-	-	-
مجموع الإنتاج	18 066	17 792	21 742
2. نفقات			
• مشتريات التموينات المستهلكة	4 160	4 549	4 920
• خدمات خارجية مستهلكة	1 200	1 214	1 334
• خدمات خارجية مستهلكة أخرى	295	292	317
مجموع نفقات الإستغلال الخارجية	5 655	6 055	6 571
القيمة المضافة	12 411	11 737	15 171
3. نفقات الإستغلال الداخلية الأخرى			
• نفقات مختلفة أخرى	650	672	732
• نفقات الأعوان	12 670	13 348	14 566
• أداءات وضرائب	280	295	310
• مخصصات الإستهلاك و المدخرات	1 000	500	550
مجموع نفقات الإستغلال الداخلية الأخرى	14 600	14 815	16 158
نتيجة الإستغلال	-2 189	-3 078	-987
4. نتيجة الأنشطة العادية قبل إحتساب الأداءات			
• إيرادات عادية أخرى	-	-	-
• نفقات مالية صافية	-	10	50
• خسائر عادية أخرى	-	-	-
• فوائد الحسابات الجارية والودائع	-	-	-
• أرباح عادية أخرى	-	-	-
نتيجة الأنشطة العادية قبل إحتساب الأداءات	-2 189	-3 088	-1 037
الأداء على المربح			
الأداء على المربح	150	-	-
نتيجة الأنشطة العادية بعد إحتساب الأداءات	-2 339	-3 088	-
مساهمة استثنائية	-	-	-
النتيجة الصافية للسنة المحاسبية	-2 339	-3 088	-1 037

2. ميزانية الاستثمار لسنة 2020:

ميزانية الشركة	ميزانية الدولة	الإصلاحات والإصلاحات الكبرى
	350	- قيرانيس
	550	- حشاد
	450	- قرقنة
	550	- لود تونس
	550	- سرسينا
	450	- الحبيب عاشور
	2 900	المجموع
ميزانية الشركة	ميزانية الدولة	الإنجازات
	7 000	صنع سفينة جديدة
	3 000	الترفيع في قوة المحركات وتغيير منظومة الدفع للفينة "سرسينا"
	300	اقتناء محرك أساسي احتياطي للسفينة "قرقنة"
	90	اقتناء مولد كهربائي للسفينة "لود تونس"
	90	اقتناء مولد كهربائي للسفينة "سرسينا"
	200	اقتناء تجهيزات بحرية للانقاذ والسلامة
	70	اقتناء عدد 2 رفاصات احتياطية للسفينة "لود تونس"
	150	اقتناء معدّات للمنظومة الأمنية
	10 900	المجموع
100		اقتناء سيارتين إداريتين للإدارة الفنيّة والتجهيز
80		صيانة عامة للمباني الإدارية
120		اقتناء تجهيزات إعلامية و "Tourniquet"
30		اقتناء مكيفات هوائية
30		اقتناء أثاث مكثبي
360		المجموع
360	13 800	المجموع العام
14 160		مجموع الإستثمارات المتوقعة لسنة 2020

الشركة التونسية للملاحة

1. البرنامج الذي يتضمن الشركة التونسية للملاحة

I. التعريف:

الشركة التونسية للملاحة هي شركة عمومية خفية الاسم من صنف ك خاضعة لإشراف وزارة النقل تأسست في 7 مارس سنة 1959 وذلك في إطار تأميم الاقتصاد الوطني وتكوين أسطول وطني ودعم النشاط التجاري والاقتصادي للبلاد وتنخرط في نظام الصندوق الوطني للنظام الاجتماعي ويبلغ رأس مالها 126 مليون ديناراً، تساهم فيها الدولة بنسبة 86,21% والأشخاص المعنويون العموميون بنسبة 13,78% والأشخاص الطبيعيون بنسبة 0,01%.

2. النشاط الرئيسي: يتمثل نشاط الشركة أساساً في النقل البحري للمسافرين لفائدة الجالية التونسية بالخارج والمجموعات السياحية على خطي مرسيليا وجنوة ونقل البضائع بواسطة المجرورات والحاويات على متن سفن الدرجة وتعهد السفن وجميع الأنشطة المرتبطة بالنقل البحري.

3. ترتيب الشركة التونسية للملاحة: صنف ك تبعاً للقرار المؤرخ في 18 فيفري 2010.

4. مرجع الأحداث: القانون عدد 34-59 المؤرخ في 16 مارس سنة 1959

5. مرجع التنظيم الإداري والمالي: Acte ssp du 26 fév 1959 (A.G.I Vol .701 bis.case 2017)

6. آخر عقد برنامج أو أهداف بين الوزارة والشركة التونسية للملاحة: عقد البرنامج للفترة 2002-2006.

II. إطار الأداء

الإستراتيجية العامة : في ظل تطورات المحيط ووضعيتها المالية تعتمد الشركة السياسة التالية للفترة القادمة:

- على المستوى الوطني: مواصلة أداء دور فعال في مساندة التجارة الخارجية للبلاد وتأمين نقل الجالية التونسية في أحسن الظروف.

- على المستوى الداخلي : المحافظة على مكانتها في السوق في مجالات إختصاصها في نطاق الفعالية الإقتصادية والتوازن المالي.

وترتكز استراتيجيتها على مواصلة تطوير نشاط نقل المسافرين والبضائع على خطوطها المتوسطة بهدف تحسين المردودية.

2. تستند الشركة لبلوغ هذه الأهداف على:

- ملاءمة سفنها المملوكة والمستأجرة لمقتضيات النشاط (تحسين وتطوير الأسطول الوطني البحري للوصول إلى أسواق جديدة ومنافسة المجهزين البحرين الأجانب للرفع من نسبة مساهمة الأسطول الوطني البحري في نقل المبادلات التجارية وتعزيز مساهمتها في النمو والتشغيل)، مما يستوجب ضمانات الدولة في صورة إقتناء سفن.

- الرفع من جودة خدماتها بإعتماد التصرف حسب المنظومة المندمجة لإدارة الجودة والسلامة والأمن والصحة والسلامة المهنية لدعم السلامة والأمن والسفن وحماية البيئة البحرية من التلوث من خلال مطابقة سفنها لمقتضيات الإتفاقية Marpol في موفى سنة 2019 والعمل طبق مختلف الإتفاقيات البحرية الدولية.

- إعداد مشروع أمر قصد تصنيف الشركة التونسية للملاحة "كمنشأة عمومية تعمل في محيط تنافسي" وإدراجها ضمن قائمة "المنشآت العمومية التي لا تخضع لطلباتها للتزود بمواد وخدمات إلى التراتيب الخاصة بالصفقات العمومية" التي تمّ تحديدها بالأمر عدد 1330 لسنة 2007 المؤرخ في 4 جوان 2007، مما سيقوي في قدرتها التنافسية. (السداسي الثاني من سنة 2019).

مع العلم أن المصالح المختصة بوزارة الإشراف قامت بإعداد مشروع الأمر ليتم عرضه على رئاسة الحكومة للمصادقة.

- ترشيد نفقات الإستغلال والضغط على كلفة النقل بالنسبة لكل وحدة من وحدات النشاط.

- تعزيز وتركيز حضورها الفعلي على مستوى أهم أسواقها بالخارج عبر إحداث تمثيلات بالخارج "وكالات خاصة بها" succursales.

- تعصير التنظيم (النظام المعلوماتي، طرق العمل، منظومة حجز خاصة بالشركة لنقل المسافرين، الهيكل التنظيمي في طور الإنجاز).

- تحكيم التصرف في الكفاءات.

3. الإجراءات المصاحبة:

في إطار معاضدة جهود الشركة التونسية للملاحة لتجاوز الصعوبات المالية التي تواجهها يقترح:

منح الدولة للشركة الضمانات اللازمة التي تشترطها البنوك للحصول على قرض طويل المدى لتغطية حاجياتها من السيولة مما يمكنها من خلاص التزاماتها تجاه

المزودين الذين يهددون بقطع معاملاتهم مع الشركة وكذلك إلتزاماتها تجاه البنوك وخاصة منها الأجنبية.

دعم الشركة بصفقتها ناقلا وطنيا وتمكينها من إعفاءات جبائية من خلال إلغاء الضرائب التي فرضت على الشركة في السنوات الأخيرة وتمكينها من إجراءات إستثنائية في مجال الصفقات ومراجعة الإجراءات والمعاليم الديوانية على غرار ما يتمتع به منافسيها في بلدانهم.

تكفل الدولة بصفقتها المساهم الأساسي بتعديل الهيكل الرأس مالي للشركة بزيادة رأس مالها.

تغطية الخسائر التي تحملتها الشركة من جراء إستغلال خط تونس-روسيا (حوالي 7 مليون دينار) طبقا لما ورد بما ورد محضر الإجتماع الأول للمجلس الأعلى للتصدير المنعقد بتاريخ 04 جانفي 2018. (تم توقيف الخط لعدم قدرة الشركة في وضعيتها الحالية على تحمل مزيد من الخسائر دون التمتع بالدعم).

