

الجمهورية التونسية
وزارة النقل واللوجستيك

المشروع السنوي للأداء
لمهمة النقل واللوجستيك
لسنة 2021

نوفمبر 2020

الفهرس

المحور الأول: تقديم عام لوزارة النقل واللوجستك

1. تقديم الوزارة والسياسات القطاعية..... 11-3
2. تقديم ميزانية الوزارة..... 15-12

المحور الثاني: تقديم برامج وزارة النقل واللوجستك

I. برنامج النقل البري

1. تقديم البرنامج وإستراتيجيته..... 19-18
2. أهداف ومؤشرات قياس الأداء الخاصة بالبرنامج..... 23-20
3. ميزانية البرنامج..... 24-24
4. بطاقات مؤشرات قياس أداء البرنامج..... 37-25

II. برنامج الطيران المدني

1. تقديم البرنامج وإستراتيجيته..... 42-39
2. أهداف ومؤشرات قياس الأداء الخاصة بالبرنامج..... 57-42
3. ميزانية البرنامج..... 60-58
4. بطاقات مؤشرات قياس أداء البرنامج..... 98-61
5. بطاقات الفاعلين العموميين 103-99

III. برنامج النقل البحري والموانئ البحرية التجارية

1. تقديم البرنامج وإستراتيجيته..... 108-105
2. أهداف ومؤشرات قياس الأداء الخاصة بالبرنامج..... 115-109
3. ميزانية البرنامج..... 118-116
4. بطاقات مؤشرات قياس أداء البرنامج..... 131-119

IV. برنامج القيادة والمساندة

1. تقديم البرنامج وإستراتيجيته..... 133-133
2. أهداف ومؤشرات قياس الأداء الخاصة بالبرنامج..... 140-134
3. ميزانية البرنامج..... 141-141
4. بطاقات مؤشرات قياس أداء البرنامج..... 163-142

المحور الأول:
تقديم عام لمهمة النقل واللوجستيك

1- تقديم استراتيجية القطاع والمهمة

يساهم قطاع النقل في تحسين ظروف حياة المواطنين بتلبية حاجيات التنقل للسكان في كنف الأمن والسلامة مع مراعاة النوع الاجتماعي إلى جانب المحافظة على المقدرة الشرائية للمواطن. كما يساهم قطاع النقل بكل مكوناته في فك العزلة على المناطق الداخلية وإحكام إدماج مختلف جهات البلاد وتعزيز تكاملها، وهو قطاع دائم الحركة ومرتبطة بالحاجيات اليومية للمواطن والاقتصاد الوطني، ويعتبر المرأة العاكسة لمدى تقدم الشعوب وتواصلها مع العالم. ويمثل قطاع النقل بمختلف أنماطه (طرق، سكة، موانئ، مطارات) أحد الركائز الأساسية لمنظومة التنمية الشاملة من خلال:

- مسانده لبقية القطاعات الأخرى كالتصدير والسياحة.
- أداءه لدور اجتماعي هام: النقل الحضري وخاصة التلاميذ والطلبة.
- عنصر هام في تجسيم تفتح الاقتصاد الوطني على الأسواق العالمية وتأمين مبادلاتنا التجارية مع العالم وخاصة النقل البحري (97%).

هذا ويواجه قطاع النقل واللوجستيك عدة إشكاليات هيكلية تفاقمت خلال سنة 2020 حيث وضعت جائحة كورونا القطاع أمام تحديات غير مسبوقة باعتبار تضرر الشركات العاملة في القطاع وضبابية الرؤية حول استرجاع القطاع لسالف نشاطه، خاصة مجال الطيران المدني والسياحة نظرا لترابطهما الوثيق وذلك نتيجة تطبيق إجراءات حظر السفر والتنقل الداخلي والدولي، مما أدى إلى انخفاض حاد للمداخيل وانعكاسات ذلك على السيولة وقدرة الشركات على مواصلة التكفل بمختلف المصاريف وعلى رأسها الأجور.

كما انعكس على نسق إنجاز برامج ومشاريع سنة 2020 علما وأن فترة توقف النشاط قد تجاوزت أكثر من ثلاث أشهر بالنسبة لحركة النقل الدولي للمسافرين. وفي هذا الصدد قامت مختلف المؤسسات والمنشآت العمومية للنقل باقتراح مخطط استئناف النشاط والخروج من الأزمة (Plan de relance) يتضمن:

- الإجراءات التي سيتم اتخاذها على مستوى المؤسسة،
- المراحل والأجال المستوجبة للرجوع بصفة عادية وكلية للنشاط،
- الوسائل المادية والموارد البشرية الضرورية لكل مرحلة.

الآفاق القطاعية والتوجهات والإصلاحات الكبرى على المدى المتوسط (2021-2023):

أ- على مستوى النقل البري

- ✓ مراجعة الاطار القانوني لتنظيم النقل البري من خلال مراجعة القانون عدد 33 لسنة 2004 المتعلق بتنظيم النقل البري وبعض نصوصه التطبيقية.
- ✓ مراجعة مجلة الطرقات ونصوصها التطبيقية.
- ✓ فتح نشاط النقل العمومي الجماعي للمسافرين للخواص في إطار تدعيم الشراكة بين القطاع العام والخاص لمجابهة الطلبات المتزايدة على النقل العمومي الجماعي للمسافرين: سيتم تركيز لجنة قارة تتولى متابعة جميع المراحل المتعلقة باللزمة بما في ذلك الإشراف على اعداد العناصر المرجعية للقيام بدراسة حول تقييم اللزمات السابقة لنقل المسافرين وذلك مع الاستعانة بخبراء في المجال.
- ✓ تفعيل قرارات المجلس الوزاري المصيّق المنعقد بتاريخ 20 ماي 2019 حول مراجعة التنظيم المؤسّساتي لمجال السلامة المروريّة بالتعاون والتنسيق مع الوزارات المعنية والنسيج الجمعياتي والمجتمع المدني.
- ✓ إستكمال نسق أهم مشاريع النقل العمومي الجماعي:

• مشروع الشبكة الحديدية السريعة

- ❖ التقدم المادي للمشروع: نهاية الأشغال على خط برشلونة - بوقطفة كانت مبرمجة في موفى جويلية 2020، ويتوقف الأشغال منذ مارس 2020 جراء جائحة كورونا، تقوم الشركة حاليا بتحيين المخطط الزمني بالتعاون مع جميع المقاولات المعنية، ويتوقع أن تكون بداية استغلال هذا الخط مع بداية سنة 2021.
- ❖ نظم الاستخلاص ومنظومة التعريفية: تحت اشراف وزارة النقل، تم الانطلاق سنة 2019 في انجاز دراسة الادمج التعريفية بين شبكات النقل العمومي للمسافرين بتونس الكبرى والتي سيتم الانتهاء من المرحلة الثانية منها في شهر نوفمبر 2020 . بالتوازي، سيتم الشروع في الاعلان عن طلب العروض لتركيز نظم الاستخلاص الخاصة بالشبكة الحديدية السريعة. ومن المتوقع تزامن المصادقة على مخرجات المرحلة الثانية (اختيار الفرضية المثلى للادمج التعريفية) مع الشروع في تركيز نظم الاستخلاص وبالتالي سيتم اختيار فرضية الادمج

التعريف من تركيز نظام الاستخلاص المناسب (برمجة نظام الاستخلاص مع نمذجة التعريف المثلثي).

• مشروع مترو صفاقس: التقدم المادي للمشروع

تتمثل أهم التدخلات المنجزة خلال السداسي الأول من سنة 2020 في ما يلي:

- التنسيق مع بلدية صفاقس في إعداد العناصر المرجعية لدراسات المرور بما يمكن من التطبيق الأمثل لإستراتيجية التنقلات الحضرية.
- التنسيق مع الشركة الجهوية للنقل بولاية صفاقس لإنجاز دراسات إعادة هيكلة شبكة خطوطها الحضرية لضمان الاندماج والتكامل بين شبكتي خطوط النقل بالمسارات المشتركة والمسارات الخاصة.
- الشروع في دراسة قابلية إنجاز المشروع في صيغة شراكة بين القطاع العام والقطاع الخاص بالتنسيق مع الهيئة العامة للشراكة بين القطاع العام والقطاع الخاص، ومن المتوقع أن يتم ختم هذه الدراسة في غضون شهر أكتوبر 2020.
- الإعلان عن طلب عروض لإنجاز الدراسات التمهيديّة لتمديد الخط "T1" على طول 2 كلم بتاريخ 17 سبتمبر 2020 (من المتوقع أن تمتد هذه الدراسات حوالي أربعة "04" أشهر).

✓ إرساء السلط الجهوية للتنقلات الحضرية

في إطار تجسيد مخرجات دراسة السياسة الوطنية للتنقلات الحضرية تم عقد مجلس وزاري بتاريخ 07 ماي 2020 تم خلاله المصادقة على مخرجات هذه الدراسة. ولتجسيد برنامج العمل، تم، في إطار التعاون مع الوكالة الفرنسية للتنمية، الإعلان عن طلب عروض لإنجاز دراسات تفصيلية حول إرساء السلط المنضمة للتنقلات الحضرية وذلك في إطار مفهوم أكثر شمولية يعوض النقل البري بمفهوم التنقلات نظرا لارتباط النقل بمجالات أخرى من أهمها التهيئة والتخطيط العمراني والطاقة والبيئة والنقل الذكي.

ب- على مستوى النقل الجوي

- تأهيل المؤسسات العاملة في قطاع النقل الجوي وخاصة شركة الخطوط التونسية،
- تحسين مستوى الإشراف على السلامة الجوية وأمن الطيران المدني،
- إعادة تنظيم مصالح سلطة الطيران المدني وتعزيز دورها الرقابي والتعديلي،
- تأهيل البنية التحتية للمطارات التونسية،
- مواصلة ملائمة التشريعات الوطنية مع المتطلبات الدولية خاصة المنظمة العالمية للطيران المدني،
- إعداد مخطط أعمال لشركة الخطوط التونسية للفترة (2020-2024) بالاستعانة بمكتب دراسات خارجي يركز على استعادة مستوى النشاط التجاري لسنة 2019 في سنة 2024 (3.4 مليون مسافر) ووضع شبكة رحلات منتظمة تستغل على أساس المردودية إلى جانب تعديل مخطط الأسطول من خلال تسلم 5 طائرات 320 نيو بين سنتي 2021-2023 مقابل سحب ما بين 7 و11 طائرة يفوق سنها 20 سنة خلال نفس الفترة ووضع برنامج تقشّف يهّم كافة مراكز الكلفة بالشركة بما في ذلك ترشيد الممثلات بالخارج.

ت- على مستوى النقل البحري

- مواصلة تنفيذ برنامج تحسين الخدمات بميناء رادس وتعميم العمل بمنظومة TTN.
- مواصلة إجراءات التعاقد مع مقاول لبناء المرحلة الأولى لمشروع الميناء بالمياه العميقة.
- الشروع في إنجاز دراسة المخطط المديرى للموانئ البحرية التجارية،
- متابعة إنجاز مشروع الرصيفين 8 و9 بميناء رادس،
- مواصلة إجراءات اقتناء 6 جرارات بحرية للموانئ البحرية التجارية.
- التنسيق بين وزارة النقل واللوجستيك ووزارة أملاك الدولة لإمضاء عقد تمديد لزمة شركة الترابسا لاستغلال المطرف البترولي لميناء الصخيرة ومواصلة دراسة المخطط المديرى لتطوير هذا الميناء
- تفعيل مشروع فتح خط بحري لنقل البضائع بين الموانئ التونسية وموانئ الساحل الغربي لإفريقيا (السينغال، ساحل العاج وغانا) بالتنسيق بين الناقلين البحريين والمصدرين التونسيين ومركز النهوض بالصادرات.
- دراسة اقتناء سفينة دحرجة لفائدة الشركة التونسية للملاحة لتعويض سفينة صلامبو وأوليس

- برمجة صنع سفينة محليا بمبلغ 25 م د لفائدة الشركة الجديدة للنقل بقرقنة
- إبرام اتفاقيات بين الشركة التونسية للملاحة وديوان الحبوب وديوان التونسي للتجارة والمجمع الكيميائي التونسي والشركات البترولية (ETAP et STIR) لتمكين الشركة من حصة من النقل البحري للواردات والصادرات والاستثمار في سفن جديدة
- إعداد ونشر النصوص التطبيقية لمجلة الموانئ واتفاقية التكوين البحري STCW.

ث- على مستوى اللوجستية

مواصلة العمل على تطوير مناخ الأعمال في مجال اللوجستية من خلال إقرار جملة من الإصلاحات تهم مختلف القطاعات (نقل، تجارة، صناعة، ديوانة...) يتم تجسيمها على المدى القريب والمتوسط منها:

- إحداث شركة مختصة للنهوض باللوغستية وبعث المناطق اللوجستية في إطار شراكة،
- مزيد تسهيل إجراءات انتفاع مسدي الخدمات اللوجستية بنظام المتعامل الاقتصادي وإرساء سجل وطني للأنشطة ومهن اللوجستية وتطوير وتنويع الخدمات اللوجستية طبقا للمواصفات الدولية،
- استكمال الدراسات الاقتصادية والفنية للمناطق اللوجستية المبرمجة واستحداث إجراءات التحكم في الحوزة العقارية الخاصة بها.

كما سيتم العمل على تسريع إجراءات إعلان طلبات العروض الخاصة بها واستحداث تجسيم المراحل الأولى لكل من المنطقة اللوجستية برادس المقترح تمويل تهيئتها جزيا في إطار برنامج التعاون التونسي-الأمريكي الممول من قبل الوكالة الأمريكية في شكل هبة والمناطق اللوجستية بكل من بئر مشاركة وبوشمة وقرقور والنفيضة وجرجيس وذلك في إطار شراكة متوازنة مع القطاع الخاص.

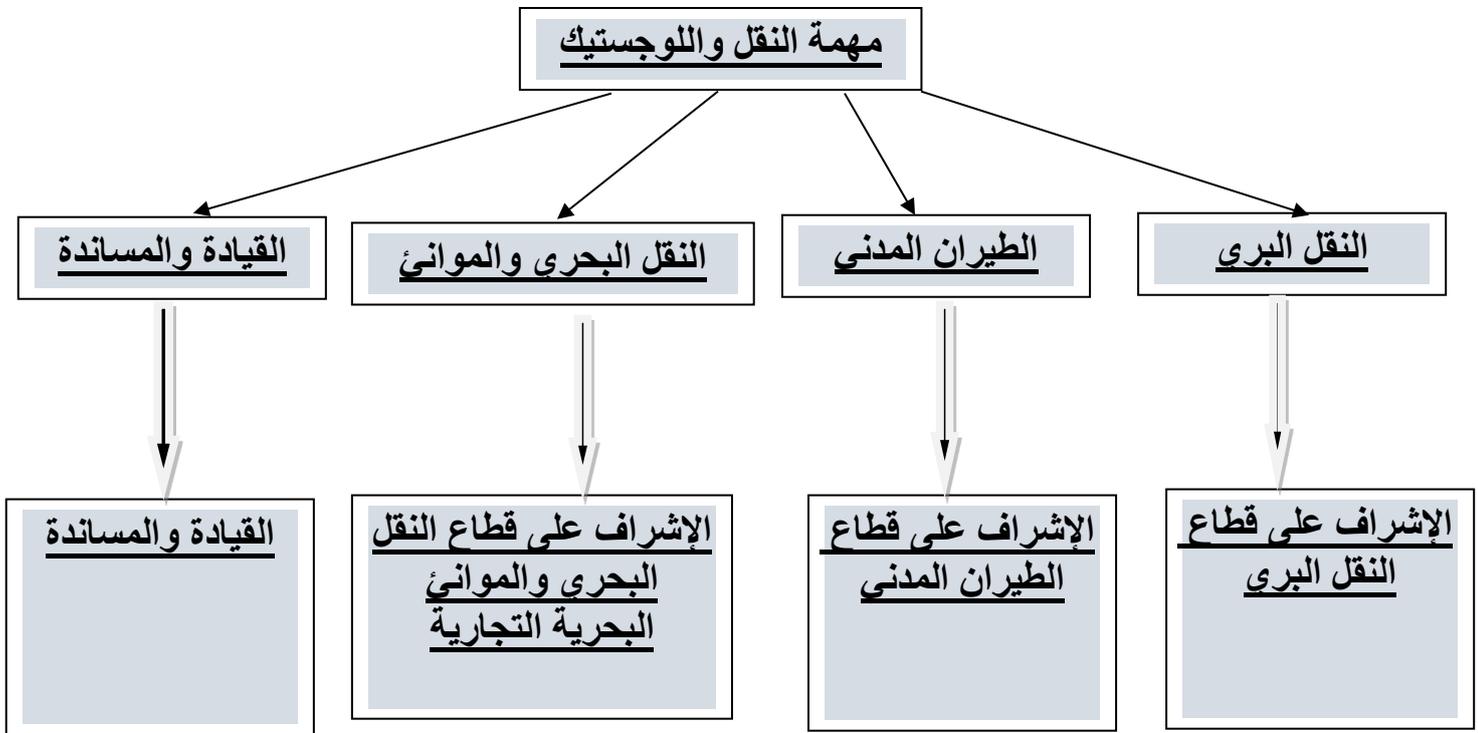
ج- على مستوى النقل الذكي

الاعتماد على النظم الذكية لتعصير منظومة النقل الخاصة بتونس العاصمة من خلال تركيز نظم الاستخلاص الإلكتروني للتذاكر التي تعتمد على البطاقات الذكية بشبكات الحافلات والمترو الخفيف والشبكة الحديدية السريعة واعتماد تعريفة مندمجة للنقل الحضري على مستوى تونس الكبرى. وسيتم العمل في هذا الإطار على تركيز نظام معلومات جغرافي خاص بقطاع النقل (SIG Transport).

2- تقديم برامج المهمة:

تتضمن مهمة النقل لسنة 2021 أربع برامج وأربع برامج فرعية و15 نشاطا و14 هدفا استراتيجيا و29 مؤشرا لقيس أدائها ويساهم في تحقيقها 24 فاعلا عموميا. وتتوزع البرامج والبرامج الفرعية على النحو التالي:

هيكل المهمة حسب البرامج والبرامج الفرعية



3- تقديم أهداف ومؤشرات أداء المهمة

جدول عدد 1:

حوصلة أهداف المهمة ومؤشرات الأداء

مؤشرات الأداء	الأهداف	البرنامج
---------------	---------	----------

<p>تطور عدد الكيلومترات المعروضة (شبكة الحافلات ، الشبكة الحديدية)</p>	<p>الهدف 1.1 تدعيم وتنمية النقل العمومي الجماعي للأشخاص</p>	<p><u>البرنامج عدد 1:</u></p>
<p>-تطور عدد الحوادث على متن وسائل النقل العمومي الجماعي</p>	<p>الهدف 2.1 دعم سلامة النقل العمومي الجماعي للأشخاص</p>	
<p>- تطور نقل الفسفاط - تطور نقل البضائع الأخرى</p>	<p>الهدف 3.1 تطور النقل الحديدي للبضائع</p>	<p><u>النقل البري</u></p>
<p>- نسبة تطابق الإطار التشريعي والتنظيمي الوطني في مجال الطيران المدني مع منظمة الطيران المدني الدولي - نسبة التقدم في تركيز النظام المعلوماتي في مجال سلامة الطيران المدني</p>	<p>الهدف 1.2 تحسين نجاعة الإشراف على سلامة الطيران المدني</p>	<p><u>البرنامج عدد 2:</u></p>
<p>-نسبة رضاء المسافرين -نسبة إنتظام الرحلات الجوية للناقلة الجوية</p>	<p>الهدف 2.2تحسين جودة الخدمات المقدمة للمسافرين بمطار تونس قرطاج الدولي</p>	<p><u>الطيران المدني</u></p>

<p>- نسبة تطور حركة النقل الجوي للطائرات</p> <p>- نسبة تطور حركة النقل الجوي للمسافرين</p> <p>- نسبة تطور حركة النقل الجوي للبضائع</p>	<p>الهدف 3.2 تنمية النقل الجوي</p> <p>بالمطارات</p>	
<p>- نسبة الإناث من طيارين وميكانيكي وفنيي الطائرات</p> <p>- نسبة باعثات المشاريع في مجال الطيران المدني</p>	<p>الهدف 4.2 تعزيز تمثيلية المرأة في قطاع 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><u>البرنامج عدد3:</u></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><u>النقل البحري والموانئ</u></p> <p><u>البحرية التجارية</u></p>
<p>-عدد معاینات 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 الأعران المنتفعين بدورة تكوين واحدة على الأقل</p>	<p>الهدف 1.4 تحسين التصرف في الموارد البشرية</p>	<p><u>البرنامج عدد4 :</u></p>

<p>- كلفة تعهد وصيانة السيارات الادارية - معدل استهلاك الوقود</p>	<p>الهدف 2.4 تحسين التصرف في وسائل النقل وترشيد استهلاك الوقود</p>	<p><u>القيادة والمساندة</u></p>
<p>- نسبة المعدات الإعلامية التي يفوق عمرها الخمس سنوات - نسبة إنجاز المنظومات والتطبيقات مقارنة بالحاجيات</p>	<p>الهدف 3.4 تحسين جودة المعدات الإعلامية وتركيز المنظومات</p>	
<p>- مستوى إعداد ومتابعة تنفيذ استراتيجية قطاع النقل - نسبة تحقيق الأهداف المضمنة بعقود البرامج للمؤسسات العمومية تحت الإشراف</p>	<p>الهدف 3.4 تطوير وظائف التخطيط والدراسات والإشراف</p>	

4-الميزانية وبرمجة نفقات المهمة

طبقا للتوجهات الواردة بمنشور السيد رئيس الحكومة عدد 16 بتاريخ 14 ماي 2020، تم ضبط اعتمادات الدفع لميزانية وزارة النقل واللوجستيك لسنة 2021 في حدود 829 500 ألف دينار مقابل 728 650 ألف دينار سنة 2020 أي بزيادة قدرها 13.8 % موزعة كما يلي :

*نفقات التأجير : 21 600 ألف دينار

*نفقات التسيير : 3 950 أ.د.

*نفقات التدخلات : 798210 أ.د.

* نفقات الإستثمار : 5740 أ.د.

و عليه تتوزع إعتمادات الدفع لسنة 2021 وفق الجداول التالية كمايلي :

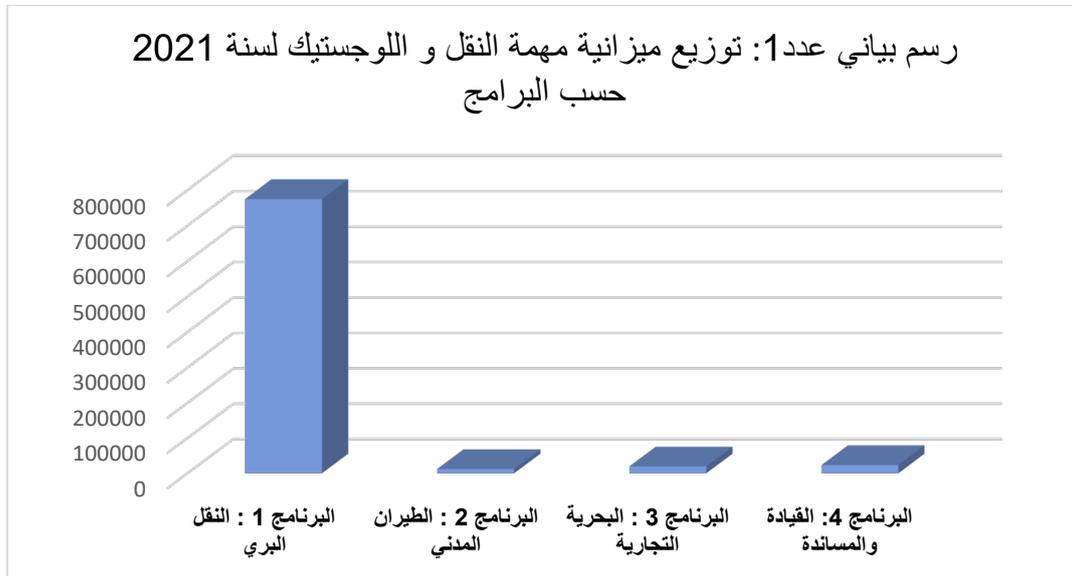
جدول عدد 1 :

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
774664	2735	767750	671	3508	البرنامج 1
12113	0	10 420	0	1 693	البرنامج 2
19437	0	17065	400	1 972	البرنامج 3
23286	3005	2975	2879	14427	البرنامج 4
829500	5740	798210	3950	21600	المجموع

رسم بياني عدد1: توزيع ميزانية مهمة النقل و اللوجستيك لسنة 2021 حسب البرامج



جدول عدد 02

إطار النفقات متوسط المدى (2021-2023 للمهمة

التوزيع حسب طبيعة النفقة) (إعتمادات الدفع)

الوحدة: ألف دينار

التقديرات			ق م	إنجازات			البيان
2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	
22238	22055	21600	21000	16857	15223	14205	نفقات التأجير
4076	4045	3950	3700	3382	2958	2939	نفقات التسيير
821790	815050	798210	697950	587923	621307	925555	نفقات التدخلات
5896	5850	5740	6000	1012	525	347	نفقات الاستثمار
854000	847000	829500	728650	609174	640013	943046	المجموع دون إعتبار الموارد الذاتية للمؤسسات
868450	860400	841830	740980	620684	648977	952035	المجموع بإعتبار الموارد الذاتية للمؤسسات

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

الوحدة: ألف دينار

<u>التقديرات</u>			<u>ق م</u> <u>2020</u>	<u>إنجازات</u>			<u>البيان</u>
<u>2023</u>	<u>2022</u>	<u>2021</u>		2019	2018	2017	
797500	791000	774664	678720	573448	607963	912325	برنامج النقل البري
12500	12370	12113	12087	4404	4250	4220	برنامج الطيران المدني
19970	19800	19437	17862	13259	12948	12893	برنامج النقل البحري والمواني
				4709	3426	2256	برنامج الرصد الجوي
				11167	8964	8989	
				15876	12390	11245	
24030	23830	23286	19981	13354	11426	11352	برنامج القيادة والمساندة
854000	847000	829500	728650	609174	640013	943046	المجموع دون إعتبار الموارد الذاتية للمؤسسات

المحور الثاني:
تقديم برامج الوزارة

برنامج النقل البري

رئيس البرنامج: السيد الحبيب عمار
المدير العام للنقل البري

1- تقديم البرنامج واستراتيجيته

تتمثل التوجهات الاستراتيجية العامة لقطاع النقل البري 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 مع تنامي ظاهرة الاكتظاظ المروري والتلوث البيئي نتيجة تراجع حصة النقل العمومي الجماعي في مجموع التنقلات والاستعمال المكثف لوسائل النقل الفردية كبديل للنقص الحاصل على مستوى عرض النقل العمومي الجماعي. وبالتالي فإن تشجيع النقل الجماعي والعمل على دعمه سيمكن من تقليص الانعكاسات السلبية المذكورة آنفاً. 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 تراجعاً ملحوظاً خلال السنوات الأخيرة وذلك لارتفاع العرض على مستوى النقل العمومي غير المنتظم للأشخاص وازدياد حجم التنقلات بواسطة السيارات الخاصة. إضافة إلى ذلك، يواجه القطاع منذ عدة سنوات العديد من تحديات، على رأسها الصعوبات المالية التي تمر بها أغلب شركات النقل العمومي للمسافرين. الأمر الذي انعكس سلباً على تطوير العرض والنهوض بجودة الخدمات. هذا بالإضافة إلى تداعيات جائحة كورونا التي عمقت الصعوبات داخل العديد من شركات النقل وساهمت في تفاقم مشاكلها.