III الميزانية :

- جدول الميزانية التقديرية لسنة 2020

الوحدة: الدينار

ميزانية 2020*	ميزانية 2019	2018**	2 017	
620 193 000	603 403 355	473 614 861	442 814 679	الإيرادات مجموع
283 831 000	284 949 430	217 538 994	203 340 453	المسافرين نقل نشاط إيرادات
327 062 000	308 653 925	245 175 867	215 696 495	البضائع نقل نشاط إيرادات
2 300 000	2 300 000	2 200 000	2 178 021	السفن إنتمان
7 000 000	7 500 000	8 700 000	21 599 712	أخرى إيرادات(المدخرات على مالية،إستردادات أرباح...)
635 441 798	586 881 715	504 878 577	462 681 985	الأعباء مجموع(التصرف نفقات)
397 351 000	314 483 324	254 632 584	215 007 226	المتغيرة الأعباء
170 000 000	168 163 174	152 827 965	147 154 949	القارة الأعباء
28 750 398	59 977 822	60 454 134	65 459 329	المالية الأعباء
38 000 000	38 691 382	35 970 121	34 389 732	الإدارية الأعباء
100 000	58 800	117 600	-170 260	أخرى أعباء
1 240 400	5 507 213	876 173	841 009	الأرباح على الأداءات
-15 248 798	16 521 640	-31 263 716	-19 867 306	الصافية النتيجة
42 000 000	41 961 156	41 460 326	43 540 112	الاستهلاكات مخصصات
0	510 000	0	0	أخرى موارد(بيع منحة، هبة،....)
26 751 202	58 992 796	10 196 610	23 672 807	الموارد مجموع
64 512 849	74 207 207	61 557 907	74 902 699	القروض سداد
91 000 000	25 163 600	18 551 600	20 123 821	الإستثمار
155 512 849	99 370 807	80 109 507	95 026 520	الإستثمارات مجموع

- أعباء التصرف: حوالي 635 مليون دينار (زيادة هامة مرتقبة في نفقات المحروقات سنة 2020 على إثر تغيير نوعية الوقود من 3,5 بالمائة كبريت إلى 0,5 بالمائة كبريت).

- ميزانية الإستثمار والتجهيز 2020: تتضمن تجهيزات السفن وأعباء للتوزيع وإستثمارات مختلفة بـ19 مليون دينار وكذلك إقتناء scrubbers للسفينتين قرطاج وتانيت بحوالي 18 مليون أورو أي قرابة 72 مليون دينار.

*ميزانية 2020 مؤقتة وغير مصادق عليها.

** المعطيات الخاصة بسنة 2018 هي معطيات غير محاسبية.

الشركة التونسية للشحن و الترصيف

1- برنامج النقل البحري و الموانئ

I. التعريف:

- 1- النشاط الرئيسي: تعاطي جميع أنواع أعمال الشحن، الترصيف و تفريغ البواخر و تأمين البضائع مع عمليات الجر و النقل.
- 2- ترتيب المنشأة: شركة تجارية خفية الاسم.
- 3- مرجع الأحداث: تأسست بموجب كتب محرر بخط اليد مسجل بتونس في 08 جانفي 1961.
- 4- مرجع التنظيم الإداري و المالي: مجلة الشركات التجارية
- 5- تاريخ إمضاء آخر عقد برنامج أو أهداف بين الوزارة و المؤسسة إن وجد: -
برنامج تقييم و تحسين الأداء الصادر في 10 فيفري 2016 و المسجل تحت عدد DP/00325/16/DG

II. إطار الأداء:

- 1- الإستراتيجية العامة للمؤسسة: تطوير المؤسسة لتدعيم قدرتها التنافسية لتتماشى مع التغيرات النوعية التي يشهدها النقل البحري العالمي.
- 2- تحديد المساهمة في أهداف البرنامج:

مساهمة غير مباشرة	مساهمة مباشرة	أهداف البرنامج
X	X	✓ تعصير البنية التحتية المينائية و تحسين الخدمات - مردودية عمليات الشحن و التفريغ - نسبة سفن الدرجة التي تسجل تأخير عند الانطلاق
X		✓ تدعيم و تطوير الأسطول الوطني البحري و تشجيع الاستثمار الخاص: - مساهمة الناقلون البحريون التونسيون في نقل المبادلات التجارية الخارجية - عدد الخطوط البحرية المنتظمة التي تربط الموانئ التونسية بالموانئ الأجنبية
X		

3- أهم الأولويات و الأهداف:

أهداف المؤسسة	أهداف البرنامج
<p>- تغيير منوال الاستغلال بميناء رادس خاصة منها خزن الحاويات بالمسطحات باستعمال قبانات مسطحات RTG و التي ستمكن من رفع طاقة استعاب الميناء</p> <p>- تطوير تحسين جاهزية معدات الشحن و الترفيف</p> <p>- الترفيع في عدد ساعات العمل من 18 إلى 24 ساعة و إرساء نظام عمل 24/24 ساعة و 7/7 أيام</p> <p>- تركيز منظومة التصرف الآلي في الحاويات TOS</p> <p>- الرفع في مردودية مناولة الحاويات</p> <p>- تقليص مدة مكوث الحاويات</p> <p>- القيام بدورات تكوينية متواصلة لمواكبة التطورات التي يعرفها ميناء رادس</p>	<p>- تطوير البنية الأساسية المينائية و تأمين عبور البضائع بأقل كلفة و في أسرع الأجال.</p> <p>- تأهيل و تطوير المهن المينائية</p> <p>- ملائمة و تنويع منظومة التكوين طبقا لمتطلبات السوق</p>

4- مؤشرات قياس الأداء و أهم الأنشطة:

✓ المشاريع الكبرى

- تهيئة و تأهيل مسطحات خزن الحاويات و استغلالها بقبانات مسطحات RTG و المتاخمة مع الأرصفة 6 و 7.
- اقتناء منضدات حاويات و رافعات حاويات فارغة و العديد من معدات الاستغلال الأخرى.
- إعادة تأهيل المعدات المعطبة.
- مراجعة النظام الأساسي لأعوان الشركة.
- تركيز نظام الجودة و إعداد دليل إجراءات الشركة و تركيز نظام عمل 24/24 ساعة و 7/7 أيام.
- تركيز منظومة التصرف الآلي في الحاويات TOS .
- نظام التصرف الآلي في بوابات ميناء رادس SMART GATE.

- تأهيل العنصر البشري المختص و تطوير التصرف في الموارد البشرية و الكفاءات.
 - دراسة تهيئة مسطحات الأرصفة 8 و 9 و تجهيزها بالمعدات اللازمة.
 - الاستثمار بالرصيف متعدد السوائب.
 - تطوير التطبيقات الإعلامية.
- ✓ مؤشرات قياس الأداء**

تقديرات			متوقع 2019	انجازات			الوحدة	مؤشرات قياس الأداء
2022	2021	2020		2018	2017	2016		
13	12	11	9	9	8.6	7	عدد الحاويات بالساعة	*مردودية عمليات الشحن و التفريغ
27	27	27	27	27	27	22	عدد المجرورات بالساعة	

5- الإجراءات المصاحبة:

- المصادقة على مقترح الشركة بخصوص تحيين تعريفه الخدمات المينائية.
- مراجعة مديونية الشركة
- منح التصرف في الأرصفة الجديدة 8 و 9 للشركة.
- منح التصرف في الرصيف المتعدد السوائب للشركة
- التسريح على التقاعد المبكر بداية من سنة 2019 بتمويل خارجي لـ300 عون.
- تغيير منوال الحوكمة للشركة لتحقيق أكثر نجاعة اقتصادية و مرونة في اطار محيط تنافسي شرس
- مراجعة الفصل 103 من مجلة الموانئ البحرية التجارية.

III الميزانية:

جدول تألفي لأهم الموارد و النفقات المبرمجة للسنة المالية 2020

المبلغ بالمليون دينار	البيانات
176	الموارد
169	ميزانية الاستغلال
18.6	ميزانية الاستثمار

ديوان البحرية التجارية والموانئ

I. التعريف

1. **النشاط الرئيسي:** تسيير وتنمية الموانئ البحرية التجارية والقيام بمهام السلطة البحرية والإدارة البحرية
2. **ترتيب الفاعل العمومي:** مؤسسة عمومية لا تكتسي صبغة إدارية تعتبر منشأة عمومية من الصنف "ك"
3. **مرجع الأحداث:** تم إحداث ديوان البحرية التجارية والموانئ (ديوان الموانئ القومية التونسية سابقا) بمقتضى قانون عدد 02 لسنة 1965 المؤرخ في 12 فيفري 1965 والمنقح بالقانون المؤرخ في 15 فيفري 1972.
4. **مرجع التنظيم الإداري والمالي:** الأمر عدد 2407 لسنة 2000 المؤرخ في 17 أكتوبر 2000
5. **تاريخ إمضاء آخر عقد برنامج أو أهداف بين الوزارة والفاعل العمومي:** عقد البرنامج 2002-2006 تم امضائه بتاريخ 04 أوت 2003

II. إطار الأداء

تضطلع منظومة الموانئ البحرية التجارية التونسية بدور هام في تأمين المبادلات التجارية وذلك لتأثيرها المباشر على التجارة الخارجية والإقتصاد الوطني. ولتدعيم هذا الدور تم خلال المخططات الأخيرة توظيف جملة من الاستثمارات لفائدة المنظومة المينائية من شأنها تحسين حصة الموانئ في استقطاب المبادلات التجارية ولتلبية متطلبات التنمية الاقتصادية، وفي هذا الإطار رسم الديوان التوجهات المستقبلية لتطوير الموانئ بالإعتماد على المحاور الرئيسية التالية:

- تدعيم دور السلطة المينائية ودور الإدارة البحرية مع الحرص على مزيد تطوير أداء مصالح الديوان؛
- تدعيم وتحسين جودة ومردودية الخدمات المسداة داخل الحرم المينائي؛
- تحسين وتدعيم البنية التحتية للموانئ وتوفير ظروف سلامة السفن خاصة من خلال أشغال جهر الموانئ؛
- صيانة وترشيد استغلال المنشآت المينائية ومختلف التجهيزات؛
- توفير مخزون عقاري إضافي لتدعيم الشراكة بين القطاعين العام والخاص لتدعيم دور الموانئ كأقطاب تنموية وتطوير اللوجستية والنقل متعدد الوسائط.
- تطوير أنشطة جديدة واعدة حسب معطيات الجهة والميناء
- ترشيد الإستثمارات المستقبلية بالبحث على الجدوى والمردودية الاقتصادية في إطار الشراكة بين القطاعين العام والخاص.
- العمل على تخصص الموانئ حسب حاجيات الجهات وتكاملها مع المشاريع المينائية الكبرى؛
- تطوير أنشطة مينائية غير ملوثة تتلاءم والمحيط العمراني على غرار أنشطة الرحلات السياحية والمسافرين بالموانئ.