ولمواجهة هذه التحديات، يتم التنسيق بين مختلف المتدخلين وذلك باتخاذ العديد من الإجراءات العملية لتحسين مستوى العرض لتلبية كل طلبات التنقل مع احترام الشروط الصحية الاستثنائية للتوقي من فيروس كورونا. وكذلك الحرص على صيانة الأسطول والعمل على تحسين جاهزيته

وذلك لتفادي الوقوع في وضعية العجز على تلبية طلبات التنقل نظراً لارتباطها الوثيق بالحركية الاقتصادية والاجتماعية.

ويبقى العمل على مواصلة خطة النهوض بالنقل العمومي الجماعي أمراً ضرورياً حتى يصبح تدريجياً حلاً بديلاً 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 دعماً 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 تقريباً 38% سنة 1977 لا تتعدى الآن 6%. وبناءً 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 العمومي الجماعي للأشخاص؛
- دعم سلامة النقل الجماعي للأشخاص؛
- دعم النقل الحديدي للبضائع.

❖ الهدف 1-1: تدعيم وتنمية النقل العمومي الجماعي للأشخاص

- **تقديم الهدف:** تطوير النقل على الطرقات والنقل الحديدي قصد الترفيع من مساهمة النقل العمومي الجماعي للأشخاص في إجمالي التنقلات 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 سابقا اعتماد مؤشر التطور السنوي لعدد البقاع الكيلومترية المعروضة بالنسبة لشبكة الحافلات والشبكة الحديدية كل على حدة. غير أنه ونظرا لاعتماد طرق مختلفة لحساب هذا المؤشر من طرف شركات نقل المسافرين، تم التخلي عنه والاكتفاء بتطور عدد البقاع المعروضة. ويعكس هذا المؤشر مدى تطور عرض النقل العمومي الجماعي، هذا بالإضافة لتوفره لدى جميع منشآت النقل العمومي للأشخاص واحتسابه بنفس الطريقة.

تقديرات			2020	إنجازات			الوحدة	مؤشرات قيس أداء الهدف
*2023	2022	2021		2019	2018	2017		
							المؤشر عدد 1 – تطور عدد البقاع المعروضة - تطور عدد البقاع المعروضة (شبكة الحافلات) - تطور عدد البقاع المعروضة (الشبكة الحديدية)	
	3.7%	4.6%	4%	1.1%	1.3%	3%		
	10.5%	-8.4%	-0.7%	-2.7%	-10.2%	-3.5%		

*المعطيات المتعلقة بتقديرات 2023 غير متوفرة لمعظم الشركات الجهوية والوطنية.

🚦 تقديم أنشطة البرنامج

تؤمن الشركات الجهوية للنقل البري للمسافرين مرفقا عاما يغطي كامل ولايات الجمهورية وتسهر هذه الشركات على توفير خدمات مباشرة للمواطنين من شتى الفئات.

✓ **في مجال النقل العمومي على الطرقات:**

يؤمن النقل العمومي الجماعي 13 شركة جهوية و2 شركة وطنية لنقل المسافرين حيث تمتد شبكة النقل العمومي الجماعي بواسطة الحافلات على حوالي 294 ألف كم.

وتستغل هذه الشركات حوالي 2900 خط لنقل حوالي 500 مليون مسافر سنويا منهم 53% من التلاميذ والطلبة وذلك بأسطول يتكون من حوالي 4455 حافلة بنسبة جاهزية تقدر بـ 74% بتاريخ 15 سبتمبر 2020 منها 2129 حافلة مخصصة للنقل المدرسي والجامعي.

✓ في مجال النقل العمومي على الشبكة الحديدية :

تمتد شبكة النقل العمومي الجماعي الحديدي لشركات النقل الوطنية على:

■ شركة نقل تونس

- 38 كلم ذهابا وإيابا خط تونس-المرسى وتؤمن نقل 9.6 مليون مسافر سنويا،

- 123 كم ذهابا وإيابا شبكة المترو الخفيف (6 خطوط) وتؤمن نقل 86 مليون مسافر سنويا،

■ الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية

- خط الضاحية الجنوبية (تونس-برج السدرية): 50 كم ذهابا وإيابا وتؤمن نقل 32 مليون مسافر سنويا؛

- خط مترو الساحل: 130 كم ذهابا وإيابا وتؤمن نقل 11 مليون مسافر سنويا؛

- الخطوط البعيدة: 2552 كلم ذهابا وإيابا (6 خطوط) وتؤمن نقل 4 مليون مسافر سنويا؛

غير أن هذه الشركات الوطنية والجهوية للنقل تواجه صعوبات كبيرة منعتها من تحسين جودة خدماتها وذلك نظرا للوضعية المالية الصعبة، بالإضافة إلى انعكاسات جائحة كورونا التي قلصت مداخيل شركات النقل العمومي وساهمت في تفاقم مشاكلها.

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

- **تقديم الهدف:** العمل على تركيز وتدعيم متطلبات السلامة على متن وسائل النقل العمومي للأشخاص (بالطرق و عبر السكك الحديدية). وقد تم الاعتماد في الوثائق السابقة لمشاريع القدرة على الأداء على مؤشرات الوفايات والاصابات على متن وسائل النقل العمومي الجماعي والتي يصعب تحديد القيمة المستهدفة لهم وقيس تطورهم من سنة لأخرى. وتبعاً لذلك، تم التخلي عن هذه المؤشرات والاعتماد على تطور عدد الحوادث من سنة لأخرى كمؤشر جديد للسلامة على متن وسائل النقل العمومي الجماعي للأشخاص.

- **مرجع الهدف:** برنامج عمل وزارة النقل وبرنامج عمل المنشآت العمومية تحت الإشراف.

- مبررات إعتداد المؤشرات: من بين المؤشرات المتوفرة تم حصر مؤشر وهو عدد الحوادث على متن وسائل النقل العمومي الجماعي وهو يعكس مدى تطور سلامة الاسطول المعد لنقل المسافرين وما مدى فاعلية منظومة الصيانة وجاهزية الاسطول المستغل.

تقديرات			2020	إنجازات			الوحدة	مؤشرات قياس أداء الهدف
2023	2022	2021		2019	2018	2017		
تقليص عدد الحوادث			4.3%	6.8%	2.8%	3%	نسبة	المؤشر عدد -2 تطور عدد الحوادث على متن وسائل النقل العمومي الجماعي

تقديم أنشطة البرنامج

- لقد أصبحت حوادث المرور في العالم، وما يترتب عليها من خسائر بشرية واقتصادية من أبرز المشكلات التي تواجه تطور المجتمعات الحالية، وتبرز هذه المشكلة بشكل حاد وملحوس في البلدان النامية وذلك وفق ما تؤكد منظمة الصحة العالمية.
- ورغم المجهودات المبذولة من قبل جميع الأطراف المعنية بملف السلامة المرورية، فإن النتائج المسجلة على مستوى إحصائيات حوادث الطرقات ببلادنا هي دون المستوى المطلوب وهي نتيجة حتمية لضعف نجاعة الإدارة المؤسسية.
- وقد تم بتاريخ 20 ماي 2019 عقد مجلس وزاري مضيق خصص للنظر في عديد الملفات التي تخص قطاع النقل من بينها مراجعة التنظيم المؤسسي لمجال السلامة المرورية حيث تم اقتراح:
- إحداث لجنة دائمة تدعى "اللجنة العليا للسلامة المرورية"، تضم ممثلين عن جميع الوزارات والهيكل والمنظمات المعنية تحت إشراف السيد رئيس الحكومة.
 - إحداث هيكل تنفيذي رائد للسلامة المرورية يتمتع بالاستقلالية الإدارية والمالية تحت إشراف رئاسة الحكومة.
 - الإبقاء على المرصد الوطني لسلامة المرور، مع مراجعة مشمولاته ليهتم بالدراسات والإحصائيات وتحليلها، على غرار ما هو معمول به دوليا.
- وقد تمت الموافقة على مراجعة التنظيم المؤسسي لمجال السلامة المرورية وذلك باعتماد مقترح وزارة النقل.

❖ 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.

تقديرات			2020	إنجازات			الوحدة	مؤشر قيس الأداء:
2023	2022	2021		2019	2018	2017		
21,8%	23,8%	66,4%	26,8%	4,2%	-19,8%	-0,2%	نسبة	المؤشر عدد 1 - تطور النقل الحديدي للبضائع (المجموع)
29,6%	17,4%	64,3%	39%	17,4%	-29%	3,8%		- تطور نقل الفسفاط
7,7%	37,4%	71%	6,3%	-12,4%	-4,4%	-6,3%		- تطور نقل للبضائع المختلفة

🚩 تقديم أنشطة البرنامج

تؤمن الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية نشاطا استراتيجيا باعتبار دورها الهام في فك العزلة عن الجهات الداخلية وربط مواقع الإنتاج بمراكز التوزيع والاستهلاك إضافة إلى مساهمتها في مجال التصدير (نقل الفسفاط)، وبالرغم من هذا البعد الاجتماعي والاقتصادي المناط بعهدتها فإن الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية تمر بصعوبات هيكلية تفاقمت خلال السنوات الأخيرة جعلتها غير قادرة على القيام بدورها على الوجه الأكمل، الأمر الذي يستوجب وضع خطة لاستعادة نسق النشاط تدريجيا وتحقيق التعافي شيئا فشيئا وتطوير آلة الإنتاج ثم تسريع نسق النمو في السنوات المقبلة لبلوغ مستويات تمكن من معالجة الأوضاع الراهنة بصفة جذرية وإحداث نقلة نوعية في مستوى خدمات النقل الحديدي. وقد بلغ حجم نشاط الشركة في الأوضاع العادية (قبل سنة 2011) حوالي 11 مليون طن من السلع منها 8 مليون طن من الفسفاط مقارنة بـ 3,2 مليون طن من السلع منها 2 مليون طن من الفسفاط سنة 2019.

3- نفقات البرنامج

تطور إتمادات برنامج النقل البري

الوحدة: ألف دينار

النسبة (%)	الفارق	تقديرات 2021	ق م	إنجازات 2019	مصادر التمويل	البيان
			2020			
-44%	-2741	3 508	6 249	2 803	م ع م	نفقات التأجير
					م ق خ م	
					ح خ	
-44%	-2 741	3 508	6 249	2 803	موارد الدولة	
-98%	-8 350	200	8550	200	م ذ م ع	
-75%	-11 091	3 708	14 799	3 003	مجموع القسم	
	0	671	671	691,2	م ع م	نفقات التسيير
					م ق خ م	
					ح خ	
0%	0	671	671	691	موارد الدولة	
-79%	-2 685	700	3 385	143	م ذ م ع	
-66%	-2 685	1 371	4 056	834	مجموع القسم	
15%	99 345	761 850	662 505	569 931	م ع م	نفقات التدخلات
-6%	-400	5 900	6 300		م ق خ م	
	0				ح خ	
15%	98 945	767 750	668 805	569 931	موارد الدولة	
-100%	-395		395		م ذ م ع	
15%	98 550	767 750	669 200	569 931	مجموع القسم	
-9%	-260	2 735	2 995	23	م ع م	نفقات الإستثمار
	0				م ق خ م	
	0				ح خ	
-9%	-260	2 735	2 995	23	موارد الدولة	
	0				م ذ م ع	
-9%	-260	2 735	2 995	23	مجموع القسم	
14%	96 344	768 764	672 420	573 448	م ع م	المجموع
-6%	-400	5 900	6 300	0	م ق خ م	
	0	0	0	0	ح خ	
14%	95 944	774 664	678 720	573 448	موارد الدولة	
-93%	-11 430	900	12 330	343	م ذ م ع	
12%	84 514	775 564	691 050	573 791	مجموع القسم	

*دون إعتبار الموارد الذاتية للمؤسسات العمومية

**بطاقات مؤشرات قياس الأداء
لبرنامج النقل البري**

بطاقة المؤشر: تطور عدد البقاع المعروضة

رمز المؤشر: 1-1-1

تسمية المؤشر: تطور عدد البقاع المعروضة

تاريخ تحيين المؤشر: 2020/10/26

I- الخصائص العامة للمؤشر

1. البرنامج الذي يرجع إليه المؤشر: برنامج النقل البرّي
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. التفريعات: 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 البرّي
11. مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: تقرير نشاط المنشآت العمومية تحت الإشراف
12. تاريخ توفّر المؤشر: نهاية كل سنة
13. القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur):
14. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: المدير العام للنقل البرّي
15. وحدة المؤشر: نسبة مئوية

1. سلسلة النتائج (الإجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

تقديرات			2020	إنجازات			الوحدة	مؤشرات قيس أداء الهدف
*2023	2022	2021		2019	2018	2017		
							المؤشر عدد 1 - تطور عدد البقاع المعروضة - تطور عدد البقاع المعروضة (شبكة الحافلات) - تطور عدد البقاع المعروضة (الشبكة الحديدية)	
	3.7%	4.6%	4%	1.1%	1.3%	3%		
	10.5%	-8.4%	-0.7%	-2.7%	-10.2%	-3.5%		

*المعطيات المتعلقة بتقديرات 2023 غير متوفرة لمعظم الشركات الجهوية والوطنية.

** بالنسبة للمعطيات المتعلقة بتوقعات سنة 2020 فقد تم الأخذ بعين الاعتبار بأن الشركات الوطنية والجهوية للنقل ستستأنف نشاطها العادي خلال شهر مارس 2020.

تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

- شبكة الحافلات:

2022	2021	2020	2019	2018	2017	عدد البقاع المعروضة
302 161	296 634	291 093	287 905	284 069	278 717	الشركات الجهوية للنقل
72 591	64 811	54 965	44 571	45 194	46 582	شركة نقل تونس
2 827	2 804	2 242	2 512	2 242	1 900	الشركة الوطنية للنقل بين المدن
377 579	364 249	348 300	334 988	331 505	327 199	المجموع

شهدت نسبة تطور عدد البقاع المعروضة ارتفاعا خلال سنة 2019 بنسبة 1% مقارنة بسنة 2018. أما بالنسبة لسنة 2020 وبالرغم من الوضع الوبائي الراهن الذي حتم على المؤسسات التقيد بما جاء من قرارات حكومية، فقد شهدت نسبة تطور عدد البقاع المعروضة ارتفاعا بنسبة 4% ويعود ذلك لعدم توقف نشاط الشركات الجهوية والوطنية لنقل المسافرين خلال فترة الحجر الصحي الشامل والموجه. ومن المتوقع أن تشهد كذلك هذه النسبة ارتفاعا خلال السنوات 2021 و2022 ويعود ذلك خاصة إلى التطور على مستوى العرض وذلك من خلال القيام بالصيانات الضرورية للرفع من نسبة الجاهزية علاوة على تنفيذ برنامج الإقتناءات الجديدة بالنسبة للحافلات وكذلك تطور على مستوى عدد المسافرين الذي سيشهد ارتفاعا.

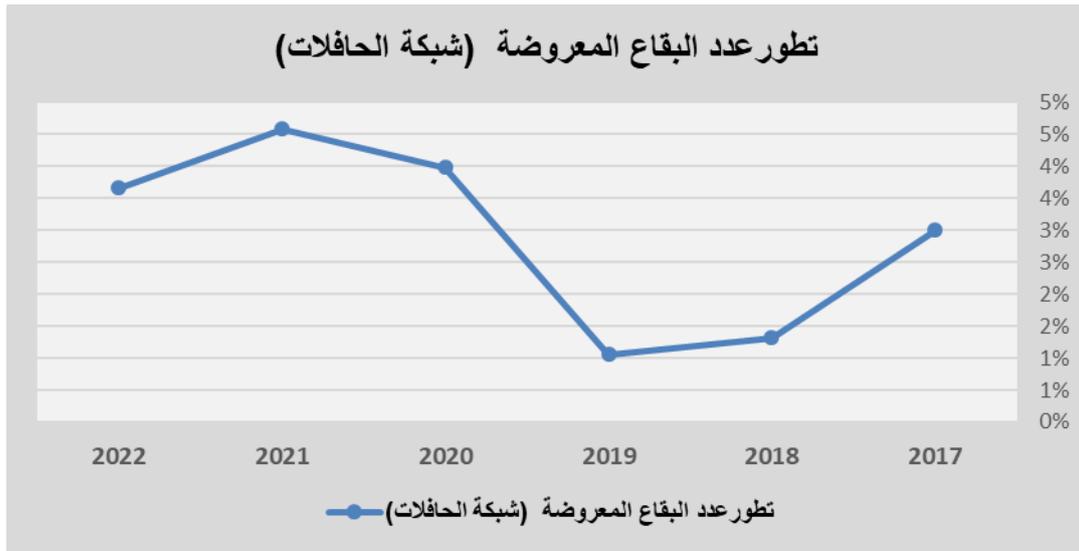
- الشبكة الحديدية:

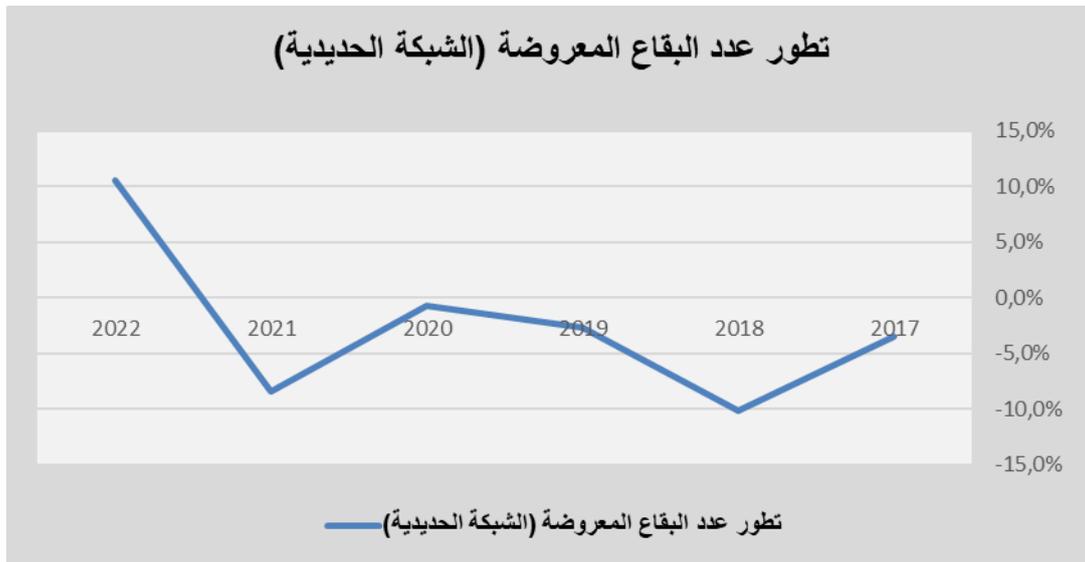
2022	2021	2020	2019	2018	2017	عدد البقاع المعروضة
28 612	28 336	28 296	25 136	27 167	28 280	شركة نقل تونس
64 260	55 687	63 439	67 235	67 801	77 442	الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية
92 872	84 023	91 735	92 371	94 968	105 722	المجموع

شهدت نسبة تطور عدد البقاع المعروضة على الشبكة الحديدية تراجعاً خلال السنوات 2018 و2019 ومن المتوقع أن تشهد هذه النسبة أيضاً تراجعاً خلال السنوات 2020 و2021 ويعود ذلك بالأخص إلى تراجع عدد البقاع المعروضة بالنسبة للشركة الوطنية للسكك الحديدية نظراً للأزمة الاقتصادية والمالية الناجمة عن انتشار جائحة الكورونا وتأثيرها على نشاط المؤسسة وتوازنها المالية حيث انجر عن ذلك التأخير في إبرام الصفقات المتعلقة باقتناء المعدات وتأخر تنفيذ المشاريع الكبرى في مجال النقل الحديدي الحضري (مشروع RFR، الجذع المركزي للمترو وتهيئة ساحة برشلونة، مترو صفاقس...).

أما بالنسبة لسنة 2022 فمن المتوقع أن تسجل هذه النسبة ارتفاعاً ويعود ذلك إلى تدعيم أسطول نقل المسافرين ومواصلة برنامج تأهيل القاطرات وتجهيز مراكز الصيانة.

2. رسم بياني لتطور المؤشر





المؤشرات التوجيهية

1- عدد المسافرين

المتوقع			المنجز			عدد المسافرين (ألف مسافر)
2022	2021	2020	2019	2018	2017	
775 764	720 621	646 437	646 888	648 290	629 934	عدد المسافرين الجملي
629 905	573 995	502 668	512 977	504 978	485 787	- عدد المسافرين (شبكة الحافلات)
145 860	146 626	143 770	133 911	143 312	144 147	- عدد المسافرين (الشبكة الحديدية)

بلغ عدد المسافرين الجملي على الطرقات 513 مليون مسافر سنة 2019 مقابل 505 مليون مسافر سنة 2018 أي بارتفاع بنسبة 1,6%، ومن المتوقع أن تشهد هذه النسبة تراجعاً مع نهاية سنة 2020 بنسبة 2%- وذلك نظراً للظروف الاستثنائية التي تمر بها البلاد جراء تفشي وباء الكورونا والذي انجر عنها توقف تقدم إنجاز المشاريع المتبقية من 2019 و2020. كما سيشهد عدد المسافرين خلال سنتي 2021 و2022 ارتفاعاً ويعود ذلك إلى برمجة اقتناءات حافلات جديدة. أما بالنسبة لعدد المسافرين على الشبكة الحديدية فقد بلغ 134 مليون مسافر سنة 2019 مقابل 143 مليون مسافر سنة 2018 أي بتراجع بنسبة 6.5%- ومن المتوقع أن يبلغ عدد المسافرين 144 مليون مسافر مع نهاية سنة 2020 أي بارتفاع بنسبة 7%.

2- الأسطول
- شبكة الحافلات
▪ تطور الأسطول

المتوقع			المنجز			الأسطول
2022	2021	2020	2019	2018	2017	
4 657	4 722	4 817	4 795	4 581	4 504	الأسطول في 31 ديسمبر
3 688	3 622	3 597	3 408	3 340	3 344	الأسطول الجاهز للاستغلال

▪ برنامج الاقتناءات المتبقية من ميزانيات 2017-2018-2019-2020

مجموع 2020-2017	ميزانية 2020	ميزانية 2019	ميزانية 2018	ميزانية 2017	المتبقية من الصفقة العامة	الشركة
69	15	10	9	35	0	الشركة الجهوية بالساحل
62	10	15	12	11	14	الشركة الجهوية بنزرت
51	0	35	0	16	0	الشركة الجهوية بمدنين
64	5	14	17	28	0	الشركة الجهوية بقابس
37	17	0	0	0	20	الشركة الجهوية بباجة
113	28	0	45	40	0	الشركة الجهوية بصفاقس
48	6	6	16	8	12	الشركة الجهوية بالكاف
39	13	12	14	0	0	الشركة الجهوية بسليانة
96	0	30	32	22	12	الشركة الجهوية القوافل قفصة
147	28	74	37	0	8	الشركة الجهوية بنابل
51	0	19	13	12	7	الشركة الجهوية بالقيروان
46	12	10	14	6	4	الشركة الجهوية بجندوبة
58	10	15	22	11	0	الشركة الجهوية بالقصرين
1138	259	259	238	98	284	شركة نقل تونس
1664	393	499	485	287	361	المجموع

بلغ أسطول الحافلات الجاهز للاستغلال 3408 حافلة سنة 2019 مقابل 3340 حافلة سنة 2018 أي بنسبة ارتفاع بـ2% ومن المتوقع أن يبلغ عدد الأسطول الجاهز مع نهاية سنة 2020 حوالي 3597 حافلة أي بنسبة ارتفاع بـ5.6%. كذلك بالنسبة لسنتي 2021 و2022 من المتوقع أن تسجل هذه النسبة ارتفاعا ويعود ذلك إلى برنامج الصيانات الكبرى المبرمجة واستكمال تنفيذ برنامج الإقتناءات المتبقية من ميزانيات 2017-2020 مع برمجة اقتناء حافلات مستعملة.

- الشبكة الحديدية

■ تطور الاسطول

2022	2021	2020	2019	2018	2017	الأسطول
						الأسطول (الشبكة الحديدية)
						- الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية
30	30	30	30	30	30	■ عدد القاطرات الكهربائية
36	36	36	36	36	35	■ عدد القاطرات
112	112	112	112	112	112	■ عدد العربات
30	30	30	30	30	30	■ عربات ذاتية الجر
						- شركة النقل بتونس
18	18	18	18	18	17	■ خط حلق الواد المرسي
183	183	189	189	189	188	■ عربات مترو الخفيف

3. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

العمل على دفع الاستثمار في النقل العمومي الجماعي وذلك بـ:

- التسريع في نسق الشراءات المبرمجة،
- مواصلة تجديد الأسطول وتدعيمه والعمل خاصة على إيجاد مصادر جديدة للتمويل،
- مراجعة التعريفة المعتمدة حالياً والتي لم تشهد أي زيادة منذ سنة 2010،
- الإعلان عن طلب عروض لإسناد خطوط جديدة للنقل الحضري والجهوي،
- الترفيع في منحة الاستثمار المدرجة بميزانية الدولة والمخصصة للتمويل الذاتي لصفقات اقتناء الحافلات لفائدة الشركات الجهوية للنقل البري،
- إرساء مبادئ الحوكمة.

بطاقة المؤشر: عدد الحوادث على متن وسائل النقل الجماعي

رمز المؤشر: 1-2-2

تسمية المؤشر: عدد الحوادث على متن وسائل النقل العمومي الجماعي

تاريخ تحيين المؤشر: 2020/10/26

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 المصابين على متن وسائل النقل العمومي للمسافرين
5. نوع المؤشر: مؤشر نشاط
6. طبيعة المؤشر: مؤشر سلامة/جودة
7. التفريعات: 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):
8. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: المدير العام للنقل البري

III- قراءة في نتائج المؤشر

1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

تقديرات			2020	إنجازات			الوحدة	مؤشرات قياس أداء الهدف
2023	2022	2021		2019	2018	2017		
تقليص عدد الحوادث			4.3%	6.8%	2.8%	3%	نسبة	المؤشر عدد 2- تطور عدد الحوادث على متن وسائل النقل العمومي الجماعي

2. تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

بالنسبة لحوادث المرور على متن وسائل النقل العمومي الجماعي تم تسجيل انخفاض في عدد الحوادث ويعود ذلك بالخصوص إلى دعم سلامة النقل الجماعي للأشخاص. بالنسبة لسنة 2020 فقد تم تسجيل إلى غاية أكتوبر 2020 انخفاضا ملحوظا نظرا للظروف الاستثنائية التي تعيشها البلاد وهو ما انجر عنه توقف نشاط شركات النقل العمومي الجماعي للمسافرين خلال فترة الحجر الصحي الشامل. ومع حرص وزارة النقل وجميع الأطراف المعنية بملف السلامة المرورية في إيجاد الحلول المناسبة لرفع التحديات التي تواجهها وسائل النقل البري وبصفة خاصة وسائل النقل العمومي الجماعي فمن المتوقع ان ينخفض عدد الحوادث خلال السنوات القادمة.

3. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

- العمل على وضع منظومة للتصرف في السلامة على مستوى الشركات الجهوية والوطنية للنقل العمومي الجماعي عبر الطرقات.
- رفع كفاءة سائقي الحافلات من خلال إحداث شهادة الكفاءة المهنية بصفة تدريجية (Formation initiale minimale obligatoire (FIMO)
- تطوير المنظومة الوطنية للتكوين في مجال سيطرة العربات والحصول على رخص السياقة.
- تنقيح مجلة الطرقات وبعض نصوصها التطبيقية ذات العلاقة بالسلامة المرورية والجولان على الطرقات.
- إرساء منظومة لاستعمال الآلات الرقمية لمراقبة مدة السياقة ومدة الراحة والسرعة.

بطاقة المؤشر: تطور النقل الحديدي للبضائع

رمز المؤشر: 1-3-1

تسمية المؤشر: تطور النقل الحديدي للبضائع

تاريخ تحيين المؤشر: 2020/10/26

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: نسبة مئوية
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):
8. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: المدير العام للنقل البري

III- قراءة في نتائج المؤشر

1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

تقديرات			2020	إنجازات			الوحدة	مؤشر قيس الأداء:
2023	2022	2021		2019	2018	2017		
<u>21,8%</u>	<u>23,8%</u>	<u>66,4%</u>	<u>26,8%</u>	<u>4,2%</u>	<u>-19,8%</u>	<u>-0,2%</u>	نسبة	المؤشر عدد 1 - تطور النقل الحديدي للبضائع (المجموع)
29,6%	17,4%	64,3%	39%	17,4%	-29%	3,8%		- تطور نقل الفسفاط
7,7%	37,4%	71%	6,3%	-12,4%	-4,4%	-6,3%		- تطور نقل للبضائع المختلفة

2. تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	الكميات المنقولة
7	5,4	4,6	2,8	2,015	1,717	2,417	نقل الفسفاط (مليون طن)
3,225	2,995	2,18	1,275	1,199	1,368	1,431	نقل للبضائع المختلفة (مليون طن)
10,225	8,395	6,78	4,075	3,214	3,085	3,848	المجموع

بلغ إنتاج هذا النقل خلال سنة 2019 مستوى 2,015 مليون طن مسجلا بذلك ارتفاعا بنسبة 17,4% مقارنة بإنتاج سنة 2018. أما على مستوى المداخل فقد بلغت 18.18 مليون دينار مقابل 15.850 مليون طن سنة 2018 أي بزيادة بـ 18,7%. كما شهد نقل البضائع المختلفة خلال سنة 2019 انخفاضا بـ 12,4% في حجم الأطنان المنقولة مقارنة مع سنة 2018 إذ بلغ 1,199 مليون طن مقابل 1,368 مليون طن سنة 2018 أما المداخل فسجلت انخفاضا بـ 6,5% إذ بلغت 14,695 مليون طن سنة 2019 مقابل 15,710 سنة 2018.

ومن المتوقع أن تسجل مداخل نقل البضائع ارتفاعا خلال 2020 و 2021 و 2022 ويعود ذلك إلى فرضيات بأنه سيتم نقل 2,8 مليون طن من الفسفاط سنة 2020 و 4,6 مليون طن محتملة سنة

2021 و 5,4 مليون طن سنة 2022. وبالنسبة لنقل البضائع فسيتم نقل 1,275 مليون طن من البضائع سنة 2020 و 2,8 مليون طن محتملة سنة 2021 و 2,995 مليون طن سنة 2022. ويعود ذلك إلى تدعيم وتجديد أسطول النقل الحديدي لنقل البضائع ومواصلة عمليات تهيئة وصيانة محطات نقل البضائع.

3. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

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

- تدعيم وتجديد أسطول النقل الحديدي لنقل البضائع،
- تأمين نقل الفسفاط بالقطار على خط توزر -قفصة -صفاقس (الخط 13)
- الترفيع في تعريفات النقل الحضري والجهوي
- الترخيص للشركة بالقيام ببعض الشراءات الخاصة بأنظمة السلامة والأشغال المستعجلة دون التقيد بمقتضيات الأمر المنظم للصفقات العمومية على غرار شركة فسفاط قفصة،
- تنمية حصة النقل الحديدي للبضائع بهدف بلوغ نسبة 6 % (حاليا 3 %).
- تحويل الديون القريبة المدى لقروض بنكية بعيدة المدى بما يسمح للشركة بعودة نسبية إلى عملها الطبيعي
- مواصلة تأهيل وصيانة معدات النقل،
- مواصلة تجهيز الورشات واقتناء معدات الإعلامية.

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

1- تقديم البرنامج واستراتيجيته

يكتسي قطاع الطيران المدني أهمية كبيرة في الاقتصاد الوطني حيث يساهم في تنمية الناتج الداخلي الخام للبلاد كما يقوم بتدعيم مختلف القطاعات الحيوية كالسياحة والتصدير والفلاحة وغيرها من المجالات وتمكّن بالإضافة إلى ذلك من توفير مواطن شغل هامّة. كما يقوم النقل الجوي على المستوى الداخلي بفكّ عزلة المناطق الداخلية الامر الذي جعل المطارات تساهم في دعم التنمية الجهوية من خلال جذب المستثمرين لبعث المشاريع وتنشيط المناطق الداخلية. كما يقوم على المستوى الخارجي بربط تونس مع مختلف الدول ممّا يساعد ذلك على تيسير المبادلات التجارية و الإندماج في الاقتصاد العالمي. وتتمثّل أهمّ ميزة لقطاع النقل الجويّ هو ارتباطه الوثيق بالمنظمات الدولية خاصة منظمة الطيران المدني الدولي بإعتبار مصادقة بلادنا على إتفاقية شيكاغو وتبعاً لذلك فإنّ سلطة الطيران المدني التونسية مطالبة بمطابقة نصوصها الوطنية مع الملاحق الصادرة عنها.

و من جهة أخرى، سعت بلادنا إلى الإنخراط في سياسة التحرير التدريجي لخدمات النقل الجوي لضمان تموقعها على المستوى الإقليمي والعالمي. حيث صادقت على قرار ياماسكورو بهدف فتح الأجواء مع الدول الإفريقية وإنشاء سوق إفريقية موحدة في النقل الجويّ. كما قامت تونس بالموافقة على إبرام الاتفاق الأوروبي المتوسطي لتحرير خدمات النقل الجويّ مع الإتحاد الأوروبي في انتظار استكمال إجراءات التوقيع على مشروع الإتفاق المذكور. وتبعاً لذلك تقوم المصالح المختصة للإدارة العامة للطيران المدني حالياً بالتقارب التشريعي مع الإتحاد الأوروبي في مجال النقل الجويّ. وتجدر الإشارة إلى أنّه بالرغم من أهمية قطاع النقل الجويّ فإنّه يعدّ قطاعاً هاماً سريع التأثير خاصّة بالأوضاع الاقتصادية، السياسية والصحية العالمية والداخلية ولعلّ الظروف الحالية التي تتسمّ بأزمة كوفيد 19 التي اجتاحت مختلف دول العالم خير دليل. وبالنظر إلى الرهانات والتحدّيات التي تشهدها بلادنا فإنّ إستراتيجية برنامج الطيران المدني في تونس خلال الفترة القادمة تتمثّل كما يلي:

إستراتيجية برنامج الطيران المدني:

- ملائمة النصوص القانونية التي تهتمّ قطاع الطيران المدني مع المتطلّبات الدولية والإستجابة لتوصيات المنظمة العالمية للطيران المدني خاصة في مجال الأمن والسلامة،
- إستعادة النسق الطبيعي لنشاط النقل الجويّ من وإلى المطارات التونسية على إثر مخلفات جائحة كورونا والحرص على تنفيذ بروتوكول كوفيد 19 بالتنسيق مع الأطراف المعنية،
- تحسين مستوى السلامة وأمن الطيران المدني على مستوى المطارات وشركات النقل الجويّ،
- إنقاذ الناقل الوطنية وتأهيلها حتّى تكون قادرة في المستقبل على الرفع من قدرتها التنافسية،
- تأهيل البنية التحتية للمطارات التونسية وتنمية وتنشيط المطارات الداخلية،
- تحقيق التقارب التشريعي مع الإتحاد الأوروبي في مجال الطيران المدني في إطار تنفيذ إتفاقية تحرير النقل الجويّ مع هذه الأخيرة،

- تركيز نظام معلوماتي في مجال الطيران المدني،
- إعادة تأهيل سلطة الطيران المدني لتدعيم دورها الرقابي والتعديلي،
- تطوير قطاع الشحن الجوي،
- تحسين جودة الخدمات المقدمة في الطائرات والمطارات.

إشكاليات برنامج الطيران المدني:

-تعمق الأزمة المالية لشركات الطيران الوطنية وخاصة شركة الخطوط التونسية خاصة بعد أزمة كوفيد19 وفي هذا الإطار يمكن أن نلخص على سبيل المثال أهم الإشكاليات التي تمرّ بها هذه الشركة والتي تتمثل كالآتي:

-صعوبات مالية:

تمرّ شركة الخطوط التونسية بوضعية مالية صعبة تظهر بصفة جليّة من خلال تحقيق نتائج سلبية متراكمة منذ سنة 2011 (ما عدا سنة 2019) وقد تسببت جائحة كورونا في تراجع مهمّ للنشاط التجاري لسنة 2020 ممّا زاد في تفاقم صعوبة الوضع المالي للشركة وقد أدت هذه الوضعية إلى:

- * تراجع الأموال الذاتية وتفاقم المديونية وتواصل العجز في السيولة،
- * ارتفاع الديون المتخلّدة تجاه ديوان الطيران المدني والمطارات،
- * عدم قدرة الشركة على الإيفاء بالتزاماتها تجاه المزوّدين،

-صعوبات هيكلية:

تتمثل أهمّ الصعوبات الهيكلية للشركة في:

- * نقائص على مستوى الهيكل والتنظيم،
- * ارتفاع عدد الأعوان مقابل تراجع الإنتاجية،
- * موسمية النشاط التجاري،
- * ارتفاع أعباء الشركة،
- * تقادم الأسطول،

- تراجع موارد ديوان الطيران المدني والمطارات وتعطلّ برامج الإستثمارية في ظلّ أزمة كوفيد 19،
- وجود تداخل في المهام الرقابية بين الإدارة العامة للطيران المدني وديوان الطيران المدني و المطارات،
- عدم قدرة سلطة الطيران المدني على ممارسة مهامها الرقابية على الوجه المطلوب نظرا لتواضع الإمكانيات المالية والبشرية،

-عدم وجود نظام معلوماتي لسلطة الطيران المدني،

- 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 وفي فيفري 2020،
- وجود نقص في عدد المراقبين للنقل الجوي بالمطارات نظرا لإحالة عديد الأعوان خاصة ممن يشغلون مثل هذه الخطة على التقاعد دون تعويضهم،
- نقص التكوين الخصوصي الفني المطلوب لفائدة كافة إطارات الإدارة العامة للطيران المدني نظرا لعدم توفّر الموارد المالية الكافية،
- غياب قاعدة بيانات خاصّة بسلامة الطيران المدني،
- عدم وجود برنامج الدولة لسلامة الطيران المدني،
- نقص في المعدّات لمعالجة الأمتعة،
- تدهور البنية التحتية بالمطارات وخاصة مطار تونس قرطاج الدولي،
- تقادم أسطول شركة الخطوط التونسية،
- تواضع حركة الشحن الجوي (توريد)،
- ضعف الحركة الجوية بالمطارات الداخلية وعدم مردودية المطارات الصغرى،
- قلة نسبة الإناث في إختصاصات ميكانيكي وفنيي الطائرات والملاحين الفنيين مقارنة بعدد الذكور.
- ضعف نسبة مشاركة المرأة في بعث المشاريع المتعلقة بالطيران المدني.

المحاور الإستراتيجية والأولويات:

- إستعادة الحركة الجوية لانسقتها الطبيعي خلال السنوات 2021-2022-2023 مع التقيد ببرتكول كوفيد 19 للحدّ من تداعياته،
- انطلاق أشغال توسعة مطار تونس قرطاج الدولي للرفع من طاقة إستيعاب المحطّة الجوية الرئيسية من 4.5 مليون مسافر سنويا إلى حدود 8 مليون مسافر سنويا،
- إنقاذ الناقلّة الوطنية وإعادة تأهيلها حتّى تكون قادرة على مواجهة المنافسة،
- ملائمة النصوص القانونية التي تهتمّ قطاع الطيران المدني مع المتطلّبات الدولية والإستجابة لتوصيات المنظمة العالمية للطيران المدني خاصة في مجال الأمن والسلامة،
- تركيز نظام معلوماتي في مجال الطيران المدني،
- تحسين الخدمات المسداة عبر إعتقاد التكنولوجيات الحديثة ودعم تقنيات الإتّصال والنّظم المعلوماتية المندمجة
- تنشيط المطارات الصغرى (الداخلية)،

-الترفيح في المعالم الغير المتعلقة بالطيران المدني بالنسبة لديوان الطيران المدني والمطارات،
-تحسين مستوى السلامة وأمن الطيران المدني على مستوى المطارات وشركات النقل الجوّي،
-ملائمة البنية التحتية لمتطلبات تطور حركة النقل الجوّي.

-تدعيم نسبة الإناث في إختصاصات ميكانيكي، فنيّ الطائرات، والملاحين الفنيين،

-تدعيم نسبة مشاركة المرأة في بعث المشاريع ذات العلاقة بالطيران المدني.

ويلاحظ من خلال المؤشرين الخاصين بالفوارق بين النساء والرجال أنّ نسبة الذكور أكثر من الإناث خاصّة في إختصاصات ميكانيكي وفنيّ وطيارين ويفسر ذلك لطبيعة هذه المهن التي تستهوي الرجال أكثر من النساء ولا يقتصر هذا الامر على تونس بل في جميع دول العالم ولئن شهدت نسبة مشاركة المرأة في وظائف الطيران المدني إرتفاعا ملحوظا إلاّ أنه ما زال محتشما وهو ما يقتضي تظافر جميع الجهود على التوعية بأهميّة دور المرأة في النهوض بقطاع الطيران المدني من خلال تعزيز تواجدها في مهن الطيران وكذلك في مجال بعث المشاريع ذات العلاقة.

2-أهداف ومؤشرات قياس الأداء الخاصة ببرنامج الطيران المدني:

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

بهدف تنفيذ إستراتيجية برنامج الطيران المدني بالنسبة لسنة 2021 والسنوات الموالية السابق ذكرها فقد تمّ رسم 4 أهداف جديدة التي تتماشى مع مقتضيات المرحلة القادمة والتي تعكس إشكاليات وتستجيب لتوجّهات برنامج الطيران المدني، وتتفرّع عن كلّ من هذه الأهداف مؤشرين قصد قياس مدى تحقيق هذه الأهداف وفيما يلي حوصلة للأهداف والمؤشرات التي تمّ إعتمادها:

* حوصلة للأهداف والمؤشرات:

مؤشرات قياس الأداء	الأهداف
المؤشر عدد 1 - نسبة تطابق الإطار التشريعي والتنظيمي الوطني في مجال الطيران المدني مع منظمة الطيران المدني الدولي المؤشر عدد 2- نسبة التقدّم في تركيز النظام المعلوماتي في مجال سلامة الطيران المدني	الهدف 1:تحسين نجاعة الإشراف على سلامة الطيران المدني
المؤشر عدد 1 -نسبة رضاء المسافرين المؤشر عدد 2 -نسبة انتظام الرحلات الجوية للناقلة الجوية	الهدف 2 : تحسين جودة الخدمات المقدّمة للمسافرين بمطار تونس قرطاج الدولي
المؤشر عدد 1- نسبة تطوّر حركة النقل الجوي للطائرات المؤشر عدد 2 - نسبة تطوّر حركة النقل الجوي للمسافرين المؤشر عدد 3- نسبة تطوّر حركة النقل الجوي للبضائع	الهدف 3: تنمية النقل الجوي بالمطارات
المؤشر عدد 1- نسبة الإناث من طيارين وميكانيكي وفنيي الطائرات المؤشر عدد 2 -نسبة باعثات المشاريع في مجال الطيران المدني	الهدف 4:تعزيز تمثيلية المرأة في قطاع الطيران المدني

✓ الهدف 1 تحسين نجاعة الإشراف على سلامة الطيران المدني:

تقديم الهدف:

وفقا لمقتضيات الأمر عدد 410 لسنة 2014 المؤرخ في 16 جانفي 2014 المتعلق بتنظيم المصالح المركزية لوزارة النقل، فإنّ من أهمّ الصلاحيات الموكولة للإدارة العامة للطيران المدني هو الإشراف على قطاع الطيران المدني وعلى وجه أخصّ الإشراف على سلامة الطيران المدني. ومن منطلق أنّ سلامة الطائرات والمطارات من أوكد المسائل التي أوصت بها المنظمة العالمية للطيران المدني إلى جانب مختلف المنظّمات المتخصصة في مجال الطيران المدني، فإنّ دور سلطة الطيران المدني مهمّ جدّا في ضمان الحفاظ على جانب السلامة ولا يكون ذلك ممكنا إلاّ بتوفير الوسائل المادية والقانونية والبشرية اللازمة

لها لممارسة نشاطها الرقابي على المستغلين. وعلى هذا الأساس وقع الإختيار على الهدف المذكور أعلاه حتى يتسنى تحسين مستوى الإشراف على السلامة في مجال الطيران المدني وكذلك متابعة أداء هذه المنظومة.

مرجع الهدف:مخطط 2016-2020

مبّررات إعتداد المؤشّرات الخاصّة بالهدف:

***المؤشّر عدد 1** نسبة تطابق الإطار التشريعي والتنظيمي الوطني في مجال الطيران المدني مع منظمة الطيران المدني الدولي:

تبعاً لمصادقة تونس على إتفاقية شيكاغو ونظراً لأنها دولة عضوة في المنظمة العالمية للطيران المدني، فإنّها مطالبة بتطبيق التوصيات والقواعد الفنيّة المضمّنة بملاحق المنظمة خاصّة في ما يهمّ مجال سلامة الطيران المدني علاوة على ذلك تقوم منظمة الطيران المدني بمتابعة مدى تطبيق القواعد القياسية الدولية وتوصيات منظمة الطيران المدني الدولي لدى الدول الأعضاء وذلك من خلال القيام بعمليات التدقيق في السلامة من قبل خبراء راجعين لها بالنظر.

وفي إطار متابعة مدى تطابق نصوصنا الوطنية مع الملاحق الصادرة عن منظمة الطيران الدولي تمّ إعتداد مؤشّر جديد يخصّ نسبة تطابق الإطار التشريعي والتنظيمي الوطني في مجال الطيران المدني مع منظمة الطيران المدني الدولي لقياس مدى الإستجابة لهذه التوصيات والإمتثال للمقاييس والإجراءات الدولية المعمول بها بهدف الإرتقاء بمنظومة الإشراف على السلامة نحو أفضل المستويات من حيث النجاعة والحرفية.

وتجدر الإشارة إلى أنّه تمّ استبدال المؤشّر السابق الخاص بالسلامة بالمؤشّر الجديد لأنّه يعكس أولويات برنامج عمل الإدارة العامة للطيران المدني في الوقت الحالي خاصّة على إثر الزيارة التي قام بها فريق التدقيق التابع للمنظمة الدولية للطيران المدني إلى تونس في فيفري المنقضي والتي أسفرت عن تسجيل عدّة إخلالات على المستوى التشريعي والتنظيمي وهو ما يستدعي مزيد العمل على معالجتها والسعي لمطابقة التشريعات الدولية .

***المؤشّر عدد 2** نسبة النّقْدَم في تركيز النظام المعلوماتي في مجال سلامة الطيران المدني:

تفتقر الإدارة العامة للطيران المدني إلى نظام معلوماتي خاصّ بها يساعدها على تحسين أدائها وتيسير القيام بالمهام الموكولة إليها وفقاً للمعايير الدولية، حيث فرضت منظمة الطيران الدولي على الدول الأعضاء إعتداد سلطات الطيران المدني التابعة لها نظام معلوماتي يمكّن من جمع وتخزين والحصول على كافّة المعطيات والمعلومات الحينية لكافة الإدارات التابعة للإدارة العامة للطيران المدني إلى جانب ربط الإدارة العامة على المستوى الداخلي ومع كافّة المستغلين.

وتبعاً لذلك ستمكّن المنظومة من تيسير مثلاً مهام التدقيق وبالتالي إضفاء النجاعة اللّزّمة على عمل سلطة الطيران المدني من خلال توفير المعطيات اللّزّمة بخصوص مختلف عمليات التدقيق المجراة على المستغلين والإخلالات التي يتم معالجتها

في الغرض إلى جانب متابعة مختلف الشركات الراجعة لها بالنظر، ومن شأنها كذلك المساهمة في تحسين أساليب عمل الإدارة العامة للطيران المدني على المستوى الداخلي وعلى مستوى تعاملها مع نظرائها، لذلك تمّ إختيار هذا المؤشر الجديد حتى يتسنى متابعة مدى تركيز النظام المعلوماتي في مجال سلامة الطيران المدني الذي ما زال في المراحل ما قبل التركيز.

الجدول الزمني لمؤشرات الهدف عدد 1 تحسين

نجاعة الإشراف على سلامة الطيران المدني

تقديرات			2020	إنجازات			الوحدة	مؤشرات قيس أداء الهدف
2023	2022	2021		2019	2018	2017		
%100	%75	%70	%60	%60	%61	%62	نسبة	المؤشر عدد1: نسبة تطابق الإطار التشريعي والتنظيمي
%40	%20	%10	%0	%0	%0	%0	نسبة	المؤشر عدد2: نسبة التقدّم في تركيز النظام المعلوماتي في مجال سلامة الطيران المدني

✓ الهدف 2 تحسين جودة الخدمات المقدّمة للمسافرين بمطار تونس قرطاج الدولي:

تقديم الهدف:

يعتبر النقل الجوي أحد أهمّ القطاعات الداعمة لمجال السياحة لذلك فإنّ تحسين الخدمات المقدّمة في الطائرات والمطارات التونسية من شأنها أن تساهم في تشجيع السياح على الإقبال على بلادنا، كما أنّ مسألة الجودة توليها المنظمة الدولية للطيران المكانة الهامة لذلك أدرجتها ضمن سلّم أولوياتها والتي يجب على الدول الأعضاء وضعها في إطار إستراتيجياتها الوطنية. وتمّ التركيز على مطار تونس قرطاج عند اعتماد هذا الهدف، نظرا لأهميّة هذا المطار من حيث عدد المسافرين مقارنة ببقية المسافرين ونظرا للاكتظاظ الكبير الذي يشهده وقت الذروة حيث يفوق في هذه الفترة طاقة إستعابه الحقيقية بالإضافة إلى التأخير الكبير المسجّل من وإلى مطار تونس قرطاج الدولي ممّا يؤثّر بدرجة كبيرة على جودة الخدمات المقدّمة للمسافرين وهو ما يفسّر إختيار هذا الهدف الجديد وذلك قصد تنمية النقل الجوي ببلادنا.