III الميزانية

جدول الموارد والإستعمالات

ألف دينار

2020	2019	
215 408	154 688	الموارد
66 908	37 412	السيولة في 2017/12/31
148 500	117 276	التمويل الذاتي
60 000	69 000	النتيجة الصافية للسنة المحاسبية
50 000	48 276	مخصصات الإستهلاكات والمدخرات
10 500	0	قروض لتمويل اقتناء 6 جرارات بحرية
28 000	0	قروض لتمويل إنجاز الرصيفين 8 و9 بميناء رادس

200 000	125 192	الإستعمالات
180 000	105 000	الإستثمارات
0	192	إستثمارات مخصصة لميناء النفيضة
20 000	20 000	تحويلات للدولة
15 408	29 496	فائض/ عجز السنة
82 316	66 908	الفائض المتراكم

برنامج القيادة والمساندة
رئيس البرنامج : السيد ساسي الهمامي
الكاتب العام للوزارة

1- تقديم البرنامج واستراتيجيته:

في إطار إستحداث نسق نمو قطاع النقل وتجسيم الأهداف المرسومة ضمن مخطط التنمية 2016-2020، تم العمل على تركيز هيكلية إدارية عصرية بهدف دعم الموارد البشرية وإدخال التقنيات الحديثة من وسائل وبرمجيات ووضعها على ذمة مختلف المتدخلين في القطاع نظرا للدور الذي يضطلع به على مختلف المستويات الاقتصادية والاجتماعية حيث يفتح آفاقا لنمو قطاعات الإنتاج واندماج الاقتصاد الوطني في الدورة الاقتصادية العالمية بما يعزز قدرته على الرفع من التصدير ودفع الاستثمار خاصة باستقطاب الاستثمار الخارجي وبالتالي بلوغ مستوى أرفع للتشغيل.

وفي هذا الصدد، يمثل برنامج القيادة والمساندة العمودي الفقري لوزارة النقل لما يقدمه من دعم مادي وإداري وفني لبقية البرامج الأخرى والتنسيق بينها وذلك بتوفير المعدات والتجهيزات اللازمة والضرورية للعمل وتأهيل الموارد البشرية الكافية لتنفيذ هذا البرنامج قصد النهوض بجودة الخدمات الإدارية للمواطنين وتطبيق سياسة الدولة في ترشيد إستهلاك الطاقة وحسن التصرف في وسائل النقل وتحسين ظروف العمل.

1.2 استراتيجية البرنامج:

تتضمن استراتيجية برنامج القيادة والمساندة دعم أساليب الإشراف على المؤسسات العمومية عبر متابعة مشاريع القطاع وأهداف الشركات من خلال عقود البرامج علاوة على متابعة المؤشرات المالية لهذه المؤسسات مع السهر على حسن تنظيمها وتطوير وظائف التخطيط والاستشراف عبر بلورة محتوى المخططات الخماسية للتنمية في ميدان النقل وإعداد الدراسات القطاعية التي تهدف إلى ضبط استراتيجية قطاع النقل على المدى القريب والمتوسط والبعيد وتحديد خارطة طريق واضحة المعالم للإنجاز والعمل على متابعة تنفيذ الاستراتيجية من قبل جميع الهياكل المتدخلة.

كما تتضمن استراتيجية برنامج القيادة والمساندة العمل على:

تفعيل دور الوزارة كقاطرة لتطوير اللوجستية ببلادنا باعتبار تأثيرها المباشر في تحسين أداء قطاع النقل بمختلف أنماطه وتعزيز القدرة التنافسية للاقتصاد الوطني واستقطاب الاستثمارات الأجنبية، تنفيذ مهمات التفقد والتدقيق لبعض أوجه التصرف بالمنشآت العمومية للنقل ومتابعة تقارير الرقابة الصادرة عن بعض الهيئات الأخرى، الشؤون القانونية والتصريف في الوثائق العمومية والأرشيف، أنشطة التعاون الدولي المشتركة وأنشطة التعاون الثنائي ومتعدد الأطراف لمختلف أنماط النقل.

2- أهداف ومؤشرات قياس الأداء الخاصة بالبرنامج:

يرمي برنامج القيادة والمساندة إلى تحقيق الأهداف التالية:

- تحسين التصرف في الموارد البشرية،
- تحسين التصرف في وسائل النقل وترشيد استهلاك الوقود،
- تحسين مستوى التجهيزات الإعلامية والبنية الاتصالية لتبادل المعلومات وتركيز المنظومات،
- تطوير وظائف التخطيط والدراسات والإشراف على المؤسسات العمومية.

حوصلة الأهداف ومؤشرات قياس الأداء :

مؤشرات قياس الأداء	مؤشرات قياس الأداء
<p>المؤشر عدد 1 : نسبة التأطير. المؤشر عدد 2 : عدد الأعوان المنتفعين بدورة تكوين واحدة على الأقل</p>	<p>الهدف 1 تحسين التصرف في الموارد البشرية</p>
<p>المؤشر عدد 1: كلفة تعهد وصيانة السيارات الادارية. المؤشر عدد 2 : معدّل استهلاك الوقود (ل/100كم).</p>	<p>الهدف 2 تحسين التصرف في وسائل النقل وترشيد استهلاك الوقود</p>
<p>المؤشر عدد 1 : نسبة تجهيز المصالح المركزية والجهوية للنقل من التجهيزات الإعلامية المؤشر عدد 2 : نسبة إنجاز المنظومات و التطبيقات مقارنة بالحاجيات</p>	<p>المؤشر 1.4.5: مستوى إعداد ومتابعة تنفيذ إستراتيجية قطاع النقل</p>
<p>المؤشر عدد 1: مستوى إعداد ومتابعة تنفيذ إستراتيجية قطاع النقل المؤشر عدد 2 : نسبة تحقيق الأهداف المضمنة بعقود البرامج للمؤسسات العمومية تحت الإشراف</p>	<p>المؤشر 2.4.5: نسبة تحقيق الأهداف المضمنة بعقود البرامج للمؤسسات العمومية تحت الإشراف</p>

الهدف 1: تحسين التصرف في الموارد البشرية

- **تقديم الهدف:** يساهم هذا الهدف في تحسين وتطوير قدرات الموارد البشرية وتكييفها للمتطلبات الراهنة بتدعيم نسبة التّأطير وتأهيل الأعوان والإطارات عن طريق الدورات التكوينية.
- **مرجع الهدف:** الإدارة العامة للشؤون الإدارية والمالية والوسائل العامة.

الجدول الزمني لمؤشرات الهدف 1

تقديرات			2019	إنجازات			الوحدة	مؤشرات قياس الأداء
2022	2021	2020		2018	2017	2016		
61.5	60.7	58.9	57.6	54.9	51.402	49.23	%	المؤشر 1.1: نسبة التّأطير
58.0	55.0	53.9	56.4	52.0	50.343	65.40	%	المؤشر 2.1: نسبة الأعوان المنتفعين بدورة تكوين واحدة على الأقل (3 فما فوق)

الهدف 2: تحسين التصرف في وسائل النقل وترشيده استهلاك الوقود:

- **تقديم الهدف:** يهدف إلى تحسين التصرف في وسائل النقل وترشيده استهلاك الوقود.
- **مرجع الهدف:** الإدارة العامة للشؤون الإدارية والمالية والوسائل العامة.

الجدول الزمني لمؤشرات الهدف 2

تقديرات			2019	إنجازات			الوحدة	مؤشرات قيس الأداء
2022	2021	2020		2018	2017	2016		
75.000	70.000	65.000	أكتوبر 2019 (36.771)	58.311	69.994	40.865	أ.د	المؤشر 1.2: كلفة تعهد وصيانة السيارات الادارية
7.7	7.7	8	سبتمبر 2019 (8.54)	8.37	8.2	8.38	ل/100 كم	المؤشر 2.2: معدل استهلاك الوقود

الهدف عدد 3: تحسين جودة المعدات الإعلامية وتركيز المنظومات

- **تقديم الهدف:** يساهم هذا الهدف في تحسين جودة المعدات الإعلامية بتوفيرها وتحقيق التوازن في حسن توزيعها بين مختلف الهياكل وتركيز النظم المعلوماتية بمختلف الميادين لتطوير العمل وضمان توفير المعطيات بالوزارة وتعزيز التبادل الرقمي للوثائق والمعلومات.

مرجع الهدف: إدارة التنمية الإدارية ونظم المعلومات

الجدول الزمني لمؤشرات الهدف 3

تقديرات			2019	إنجازات			الوحدة	مؤشرات قيس الأداء
2022	2021	2020		2018	2017	2016		
79	78	77	75	73	70	70	%	المؤشر 3.1: نسبة المعدات الإعلامية التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات. (*)
100	82	64	36	27	18	9	%	المؤشر 3.2: نسبة إنجاز المنظومات والتطبيقات مقارنة بالحاجيات.