- مرجع الهدف: مخطط 2016-2020

- مبررات اعتماد المؤشّرات الخاصّة بالهدف:

*المؤشّر عدد 1 نسبة رضا المسافرين:

تمّ إختيار هذا المؤشّر الجديد للتمكّن من تقييم وقياس مدى جودة الخدمات المقدّمة طيلة مسار الرحلة الجوّية والعمل على تحسينها لأنّ رضا المسافرين من شأنه أن يعكس مستوى الخدمات المسداة سواء بالطائرة أو المطار بإعتباره المعني بالدرجة الأولى بهذه الخدمات المقدّمة إليه ويمكن قياس نسبة الرضا عن طريق إستمارة يقوم بتعميرها المسافرين.

ولذلك يعدّ نسبة رضا المسافرين من أهمّ الآليات التي تمكّن من متابعة جودة الخدمات المقدّمة لهم والعمل على الإرتقاء بها إلى المستوى المطلوب.

*المؤشّر عدد 2 نسبة انتظام الرحلات الجوّية للناقلة الجوّية:

تمّ الإبقاء على هذا المؤشّر لمواصلة متابعة نسبة تأخير رحلات الناقلة الوطنية من وإلى مطار تونس قرطاج الدولي نظرا للتأخير المتكرّر المسجّل خاصّة لدى طائرات شركة الخطوط التونسية ويمكن المؤشّر من الوقوف على أسباب التأخير والحرص على معالجة هذا الإشكال، كما أنّ هذا المؤشّر يسهّل عملية قياس مدى جودة الخدمات المقدّمة بالناقلة الجوّية نظرا لأنّ عدم انتظام رحلاتها من شأنه أن يؤثّر سلبا على جودة خدماتها ويتسبّب في تراجع قدرتها التنافسية مقارنة مع الشركات الأخرى للطيران.

وتستدعي المرحلة الحرجة التي تمرّ بها الشركة العمل على تقليص نسبة التأخير لضمان بقاءها واستعادة ثقة الحريف واكتساح الأسواق الخارجية.

الجدول الزمني لمؤشرات الهدف عدد 2 تحسين جودة الخدمات

المقدمة للمسافرين بمطار تونس قرطاج الدولي

تقديرات			2020	إنجازات			الوحدة	مؤشرات قيس أداء الهدف
2023	2022	2021		2019	2018	2017		
	%60	%50	***	%42.8	%43	%48	نسبة	المؤشر عدد 1: نسبة رضا المسافرين
	%65	%60	%52	%40	%42	%44	نسبة	المؤشر عدد 2: نسبة انتظام الرحلات الجوية للناقلة الجوية

الهدف 3 تنمية النقل الجوي بالمطارات:

ما يلاحظ بالنسبة لمطاراتنا التونسية الراجعة بالنظر لديوان الطيران المدني والمطارات هو وجود إختلال في المطارات في ما يخص نسبة تطور الحركة الجوية للمسافرين وتطور حركة النقل الجوي للبضائع. حيث تعاني المطارات الداخلية من ضعف الحركة الجوية بها بالرغم من إقرار بعض الإجراءات الخاصة لفائدة هذه المطارات كفتح الأجواء بمطار طبرقة وإعفاء المسافرين والطائرات على الرحلات الداخلية من المعاليم الخاصة بالمطارات وبخدمات الملاحة الجوية، في حين تشهد المطارات الأخرى كمطار تونس قرطاج ومطار جربة جرجيس إرتقاعا في نسبة الحركة الجوية للمسافرين والبضائع. وحيال هذه الوضعية وجد ديوان الطيران المدني والمطارات نفسه أمام خيارين وهما العمل على الرفع في نسبة الحركة الجوية بالمطارات الانفة الذكر وكذلك السعي لإيجاد الآليات الكفيلة بتنشيط المطارات الداخلية وتحسين مردوديتها. لذلك تم إختيار هذا الهدف لمتابعة تطور الحركة الجوية بالمطارات التونسية الراجعة بالنظر للديوان والعمل على تنمية النقل الجوي وتنشيط المطارات الداخلية.

- مرجع الهدف: المخطط المديرى الوطنى لوزارة النقل 2040

- مبررات إعتداد المؤشرات الخاصة بالهدف:

المؤشر عدد 1: نسبة تطوّر حركة النقل الجوى للطائرات

يمكن هذا المؤشر من قياس نسبة تطوّر حركة النقل الجوى للطائرات بجميع المطارات التونسية الراجعة بالنظر لديوان الطيران المدينى والمطارات والعمل على تحسينه ومعالجة الإشكاليات الموجودة بالمطارات خاصة الداخلية التى تعاني من ضعف كبير فى الحركة الجوية.

المؤشر عدد 2: نسبة تطوّر حركة النقل الجوى للمسافرين

يمكن هذا المؤشر من قياس نسبة تطوّر حركة النقل الجوى للمسافرين بجميع المطارات التونسية الراجعة بالنظر لديوان الطيران المدينى والمطارات والسعى لتتميته ومعالجة الإشكاليات الموجودة بالمطارات خاصة الداخلية التى تعاني من ضعف كبير فى نسبة المسافرين المتوافدين عليها.

المؤشر عدد 3: نسبة تطوّر حركة النقل الجوى للبضائع

يمكن هذا المؤشر من قياس نسبة تطوّر حركة النقل الجوى للبضائع بجميع المطارات التونسية الراجعة بالنظر لديوان الطيران المدينى والمطارات مع العلم أنّ حركة النقل الجوى تعتبر ضعيفة مقارنة بنشاط المسافرين نظرا لوجود عدّة أسباب ويبرز هذا الإشكال أكثر فى المطارات الداخلية لذلك تمّ إختيار هذا المؤشر الجديد لمتابعة نشاط الشحن الجوى بالمطارات التونسية التابعة لديوان الطيران المدينى والمطارات والعمل على تتميته.

الجدول الزمنى لمؤشرات الهدف عدد 3 تنمية النقل الجوى بالمطارات

تقديرات			2020	إنجازات			الوحدة	مؤشرات قياس أداء الهدف
2023	2022	2021		2019	2018	2017		
+%23	+%23	+%23	-%67	%0	%7.5	%9.6	نسبة	المؤشر عدد 1: نسبة تطوّر حركة النقل الجوى للطائرات

المؤشر عدد 2:	نسبة تطور حركة النقل الجوي للمسافرين	نسبة	%13.8	%15.2	%3.7	-%73	+%28	+%28	+%28
المؤشر عدد 3:	نسبة تطور حركة الشحن الجوي	نسبة	%16.1	-%1.6	-%17	-%7	+%3	+%3	+%9.8

✓ الهدف 4 تعزيز تمثيلية المرأة في قطاع الطيران المدني:

عملا بمقتضيات منشور رئيس الحكومة عدد 16 المؤرخ في 14 ماي 2020 والمتعلق بإعداد مشروع ميزانية الدولة لسنة 2021 الذي دعا إلى ضرورة الأخذ بعين الإعتبار مقارنة النوع الاجتماعي في إطار المشروع السنوي للقدرة على الأداء لسنة 2021 بهدف تقليص الفوارق المسجلة بين الذكور والإناث في نطاق البرنامج، فقد تمّ إختيار هذا الهدف الجديد لتدعيم مشاركة المرأة في قطاع الطيران المدني سيما وأنه توجد بعض الإختصاصات التي مازالت تسجّل نقصا ملحوظا في عدد الإناث.

- مرجع الهدف: منشور رئيس الحكومة عدد 16 المؤرخ في 14 ماي 2020.

- مبررات إعتداد المؤشرات الخاصة بالهدف:

• المؤشر عدد 1 نسبة الإناث من طيارين وميكانيكي وفنيي الطائرات:

يشهد إختصاصي ميكانيكي وفنيي الطائرات قلة عدد الإناث، كما أنّ إختصاص الطيارين يهيمن فيه عدد الرجال على النساء لذلك تمّ إختيار هذا المؤشر الجديد قصد قياس نسبة مشاركة الإناث في الإختصاصات المذكورة ومحاولة التقليل في الفوارق بين الجنسين.

• المؤشر عدد 2 نسبة باعئات المشاريع في مجال الطيران المدني:

تمثّل نسبة النساء الباعئات للمشاريع في مجال الطيران ضئيلة جدًا مقارنة بنسبة الرجال ويمكن هذا المؤشر من متابعة هذا التفاوت والوقوف على أسباب ذلك والسعي تبعا لذلك إلى إيجاد الحلول الممكنة لتعزيز مشاركة المرأة في مجال ريادة الأعمال في الطيران المدني، لذلك تمّ إختيار هذا المؤشر الجديد.

الجدول الزمني لمؤشرات الهدف عدد 4

تعزيز تمثيلية المرأة في قطاع الطيران المدني

تقديرات			2020	إنجازات			الوحدة	مؤشرات قياس أداء الهدف
2023	2022	2021		2019	2018	2017		
%10	%10	%10	%10	%9	%1	%1	نسبة	المؤشر عدد1: نسبة الإناث من طيارين وميكانيكي وفنيي الطائرات
0	0	0	0	0	0	*0	نسبة	المؤشر عدد2: نسبة باعثات المشاريع في مجال الطيران المدني

*لم تتقدم أي امرأة لبعث مشروع في مجال الطيران المدني بإستثناء باعثة مؤسسة المعهد المتوسطي لصيانة الطائرات

IMMA منذ سنة 2009.

2 - 2 تقديم أنشطة برنامج الطيران المدني:

تقديرات الإعتمادات للأنشطة لسنة 2021	الأنشطة	التدخلات	تقديرات المؤشرات لسنة 2021	الأهداف			برنامج
	-إحداث الهيئة الوطنية للطيران المدني	- تحيين ومطابقة النصوص الوطنية في مجال الطيران المدني مع المتطلبات الدولية خاصة ملاحق المنظمة الدولية للطيران المدني - تحقيق التقارب التشريعي مع الإتحاد الأوروبي في مجال الطيران المدني -إصدار مجلة الطيران المدني الجديدة	70%	تحسين نجاعة الإشراف على سلامة الطيران المدني			الطيران المدني

			<p>-تكوين خصوصي لإطارات الإدارة العامة للطيران المدني -تعزيز الموارد البشرية المتخصصة -معالجة الإخلالات المسجلة من قبل فريق تدقيق المنظمة الدولية للطيران المدني</p>				
	305 ألف دينار	نظام إنجاز معلوماتي	<p>-تحيين كراس شروط لإختيار مكتب الدراسات على ضوء الحاجيات الحقيقية للإدارة العامة للطيران المدني -الإعلان عن طلب عروض الخاصة بالصفقة -فرز العروض</p>	10%			

		<p>مقاعد الطائرات من طراز A320، تجديد الأجهزة CMU و (ADS-B)</p> <p>- خلاص التسبقات لسنة 2021 على معلوم إقتناء 5 طائرات A320 NEO</p> <p>- إعادة طلب العروض الخاص بمشروع بيع وإعادة تأجير (sale and lease back) 5 طائرات A320 NEO نظرا لتغير مواعيد تسليم الطائرات.</p> <p>- إعادة هيكلة الموارد البشرية: التقليل في عدد أعوان مجمع الخطوط التونسية وإعادة هيكلة تمثيل الشركة بالخارج</p> <p>- في إطار خطة الإنقاذ لمجابهة</p>	<p>الإستقلالية والمرونة في إجارة مجمع الخطوط التونسية</p>				
--	--	--	---	--	--	--	--

		تبعات أزمة كورونا منذ بداية سنة 2020، تعترم شركة الخطوط التونسية وبمساعدة مكتب إستشارة مختص، إعداد مخطط إستراتيجي في أفق 2025 يتضمن برنامج إعادة هيكلة الشركة ومخطط أعمال لمدة 5 سنوات ومخطط التمويل.					
400000	- مشروع تهيئة مطار تونس قرطاج الدولي	- مواصلة إتخاذ التدابير وتطبيق الإجراءات الخاصة بالتوقّي من جائحة كورونا -الإنطلاق في أشغال توسعة مطار تونس قرطاج الدولي للرفع من طاقة إستيعاب المحطّة الجوية الرئيسية	+23%	تنمية النقل الجوي بالمطارات الداخلية			
4000	-توسعة وإعادة جزئية للمحطّة الجوية 2 لمطار تونس	الخاصة بالتوقّي من جائحة كورونا -الإنطلاق في أشغال توسعة مطار تونس قرطاج الدولي للرفع من طاقة إستيعاب المحطّة الجوية الرئيسية	+28%				
4500	-توسعة المبنى الفنّي بمطار تونس قرطاج الدولي	الخاصة بالتوقّي من جائحة كورونا -الإنطلاق في أشغال توسعة مطار تونس قرطاج الدولي للرفع من طاقة إستيعاب المحطّة الجوية الرئيسية					
8700	-إقتناء وتركيز 4 منارات متعدّدة						

	4200	الإتجاهات ذات التردد العالي جدًا وثلاث أجهزة لقيس المسافات -إقتناء نظام معالجة وتبادل معطيات AIP و D-NOTAM	-ضمان الصحة والسلامة المهنية وسلامة كلّ المتدخّلين في المطار (متابعة التطوّرات المتعلّقة بالتدابير الصحية للوقاية من فيروس كورونا..) -تحسين الخدمات المسداة عبر مزيد إستعمال التكنولوجيات الحديثة -تطوير المطارات الصغرى				
			-تطوير حركة الشحن الجوي (توريد)	+3%			
			-تحسين قدرات فنيي طائرات من الاناث من خلال قبول متربصين فنيي طائرات من الاناث عبر تربصات تدريبية في سنة 2021	10%	تعزيز تمثيلية المرأة في قطاع الطيران المدني		

			<p>-انتداب فنيي طائران من الإناث سنة 2021</p> <p>-وضع خطة لكيفية وشروط انتداب طيارين من الإناث لديهم الخبرة والكفاءة اللازمين لتطوير أنشطة</p>					
			<p>-وضع إمتيازات تفاضلية لفائدة المرأة وتشجيعها على الإستثمار في ميدان الطيران المدني</p>	0				

3-نفقات برنامج الطيران المدني:
 3-1- ميزانية برنامج الطيران المدني:
 ميزانية برنامج الطيران المدني حسب طبيعة النفقة
 (إعتمادات الدفع)

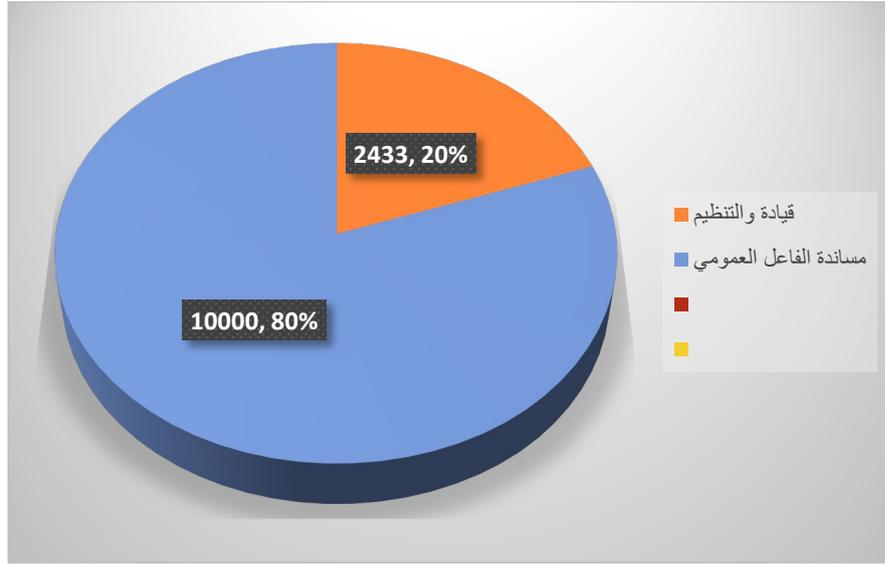
النسبة	الفارق	تقديرات 2021	ق م 2020	إنجازات 2019	البيان
18%	301	1968	1667	1061.362458	نفقات التأجير
					نفقات التسيير
0.43%	45	10465	10420	3342.407037	نفقات التدخلات
					نفقات الإستثمار
					نفقات العمليات المالية
					بقية النفقات
3%	355	12433	12078	4403.769495	المجموع

جدول ميزانية برنامج الطيران المدني حسب مآل النفقة

حسب البرامج الفرعية والأنشطة

نسبة التطور 2021-2020		تقديرات 2021 (2)	قانون المالية 2020 (1)	إنجازات 2019	الأنشطة	بيان البرنامج
النسبة (%) (1)/(1)-(2)	المبلغ (1)-(2)					
					الأنشطة المركزية	البرامج الفرعية المركزية
%17	346.000	2433.000	2087.000	1403.796495	النشاط 1 قيادة والتنظيم	برنامج فرعي 1 الإشراف
0	0	10000.000	10000.000	3000.000	النشاط 2 مساندة الفاعل العمومي	على قطاع الطيران المدني
					مجموع البرامج الفرعية الجهوية والأنشطة	
%3	346.000	12433.000	12087.000	4403.769495	مجموع البرنامج	

ميزانية برنامج الطيران المدني حسب البرامج الفرعية
لسنة 2021



**بطاقات مؤشرات قياس الأداء
لبرنامج الطيران المدني**

بطاقة مؤشر قياس أداء

رمز المؤشر: 1-1-2

تسمية المؤشر: نسبة تطابق الإطار التشريعي والتنظيمي الوطني في مجال الطيران المدني مع منظمة الطيران المدني الدولي

تاريخ تحيين المؤشر: أوت 2020.

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 الإشراف على سلامة الطيران المدني
- 4- تعريف المؤشر: يتمثل في مؤشر لقياس مدى الإستجابة لهذه التوصيات والإمتثال للمقاييس والإجراءات الدولية المعمول بها بهدف الإرتقاء بمنظومة الإشراف على السلامة نحو أفضل المستويات من حيث النجاعة والحرفية.
- 5- نوع المؤشر: مؤشر نتائج (ind de résultats)
- 6- طبيعة المؤشر: مؤشر جودة (qualité)
- 7- التفرعات (لايوجد)

التفاصيل الفنية للمؤشر

- 1 - طريقة إحتساب المؤشر (Formule): القواعد التي تم تنفيذها/القواعد المطلوبة normes implémentées/normes exigées
- 2- وحدة المؤشر: نسبة مائوية
- 3 - المعطيات الأساسية لإحتساب المؤشر: إحصائيات المنظمة العالمية للطيران المدني
- 4 - طريقة تجميع المعطيات الأساسية لإحتساب المؤشر: المعطيات الخاصة بالمنظمة العالمية للطيران المدني من خلال إحصائيات، جداول
- 5- مصدر المعطيات الأساسية لإحتساب المؤشر: إدارة السلامة الجوية
- 6- تاريخ توفر المؤشر: كل سنة
- 7- القيمة المستهدفة للمؤشر: 100%
- 8- القيمة المستهدفة حسب البرامج الفرعية: لاشئ
- 9- المسؤول عن المؤشر: إدارة السلامة الجوية.

قراءة في نتائج المؤشر

التقديرات				الإنجازات			الوحدة	مؤشر قيس الأداء:
2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017		
%100	%75	%70	%60	%60	%61	%62	النسبة	نسبة تطابق الإطار التشريعي والتنظيمي

1-سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر:

2-تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بمؤشر:

تمّ تسجيل سنة 2020 نفس النسبة المحقّقة خلال السنة الفارطة وهي نسبة 60% وهو ما يمثل تراجعاً في النسب التي تمّ

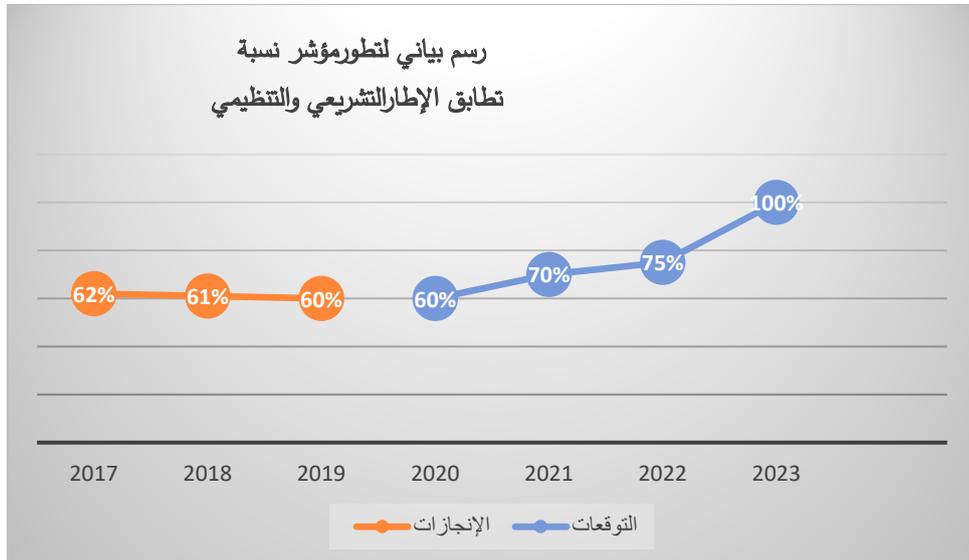
تحقيقها في السابق وهي نسب 62% و61% ويفسّر ذلك بعدم إصدار مجلة الطيران المدني إلى حدّ الآن وتحيينها وكذلك تحيين مختلف النصوص المطبّقة لها طبقاً لتوصيات المنظمة العالمية للطيران المدني إلى جانب عدم معالجة الإخلالات

التي سجّلها فريق التدقيق التابع للمنظمة العالمية للطيران المدني في السابق بالإضافة إلى النقص الملحوظ في الموارد البشرية والمادية للإدارة العامة للطيران المدني ممّا حال دون تحقيق الأهداف المرجوة كما أنّ الإطار التنظيمي للإدارة العامة للطيران المدني ما زال لم يستجيب بعد لتوصيات المنظمة العالمية المذكورة إلى أنّه من المؤمل أن يتم الترفيع في

هذه النسبة سنة 2021 لتصل إلى نسبة 70% و75% سنة 2020 خاصة بعد إصدار مجلة الطيران المدني محيئة مع تحيين كذلك

النصوص المطبقة لها وإحراز تقدّم في معالجة النقائص المسجلة من قبل فريق التدقيق التابع للمنظمة العالمية للطيران المدني خاصة في ما يخصّ الإطار التنظيمي وإصدار بقية النصوص الترتيبية المطلوبة طبقاً لتوصيات المنظمة العالمية.

3-رسم بياني حول نسبة تطابق الإطار التشريعي والتنظيمي:



4- أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المستهدفة للمؤشر:

تقديرات الإعتمادات لسنة 2021	الأنشطة	التدخلات	تقديرات المؤشر لسنة 2021	القيمة المستهدفة حسب البرامج الفرعية	القيمة المستهدفة للمؤشر لسنة 2021
	-إحداث هيكل مستقل وإعادة تنظيم مصالح الإدارة العامة للطيران المدني	-تحيين ومطابقة النصوص الوطنية في مجال الطيران المدني مع المتطلبات الدولية خاصة ملاحق المنظمة الدولية للطيران المدني -تعزيز الموارد البشرية والمادية للإدارة العامة للطيران المدني -تحقيق التقارب التشريعي مع الإتحاد الأوروبي في مجال الطيران المدني -إصدار مجلة الطيران الجديدة في نسختها المحيثة -تكوين خصوصي لإطارات الإدارة العامة للطيران المدني -معالجة الإخلالات المسجلة من قبل فريق تدقيق المنظمة الدولية للطيران المدني	%10		%10

5- تحديد أهم النقائص المتعلقة بالمؤشر:

هذا المؤشر يمكن من قياس مدى مطابقة النصوص الوطنية لملاحق المنظمة العالمية للطيران المدني ولا يمكن من معرفة مدى ملائمة الإطار التنظيمي للمعايير الدولية المطلوبة كما أنه لا يعكس مدى ملائمة جل القوانين الوطنية في مجال الطيران المدني خاصة مجلة الطيران المدني لهذه الملاحق المذكورة.

بطاقة مؤشر قياس أداء

رمز المؤشر: 2-1-2

تسمية المؤشر: نسبة التقدّم في تركيز النظام المعلوماتي في مجال سلامة الطيران المدني

تاريخ تحيين المؤشر: أوت 2020.

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 الإشراف على سلامة الطيران المدني

4 -تعريف المؤشر: يمكّن النظام المعلوماتي من جمع وتخزين والحصول على كافّة المعطيات والمعلومات الحينية لكافة الإدارات التابعة للإدارة العامة للطيران المدني إلى جانب ربط الإدارة العامة على المستوى الداخلي ومع كافّة المستغلين.

5-نوع المؤشر: مؤشر نتائج (ind de résultats)

6-طبيعة المؤشر: مؤشر جودة (qualité)

7-التفريعات (لايوجد)

التفاصيل الفنية للمؤشر

1 -طريقة إحتساب المؤشر (Formule):نسبة الأعمال المنجزة فعلياً/نسبة الأعمال الجملية اللازمة لإنجاز

المشروع

2-وحدة المؤشر :نسبة مائوية

3 -المعطيات الأساسية لإحتساب المؤشر: محاضر جلسات، مراسلات....

4 -طريقة تجميع المعطيات الأساسية لإحتساب المؤشر:يتم التنسيق مع الإدارة العامة لتنمية الإدارية ونظم

المعلومات والنقل الذكي للحصول على المعطيات اللازمة لمتابعة مدى إنجاز النظام المعلوماتي.

5-مصدر المعطيات الأساسية لإحتساب المؤشر: الإدارة العامة للتنمية الإدارية ونظم المعلومات والنقل الذكي

6-تاريخ توفر المؤشر: كل سنة

7-القيمة المستهدفة للمؤشر: 100%

8-القيمة المستهدفة حسب البرامج الفرعية: لاشئ

9- المسؤول عن المؤشر:إدارة السلامة الجوية.

قراءة في نتائج المؤشر

1-سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر:

2-تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بمؤشر:

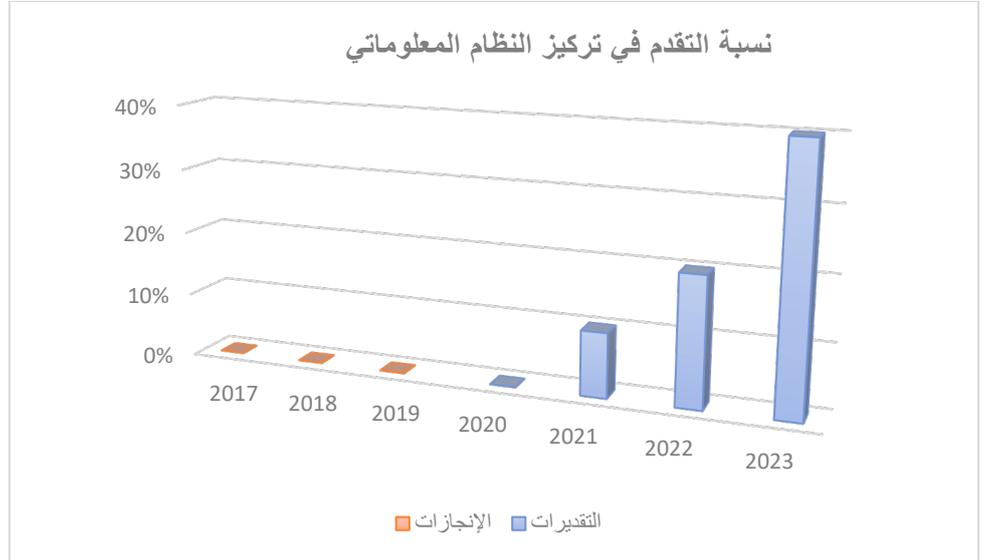
التقديرات				الإنجازات			الوحدة	مؤشر قيس الأداء:
2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017		
%40	%20	%10	%0	%0	%0	%0	نسبة تطابق الإطار التشريعي والتنظيمي	

لم يتم إلى حدّالآن إحراز تقدم كبير في المشروع بإعتبار أنّه ما زال في طور الأعمال التحضيرية حيث لازالت المصالح المختصة للإدارة العامة للتنمية الإدارية ونظم المعلومات والنقل الذكي منكبّة على إعداد كراسات شروط بالتنسيق مع مختلف

المصالح خاصة الإدارة العامة للطيران المدني لتحديد حاجياتها بخصوص النظام المعلوماتي المزمع إنجازه لفائدتها ومن المؤمل أن يتم استكمال دراسات الشروط والإعلان عن طلب عروض لإختيار مكتب دراسات الذي سيقوم بإنجاز المشروع

لذلك يتوقع أن تكون نسبة الإنجاز سنة 2021 في حدود نسبة 10% لتحرز تقدّم طفيف بنسبة 20% سنة 2022 وفق التوقعات لتصل إلى نسبة 40% وذلك نظرا للنسق البطيء لتقدّم تنفيذ المشروع.

3- رسم بياني حول نسبة التقدّم في تركيز النظام المعلوماتي في مجال سلامة الطيران المدني:



4 أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المستهدفة للمؤشر:

تقديرات الإعتمادات لسنة 2021	الأنشطة	التدخلات	تقديرات المؤشر لسنة 2021	القيمة المستهدفة حسب البرامج الفرعية	القيمة المستهدفة للمؤشر لسنة 2021
305 ألف دينار	إنجاز نظام معلوماتي	-تحيين كراس شروط لإختيار مكتب الدراسات على ضوء الحاجيات الحقيقية للإدارة العامة للطيران المدني -الإعلان عن طلب عروض الخاصة بالصفقة -فرز العروض -إختيار العارض صاحب العرض الأفضل -الإنطلاق في إنجاز مشروع النظام المعلوماتي لفائدة الإدارة العامة للطيران المدني	%10		%10

5-تحديد أهمّ النقائص المتعلقة بالمؤشر :

مؤشر نسبة التقدم في تركيز النظام المعلوماتي للإدارة العامة للطيران لا يمكن من قياس مدى الإشراف نجاعة السلامة على السلامة إلاّ أنه يفسر إعتقاد هذا المؤشر وإدراجه ضمن الهدف المتعلق بتحسين نجاعة الإشراف لأنّ النظام المعلوماتي مهمّ جدّا في تحسين أداء الإدارة العامة للطيران المدني وتحسين مهمّة الإشراف.

بطاقة مؤشر قياس أداء

رمز المؤشر: 1-2-2

تسمية المؤشر: نسبة رضا المسافرين

تاريخ تحيين المؤشر: أوت 2020.

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 جودة الخدمات المقدّمة للمسافرين بمطار تونس قرطاج الدولي
- 4 -تعريف المؤشر: يتمثل في مؤشر لقياس مدى جودة الخدمات المقدّمة طيلة مسار الرحلة الجوّية والعمل على تحسينها لأنّ رضا المسافرين من شأنه أن يعكس مستوى الخدمات المسداة سواء بالطائرة أو المطار
- 5-نوع المؤشر: مؤشر نتائج (ind de résultats)
- 6-طبيعة المؤشر: مؤشر جودة (qualité)
- 7-التفريعات (لايوجد)

التفاصيل الفنية للمؤشر

- 1 -طريقة إحتساب المؤشر (Formule): إستبيانات
- 2-وحدة المؤشر:نسبة مائوية
- 3 -المعطيات الأساسية لإحتساب المؤشر: عن طريق إستمارات، ونسبة الشكايات
- 4 -طريقة تجميع المعطيات الأساسية لإحتساب المؤشر:المعطيات الخاصة بشركة الخطوط التونسية
- 5-مصدر المعطيات الأساسية لإحتساب المؤشر: شركة الخطوط التونسية
- 6-تاريخ توفر المؤشر: كل سنة
- 7-القيمة المستهدفة للمؤشر: 70%
- 8-القيمة المستهدفة حسب البرامج الفرعية: لاشئ
- 9- المسؤول عن المؤشر:شركة الخطوط التونسية.

قراءة في نتائج المؤشر

*** نظرا للظروف الإستثنائية التي تمر بها الشركة خاصة في ظل جائحة كوفيد 19

1-سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر:

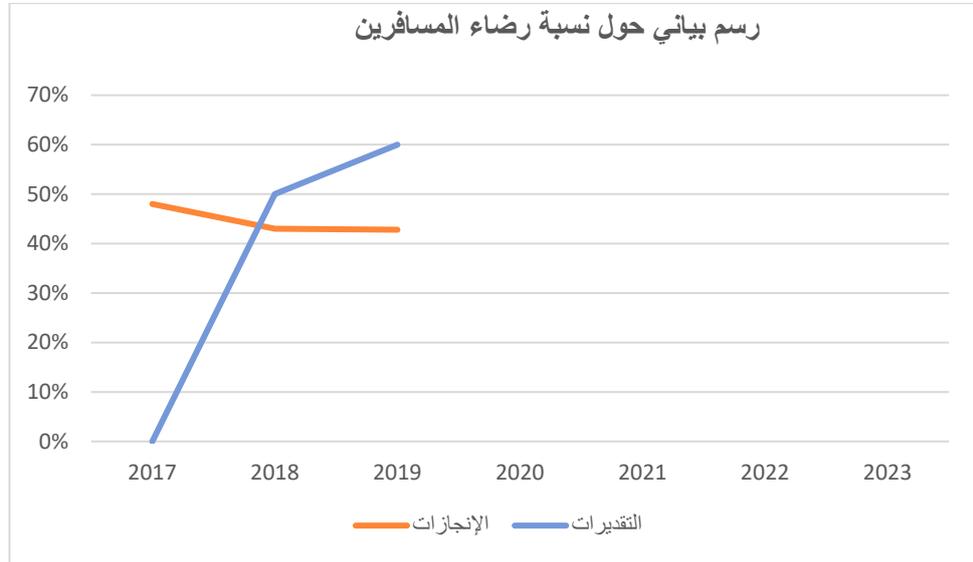
التقديرات				2019	الإنجازات		الوحدة	مؤشر قيس الأداء:
2023	2022	2021	2020		2018	2017		
	%60	%50	***	%42.8	%43	%48	النسبة	نسبة رضا المسافرين

2-تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بمؤشر:

شهدت سنة 2019 تراجعاً في نسبة رضا المسافرين حيث بلغت %42.8 مقابل %43 سنة 2018 و %48 سنة 2017 ويرجع ذلك للوضع المالي الصعب لشركة الخطوط التونسية وهو ما يفسر النقص الكبير في أسطول الطائرات مما حال دون إمكانية مواكبة الشركة لتطور نسق الحركة الجوية ويضاف إلى كل ذلك وجود نقص في المعدات لمعالجة الأمتعة وتدهور البنية التحتية بالمطارات وتقدم أسطول شركة الخطوط التونسية وتجدر الإشارة إلى أنه بالنسبة لسنة 2020 فقد تعذر تسجيل نسبة رضا الحريف نظراً للظروف الاستثنائية لشركة الخطوط التونسية تبعاً لجائحة كوفيد 19 التي أدت إلى توقف الحركة الجوية للطائرات وتراجع كبير في عدد المسافرين إلا أنه من المتوقع أن ترتفع نسبة رضا

الحريف سنة 2021 إلى 50% و60% بالنسبة لسنة 2022 وذلك مع عودة الرحلات الجوية إلى نسقتها المعهود ومرور أزمة كورونا.

3- رسم بياني حول نسبة رضاء المسافرين:



4 أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المستهدفة للمؤشر:

تقديرات الإعتمادات لسنة 2021	الأنشطة	التدخلات	تقديرات المؤشر لسنة 2021	القيمة المستهدفة حسب البرامج الفرعية	القيمة المستهدفة للمؤشر لسنة 2021
66 مليون دينار	-تسلم طائرتين neo320 في إطار عملية البيع وإعادة تأجير Sale (and Lease Back) في جويلية و سبتمبر 2021 (مبلغ التسبقات 66 مليون دينار للمصنع أرباص و مبل اقتناء BFE 7.5 مليون دينار) صيانة المحركات -صيانة الطائرات (تجديد غلاف مقاعد الطائرات من طراز A320، تجديد الأجهزة VDR و ACSC لطائرات A320، تجديد أجهزة CMU و ADS-B لطائرات B737) -خلاص التسبقات لسنة 2021 على معلوم إقتناء	-سحب 6 طائرات (A320 3 , 1) A319 2 , B737	50%		50%
7.5 مليون دينار					
50 مليون دينار					

	5 طائرات A320 نيو NEO					
--	-----------------------	--	--	--	--	--

5-تحديد أهم النقائص المتعلقة بالمؤشر:

هذا المؤشر غير موضوعي حيث يتم تحديده عن طريق الإستبيانات التي لا تغطي كل اراء المسافرين وبالتالي لا تمكن من إعطاء النسبة الحقيقية لعدم الرضا لأنه أخذ من عينة من المسافرين ولكنه يعكس إلى حد ما رأي الحريف عن الخدمات المقدمة له ثم لا يوجد مؤشر شامل يجمع نسبة رضا المسافرين عن الخدمات المقدمة في الطائرة والخدمات المقدمة في المطار.

بطاقة مؤشر قياس أداء

رمز المؤشر: 2-2-2

تسمية المؤشر: نسبة انتظام الرحلات الجوية

تاريخ تحيين المؤشر: جويلية 2018.

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 جودة الخدمات المقدّمة للمسافرين بمطار تونس قرطاج الدولي
- 4- تعريف المؤشر: يمكن هذا المؤشر من تحديد نسبة الرحلات الجوية التي انطلقت في الآجال المبرمجة (أقل من 15 دق تأخير) مقارنة بالعدد الجملي للرحلات.
- 5- نوع المؤشر: مؤشر نتائج (ind de résultats)
- 6- طبيعة المؤشر: مؤشر جودة (qualité)
- 7- التفريعات (لايوجد)

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: عدد الرحلات الجوية التي انطلقت في مواعيدها المبرمجة

(أقل من 15 دق تأخير)/مجموع الرحلات الجوية

4-طريقة تجميع المعطيات الأساسية لإحتساب المؤشر:التقارير،الإحصائيات

5-مصدر المعطيات الأساسية لإحتساب المؤشر: شركة الخطوط التونسية

6-تاريخ توفر المؤشر: كل شهر

7-القيمة المستهدفة للمؤشر: 70%

8-القيمة المستهدفة حسب البرامج الفرعية: لاشئ

قراءة في نتائج المؤشر

1-سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر:

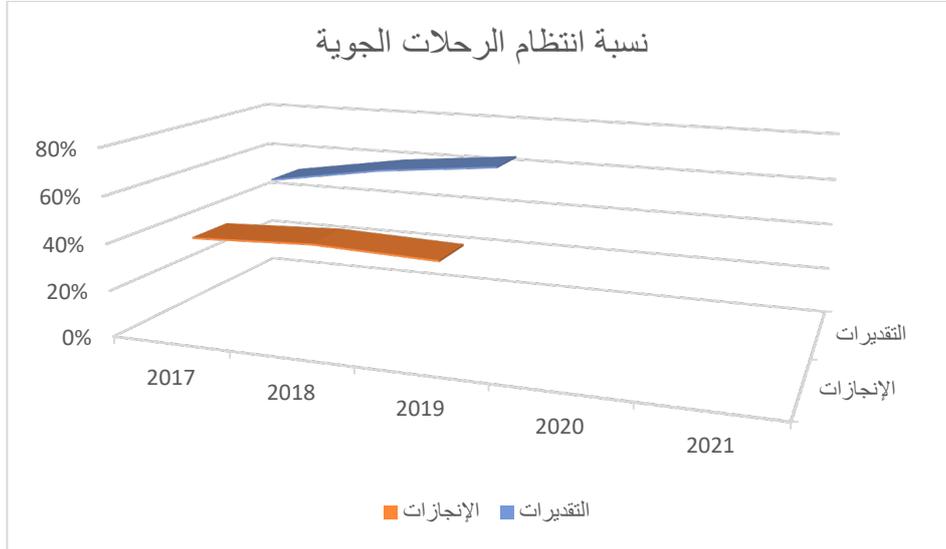
2-تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بمؤشر:

مؤشر قياس الأداء:	الوحدة	الإنجازات		التقديرات				
		201	2018	2019	2020	2021	2022	2023
نسبة انتظام الرحلات الجوية (بمطار تونس قرطاج)	النسبة	%4 4	%42	%40	%52	%60	%65	

شهدت سنة 2019 تراجعاً في نسبة انتظام الرحلات الجوية حيث بلغت 40% مقارنة بنسبة 42% سنة 2018 و 44% سنة 2017 ويعود ذلك إلى تقادم الأسطول وتدهور البنية التحتية خاصة بمطار تونس قرطاج الدولي إلى جانب نقص

في المعدات لمعالجة الأمتعة ومن المنتظر أن ترتفع نسبة انتظام الرحلات بداية من سنة 2020 لتصل إلى 60% و65% خلال سنوات 2021-2022 ويفسر ذلك بتحسين جاهزية الأسطول وتدعيم الأسطول الحالي من خلال إستلام الطائرات المتبقية وصيانة الطائرات .

3-رسم بياني حول نسبة انتظام الرحلات الجوية بمطار تونس قرطاج الدولي:



4 أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المستهدفة للمؤشر:

تقديرات الإعتمادات لسنة 2021	الأنشطة	التدخلات	تقديرات المؤشر لسنة 2021	القيمة المستهدفة حسب البرامج الفرعية	القيمة المستهدفة للمؤشر لسنة 2021
66 مليون دينار 7.5 مليون دينار 50 مليون دينار	-تسلم طائرتين neo320 في إطار عملية البيع وإعادة تأجير Sale (and Lease Back) في جويلية و سبتمبر 2021. (مبلغ التسبقات 66 مليون دينار للمصنع أرباص و مبلغ اقتناء BFE 7.5 مليون دينار) صيانة المحركات -صيانة الطائرات (تجديد غلاف مقاعد الطائرات من طراز A320، تجديد الأجهزة VDR و ACSC لطائرات A320، تجديد أجهزة CMU و ADS-B لطائرات (B737 -خلاص التسبقات لسنة 2021 على معلوم إقتناء 5 طائرات A320 نيو NEO	-سحب 6 طائرات (1 , 3 A320 2, A319 (B737 - إعتقاد طريقة البيع وإعادة التأجير لمدة 12 سنة -اللجوء إلى الإستئجار العملياتي -إعداد مخطّط أسطول جديد للفترة 2021- 2030	%60		%60

5-تحديد أهمّ النقاط المتعلقة بالمؤشر :

هذا المؤشر لا يعكس الأسباب الغير المباشرة التي تساهم في عدم انتظام رحلات هذه الشركة من ذلك تقهقر خدمات شركة الخدمات الأرضية محدودية البنية التحتية للمطارات....ولا يعكس لوحده جودة الخدمات المقدمة لفائدة المسافرين.

بطاقة مؤشر قياس أداء

رمز المؤشر: 1-3-2

تسمية المؤشر: نسبة تطوّر حركة النقل الجوي للطائرات

تاريخ تحيين المؤشر: أوت 2020.

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: تنمية النقل الجوي بالمطارات

4- تعريف المؤشر: يمكن هذا المؤشر من قياس نسبة تطور حركة النقل الجوي للطائرات بجميع المطارات التونسية الراجعة بالنظر لديوان الطيران المدني والمطارات والعمل على تحسينه ومعالجة الإشكاليات الموجدة بالمطارات خاصة الداخلية التي تعاني من ضعف كبير في الحركة الجوية.

5- نوع المؤشر: مؤشر نتائج (ind de résultats)

6- طبيعة المؤشر: مؤشر جودة (qualité)

7- التفريعات (لايوجد)

التفاصيل الفنية للمؤشر

1- طريقة إحتساب المؤشر (Formule): النسبة السنوية للحركة الجوية للطائرات / عدد المطارات

2- وحدة المؤشر: نسبة مائوية

3- المعطيات الأساسية لإحتساب المؤشر: التقارير الإحصائية

4- طريقة تجميع المعطيات الأساسية لإحتساب المؤشر: جداول Excel.

5- مصدر المعطيات الأساسية لإحتساب المؤشر: ديوان الطيران المدني والمطارات

6- تاريخ توفر المؤشر: كل سنة

7- القيمة المستهدفة للمؤشر: 70%

8- القيمة المستهدفة حسب البرامج الفرعية: لاشئ

9- المسؤول عن المؤشر: ديوان الطيران المدني والمطارات.

قراءة في نتائج المؤشر

الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر:

التقديرات				الإنجازات			الوحدة	مؤشر قيس الأداء:
2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017		
+%23	+%23	+%23	-%67	%0	%7.5	%9.6	النسبة	نسبة تطوّر حركة النقل الجوي للطائرات

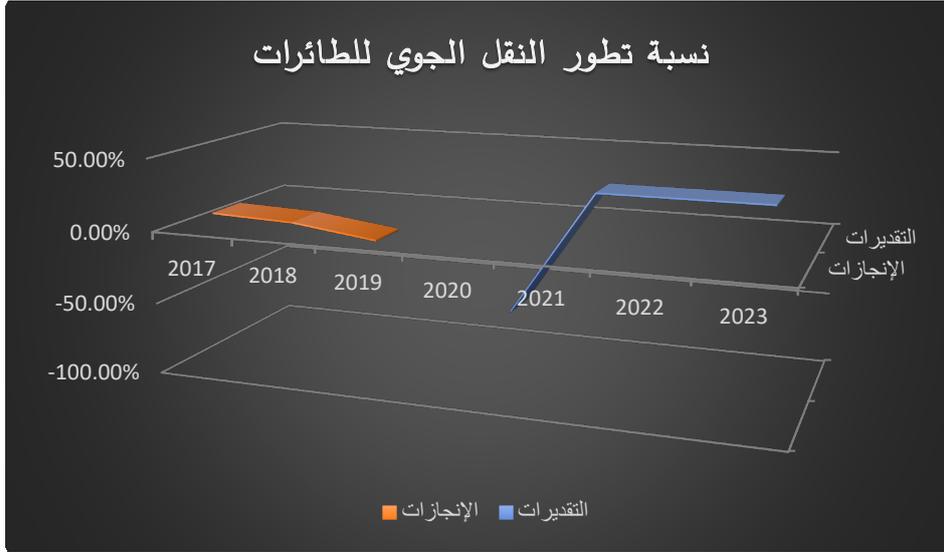
2- تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بمؤشر نسبة تطوّر حركة النقل الجوي للطائرات:

نظرا لحلول جائحة كورونا سنة 2020 فإنّ حركة النقل الجوي للطائرات شهدت تقلّصا بنسبة 67%- مقارنة بسنة

2019

و2018 التي بلغت 7.5% ونسبة 9.6% في سنة 2017 التي شهدت نسبة توافد هامة للسياح نحو تونس ومن المنتظر أن ترتفع هذه النسبة خلال سنوات 2021 و2022 و2023 لتبلغ نسبة 23% ويفسر ذلك بالعودة التدريجية لنسق الرحلات الجوية بعد انتهاء جائحة كورونا.

3- رسم بياني حول نسبة تطوّر حركة النقل الجوي للطائرات:



4- أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المستهدفة للمؤشر:

تقديرات الإتمادات لسنة 2021	الأنشطة	التدخلات	تقديرات المؤشر لسنة 2021	القيمة المستهدفة حسب البرامج الفرعية	القيمة المستهدفة للمؤشر لسنة 2021
8700	-إقتناء وتركيز 4 منارات متعدّدة الإتجاهات ذات التردد العالي جدًا وثلاث أجهزة لقياس المسافات	-مواصلة إتخاذ التدابير وتطبيق الإجراءات الخاصّة بالتوقّي من جائحة كورونا -الإنطلاق في أشغال توسعة مطار تونس قرطاج الدولي للرفع	+23%		+23%

4200	-إقتناء نظام معالجة وتبادل معطيات AIP و D-NOTAM	من طاقة إستيعاب لمحطة الجوية الرئيسية			
400000	- مشروع تهيئة مطار تونس قرطاج الدولي	-ضمان لصحة والسلامة لمهنية وسلامة كل المتدخلين في المطار(متابعة التطورات المتعلقة بالتدابير الصحية للوقاية من فيروس كورونا..)			
4000	-توسعة وإعادة جزئية للمحطة الجوية 2 لمطار تونس	-تحسين الخدمات المسداة عبر مزيد إستعمال التكنولوجيات الحديثة			
4500	-توسعة المبنى الفني بمطار تونس قرطاج الدولي	-تطوير المطارات الصغرى			

5-تحديد أهمّ النقائص المتعلقة بالمؤشر:

هذا المؤشر لا يمكن من قياس أداء ديوان الطيران المدني والمطارات لأن ارتفاع وانخفاض الحركة الجوية مرتبط بعوامل خارجة عن الديوان.

بطاقة مؤشر قياس أداء

رمز المؤشر : 2-3-2

تسمية المؤشر : نسبة تطوّر حركة النقل الجوي للمسافرين

تاريخ تحيين المؤشر : أوت 2020.

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 : تنمية النقل الجوي بالمطارات
- 4- تعريف المؤشر : يمكن هذا المؤشر من قياس نسبة تطور حركة النقل الجوي للمسافرين بجميع المطارات التونسية الراجعة بالنظر لديوان الطيران المدني والمطارات والسعي لتنميته ومعالجة الإشكاليات الموجدة بالمطارات خاصة الداخلية التي تعاني من ضعف كبير في نسبة المسافرين المتوافدين عليها.
- 5- نوع المؤشر : مؤشر نتائج (ind de résultats)
- 6- طبيعة المؤشر : مؤشر جودة (qualité)
- 7- التفريعات (لايوجد)

التفاصيل الفنية للمؤشر

- 1- طريقة إحتساب المؤشر (Formule) : النسبة السنوية 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 : ديوان الطيران المدني والمطارات
- 6- تاريخ توفر المؤشر : كل شهر
- 7- القيمة المستهدفة للمؤشر : 28%
- 8- القيمة المستهدفة حسب البرامج الفرعية : لاشئ
- 9- المسؤول عن المؤشر : ديوان الطيران المدني والمطارات

قراءة في نتائج المؤشر

1 - سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر :

التقديرات				2019	الإنجازات		الوحدة	مؤشر قيس الأداء:
2023	2022	2021	2020		2018	2017		
+%28	+%28	+%28	-%73	%3.7	%15.2	%13.8	النسبة	نسبة تطوّر حركة النقل الجوي للمسافرين

2- تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بمؤشر نسبة تطوّر حركة النقل الجوي للمسافرين:

شهدت سنة 2020 تراجعاً كبيراً في نسبة حركة النقل الجوي للمسافرين حيث بلغت 73%- ويرجع ذلك إلى جائحة كورونا التي تسببت في شلّ الحركة الجوية بصفة كلية منذ مارس 2020 لمدة 3 أشهر تقريباً واقتصرت الرحلات الجوية على عمليات الإجلاء من وإلى تونس ثمّ عادت الحركة الجوية بنسق متدني جداً نظراً للأزمة الصحية العالمية المنجزة عن كوفيد 19 وهو ما يفسر التراجع الملحوظ لنسبة تطوّر حركة النقل الجوي للمسافرين بالنسبة لهذه السنة مقارنة بسنة 2019 التي بلغت نسبة 3.7% والتي عرفت بدورها تراجعاً مقارنة بسنة 2018 حيث ارتفعت هذه النسبة في حدود 15.2%. ومن المتوقع أن تشهد سنة 2021 والسنوات الموالية ارتفاعاً هاماً في حدود 28% وذلك نظراً لعودة الحركة الجوية إلى نسقتها المعهود بعد انتهاء أزمة كوفيد 19.