(*) تم تغيير المؤشر عدد 1.3.5 من "نسبة تجهيز المصالح المركزية والجهوية للنقل من التجهيزات الإعلامية" إلى "نسبة المعدات الإعلامية التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات" وذلك لضمان نجاعة العمل وحيث أنه إذا تجاوز عمر الحاسوب الخمس سنوات، تقل نسبة تطابق خصائصه الفنية مع الخصائص الفنية الدنيا المستوجبة لاستغلاله في النظم والبرمجيات المتطورة.

الهدف 4: تطوير وظائف التخطيط والاستشراف

- **تقديم الهدف:** دعم أساليب الإشراف على المؤسسات العمومية وتطوير وظائف التخطيط والاستشراف.
- **مرجع الهدف:** الإدارة العامة للإستراتيجية والمنشآت والمؤسسات العمومية.

الجدول الزمني لمؤشرات الهدف 4

(*): 1: دون المتوسط؛ 2: متوسط؛ 3: جيد؛ 4: ممتاز

تقديرات			2019	إنجازات			الوحدة	مؤشرات قيس الأداء
2022	2021	2020		2018	2017	2016		
0	0	4	3	3	2	نوعي (*)	المؤشر 1.4.5: مستوى إعداد ومتابعة تنفيذ إستراتيجية قطاع النقل	
90	50	25	-	-	-	%	المؤشر 2.4.5: نسبة تحقيق الأهداف المضمنة بعقود البرامج للمؤسسات العمومية تحت الإشراف	

2.2 - تقديم أنشطة البرنامج:

- يعتمد برنامج القيادة والمساندة على 03 أنشطة:
- القيادة
 - المساندة
 - دعم الرصد الجوي

جدول عدد6:

بيان الأنشطة والتدخلات لبرنامج القيادة والمساندة

تقديرات الاعتمادات للأنشطة لسنة 2020	الأنشطة	التدخلات	الأهداف	البرنامج
<p>- القيادة والمساندة: 1991 أ.د. - دعم الرصد الجوي: 2800 أ.د.</p>	<p>- القيادة - المساندة - دعم الرصد الجوي</p>	<p>تم إعتقاد المعهد الوطني للرصد الجوي كفاعل عمومي بإعتباره مؤسسة عمومية لا تكتسي صبغة إدارية</p>	<p>- تحسين التصرف في الموارد البشرية، - تحسين التصرف في وسائل النقل وترشيد استهلاك الوقود، - تحسين مستوى التجهيزات الإعلامية والبنية الاتصالية لتبادل المعلومات وتركيز المنظومات، - تطوير وظائف التخطيط والدراسات والإشراف على المؤسسات العمومية</p>	<p>القيادة والمساندة</p>

3- نفقات البرنامج:

1.3 ميزانية البرنامج :

- تبلغ النفقات الخاصة ببرنامج القيادة والمساندة 19981 أ.د مع إضافة مبلغ 2800 أ.د خاصة بالمعهد الوطني للرصد الجوي بعنوان نفقات التأجير ; والتي تم خطأ دمجها ضمن برنامج النقل البري : قسم التأجير. وتتوزع النفقات كما يلي:

جدول عدد7:

ميزانية برنامج القيادة والمساندة حسب طبيعة النفقة*

(اعتمادات الدفع)

النسبة (%)	الفارق	تقديرات 2020	ق م 2019	إنجازات 2018	البيان
12.17%	1518	13987	12469	11142	نفقات التأجير
10.6%	253	2629	2376	2327	نفقات التسيير
133.2%	1805	3160	1355	903	نفقات التدخلات
63.3%	1165	3005	1840	480	نفقات الإستثمار
26.2%	4741	22781	18040	14.852	المجموع

**بطاقات مؤشرات قياس الأداء
لبرنامج القيادة والمساندة**

بطاقة مؤشر قياس أداء

رمز المؤشر: 1.1.5

تسمية المؤشر: نسبة التأطير

تاريخ تحيين المؤشر: جوان 2019

IV- الخصائص العامة للمؤشر

1. البرنامج الذي يرجع إليه المؤشر: القيادة والمساندة
2. البرنامج الفرعي الذي يرجع إليه المؤشر: -
3. الهدف الذي يرجع إليه المؤشر: تحسين التصرف في الموارد البشرية
4. تعريف المؤشر: الترفيع في عدد الإطارات مقارنة بالعدد الإجمالي لأعوان الوزارة.
5. نوع المؤشر: مؤشر قياس النتائج.
6. طبيعة المؤشر: مؤشر كمي
7. التفريعات (حسب الجهات، حسب الإدارات الجهوية...): الإدارات المركزية والجهوية التابعة للوزارة

V- التفاصيل الفنية للمؤشر

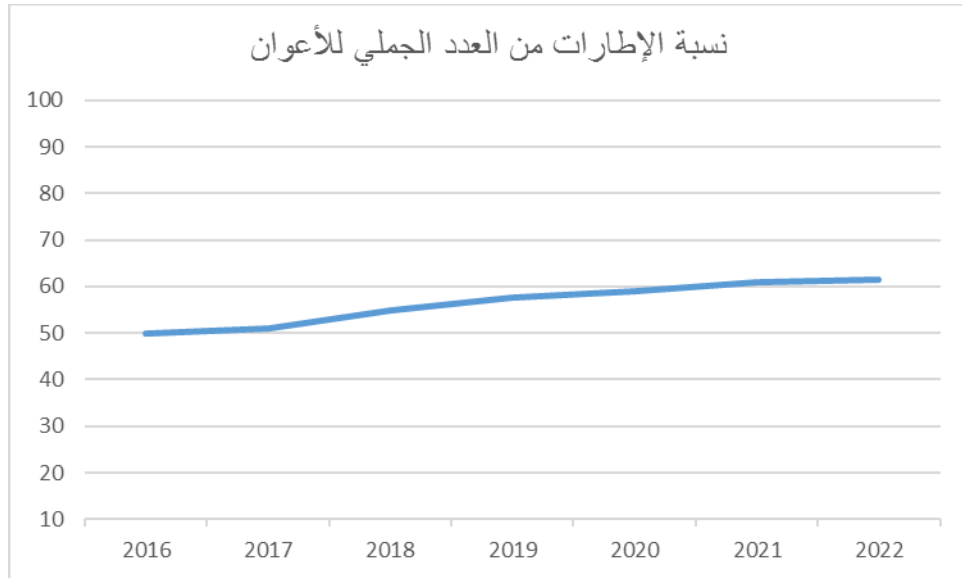
1. طريقة احتساب المؤشر: عدد الإطارات / العدد الجملي لأعوان الوزارة.
2. وحدة المؤشر: نسبة مائوية
3. المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: عدد الإطارات
4. طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: مصدر إداري
5. مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: الإدارة العامة للشؤون الإدارية والمالية والوسائل العامة
6. تاريخ توفر المؤشر: نهاية كل سنة
7. القيمة المستهدفة للمؤشر: ما بين 55% و 60%
8. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: المدير العام للشؤون الإدارية والمالية والوسائل العامة

VI - قراءة في نتائج المؤشر

1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

التقديرات			2019	الإنجازات			الوحدة	مؤشر قياس الأداء:
2022	2021	2020		2018	2017	2016		
61.5	60.7	58.9	57.6	54.9	51.40	49.23	%	نسبة الإطارات من العدد الجملي للأعوان

2. رسم بياني لتطور المؤشر:



3. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

الهدف عدد1		
المؤشرات	الأنشطة	التقديرات (الإتمادات) ، نسبة مائوية
المؤشر : نسبة التأخير	إبلاء الأولوية في الإنتدابات لأصحاب الشهاد العليا.	ما بين 55 و60 %

4. تحديد أهم النقائص المتعلقة بالمؤشر:

- تكمن النقائص في التّحديد الصّحيح لنسبة التّأخير خلال السنوات المقبلة في الاختلاف بين برمجة الانتدابات الضرورية وبين ما سيتمّ التّرخيص فيه من قبل مصالح الإدارة العامة للمصالح الإدارية والوظيفة العمومية برئاسة الحكومة ومصالح وزارة المالية تماثيا مع توجّهات الحكومة.

بطاقة مؤشر قياس أداء

رمز المؤشر: 2.1.5

تسمية المؤشر: نسبة الأعوان والإطارات المنتفعين بدورة تكوينية واحدة على الأقل.