نسبة تطور حركة النقل الجوي للمسافرين



4- أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المستهدفة للمؤشر :

تقديرات الإ اعتمادات لسنة 2021	الأنشطة	التدخلات	تقديرات المؤشر لسنة 2021	القيمة المستهدفة حسب البرامج الفرعية	القيمة المستهدفة للمؤشر لسنة 2021
8700	-إقتناء وتركيز 4 منارات متعدّدة الإتّجاهات ذات التردد العالي جدًا وثلاث أجهزة لقياس المسافات	مواصلة إتخاذ التدابير وتطبيق الإجراءات الخاصّة بالتوقّي من جائحة كورونا	+%28		+%28
4200	-إقتناء نظام معالجة وتبادل معطيات AIP و D-NOTAM	-الإنطلاق في أشغال توسعة مطار تونس قرطاج الدولي للرفع من طاقة إستيعاب لمحطّة الجوية الرئيسيّة			
400000					

4000	- مشروع تهيئة مطار تونس قرطاج الدولي	-ضمان لصحة والسلامة لمهنية وسلامة كلّ المتدخّلين في المطار(متابعة التطوّرات المتعلقة بالتدابير			
4500	-توسعة وإعادة جزئية للمحطّة الجوية 2 لمطار تونس	الصحية للوقاية من فيروس كورونا..)-توسعة المبنى الفني بمطار تونس قرطاج الدولي	- تحسين الخدمات المسداة عبر مزيد إستعمال التكنولوجيات الحديثة		

5-تحديد أهمّ النقااص المتعلقة بالمؤشر: هذا المؤشر لا يمكن من قياس أداء ديوان الطيران المدني والمطارات لأنّ ارتفاع وانخفاض الحركة الجوية مرتبط بعوامل خارجة عن الديوان.

بطاقة مؤشر قياس أداء

رمز المؤشر: 3-3-2

تسمية المؤشر: نسبة تطوّر حركة الشحن الجوي

تاريخ تحيين المؤشر: أوت 2020.

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: تنمية النقل الجوي بالمطارات
- 4- تعريف المؤشر: يمكن هذا المؤشر من قياس نسبة تطور حركة النقل الجوي للبضائع بجميع المطارات التونسية الراجعة بالنظر لديوان الطيران المدني والمطارات.
- 5- نوع المؤشر: مؤشر نتائج (ind de résultats)
- 6- طبيعة المؤشر: مؤشر جودة (qualité)
- 7- التفريعات (لايوجد)

التفاصيل الفنية للمؤشر

- 1- طريقة إحتساب المؤشر (Formule): النسبة السنوية للشحن الجوي / عدد المطارات
- 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: ديوان الطيران المدني والمطارات
- 6- تاريخ توفر المؤشر: كل شهر
- 7- القيمة المستهدفة للمؤشر: +9.8%
- 8- القيمة المستهدفة حسب البرامج الفرعية: لاشئ
- 9- المسؤول عن المؤشر: ديوان الطيران المدني والمطارات.

قراءة في نتائج المؤشر

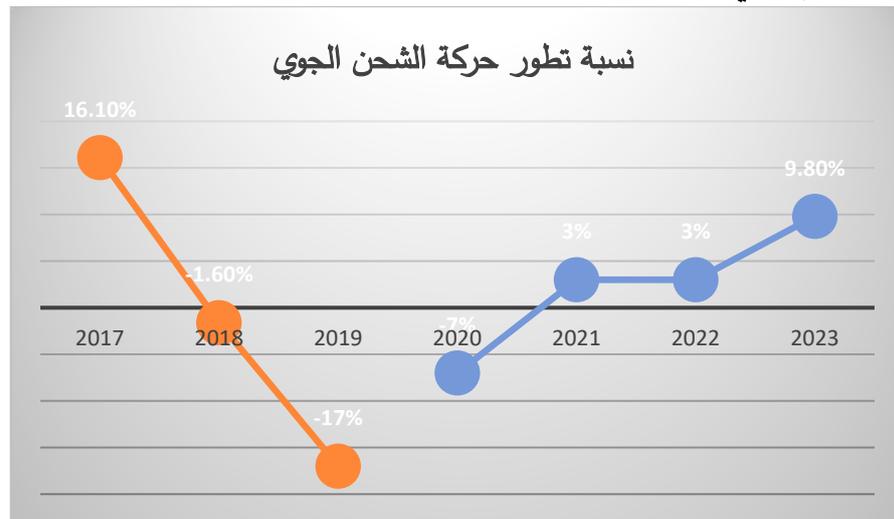
1 - سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر :

التقديرات				الإنجازات			الوحدة	مؤشر قيس الأداء:
2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017		
+9.8%	+3%	+3%	-7%	-17%	-1.6%	16.1%	النسبة	نسبة تطوّر حركة الشحن الجوي

2- تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بمؤشر نسبة تطوّر حركة الشحن الجوي:

شهدت سنة 2020 انخفاضا كبيرا في حركة الشحن الجوي حيث انحدرت إلى نسبة 7%- مقابل نسبة 17%- سنة 2019 ونسبة 1.6%- سنة 2018 ويرجع ذلك إلى الأزمة الصحية العالمية نتيجة كوفيد 19 التي أثّرت على حركة النقل الجوي بصفة عامة وأدّت إلى تقلص حجم المبادلات التجارية يضاف إلى ذلك إلى النقائص خاصة على المستوى الهيكلي التي يعرفها قطاع الشحن الجوي وعدم وجود شركات منافسة في هذا المجال مما جعل نسبة تطوّر الشحن الجوي متواضعة ومن المؤمل أن ترتفع نسبة تطوّر الشحن الجوي خلال سنة 2021 لتصل إلى 3% و 9.8% سنة 2023.

3- رسم بياني حول نسبة تطوّر حركة الشحن الجوي:



4- أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المستهدفة للمؤشر:

تقديرات الإعتمادات لسنة 2021	الأنشطة	التدخلات	تقديرات المؤشر لسنة 2021	القيمة المستهدفة حسب البرامج الفرعية	القيمة المستهدفة للمؤشر لسنة 2021
		-الانخراط في إتفاق المنظمة العالمية للتجارة قصد تسهيل التجارة -تحسين مستودعات الشحن الجوي وتخصيص مستودعات خزن مبردة للبضائع السريعة التلف -ربط منظومة الشحن الجوي بالنظام المعلوماتي	+3%		+3%

5-تحديد أهمّ النقائص المتعلقة بالمؤشر:

يركز هذا المؤشر على نسبة تطور في حين لا يمكن تسجيل نسبة تطور لهذا المؤشر في كل سنة مثلما يبيته الجدول أعلاه وعدم وجود إستقرار في النسب نظرا لضعف مردودية الشحن الجوي لوجود عدة نقائص تحول دون ذلك وضعف المنافسة.

بطاقة مؤشر قيس أداء

رمز المؤشر: 1-4-2

تسمية المؤشر: نسبة الإناث من طيارين وميكانيكي وفنيي الطائرات
تاريخ تحيين المؤشر: أوت 2020.

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 تمثيلية المرأة في قطاع الطيران المدني
- 4 -تعريف المؤشر: يمكن هذا المؤشر من قياس نسبة مشاركة الإناث في اختصاصات طيارين وميكانيكي وفنيي الطائرات ومحاولة التقليل في الفوارق بين الجنسين.
- 5-نوع المؤشر: مؤشر نتائج (ind de résultats)
- 6-طبيعة المؤشر: مؤشر جودة (qualité)
- 7-التفريعات (لايوجد)

التفاصيل الفنية للمؤشر

- 1 -طريقة إحتساب المؤشر (Formule): العدد الجملي للإناث في إختصاصات طيارين وميكانيكي وفنيي الطائرات /العدد الجملي للأعوان في الإختصاصات المذكورة
- 2-وحدة المؤشر:نسبة مائوية
- 3 -المعطيات الأساسية لإحتساب المؤشر: التقارير الإحصائيات
- 4 -طريقة تجميع المعطيات الأساسية لإحتساب المؤشر: تجميع المعطيات من قبل شركات الطيران .
- 5-مصدر المعطيات الأساسية لإحتساب المؤشر: شركة الخطوط التونسية ، شركة الطيران الجديد، JASMIN
TUNISAVIA ،AIRWYS
- 6-تاريخ توفر المؤشر: كل سنة
- 7-القيمة المستهدفة للمؤشر: 10%
- 8-القيمة المستهدفة حسب البرامج الفرعية: لاشئ
- 9- المسؤول عن المؤشر: الإدارة العامة للطيران المدني.

قراءة في نتائج المؤشر

1 - سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر :

التقديرات				2019	الإنجازات		الوحدة	مؤشر قيس الأداء:
2023	2022	2021	2020		2018	2017		
%10	%10	%10	%10	%9	%1	*%1	النسبة	نسبة الإناث من طيارين وميكانيكي وفنيي الطائرات

*شركات الطيران التي تمّ اعتماد معطياتها لإحتساب نسبة الإناث من طيارين وميكانيكي وفنيي الطائرات: شركة jasmin airways، شركة الطيران الجديد، شركة الخطوط التونسية، Tunisavia.

2- تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بمؤشر نسبة الإناث من طيارين وميكانيكي وفنيي الطائرات:

شهدت سنة 2019 إرتفاعا ملحوظا في نسبة الإناث في إختصاصات طيارين وميكانيكي وفنيي الطائرات نظرا

لدخول شركة جديدة في مجال النقل الجوي وهي شركة jasmin airways وذلك منذ سنة 2018 والتي بدأت

نشاطها سنة 2019 ولئن تعتبر نسبة الإطارات الفنيّة فيها متواضعة إلا أنّها تميزت عن شركات الطيران الأخرى

من خلال منافسة بين الرجال والنساء في الإختصاصات الفنيّة المذكورة وهو ما يفسّر ارتفاع هذه النسبة مقارنة

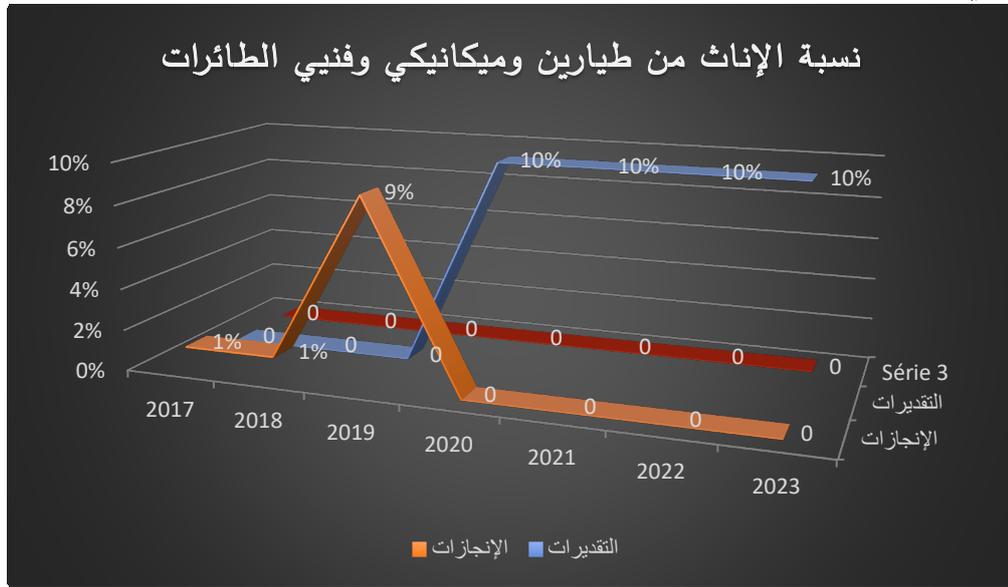
بالسنوات 2017-2018 التي لم تتجاوز فيها النسبة 1% حيث سجّلت فيها نسب ضئيلة جدا للإناث ومن

المؤمل أن ترتفع نسبة خلال السنوات 2020 وما بعدها من خلال برمجة إنتداب إناث في إختصاصات طيارين

وميكانيكي وفنيي الطائرات في جلا الشركات المذكورة ما عدا Tunisavia التي تعد أقل شركة من حيث تواجد

الإناث في الإختصاصات المعنية.

3- رسم بياني حول نسبة تطوّر حركة الشحن الجوي:



- أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المستهدفة للمؤشر:

تقديرات الإتمادات لسنة 2021	الأنشطة	التدخلات	تقديرات المؤشر لسنة 2021	القيمة المستهدفة حسب البرامج الفرعية	القيمة المستهدفة للمؤشر لسنة 2021
		- تحسين قدرات فنيي طائرات من الاناث من خلال قبول متربصين فنيي طائرات من الاناث من خلال تربصات تدريبية في سنة 2021 -انتداب فنيي طائران من	%10		%10

		الإناث سنة 2021 -وضع خطة لكيفية وشروط انتداب طيارين من الإناث لديهم الخبرة والكفاءة اللازمين لتطوير أنشطة				
--	--	---	--	--	--	--

5-تحديد أهمّ النقائص المتعلقة بالمؤشر: هذا المؤشر لا يمكن من قياس الأداء وإنما يمكن من قياس وتقييم الفوارق الاجتماعية بين الجنسين فحسب ولا يمكن التحكم في هذا المؤشر لأنه لا يمكن لسلطة الإشراف التحكم فيه لأنه راجع بالنظر لشركات النقل الجوي.

بطاقة مؤشر قياس الأداء

رمز المؤشر: 2-4-2

تسمية المؤشر: نسبة باعثات المشاريع في مجال الطيران المدني
تاريخ تحيين المؤشر: أوت 2020.

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 تمثيلية المرأة في قطاع الطيران المدني
- 4- تعريف المؤشر: يمكن هذا المؤشر من متابعة التفاوت بين الإناث والذكور في بعث المشاريع في مجال الطيران المدني.
- 5- نوع المؤشر: مؤشر نتائج (ind de résultats)
- 6- طبيعة المؤشر: مؤشر جودة (qualité)
- 7- التفرعات (لا يوجد)

التفاصيل الفنية للمؤشر

- 1- طريقة إحتساب المؤشر (Formule): العدد الجملي للإناث الباعثات للمشروع /العدد الجملي للباعثين للمشاريع في مجال الطيران المدني
- 2-وحدة المؤشر:نسبة مائوية
- 3-المعطيات الأساسية لإحتساب المؤشر: بنك معطيات حول الباعثين للمشاريع في مجال الطيران المدني
- 4-طريقة تجميع المعطيات الأساسية لإحتساب المؤشر: تجميع المعطيات.
- 5-مصدر المعطيات الأساسية لإحتساب المؤشر: الإدارة العامة للطيران المدني
- 6-تاريخ توفر المؤشر: كل سنة
- 7-القيمة المستهدفة للمؤشر: 20%
- 8-القيمة المستهدفة حسب البرامج الفرعية: لاشئ
- 9-المسؤول عن المؤشر: الإدارة العامة للطيران المدني.

قراءة في نتائج المؤشر

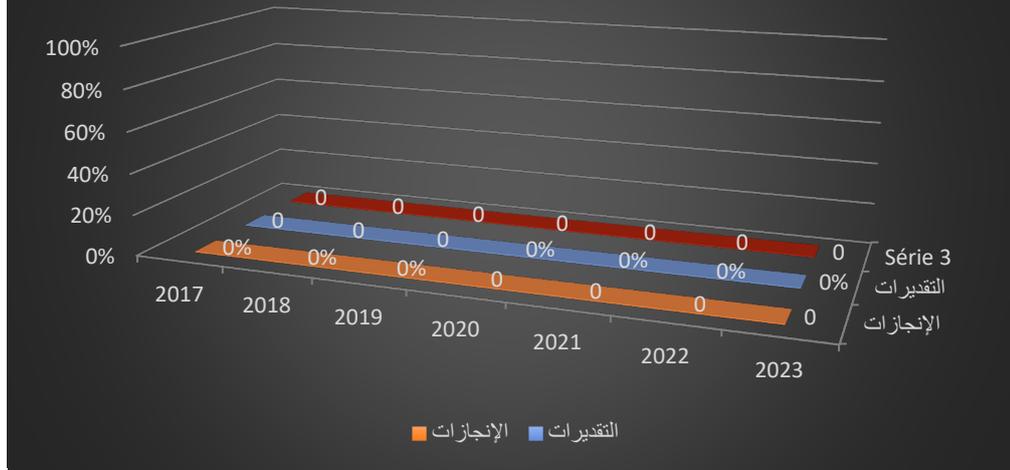
الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر:

التقديرات				الإنجازات			الوحدة	مؤشر قيس الأداء:
2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017		
%0	%0	%0	%0	%0	%0	%0	النسبة	نسبة باعثات المشاريع في مجال الطيران المدني

2-تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بمؤشر نسبة باعثات المشاريع في مجال الطيران المدني:

لم يشهد هذا المؤشر أيّ تطور وبقي في حدود %0 نظرا لعدم تقدم أي إمراة لبعث مشروع إلى حدّ الان بإستثناء باعثة مشروع المعهد المتوسطي لصيانة الطائرات IMMA ومن المتوقع أن تبقى نفس هذه النسبة نظرا لعدم وجود حوافز وميزات تفاضلية لفائدة المرأة لاقتحام هذا المجال..3-رسم بياني حول نسبة تطوّر حركة الشحن الجوي:

نسبة باعثات المشاريع في مجال الطيران المدني



- أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المستهدفة للمؤشر:

تقديرات الإتمادات لسنة 2021	الأنشطة	التدخلات	تقديرات المؤشر لسنة 2021	القيمة المستهدفة حسب البرامج الفرعية	القيمة المستهدفة للمؤشر لسنة 2021
		-إقرار ميزات تقاضلية لفائدة المرأة لبعث المشاريع	0%		0%

5-تحديد أهم النفاص المتعلقة بالمؤشر: هذا المؤشر لا يمكن من قياس الأداء وإنما يمكن من قياس وتقييم الفوارق الاجتماعية بين الجنسين فحسب ولا يمكن التحكم في هذا المؤشر لأنه لا يمكن لسلطة الإشراف التحكم فيه لأنه راجع بالنظر لشركات النقل الجوي.

**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 مطماطة)، ومطار برج العامري.

2-ترتيب الفاعل العمومي:صنف ك

3 -مرجع الأحداث:

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

إطار الأداء:

1-الاستراتيجية العامة:

رؤية لديوان الطيران المدني والمطارات أفق 2040، تمحورت حول التوجهات الإستراتيجية التالية:

- ✓ تحسين الجودة؛
- ✓ إعطاء الأهمية القصوى للسلامة والأمن؛

✓ الاستعداد للمتطلبات المستقبلية من توفير البنية التحتية، وتطوير فعالية الديوان عبر عصنة وسائل تسييره وتنمية
موارده البشرية والمالية؛

✓ الحرص على تثمين دور المطارات الذي تلعبه في التنمية المستدامة للجهات المتواجدة بها ومن ورائها بالأساس،
تطوير قطاع النقل الجوي وخدمة الاقتصاد الوطني.

على ضوء هذه التوجهات الإستراتيجية يعمل الديوان حاليا على إعداد اول مخطط إستراتيجي حماسي يركز 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 التوقع 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 بالمطارات ؛

■ الرفع في مستوى الأمن والسلامة بالمطارات كذلك في سلامة خدمات الملاحة الجوية،

■ ملائمة البنية التحتية لمتطلبات تطور حركة النقل الجوي،

■ دعم التكنولوجيات الحديثة وتقنيات الاتصال والنظم المعلوماتية المندمجة،

■ إستعمال التكنولوجيات الحديثة في أساليب العمل الإداري ،

■ التصرف الأمثل لتوفير المهارات والخبرات اللازمة على المدى المتوسط والطويل ،

■ تطوير شبكة الطيران،

■ ترويج المطارات الصغرى وتعزيز مناطق تواجد حرفائها،

■ تنويع الخدمات الإضافية الغير متعلقة بالملاحة الجوية،

■ التنمية المستدامة بأبعادها الثلاث :

* البيئية : (إدماج حماية البيئة في جميع الأنشطة ، مراقبة الانبعاثات وضبطها، استخدام

الطاقة المتجددة، ترشيد استهلاك المياه الكهرباء....)

* الاجتماعية : (كحسن التصرف في الرصيد المعرفي وتثمين العنصر البشري ورفع مستوى التاطير.....)

*الاقتصادية : (تعزيز دور المطارات كأقطاب التنمية الاقتصادية توفر العملة الصعبة وتخلق الثروات من حيث فرص العمل والقيمة المضافة وكالضغط على الكلفة.)

4- مؤشرات قياس الأداء وأهم الأنشطة:

- مؤشرات قياس الأداء وأهم الأنشطة:

1-4 مؤشرات قياس الأداء

تقديرات *			2020	إنجازات			الوحدة %	مؤشرات قياس أداء الهدف
2023	2022	2021		2019	2018	2017		
+23	+23	+23	-67	0,0	7.5	9.6	نسبة تطوّر	المؤشر عدد1: حركة الطائرات
+28	+28	+28	-73	3.7	15.2	13.8	نسبة تطوّر	المؤشر عدد2: حركة للمسافرين
*	*	*	-55	7.2	11.7	3.7	نسبة تطوّر	المؤشر عدد3: حركة العبور
+9.8	+3	+3	-7	-17	-1.6	16.1	نسبة تطوّر	المؤشر عدد4: حركة الشحن

تقديرات * الفرضية المعتمدة : إسترجاع الحركة الجوية لسنة 2019 خلال سنة 2025

أهم المشاريع بعنوان سنة 2020

الوحدة: ألف دينار

الكلفة	البيانات
	البنية التحتية
32 500	إعادة تأهيل البنية التحتية بمطار توزر - نفطة
8 000	توسعة مريض الطائرات بمطار صفاقس-طينة
43 000	إعادة تأهيل البنية التحتية لمطاري جربة وقابس
	الملاحة الجوية

5 500	تعويض محطة الرادار الثانويّة بأكودة
4 000	اقتناء وتركيز ثلاثة منارات متعددة الاتجاهات ذات التردد العالي جدا VOR وثلاثة أجهزة لقياس المسافات DME
4 000	اقتناء وتركيز منظوم أجهزة الهبوط ILS
2000	استبدال نظام التحكم عن بعد للوسائل البصرية للملاحة الجوية
	الامن والسلامة
20 000	اقتناء منظومة الكشف عن المتفجرات " EDS Standard III بمطار جربة جرجيس
	التصرف
5 000	اقتناء و تركيز منظومة إعلامية مندمجة للتصرف في الموارد بجميع المطارات

الإجراءات المصاحبة

✓ هيكل تنظيمي جديد

✓ فتح مناظرة خارجية للإستجابة لجميع الحاجيات

الميزانية

✓ تقديم عام لتقديرات ميزانية ديوان الطيران المدني والمطارات لسنة 2021

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

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 إستراتيجية

1-1- تقديم البرنامج:

يهدف قطاع النقل البحري والموانئ أساسا إلى تأمين المبادلات التجارية بأقل كلفة وبجودة خدمات عالية في أسرع الآجال وذلك قصد تقليص كلفة عبور البضائع وتدعيم القدرة التنافسية للصادرات 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.

1-2- 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.

1-2-1- على مستوى النقل البحري

يتكون الأسطول البحري التجاري الوطني من :

الأسطول العمومي

العمر (2020)	طاقة السفينة		اسم السفينة	نوع السفينة	الشركة
	سيارة	مسافر		نقل المسافرين والسيارات	الشركة التونسية للملاحة
20	666	2208	قرطاج		
9	1060	3200	تانيت		
	حاوية موازية لـ 20 قدم	مجرورة		سفن مملوكة	
22		128	أوليس	درجة	
22		128	صلامبو	مزوجة	
20	680	180	عليسة		

20	680	180	أميلكار		
	الحمولة (طن)				سفن مستأجرة
1	11930		ليفستان	دحرجة	
العمر (2020)	سيارة	مسافر	اسم السفينة	نوع السفينة	الشركة الجديدة للنقل بقرقنة
14	128	600	اللود تونس	عبارة	
10	150	800	سرسينا	عبارة	
34	52	600	كيرانيس	عبارة	
25	67	900	حشاد	عبارة	
18	68	900	قرقنة	عبارة	
4	172	800	حبيب عشور	عبارة	

الأسطول الخاص

العمر (2020)	طاقة السفينة	اسم السفينة	نوع السفينة	الشركة
15	3000 طن	إسكندر	نقل بضائع عامة	شركة أفريقيا مارين كومبني
18	8000 طن	كونمار فجورد	ناقلة حاويات	متل فيدر

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 اختصاص تكنولوجي مرتفع.
- 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.

1-2-2- 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
رلس	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 استراتيجية تنمية الموانئ أساسا على:

- مواصلة تطوير الموانئ حسب خصوصياتها الفنية وحاجيات الجهة ومشاريعها التنموية بإنجاز مشاريع أرصفة ومحطات 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 و ذلك بإنجاز أرصفة و محطات 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 وفعالية خدمات النقل البحري والموانئ للرفع من القدرة التنافسية للصادرات التونسية من خلال التحكم في التكاليف، وتيسير الإجراءات الإدارية والمينائية ودمج حلقات 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 طبقاً لمتطلبات السوق ودعم فرص العمل وخلق مواطن الشغل وتسهيل الإدماج في الحياة المهنية.

1-3- الإشكاليات:

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 خاصة منها محدودية الأسطول الوطني البحري (7 سفن تجارية مملوكة) ومساهمته الضعيفة في الحركة البحرية التجارية التي لم تتجاوز 11% سنة 2019 و يعود ذلك أساساً إلى شدة المنافسة التي يواجهها المجهزون البحريون على مستوى كلفة إستغلال السفن و الإمتثال لقواعد السلامة والأمن.

كما أن المنشآت المينائية غير ملائمة للتطورات التي عرفتها السفن التجارية على مستوى (الطول، الحمولة والغطس 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.

1-4- الأولويات الإستراتيجية:

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

- تطوير البنية الأساسية المينائية حتى تتأقلم 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 الأجل بحثاً 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.
- الاندماج في السياسة الاورومتوسطية في مجال السياسة البحرية المندمجة و تطوير 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	الهدف 2.3: تدعيم وتطوير الأسطول الوطني البحري وتشجيع الاستثمار الخاص

المؤشر عدد 2.3.2: عدد الخطوط البحرية المنتظمة التي تربط الموانئ التونسية بالموانئ الأجنبية	
المؤشر عدد 1.3.3: عدد معايير السلامة و الأمن و مقاومة التلوث للسفن الرافعة للراية التونسية المؤشر عدد 2.3.3: نسبة مراقبة السفن الأجنبية التي أرسى 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 والتحويلات 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	2020	إنجازات	الوحدة	مؤشرات قياس أداء الهدف
---------	------	---------	--------	------------------------

2023	2022	2021		2019	2018	2017	العدد المرجعي		
14	13	12	11	9	8	9	15	عدد الحاويات بالساعة	المؤشر عدد 1.1.3: مردودية عمليات الشحن والتفريغ
27	27	27	27	27	23	22	25	عدد المجرورات بالساعة	
0	0	0	0	0	10	5	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 جواها 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

مؤشرات قياس أداء الهدف	الوحدة	العدد المرجعي	إنجازات	2020	تقديرات
------------------------	--------	---------------	---------	------	---------

2023	2022	2021		2019	2018	2017			
12	12	12	11	9,8	9,5	9,7	40	%	المؤشر عدد 1.2.3: مساهمة الناقلون البحريون التونسيون في نقل المبادلات التجارية الخارجية
38	38	36	34	32	32	36	حسب طاقة إستيعاب 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 سعياً إلى الحفاظ على البيئة البحرية والأشخاص والبضائع وتحقيق 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 وطنياً ودولياً.

✓ تم اعتماد المؤشر عدد 2.3.3 لتقييم خطة السلطة البحرية فيما يتعلق بالمراقبة المتعلقة بسلامة السفن الأجنبية التي أرست بالموانئ التونسية في إطار 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			2020	إنجازات			العدد المرجعي	الوحدة	مؤشرات قياس أداء الهدف
2023	2022	2021		2019	2018	2017			
18008	17768	17531	17298	17068	17257	16257	مؤشر نشاط	عدد	المؤشر عدد 1.3.3: عدد معاينات السلامة و الأمن ومقاومة التلوث للسفن الرافعة للراية التونسية
30	30	30	25	23,26	15,7	27	<u>15</u>	%	المؤشر عدد 2.3.3: نسبة مراقبة السفن الأجنبية التي أرسيت بالموانئ التونسية

2-2- تقديم أنشطة البرنامج

تقديرات الإعتمادات للأنشطة لسنة 2021	الأنشطة	التدخلات	تقديرات المؤشرات لسنة 2021	الأهداف	البرنامج
	<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. 		12 حاويات 27 مجرورات	تعصير البنية التحتية المينائية وتحسين الخدمات	برنامج النقل البحري و الموانئ
	<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. 		-		
	<ul style="list-style-type: none"> - مواصلة التنسيق بين الناقلين البحريين والشاحنين التونسيين والعمل بعقود برامج للنقل البحري 		12	تدعيم وتطوير الأسطول الوطني	

	<ul style="list-style-type: none"> - اعادة تنظيم استغلال ميناء رادس و تدعيم نجاعة الخدمات المينائية - تنمية نشاط الحاويات بميناء صفاقس(إستكمال إنجاز دراسة تنمية نشاط الحاويات بميناء صفاقس) - إقرار إمتيازات جبائية لفائدة الناقلين البحريين التونسيين للتشجيع على الاستثمار في سفن جديدة 		36	البحري و تشجيع الاستثمار الخاص	
	<ul style="list-style-type: none"> - تكوين ضباط البحرية التجارية - استكمال وضع حيز التفعيل النظام المندمج لخدمات البحرية التجارية(SIMM) - مواصلة تحيين النصوص القانونية و الترتيبية الوطنية للملائمة مع الاتفاقيات المصادق عليها 		17531	تدعيم السلامة وأمن السفن والمرافق المينائية ومقاومة التلوث	
	<ul style="list-style-type: none"> - تكوين ضباط البحرية التجارية المكلفين بعمليات المراقبة - تفعيل برامج التعاون في مجال سلامة الملاحة البحرية مع الوكالة الأوروبية للسلامة البحرية 		30		

3- نفقات البرنامج:

3-1- ميزانية البرنامج:

تبلغ نفقات برنامج النقل البحري و الموانئ لسنة 2021 19437 أ.د و تتوزع كما يلي:

تطور إعتمادات برنامج النقل البحري و الموانئ (إعتمادات الدفع)

الوحدة : ألف دينار

البيان	إنجازات 2019	ق م 2020	تقديرات 2021	الفارق	النسبة (%)
نفقات التأجير	1 136	1 897	1 972	75	7%
نفقات وسائل المصالح	200	400	400		0%
نفقات التدخلات	11 924	15 565	17 065	1 500	13%
نفقات الاستثمار					
نفقات العمليات المالية					
بقية النفقات					
المجموع	13 260	17 862	19 437	1 575	12%

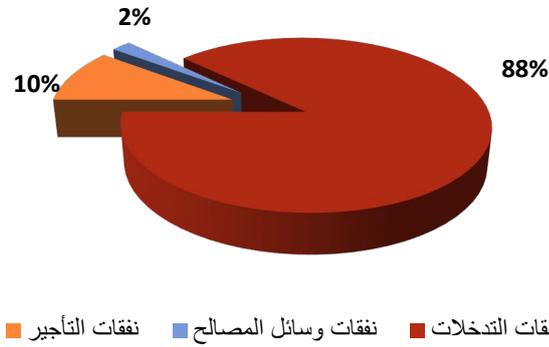
* بدون اعتبار الموارد الذاتية للمؤسسات

توزيع مشروع ميزانية برنامج النقل البحري و الموانئ لسنة 2021 حسب طبيعة النفقة
:

اعتمادات الدفع

نفقات التأجير: 1972 أ.د (10%)
نفقات التسيير: 400 أ.د (2%)
نفقات التدخلات: 17065 أ.د (88%)

رسم بياني لتوزيع ميزانية برنامج النقل البحري والموانئ
لسنة 2021 حسب طبيعة النفقة بحساب الالف دينار



تمثل نفقات التدخلات 88 % من جملة إعتمادات البرنامج وهي تخص أساسا منحة دعم النقل لفائدة الشركة الجديدة للنقل بقرقنة بقيمة مادية قدرها 14000 أ.د ، منحة دعم الاستثمار لفائدة الشركة الجديدة للنقل بقرقنة بمبلغ جملي 2800 أ.د و شركة ميناء النفيضة بقيمة 200 أ.د .

ميزانية برنامج النقل البحري و الموانئ حسب مآل النفقة
"حسب البرامج الفرعية و الأنشطة"

نسبة التطور 2021-2020		تقديرات 2021 (2)	قانون المالية 2020 (1)	إنجازات 2019	الأنشطة	بيان البرنامج
النسبة (%) (1)/(1)-(2)	المبلغ (1)-(2)					
12%	1 575	19 437	17 862	13 260	الأنشطة المركزية	البرامج الفرعية المركزية
10%	75	1 037	962	775	القيادة	الإشراف على قطاع النقل البحري و الموانئ
13%	1 500	16 800	15 300	11 873	دعم الشركة الجديدة للتنقل بقرقنة	
0%		1 600	1 600	612	دعم شركة ميناء النفیضة	
1 575	19 437	17 862	13 260	13 760	مجموع البرامج الفرعية المركزية و الأنشطة	
12%	1 575	19 437	17 862	13 260		مجموع البرنامج

*بدون اعتبار الموارد الذاتية للمؤسسات

يعود الفارق في الميزانية لسنة 2020 مقارنة بسنة 2021 أساسا إلى:
 - الترفيع في منحة الدعم المخصصة للشركة الجديدة للنقل بقرقنة بمبلغ 1500 أ.د.

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

رمز المؤشر: 1.1.3

تسمية المؤشر: مردودية عمليات الشحن والتفريغ

تاريخ تحيين المؤشر: جوان 2020

1- الخاصيات العامة

- 1- البرنامج: النقل البحري و الموانئ
- 2- الهدف: تعصير البنية التحتية المينائية وتحسين الخدمات
- 3- إسم 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 توفّر المؤشر: نهاية كل أسبوع
- 7- القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): بالنسبة لسنة 2023 يتمثل الهدف في بلوغ 14 حاوية مناولة في الساعة و 27 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

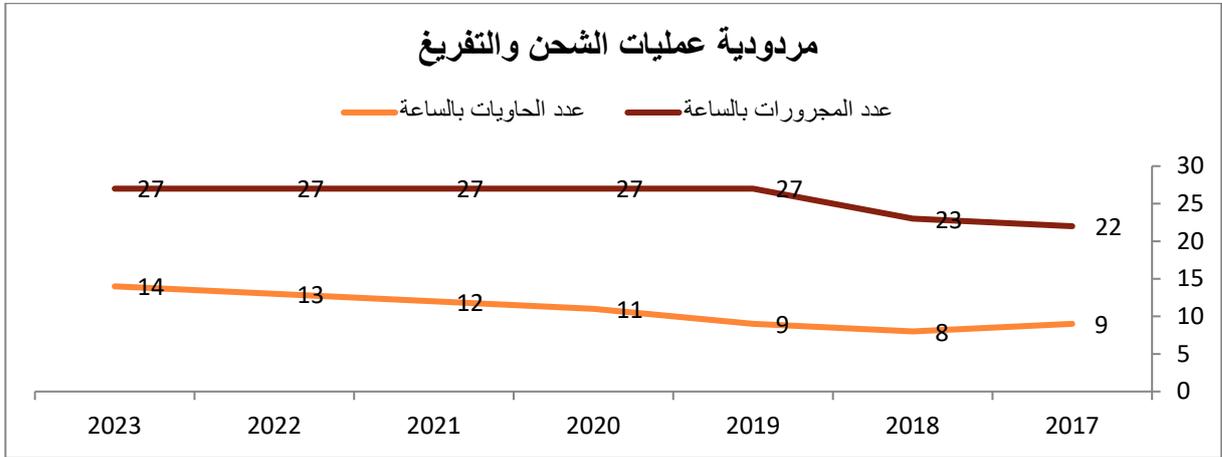
تقديرات			قانون مالية	إنجازات			الوحدة	مؤشرات قيس الأداء
2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017		
14	13	12	11	9	8	9	عدد الحاويات بالساعة	مردودية عمليات الشحن والتفريغ
27	27	27	27	27	23	22	عدد المجرورات بالساعة	

2- تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

◀ من المنتظر أن يحقق مؤشر مردودية عمليات الشحن والتفريغ (الحاويات) معدل نمو سنوي بـ 8,37% خلال الفترة الممتدة من 2020 إلى 2023

◀ من المنتظر أن يحقق مؤشر مردودية عمليات الشحن والتفريغ (المجرورات) إستقرار خلال الفترة الممتدة من 2020 إلى 2023

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 للتدريب المينائي بالإسكندرية.
- إرساء العمل بميناء رادس 24/24 ساعة و كامل أيام الأسبوع

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

رمز المؤشر: 2.1.3

تسمية المؤشر: نسبة سفن الدرجة التي تسجل تأخير عند الانطلاق آخر الأسبوع
تاريخ تحيين المؤشر: جوان 2020

1- الخاصيات 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 و الموانئ/مستغل الميناء
- 6- تاريخ توفر المؤشر : بداية كل أسبوع
- 7- القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): بالنسبة لسنة 2023 يتمثل الهدف في تلافي 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

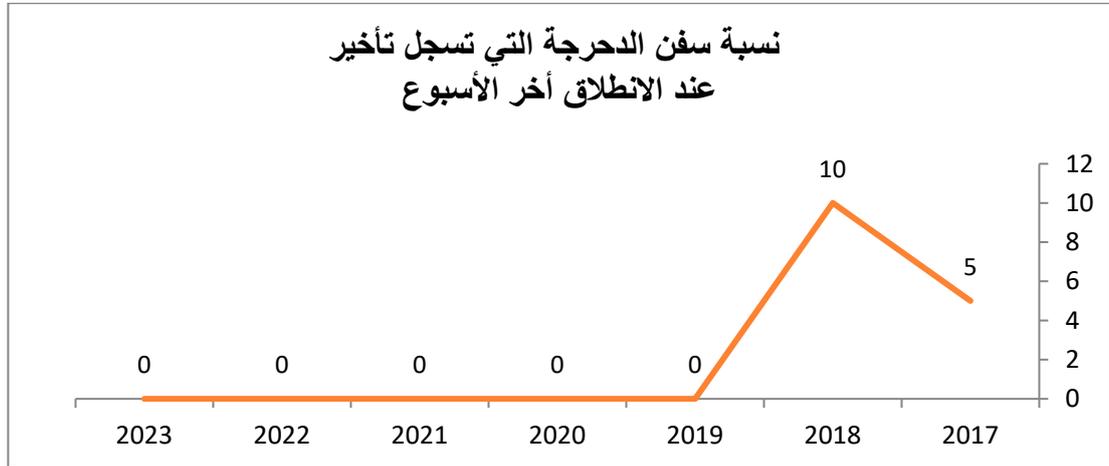
تقديرات			قانون مالية	إنجازات			الوحدة	مؤشرات قياس الأداء
2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017		
0	0	0	0	0	10	5	%	نسبة سفن الدرجة التي تسجل تأخير عند الانطلاق آخر الأسبوع

(-) : لا وجود لتأخير

2- تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

← سيشهد مؤشر نسبة سفن الدرجة التي تسجل تأخير عند الانطلاق آخر الأسبوع سيشهد استقرار خلال الفترة الممتدة من 2021 إلى 2023

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 2020

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- التفريعات

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 2023 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

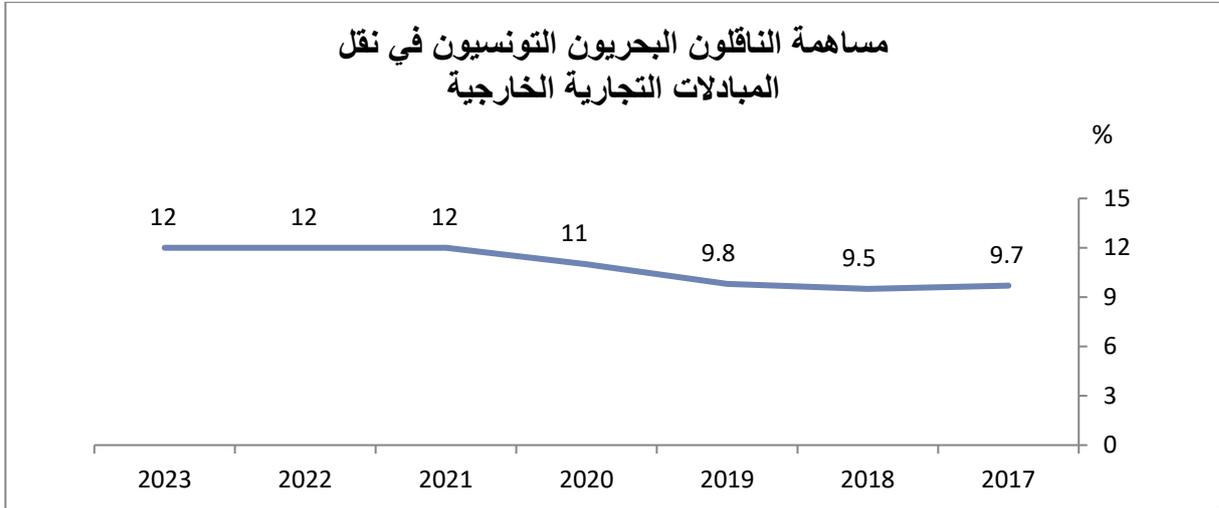
1- سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

تقديرات			قانون مالية	إنجازات			الوحدة	مؤشرات قياس الأداء
2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017		
12	12	12	11	9,8	9,5	9,7	%	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 2.94% خلال الفترة الممتدة من 2020 إلى 2023

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 النقص (limites) المتعلقة بالمؤشر : يجب هذا المؤشر مساهمة السفن المستأجرة في نقل المبادلات التجارية.

رمز المؤشر: 2.2.3

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

تاريخ تحيين المؤشر: جوان 2020

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 و الموانئ
 - أمناء السفن
- 6- تاريخ توفر المؤشر : نهاية السداسي
- 7- القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): بالنسبة لسنة 2023 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

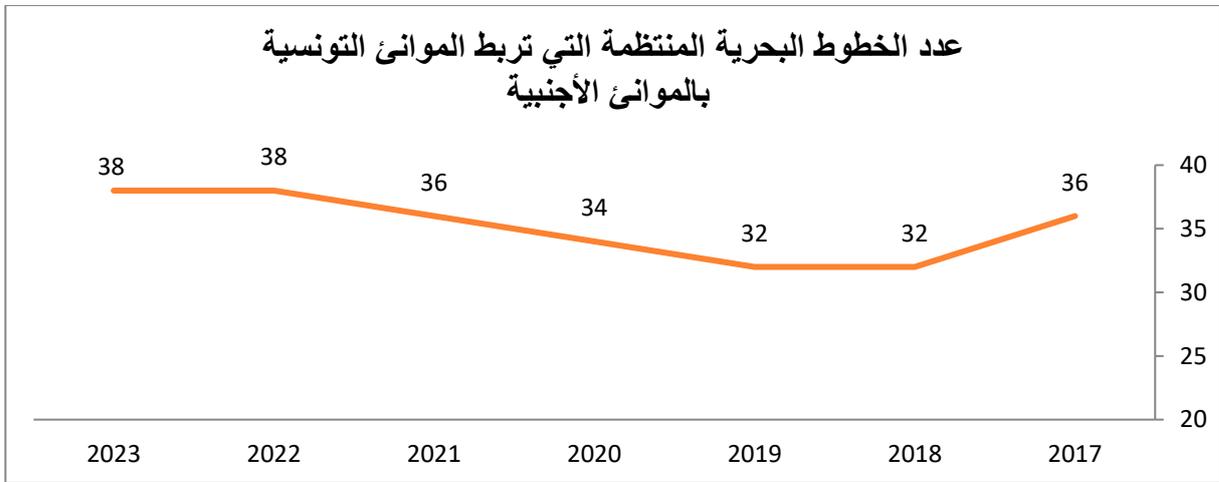
1- سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

تقديرات			قانون مالية	إنجازات			الوحدة	مؤشرات قياس الأداء
2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017		
38	38	36	34	32	32	36	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 3.78% خلال الفترة الممتدة من 2020 إلى 2023

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.

رمز المؤشر: 1.3.3

تسمية المؤشر: عدد معاينات السلامة و الأمن و مقاومة التلوث للسفن الرافعة للراية التونسية

تاريخ تحيين المؤشر: جوان 2020

I- الخاصيات العامة

- 1- البرنامج: النقل البحري و الموانئ
- 2- الهدف : تدعيم السلامة و أمن السفن و المرافق المينائية و مقاومة التلوث
- 3- إسم المؤشر: عدد معاينات السلامة و الأمن و مقاومة التلوث 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 و طنيا 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 و الأمن و مقاومة التلوث 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 و الموانئ
- 6- تاريخ توفر المؤشر : نهاية السنة
- 7- القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): بالنسبة لسنة 2023 يتمثل الهدف في تسجيل عدد معاينات السلامة و الأمن و مقاومة التلوث للسفن الرافعة للراية التونسية بـ 18008 معاينة
- 8- المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: السلطة البحرية و الإدارة العامة للنقل البحري و الموانئ البحرية التجارية

III- قراءة في نتائج المؤشر

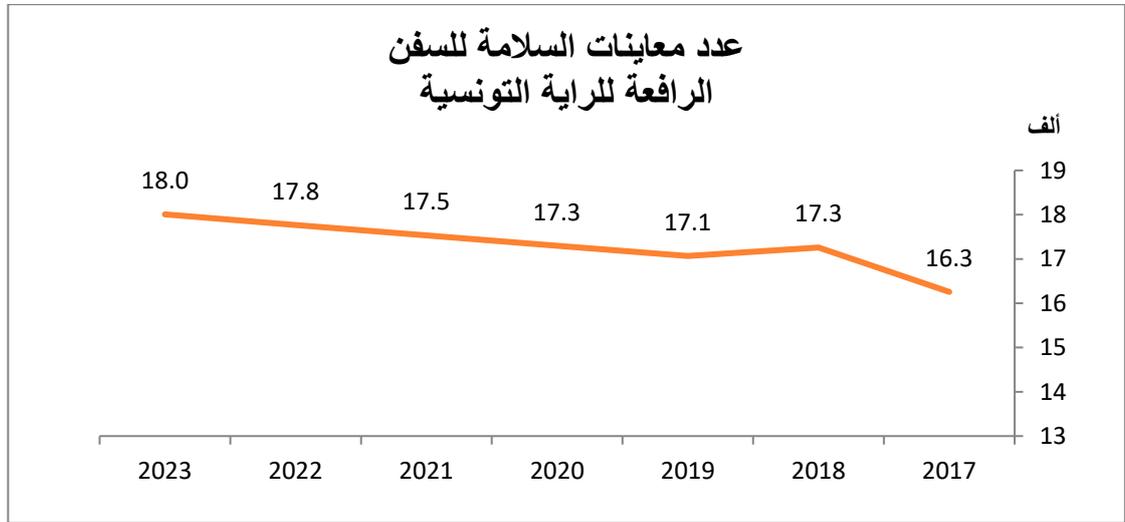
1- سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

تقديرات			قانون مالية	إنجازات			الوحدة	مؤشرات قياس الأداء
2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017		
18008	17768	17531	17298	17068	17257	16257	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 1.35% خلال الفترة الممتدة من 2020 إلى 2023

3- رسم بياني



4- أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

- تكوين ضباط البحرية التجارية
- ادخال حيز التفعيل 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

رمز المؤشر: 2.3.3

تسمية المؤشر: نسبة مراقبة السفن الأجنبية التي أرست بالموانئ التونسية

تاريخ تحيين المؤشر: جوان 2020

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 إطار مذكرات التفاهم في مجالات التعاون
- 5- نوع المؤشر: مؤشر نتائج
- 6- طبيعة المؤشر: مؤشر جودة
- 7- التفريعات

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 و عدد 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 والموانئ
- 6- تاريخ توفر المؤشر : نهاية الثلاثي
- 7- القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): بالنسبة لسنة 2023 يتمثل الهدف في بلوغ نسبة مراقبة لسفن الأجنبية التي أرست بالموانئ التونسية تقدر ب 30 %
- 8- المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: الإدارة العامة للنقل البحري و الموانئ البحرية التجارية

III- قراءة في نتائج المؤشر

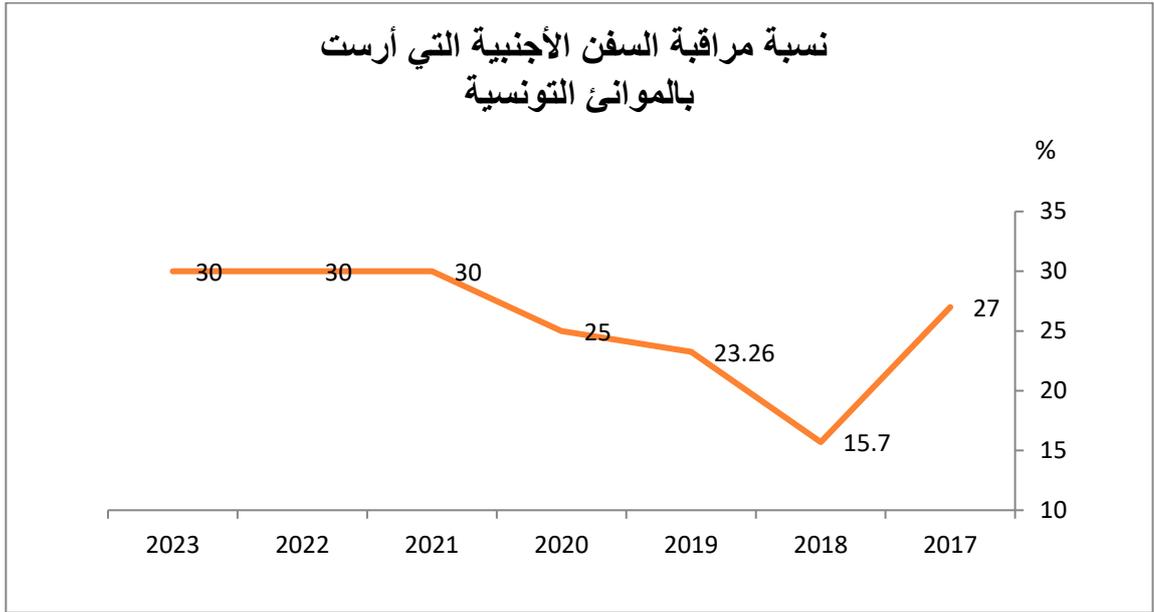
1- سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

تقديرات			قانون مالية	إنجازات			الوحدة	مؤشرات قياس الأداء
2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017		
30	30	30	25	23,26	15,7	27	%	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 6.27% خلال الفترة الممتدة من 2020 إلى 2023

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 النقص (limites) المتعلقة بالمؤشر : مؤشر عام؛ لا يتناول هذا المؤشر تقييم نتائج عمليات مراقبة السفن الأجنبية التي أرست بالموانئ التونسية

برنامج القيادة والمساندة

1-تقديم عام للبرنامج:

يمثل برنامج القيادة والمساندة العمودي الفقري لوزارة النقل لما يقدمه من دعم مادي وإداري وفني لبقية البرامج الأخرى والتنسيق بينها وذلك بتوفير الوسائل المادية والخدمات الضرورية وتنمية الموارد البشرية باعتبارها العنصر الرئيسي لتأهيل الإدارة وتحسين جودة خدماتها، إضافة إلى التحسين من مستوى التجهيزات الإعلامية والبنية الاتصالية لتبادل المعلومات وتركيز منظومات تصريف لتدعيم استخدام التكنولوجيات الحديثة للمعلومات ووضعها على ذمة مختلف المتدخلين في القطاع.

وفي هذا الصدد، 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.

1-2استراتيجية 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 جودة المعدات الإعلامية وتركيز المنظومات ،
- تطوير وظائف التخطيط والإستشراف .