تاريخ تحيين المؤشر: جوان 2019

I- الخصائص العامة للمؤشر

1. البرنامج الذي يرجع إليه المؤشر: القيادة والمساندة
2. البرنامج الفرعي الذي يرجع إليه المؤشر: -
3. الهدف الذي يرجع إليه المؤشر: تحسين التصرف في الموارد البشرية
4. تعريف المؤشر: الترفيع في عدد الإطارات المنتفعين بدورات تكوينية.
5. نوع المؤشر: مؤشر قياس النتائج.
6. طبيعة المؤشر: مؤشر جودة
7. التفريعات (حسب الجهات، حسب الإدارات الجهوية...): الإدارات المركزية والجهوية التابعة للوزارة

II- التفاصيل الفنية للمؤشر

1. طريقة احتساب المؤشر: عدد الإطارات المنتفعين بدورات تكوينية / العدد الجملي للإطارات.
2. وحدة المؤشر: نسبة مائوية
3. المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: عدد الإطارات المنتفعين بدورات تكوينية / العدد الجملي للإطارات
4. طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: مصدر إداري
5. مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: الإدارة العامة للشؤون الإدارية والمالية والوسائل العامة
6. تاريخ توفر المؤشر: نهاية كل سنة
7. القيمة المستهدفة للمؤشر: قرابة 54 %
8. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: المدير العام للشؤون الإدارية والمالية والوسائل العامة

III- قراءة في نتائج المؤشر

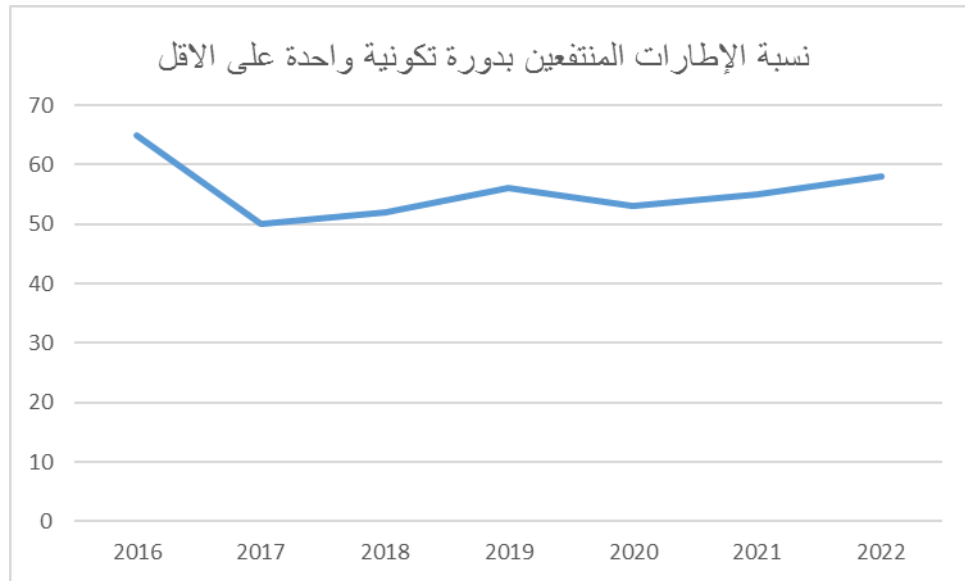
1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

التقديرات			2019	الإنجازات			الوحدة	مؤشر قيس الأداء:
2022	2021	2020		2018	2017	2016		
58.0	55.0	53.9	56.4	52.0	50.343	65.40	%	نسبة الإطارات المنتفعين بدورة تكوينية واحدة على الأقل

2. تحليل النتائج وتقديرات الانجازات: (انظر تحليل المؤشر)

بالنسبة لسنة 2019 لاحظنا ارتفاع نسبي بالنسبة لمؤشر التكوين رغم تواضع الاعتمادات المخصصة للغرض. يعتبر هذا المؤشر مرضي نسبيا نظرا إلى أن عملية التكوين تستهدف في جل المحاور الواردة بالمخطط السنوي للتكوين الإطارات التابعة للوزارة.

3. رسم بياني لتطور المؤشر:



4. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

الهدف عدد1		
المؤشرات	الأنشطة	التقديرات (الإعتمادات) ، نسبة مائوية
المؤشر: نسبة الأعوان من أ3 فما فوق المنتفعين بدورة تكوينية واحدة على الاقل	العمل على تنفيذ مخطط التكوين	بين 55 و57 %

5. تحديد أهم النقائص المتعلقة بالمؤشر:

تكمن النقائص بخصوص التحديد النسبة الصحيحة خلال السنوات المقبلة في ظل الاختلاف بين برمجة الانتدابات الضرورية والمزمع تكوينهم إضافة إلى الأعوان الحاليين وبين ما سيتم الترخيص فيه من قبل مصالح رئاسة الحكومة والمالية تماشياً مع توجهات البلاد.

بطاقة مؤشر قياس أداء

رمز المؤشر: 1.2.5

تسمية المؤشر: كلفة تعهد وصيانة السيارات الإدارية.

تاريخ تحيين المؤشر: جوان 2019

I- الخصائص العامة للمؤشر

1. البرنامج الذي يرجع إليه المؤشر: القيادة والمساندة
2. البرنامج الفرعي الذي يرجع إليه المؤشر: -
3. الهدف الذي يرجع إليه المؤشر: تحسين التصرف في وسائل النقل وترشيد استهلاك الوقود
4. تعريف المؤشر: ترشيد نفقات صيانة السيارات الإدارية والتخفيض في كلفتها السنوية
5. نوع المؤشر: مؤشر قياس النتائج.
6. طبيعة المؤشر: مؤشر جودة
7. التفريعات (حسب الجهات، حسب الإدارات الجهوية...): الإدارات المركزية والجهوية التابعة للوزارة

II- التفاصيل الفنية للمؤشر

1. طريقة احتساب المؤشر: الكلفة السنوية لصيانة السيارات الإدارية.
2. وحدة المؤشر: ألف دينار
3. المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: الكلفة السنوية لصيانة السيارات الإدارية
4. طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: مصدر إداري
5. مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: الإدارة العامة للشؤون الإدارية والمالية والوسائل العامة
6. تاريخ توفر المؤشر: نهاية كل سنة
7. القيمة المستهدفة للمؤشر: 35 ألف دينار
8. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: المدير العام للشؤون الإدارية والمالية والوسائل العامة

III قراءة في نتائج المؤشر

1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

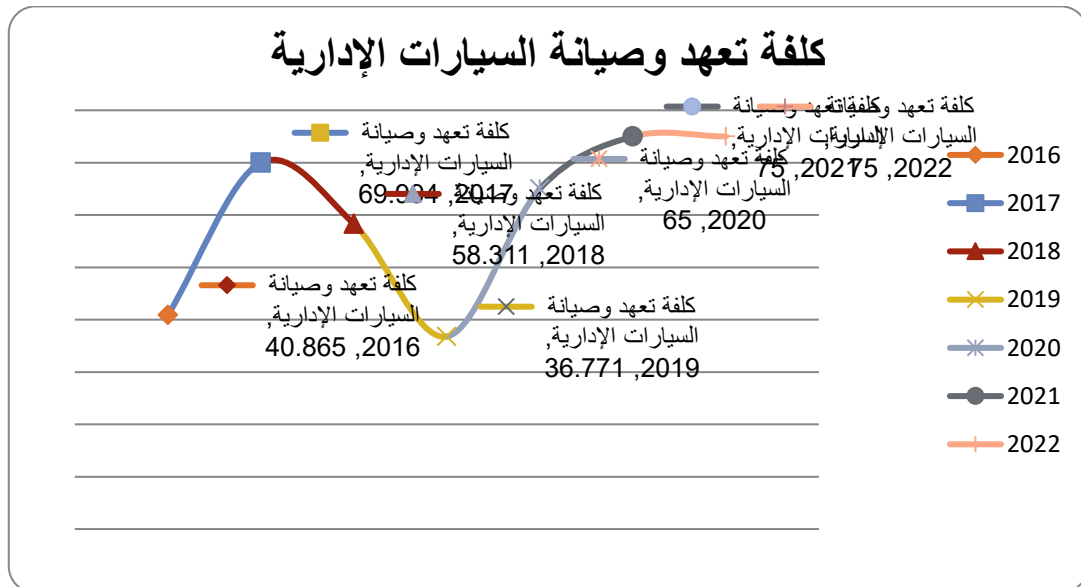
التقديرات			2019	الإنجازات			الوحدة	مؤشر قيس الأداء:
2022	2021	2020		2018	2017	2016		
75.000	75.000	65.000	أكتوبر 2019 (36.771)	58.311	69.994	40.865	أ.د	المؤشر: 1.2.5: كلفة تعهد وصيانة السيارات الإدارية.

تواصلت كلفة صيانة وسائل النقل في الارتفاع خلال سنة 2019 حيث تم انجاز نفقات هامة بلغت الى موفى شهر جويلية 2019 ما قدره 36.771 أ.د من جملة 37 أ.د مرصودة دينار ويرجع هذا الارتفاع نظرا لتهمم الاسطول من ناحية و ارتفاع ملحوظ في ثمن قطع الغيار من ناحية أخرى. ومن المتوقع أن تتجاوز مجمل النفقات بهذا التحميل مبلغ 60 أ.د.

2. تحليل النتائج وتقديرات الانجازات: (انظر تحليل المؤشر)

من المتوقع أن ترتفع كلفة تعهد وصيانة السيارات الإدارية خلال سنوات 2020-2021-2022 ما بين 65 أ.د و 75 أ.د ويفسر ذلك بالزيادة في أسعار قطع الغيار ولتقدم الأسطول ولضرورة تدعيم الصيانة الدورية والوقائية للمحافظة على وسائل النقل.

3. رسم بياني لتطور المؤشر:



4. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

- تجديد الأسطول.
- تحسيس السواق بضرورة اتباع السياقة الرشيدة وتقليص عدد الحوادث.
- تدعيم عمليات الصيانة الدورية والوقائية.
- تدعيم المستودع المركزي بالموارد البشرية الفنية اللازمة
- تدعيم الإدارة الفرعية للبناءات ووسائل النقل بالموارد البشرية الإدارية الكافية.

5. تحديد أهم النقاط المتعلقة بالمؤشر:

- تعذر إصلاح مجموعة من العربات الإدارية لعدم كفاية الاعتمادات المرصودة.
- تقادم وتهرم أسطول العربات الإدارية بالإضافة إلى عدم تجديد الأسطول.

بطاقة مؤشر قيس أداء

رمز المؤشر: 2.2.5

تسمية المؤشر: معدل استهلاك الوقود لسيارات المصلحة.

تاريخ تحيين المؤشر: جوان 2019

I- الخصائص العامة للمؤشر

1. البرنامج الذي يرجع إليه المؤشر: القيادة والمساندة
2. البرنامج الفرعي الذي يرجع إليه المؤشر:
3. الهدف الذي يرجع إليه المؤشر: تحسين التصرف في وسائل النقل وترشيد استهلاك الوقود
4. تعريف المؤشر: تخفيض معدل استهلاك الوقود من قبل سيارات المصلحة مقارنة بعدد الكيلومترات المقطوعة.
5. نوع المؤشر: مؤشر قيس النجاعة.
6. طبيعة المؤشر: مؤشر جودة
7. التفريعات (حسب الجهات، حسب الإدارات الجهوية...): الإدارات المركزية والجهوية التابعة للوزارة

II- التفاصيل الفنية للمؤشر

1. طريقة احتساب المؤشر: كمية الوقود المستهلكة/عدد الكيلومترات المقطوعة
2. وحدة المؤشر: لتر/100 كم
3. المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: كمية الوقود المستهلكة وعدد الكيلومترات المقطوعة.
4. طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: مصدر إداري
5. مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: الإدارة العامة للشؤون الإدارية والمالية والوسائل العامة
6. تاريخ توفر المؤشر: نهاية كل سنة
7. القيمة المستهدفة للمؤشر: 7.7 ل/100 كم
8. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: المدير العام للشؤون الإدارية والمالية والوسائل العامة

III- قراءة في نتائج المؤشر

1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

التقديرات			2019	الإنجازات			الوحدة	مؤشر قيس الأداء:
2022	2021	2020		2018	2017	2016		
7.7	7.7	8	سبتمبر 2019 (8.54)	8.37	8.2	8.38	ل/100 كم	المؤشر: 2.2.5: معدل استهلاك الوقود لسيارات المصلحة

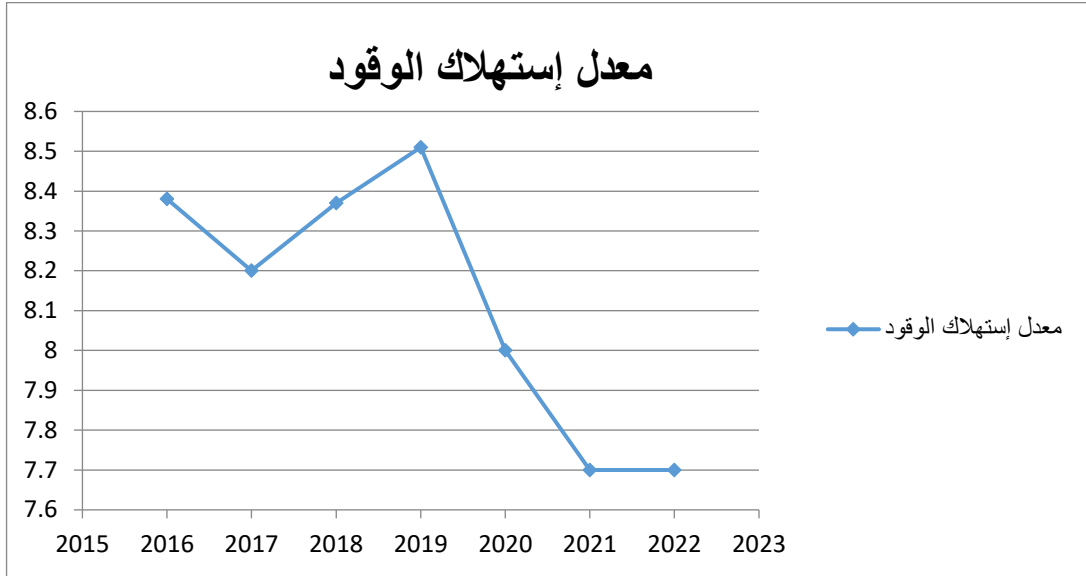
بلغ معدل استهلاك الوقود الى موفى شهر سبتمبر 2019 8.54 ل/100 كم ومن المنتظر انخفاض هذا المؤشر ليبلغ 8 ل/100 كم سنة 2019 باعتبار المتابعة الدقيقة لاستهلاك اعتمادا على منظومة " Agilis " الخاصة بالبطاقات الذكية للتزود بالمحروقات.

2. تحليل النتائج وتقديرات الانجازات: (انظر تحليل المؤشر)

بناء على المعطيات المسجلة، تمت مراجعة الأهداف الخاصة بهذا المؤشر لبلوغ معدل إستهلاك يقدر بـ 8 ل/100 كم سنة 2019 و 7.7 ل/100 كم خلال سنة 2020 ليستقر المؤشر عند 7.7 ل/100 كم خلال سنة 2021 من خلال:

- ضرورة تجميع جميع الهياكل في بناية واحدة للتقليص من نسبة جولان سيارات المصلحة.
- مزيد تحسيس الهياكل المركزية بالوزارة لاحترام مواعيد توزيع البريد وتقليص التنقلات اليومية.
- تكثيف مراقبة أسطول السيارات الإدارية عبر منظومات تحديد المواقع بصفة يومية.
- تحسيس السواق بضرورة إتباع قواعد السياقة الرشيدة وعدم الإفراط في السرعة.
- إيلاء الأهمية اللازمة للصيانة الوقائية والدورية لما لها من انعكاس إيجابي في الاقتصاد في الوقود المستهلك وكذلك دورية تغيير العجلات المطاطية.
- اعتماد منظومة التصرف في الوقود من خلال البطاقة الذكية "AGILIS" بما يضمن مراقبة وترشيد استهلاك الوقود.

3. رسم بياني لتطور المؤشر:



4. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

- مزيد تحسيس الهياكل المركزية بضرورة التقيد بالمناشير المتعلقة باحترام مواعيد توزيع البريد وتجميعه للتقليل من عدد التنقلات
- صيانة السيارات على نحو أفضل،
- تجديد الاسطول،
- ضرورة اقتناء منظومة خاصة بتحديد الموقع (GPS).
- تدعيم عمليات الصيانة الدورية و الوقائية.
- تعميم منظومة التصرف في الوقود وتدعيمها.

5. تحديد أهم النقاط المتعلقة بالمؤشر:

- تهرم الاسطول مما يؤدي الى ارتفاع استهلاك الوقود.
- عدم توفر الاعتمادات اللازمة لإجراء الرقابة الوقائية والبعدية للسيارات الإدارية على النحو الأمثل.

بطاقة مؤشر قياس الأداء

نسبة المعدات الإعلامية التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات مقارنة بالأسطول

رمز المؤشر: 1.3.5

تسمية المؤشر: نسبة المعدات الإعلامية (حواسيب وطابعات وماسحات ضوئية) التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات مقارنة بالأسطول.

تاريخ تحيين المؤشر: أبريل 2019.

الخصائص العامة للمؤشر

1. البرنامج الذي يرجع إليه المؤشر: برنامج القيادة والمساندة.
2. البرنامج الفرعي الذي يرجع إليه المؤشر: -
3. الهدف الذي يرجع إليه المؤشر: تحسين جودة المعدات الإعلامية وتركيز المنظومات.
4. تعريف المؤشر: تخفيض في عدد المعدات (حواسيب وطابعات وماسحات ضوئية) التي يفوق عمرها الخمس سنوات.
5. نوع المؤشر: مؤشر نتائج.
6. طبيعة المؤشر: مؤشر جودة.
7. التفريعات: نوع المعدات (حواسيب وطابعات وماسحات ضوئية).

التفاصيل الفنية للمؤشر

1. طريقة احتساب المؤشر: نسبة المعدات (حواسيب وطابعات وماسحات ضوئية) التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات مقارنة بالأسطول.
2. وحدة المؤشر: نسبة مئوية.
3. المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: العدد الجملي للأسطول، عدد المعدات (حواسيب وطابعات وماسحات ضوئية) التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات.
4. طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: جرد المعدات وسنوات اقتناء المعدات الإعلامية.
5. مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: الإدارة العامة للتنمية الإدارية ونظم المعلومات والنقل الذكي.
6. تاريخ توفر المؤشر: بعد اقتناء وتوزيع المعدات الجديدة.
7. القيمة المستهدفة للمؤشر: 100 %
8. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: المدير العام للتنمية الإدارية ونظم المعلومات والنقل الذكي.

قراءة في نتائج المؤشر

ملاحظة: النتائج والتقديرات التالية تخص الحواسيب فقط.

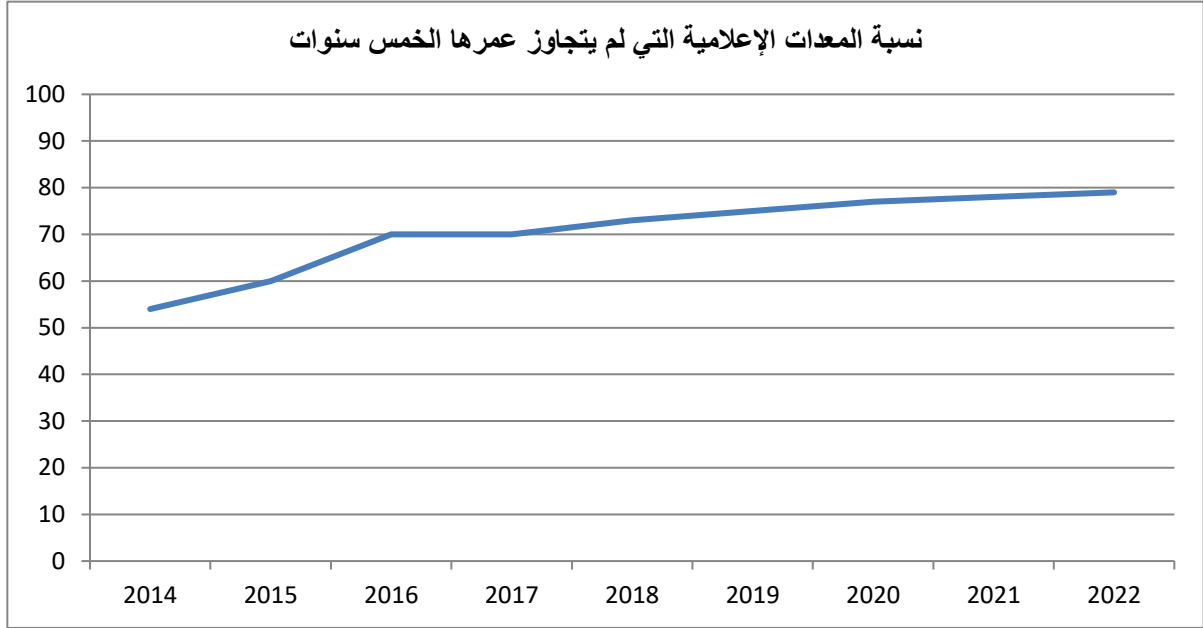
1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر:

التقديرات			2019	الإنجازات			الوحدة	مؤشرات قياس أداء
2022	2021	2020		2018	2017	2016		
79	78	77	75	73	70	70	%	المؤشر عدد 1.3.5: نسبة المعدات الإعلامية التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات.
			255	255	266	263	عدد	العدد الجملي للأسطول
			194	187	187	185	عدد	عدد الحواسيب التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات

2. تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

- تجاوز عمر نصف الأسطول خلال سنتي 2012 و2013 الخمس سنوات.
- تم خلال سنة 2014 اقتناء 11 طابعة ليزيرية شبكة لفائدة المصالح المركزية والجهوية بوزارة النقل.
- تم خلال سنة 2015 اقتناء 76 حاسوب مكتبي وطابعة ليزيرية ألوان شبكة و05 ماسحات ضوئية لفائدة المصالح المركزية والجهوية بوزارة النقل، مما رفع نسبة المعدات الإعلامية التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات إلى 60%.
- تم خلال سنة 2016 اقتناء 55 حاسوب، مما رفع نسبة المعدات الإعلامية التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات إلى 70%.
- تم خلال سنة 2017 اقتناء 40 حاسوب مكتبي و04 طابعات ليزيرية شبكة ألوان و12 طابعة ليزيرية شبكة عادية و06 ماسحات ضوئية بشاحن آلي ومركز بيانات وبقيت نسبة المعدات الإعلامية التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات 70%.
- تم خلال سنة 2018 اقتناء 35 طابعة ليزيرية و35 ماسح ضوئي ونظرا لانخفاض العدد الجملي للأسطول فإن نسبة المعدات الإعلامية ارتفعت إلى 73%. كما تم خلال سنة 2018 اقتناء 69 حاسوب مكتبي، إلا أن هذا المشروع شهد تأخير بالنظر إلى إعادة الإعلان عن الفصل المتعلق بالحواسيب المكتبية، وقد تمّ خلاص الفصل المتعلق بالحواسيب المكتبية على عنوان سنة 2019.
- تم خلال سنة 2019 اقتناء 20 حاسوب مكتبي و05 طابعات ليزيرية شبكة ألوان و10 طابعة ليزيرية شبكة عادية وبذلك فإن نسبة المعدات الإعلامية التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات بلغت 75%.

3. رسم بياني لتطور المؤشر:



4. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

مؤشرات قياس أداء	الأنشطة
المؤشر عدد 1.3.5: نسبة المعدات الإعلامية التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات.	- اقتناء 55 حاسوب مكتبي بعنوان سنة 2016. - اقتناء 40 حاسوب مكتبي بعنوان سنة 2017. - اقتناء 69 حاسوب مكتبي خلال سنتي 2018. - اقتناء 20 حاسوب مكتبي خلال سنتي 2019.

5. تحديد أهم النقائص (limites) المتعلقة بالمؤشر:

- تعتبر نسبة المعدات الإعلامية التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات 75% نسبة جيّدة وإيجابية، إلا أنّ التأخير الحاصل في اقتناء المعدات الإعلامية بعنوان سنة 2018 لم يمكن الوزارة من اقتناء العدد الضرورية من الحواسيب المكتبية خلال سنة 2019.
- تجدر الإشارة أنّه تمّ خلال سنة 2018 اقتناء مستهلكات إعلامية لفائدة المصالح المركزية والجهوية بالوزارة بتكلفة قدرها 40.000 دينار، وهي تمثّل ثلث حاجيات الوزارة السنوية، ممّا انجرّ عنه كثرة العطب في الطابعات نظرا لعدم الاستعمال.

التدابير:

- حسن توزيع المعدات الإعلامية.
- ضرورة الترفيع في جودة الخاصيات المتعلقة بالمعدات الإعلامية.
- ضرورة الترفيع في الاعتمادات المرسّمة بالميزانية والمخصّصة لصيانة المعدات الإعلامية واقتناء المستهلكات الإعلامية.

بطاقة مؤشر قيس الأداء

نسبة إنجاز المنظومات والتطبيقات مقارنة بالحاجيات

رمز المؤشر: 2.3.5

تسمية المؤشر: نسبة إنجاز المنظومات والتطبيقات مقارنة بالحاجيات.

تاريخ تحيين المؤشر: أكتوبر 2019.

الخصائص العامة للمؤشر

1. البرنامج الذي يرجع إليه المؤشر: برنامج القيادة والمساندة.
2. البرنامج الفرعي الذي يرجع إليه المؤشر: -
3. الهدف الذي يرجع إليه المؤشر: تحسين جودة المعدات الإعلامية وتركيز المنظومات.
4. تعريف المؤشر: ادخال التكنولوجيات الحديثة للمعلومات والاتصال في نشاط الوزارة.
5. نوع المؤشر: مؤشر نتائج.
6. طبيعة المؤشر: مؤشر جودة.
7. التفرعات: الهياكل المركزية لوزارة النقل.

التفاصيل الفنية للمؤشر

1. طريقة احتساب المؤشر: نسبة انجاز التطبيقات والمشاريع والدراسات مقارنة بالاحتياجات.
2. وحدة المؤشر: نسبة مائوية.
3. المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: عدد التطبيقات والمشاريع والدراسات المنجزة.
4. طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: تقارير النشاط وبطاقات المشاريع.
5. مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: الهياكل المركزية لوزارة النقل.
6. تاريخ توفر المؤشر: عند موفى كل سنة.
7. القيمة المستهدفة للمؤشر: 100 %.
8. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: المدير العام للتنمية الإدارية ونظم المعلومات والنقل الذكي.

قراءة في نتائج المؤشر

1. سلسلة النتائج (الإجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر:

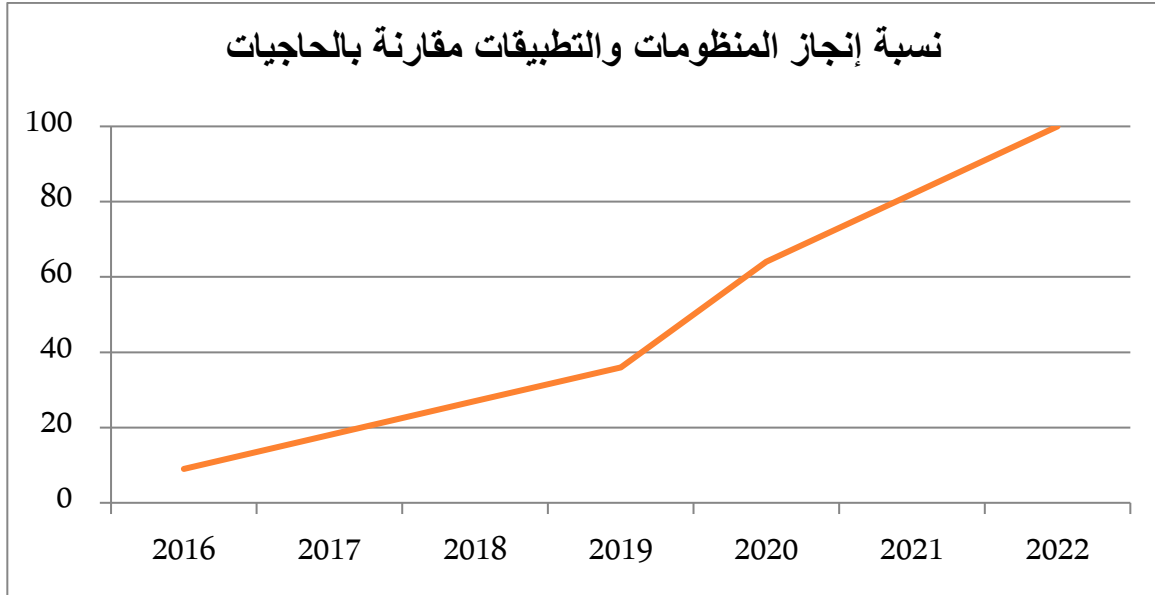
العدد الجملي للتطبيقات والمشاريع والدراسات المبرمجة إلى موفى سنة 2019: 09 مشاريع.

التقديرات			2019	الإجازات			الوحدة	مؤشرات قياس أداء
2022	2021	2020		2018	2017	2016		
100	82	64	36	27	18	9	%	المؤشر عدد 2.3.5: نسبة إنجاز المنظومات والتطبيقات مقارنة بالحاجيات.
2	2	3	1	1	1	1	عدد	عدد التطبيقات والمشاريع والدراسات المبرمجة.
11	9	7	4	3	2	1	عدد	عدد التطبيقات والمشاريع والدراسات المنجزة.

2. تحليل النتائج وتقديرات الإجازات الخاصة بالمؤشر:

- التطبيقات والمشاريع والدراسات المبرمجة خلال سنة 2016:
- إنجاز منظومة للتصرف في النقل البحري.
- التطبيقات والمشاريع والدراسات المبرمجة خلال سنة 2017:
- اقتناء منظومة للتصرف في الأرشفة.
- التطبيقات والمشاريع والدراسات المبرمجة خلال سنة 2018:
- إعداد العناصر المرجعية للنظام المعلوماتي للطيران المدني.
- التطبيقات والمشاريع والدراسات المبرمجة خلال سنة 2019:
- إنجاز تدقيق في السلامة المعلوماتية.
- التطبيقات والمشاريع والدراسات المبرمجة خلال سنة 2020:
- إنجاز منظومة للتصرف في الطيران المدني.
- إنجاز بوابة لإعلام المسافرين.
- إنجاز دليل استمرارية العمل (PCA).
- التطبيقات والمشاريع والدراسات المبرمجة خلال سنة 2021:
- تحيين قاعدة بيانات النقل.
- تحيين منظومة التصرف في النقل البري.
- التطبيقات والمشاريع والدراسات المبرمجة خلال سنة 2022:
- منظومة التقفد.
- إنجاز منظومة للمساعدة على أخذ القرار.

3. رسم بياني لتطور المؤشر:



4. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

مؤشرات قياس أداء	الأنشطة
المؤشر عدد 2.3.5: نسبة إنجاز المنظومات والتطبيقات مقارنة بالحاجيات.	<ul style="list-style-type: none"> - تم الانطلاق في مشروع تطوير منظومة إعلامية للتصرف في النقل البحري وقد تم إنجاز المرحلتين الأولى والثانية في سنة 2016 ومن المنتظر الانتهاء من إنجاز المشروع خلال سنة 2019. - تمّ خلال سنة 2017 اقتناء منظومة للتصرف في الأرشفة. - تمّ خلال سنة 2018 إعداد العناصر المرجعية للنظام المعلوماتي للطيران المدني، كما تمّ الإعلان عن طلب عروض لتطوير النظام المعلوماتي، إلا أنه لم يكن مثمرا.

5. تحديد أهم النقائص (limites) المتعلقة بالمؤشر:

- النقص الحاد في عدد الإطارات وخاصة في مصلحة التطبيقات وإدارة قواعد البيانات.

التدابير:

- الحرص على إنجاز المنظومات والتطبيقات طبقاً لبرنامج الإنجاز.
- إنجاز المنظومات والتطبيقات طبقاً للحاجيات المنصوص عليها بقراسات الشروط وفي أحسن الأجل الممكنة.
- تحقيق التوقعات المرجوة يعتمد على إعداد الشروط المرجعية في أحسن الأجل من قبل الهياكل المعنية.

بطاقة مؤشر قياس الأداء

رمز المؤشر : 1.4.5

تسمية المؤشر: مستوى إعداد ومتابعة تنفيذ إستراتيجية قطاع النقل.

I- الخصائص العامة للمؤشر

1. البرنامج الذي يرجع إليه المؤشر: برنامج القيادة والمساندة
2. البرنامج الفرعي الذي يرجع إليه المؤشر: -
3. الهدف الذي يرجع إليه المؤشر: تطوير وظائف التخطيط والاستشراف
4. تعريف المؤشر: يسعى المؤشر إلى قياس مستوى إعداد ومتابعة تنفيذ إستراتيجية قطاع النقل من خلال إعداد الدراسات القطاعية التي تهدف إلى ضبط إستراتيجية قطاع النقل على المدى القريب، المتوسط والبعيد. وكذلك مستوى تنفيذ ومدى تقدم المخطط الخماسي للتنمية لقطاع النقل وعديد الملفات المتعلقة بمواكبة تطور نشاط القطاع والمؤسسات العاملة به.
5. نوع المؤشر: مؤشر نشاط
6. طبيعة المؤشر: مؤشر نوعي
7. التفريعات (حسب الجهات، حسب الإدارات الجهوية...): المصالح المركزية والمؤسسات العمومية تحت الإشراف

II- التفاصيل الفنية للمؤشر

1. طريقة احتساب المؤشر: مؤشر نوعي
2. وحدة المؤشر: نوعي (1: دون المتوسط، 2: متوسط، 3: جيد، 4: ممتاز)
3. المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: إعداد وتنفيذ إستراتيجية قطاع النقل وانجاز دراسات عامة.
4. طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: تقارير.
5. مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: المصالح المركزية والمؤسسات العمومية تحت الإشراف
6. تاريخ توفر المؤشر: نهاية كل سنة
7. القيمة المستهدفة للمؤشر: 4: ممتاز
8. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: المدير العام للاستراتيجية والمؤسسات والمنشآت العمومية.

III قراءة في نتائج المؤشر

1- سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

التقديرات			2019	الإنجازات			الوحدة	مؤشر قيس الأداء:
2022	2021	2020		2018	2017	2016		
!	!	4	4	3	3	2	نوعي	مستوى إعداد و متابعة تنفيذ استراتيجية قطاع النقل

1: دون المتوسط، 2: متوسط، 3: جيد، 4: ممتاز

تمت المصادقة على التقرير النهائي للدراسة خلال سنة 2019 وسيتم الشروع في تنفيذ مخرجاتها. تم تقييم النصف مرحلي لتقدم الإنجاز المخطط الخماسي في ميدان النقل للفترة 2016-2020 وإستكمال تنفيذ المشاريع المدرجة خلال هذه الفترة وسيتم الشروع في إعداد المخطط القادم 2021-2025 بالتنسيق مع المصالح المختصة لوزارة التنمية والإستثمار والتعاون الدولي.

2- أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

الهدف عدد4		
التقديرات (الإتمادات) ألف دينار	الأنشطة	المؤشرات
-	متابعة تنفيذ المخطط المديرى للنقل	المؤشر عدد 1.4.5
	تنفيذ وتقييم مدى تقدم المشاريع المدرجة ضمن الوثيقة التوجيهية لقطاع النقل للفترة 2016-2020.	

بطاقة مؤشر قياس الأداء

رمز المؤشر : 2.4.5

تسمية المؤشر: تحقيق الأهداف المضمنة بعقود البرامج للمؤسسات تحت إشراف

I- الخصائص العامة للمؤشر

1. البرنامج الذي يرجع إليه المؤشر: برنامج القيادة والمساندة
2. البرنامج الفرعي الذي يرجع إليه المؤشر: -
3. الهدف الذي يرجع إليه المؤشر: تطوير وظائف التخطيط والاستشراف
4. تعريف المؤشر: يسعى المؤشر إلى دعم أساليب الإشراف على المؤسسات العمومية عبر متابعة مشاريع القطاع وأهداف الشركات من خلال عقود البرامج المزمع إعدادها خلال 2019-2020.
5. نوع المؤشر: مؤشر نتائج
6. طبيعة المؤشر: مؤشر نجاعة
7. التفريعات (حسب الجهات، حسب الإدارات الجهوية...): المؤسسات العمومية تحت إشراف وزارة النقل

II- التفاصيل الفنية للمؤشر

1. طريقة احتساب المؤشر: مجموع نسب الأهداف المنجزة بالنسبة لكل مؤسسة/ العدد الجملي للمؤسسات
2. وحدة المؤشر: نسبة
3. المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: عدد الأهداف المنجزة المضمنة بعقود البرامج بالنسبة لكل مؤسسة
4. طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: تقارير نشاط الشركات التي تحت إشراف الوزارة
5. مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: الشركات العمومية تحت إشراف وزارة النقل
6. تاريخ توفر المؤشر: نهاية كل سنة
7. القيمة المستهدفة للمؤشر: 100 %
8. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: المدير العام للإستراتيجية والمؤسسات والمنشآت العمومية.

III- قراءة في نتائج المؤشر

1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

التقديرات			2019	الإنجازات			الوحدة	مؤشر قيس الأداء:
2022	2021	2020		2018	2017	2016		
90	50	25	-	-	-	%	تحقيق الأهداف المضمنة بعقود البرامج للمؤسسات تحت الإشراف	

2. تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

سيتم خلال الفترة الممتدة بين أواخر سنة 2019 وخلال سنة 2020 إبرام عقود برامج بين وزارة النقل من جهة والمؤسسات العمومية تحت الإشراف من جهة أخرى وذلك في إطار برنامج حكومي تحت إشراف رئاسة الحكومة. وستقوم الإدارة العامة للإستراتيجية والمؤسسات والمنشآت العمومية في إطار مهامها المرتبطة بالإشراف على المؤسسات العمومية بالحرص على تحقيق الأهداف المضمنة بعقود البرامج آنفة الذكر.