حوصلة الأهداف ومؤشرات قياس الأداء :

مؤشرات قياس الأداء	مؤشرات قياس الأداء
المؤشر عدد 1 : نسبة التأطير. المؤشر عدد 2 : عدد الأعوان المنتفعين بدورة تكوين واحدة على الأقل	الهدف 1 تحسين التصرف في الموارد البشرية
المؤشر عدد 1: كلفة تعهد وصيانة السيارات الادارية. المؤشر عدد 2 : معدل استهلاك الوقود (ل/100كم).	الهدف 2 تحسين التصرف في وسائل النقل وترشيد استهلاك الوقود
المؤشر عدد 1 : نسبة المعدات الإعلامية التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات المؤشر عدد 2 : نسبة إنجاز المنظومات و التطبيقات مقارنة بالحاجيات	الهدف 3 تحسين جودة المعدات الإعلامية وتركيز المنظومات
المؤشر عدد 1: مستوى إعداد ومتابعة تنفيذ إستراتيجية قطاع النقل المؤشر عدد 2 : نسبة تحقيق الأهداف المضمنة بعقود البرامج للمؤسسات العمومية تحت الإشراف	الهدف 4 تطوير وظائف التخطيط والإستشراف

الهدف 1: تحسين التصرف في الموارد البشرية

- **تقديم الهدف:** يساهم هذا الهدف في تحسين وتطوير قدرات الموارد البشرية وتكييفها للمتطلبات الراهنة بتدعيم نسبة التأطير وتأهيل الأعوان والإطارات عن طريق الدورات التكوينية.

▪ مرجع الهدف: الإدارة العامة للشؤون الإدارية والمالية والوسائل العامة.

الجدول الزمني لمؤشرات الهدف 1

تقديرات			2020	إنجازات			الوحدة	مؤشرات قيس الأداء
2023	2022	2021		2019	2018	2017		
59	58	57	*55.531	57.6	54.9	51.402	%	المؤشر 1.1: نسبة التأيير
53	52	51	*49.85	56.4	52	50.343	%	المؤشر 2.1: نسبة الأعران المنفعين بدورة تكوين واحدة على الأقل (أ3 فما فوق)

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

▪ تقديم الهدف: يهدف إلى تحسين التصرف في وسائل النقل وترشيد إستهلاك الوقود.

▪ مرجع الهدف: الإدارة العامة للشؤون الإدارية والمالية والوسائل العامة.

الجدول الزمني لمؤشرات الهدف 2

تقديرات			2020	إنجازات			الوحدة	مؤشرات قياس الأداء
2023	2022	2021		2019	2018	2017		
80.000	75.000	70.000	سبتمبر 2020 (28.572)	45.338	58.311	69.9	أ.د	المؤشر 1.2: كلفة تعهد وصيانة السيارات الادارية
7.7	7.7	8	سبتمبر 2020 (8.29)	8.41	8.37	8.23	ل/100 كم	المؤشر 2.2: معدّل استهلاك الوقود

الهدف عدد 3: تحسين جودة المعدات الإعلامية وتركيز المنظومات

- **تقديم الهدف:** يساهم هذا الهدف في تحسين جودة المعدات الإعلامية بتوفرها 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			2020	إنجازات			الوحدة	مؤشرات قيس الأداء
2023	2022	2021		2019	2018	2017		
100	100	100	95	75	73	70	%	المؤشر 3.1: نسبة المعدات الإعلامية التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات. (*)
100	94	84	70	36	27	18	%	المؤشر 3.2: نسبة إنجاز المنظومات والتطبيقات مقارنة بالحاجيات.

(*) تمّ 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			2020	إنجازات			الوحدة	مؤشرات قياس الأداء
2023	2022	2021		2019	2018	2017		
0	0	0	4	3	3	3	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 2021	الأنشطة	التدخلات	الأهداف	البرنامج
<p>- القيادة والمساندة: 17871 أ.د. - دعم الرصد الجوي: 5415 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>

4- نفقات البرنامج:

1.3 ميزانية البرنامج :

ضبطت النفقات الخاصة ببرنامج القيادة والمساندة 23286 لسنة 2021 أ.د مقابل 19981 د سنة 2020 وتتوزع كما يلي:

- جدول عدد7:

ميزانية برنامج القيادة والمساندة حسب طبيعة النفقة*

(اعتمادات الدفع)

النسبة (%)	الفارق	تقديرات 2021	ق م 2020	إنجازات 2019	البيان
29	3.240.000	14.427.000	11.187.000	9.456.565	نفقات التأجير
10	250.000	2.879.000	2.629.000	2.491.052	نفقات التسيير
-6	-185.000	2.975.000	3.160.000	417.491	نفقات التدخلات
0	0	3.005.000	3.005.000	468.682	نفقات الإستثمار
17	3.305	23.286.000	19.981.000	12.833.791	المجموع

**بطاقات مؤشرات قياس الأداء
لبرنامج القيادة والمساندة**

بطاقة مؤشر قياس أداء

رمز المؤشر: 1.1.5

تسمية المؤشر: نسبة التآطير

تاريخ تحيين المؤشر: أكتوبر 2020

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 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

II- التفاصيل الفنية للمؤشر

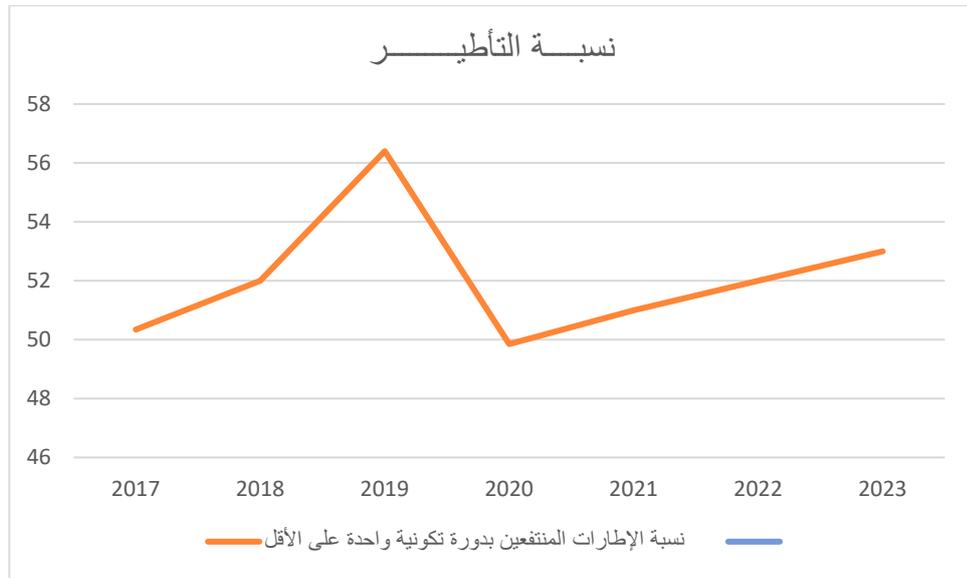
1. طريقة احتساب المؤشر: عدد الإطارات / العدد الجملي لأعوان الوزارة.
2. وحدة المؤشر: نسبة مائوية
3. المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: عدد الإطارات
4. طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: مصدر إداري
5. مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: الإدارة العامة للشؤون الإدارية والمالية والوسائل العامة
6. تاريخ توفر المؤشر: نهاية كل سنة
7. القيمة المستهدفة للمؤشر: ما بين 55% و60%
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			2020	الإنجازات			الوحدة	مؤشر قيس الأداء:
2023	2022	2021		2019	2018	2017		
59	58	57	*55.531	57.6	54.9	51.402	%	نسبة التأطير

2. رسم بياني لتطور المؤشر:



3. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

الهدف عدد1		
المؤشرات	الأنشطة	التقديرات (الإتمادات) ، نسبة مائوية
المؤشر : نسبة التأطير	إبلاء الأولوية في الإنتدابات لأصحاب الشهادات العليا.	ما بين 55 و 60 %

4. تحديد أهم النقاط المتعلقة بالمؤشر:

- تكمن النقاط في التّحديد الصّحيح لنسبة التّأطير 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

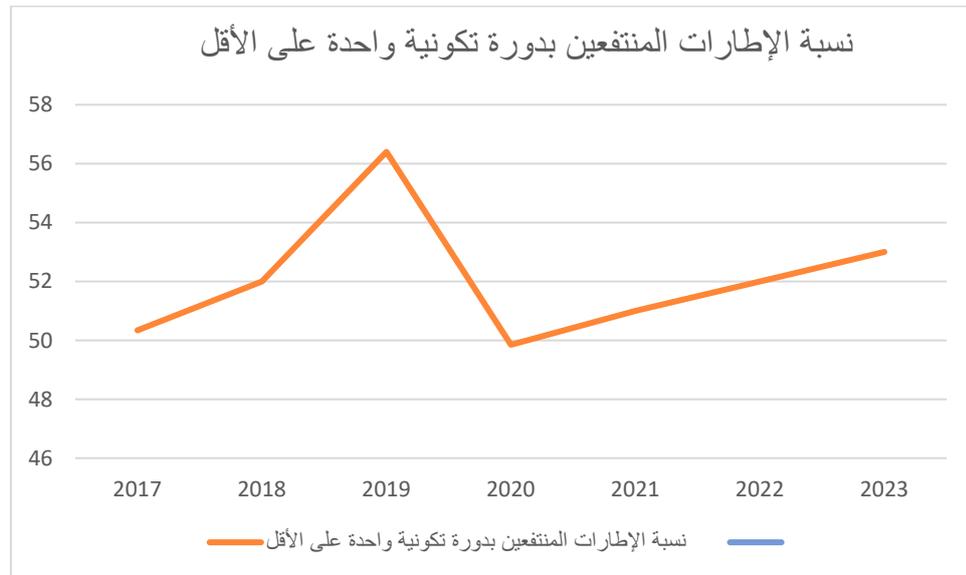
1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

التقديرات			2020	الإنجازات			الوحدة	مؤشر قياس الأداء:
2023	2022	2021		2019	2018	2017		
53	52	51	*49.85	56.4	52	50.343	%	نسبة الإطارات المنتفعين بدورة تكوينية واحدة على الأقل

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

بالنسبة لسنة 2020 لاحظنا تراجع نسبي بالنسبة لمؤشر التكوين لعدم تنفيذ البرنامج بأسره وذلك نظرا لتبعات جائحة كورونا .

3. رسم بياني لتطور المؤشر:



4. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

الهدف عدد 1		
التقديرات (الإعتمادات) ، نسبة مائوية	الأنشطة	المؤشرات
بين 55 و 57 %	العمل على تنفيذ مخطط التكوين	المؤشر: نسبة الأعوان من أ3 فما فوق المنتفعين بدورة تكوينية واحدة على الأقل

5. تحديد أهم النقائص المتعلقة بالموشر:

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

بطاقة مؤشر قيس أداء

رمز المؤشر: 1.2.5

تسمية المؤشر: كلفة تعهد وصيانة السيارات الإدارية.

تاريخ تحيين المؤشر: أكتوبر 2020

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 قيس 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

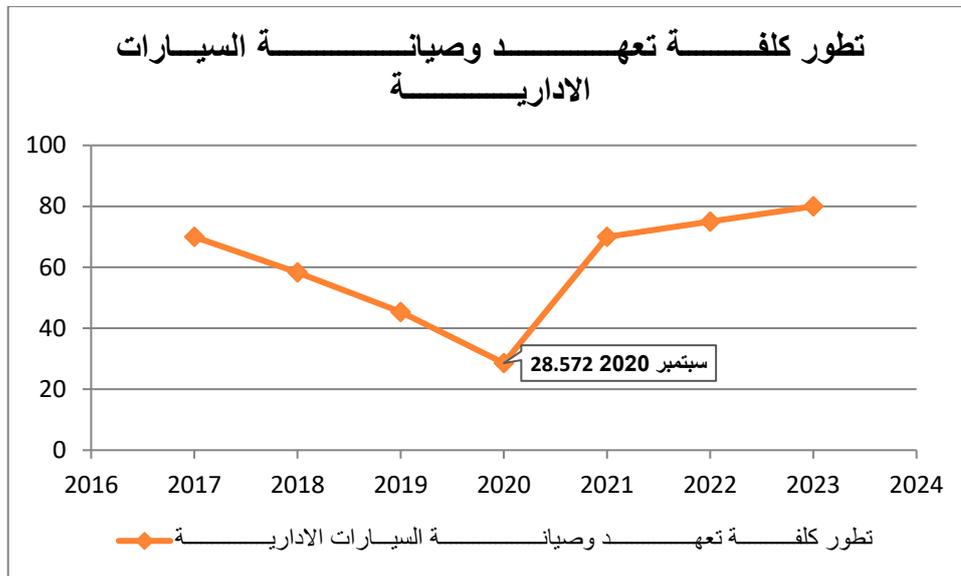
التقديرات			2020	الإنجازات			الوحدة	مؤشر قيس الأداء:
2023	2022	2021		2019	2018	2017		
80.000	75.000	70.000	سبتمبر 2020 (28.572)	45.338	58.311	69.9	أ.د	المؤشر: 1.2.5: كلفة تعهد وصيانة السيارات الإدارية.

تواصلت كلفة صيانة وسائل النقل في الارتفاع خلال سنة 2020 حيث تم انجاز نفقات هامة بلغت الى موفى شهر سبتمبر 2020 ما قدره 28.572 أ.د من جملة 40 أ.د مرصودة دينار ويرجع هذا الارتفاع نظرا لتهم 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 2021-2022-2023 ما بين 70 أ.د و 80 أ.د ويفسر ذلك بالزيادة في أسعار قطع الغيار ولتقادم الأسطول و لضرورة تدعيم الصيانة الدورية و الوقائية للمحافظة على وسائل النقل.

3. رسم بياني لتطور المؤشر:



1. 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 بالموشر:

- 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: أكتوبر 2020

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) والتفديرات الخاصة بالمؤشر

التقديرات			2020	الإنجازات			الوحدة	مؤشر قيس الأداء:
2023	2022	2021		2019	2018	2017		
7.7	7.7	8	سبتمبر 2020 (8.29)	8.41	8.37	8.23	ل/100 كم	المؤشر: 2.2.5: معدل استهلاك الوقود لسيارات المصلحة

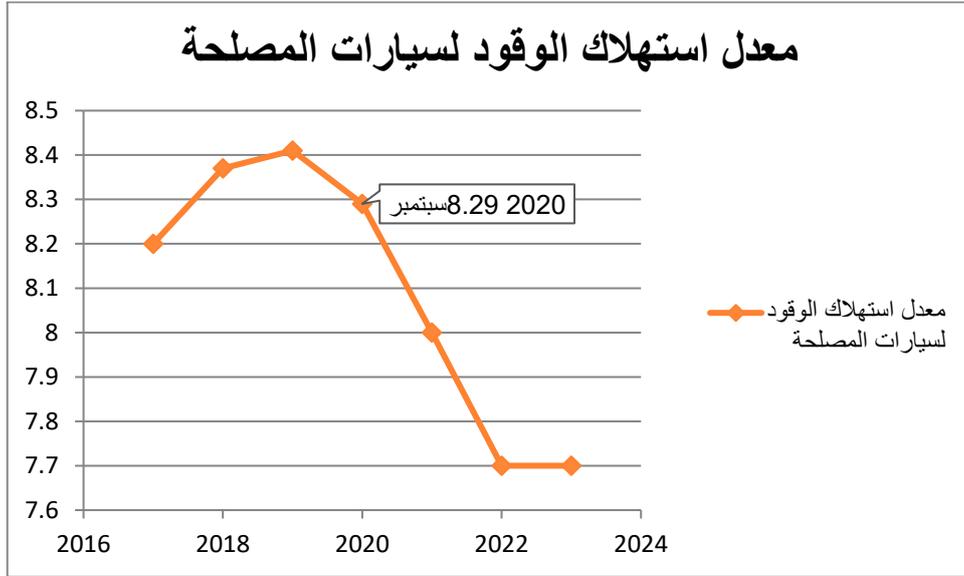
بلغ معدل استهلاك الوقود الى موفى شهر سبتمبر 2020 8.29 ل/100 كم ومن المنتظر انخفاض هذا المؤشر ليبلغ 8 ل/100 كم سنة 2021 باعتبار المتابعة الدقيقة للاستهلاك اعتمادا على منظومة " Agilis " الخاصة بالبطاقات الذكية للتزود بالمرحوقات.

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 2021 و 7.7 ل/100 كم خلال سنة 2022 ليستقر المؤشر عند 7.7 ل/100 كم خلال سنة 2023 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 بالمناسير المتعلقة باحترام مواعيد توزيع البريد وتجميعه للتقليص 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 الأسطول 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: أكتوبر 2020

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. التفرعات: 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			2020	الإنجازات			الوحدة	مؤشرات قياس أداء
2023	2022	2021		2019	2018	2017		
100	100	100	95	78	73	70	%	المؤشر عدد 1.3.5: نسبة المعدات الإعلامية التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات.
			260	256	255	266	عدد	العدد الجملي للأسطول
			247	200	187	187	عدد	عدد الحواسيب التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات

2. تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

تجاوز عمر نصف الأسطول خلال سنتي 2012 و 2013 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 و 05 مساحات 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%.

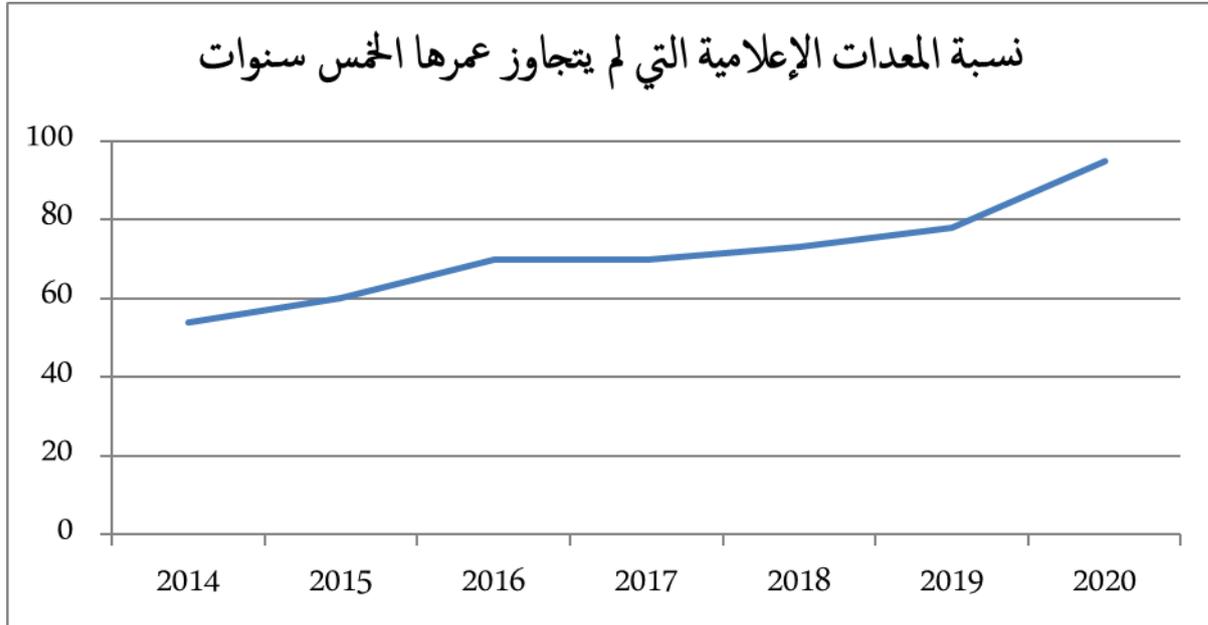
تم خلال سنة 2017 اقتناء 40 حاسوب مكتبي و 04 طابعات ليزيرية شبكة ألوان و 12 طابعة ليزيرية شبكة عادية و 06 مساحات ضوئية بشاحن آلي ومركز بيانات و بقيت نسبة المعدات الإعلامية التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات 70%.

تم خلال سنة 2018 اقتناء 35 طابعة ليزيرية و 35 مساح 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 تم خلاص الفصل المتعلق بالحواسيب المكتبية على عنوان سنة 2019.

تم خلال سنة 2019 اقتناء 20 حاسوب مكتبي و 05 طابعات ليزيرية شبكة ألوان و 10 طابعة ليزيرية شبكة عادية وبذلك فإن نسبة المعدات الإعلامية التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات بلغت 78%.

تمّ خلال سنة 2020 الإعلان عن طلب عروض وطني لاقتناء 80 حاسوب و 22 طباعة و 25 ماسح ضوئي، ومن المنتظر أن تبلغ نسبة المعدات الإعلامية التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات أكثر من 95 %.

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. - اقتناء 20 حاسوب مكتبي و 60 حاسوب محمول خلال سنتي 2020.

5. تحديد أهم النقائص (limites) المتعلقة بالمؤشر:

تعتبر نسبة المعدات الإعلامية التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات 75 % نسبة جيّدة وإيجابية، وفي انتظار المصادقة على طلب العروض عدد 2020/01 فإنّ نسبة المعدات الإعلامية التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات ستتجاوز 80 % خلال سنة 2020.

تجدر الإشارة أنه تمّ خلال سنة 2018 اقتناء مستهلكات إعلامية لفائدة المصالح المركزية والجهوية بالوزارة بتكلفة قدرها 40.000 دينار، وهي تمثل ثلث حاجيات الوزارة السنوية، ممّا انجرّ عنه كثرة العطب في الطابعات نظرا لعدم الاستعمال.

6. التدابير:

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

بطاقة مؤشر قياس الأداء

نسبة إنجاز المنظومات والتطبيقات مقارنة بالحاجيات

رمز المؤشر: 2.3.5

تسمية المؤشر: نسبة إنجاز المنظومات والتطبيقات مقارنة بالحاجيات.

تاريخ تحيين المؤشر: أكتوبر 2020.

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: 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. التفريعات: الهياكل المركزية لوزارة النقل.

II. 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 واللوجستيك.
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.

III. قراءة في نتائج المؤشر

1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر:

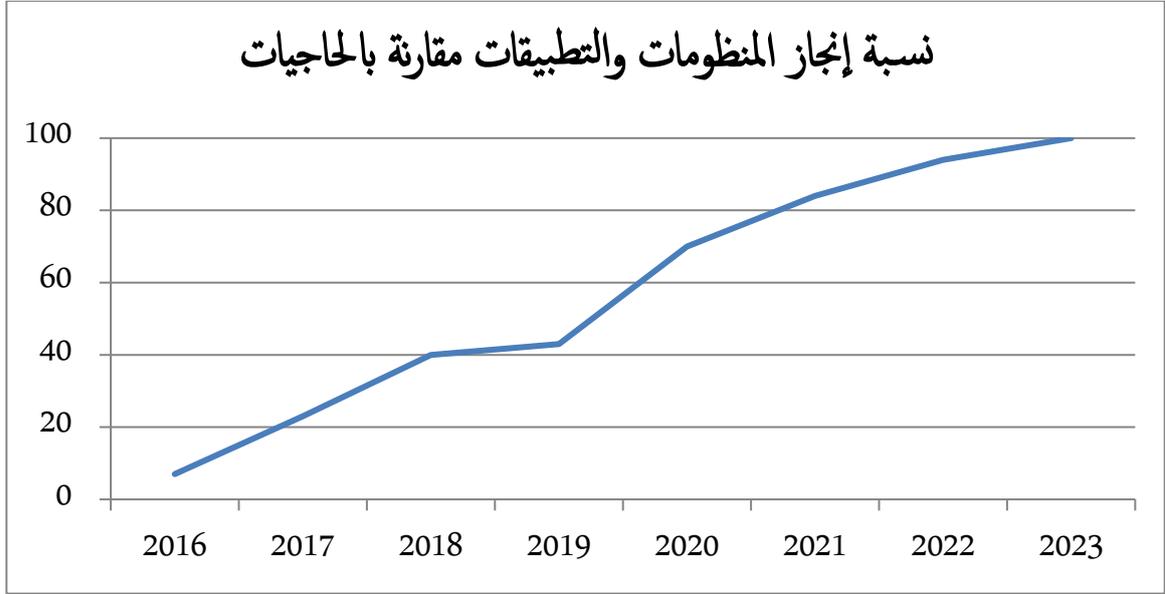
التقديرات			2020	الإنجازات			الوحدة	مؤشرات قياس أداء
2023	2022	2021		2019	2018	2017		
100	94	84	70	36	27	18	%	المؤشر عدد 2.3.5: نسبة إنجاز المنظومات والتطبيقات مقارنة بالحاجيات.

2. تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

العدد الجملي للتطبيقات والمشاريع والدراسات المبرمجة إلى موفى سنة 2023: 06 مشاريع.

نسبة الإنجاز							المشاريع
2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	
100	94	84	70	36	27	18	1 إنجاز منظومة للتصرف في النقل البحري
			100%				40%
							2 اقتناء منظومة للتصرف في الأرشفة
							100%
							3 إعداد العناصر المرجعية للنظام المعلوماتي للطيران المدني
							100%
			100%	20%			4 إنجاز تدقيق في السلامة المعلوماتية
							20%
							5 إنجاز نظام معلوماتي للطيران المدني
							100%
							70%
							20%
							6 تجسيم التدقيق في السلامة المعلوماتية
							100%
							66%
							33%

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. - تمّ خلال سنتي 2019 و2020 إنجاز تدقيق في السلامة المعلوماتية.

5. تحديد أهم النقص (limites) المتعلقة بالمؤشر:

- النقص الحاد في عدد الإطارات وخاصة في مصلحة التطبيقات وإدارة قواعد البيانات.
- التدابير:
- الحرص على إنجاز المنظومات والتطبيقات طبقا لروزنامة الإنجاز.
- إنجاز المنظومات والتطبيقات طبقا للحاجيات المنصوص عليها بكراسات الشروط وفي أحسن الأجال الممكنة.
- تحقيق التوقعات المرجوة يعتمد على إعداد الشروط المرجعية في أحسن الأجال 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			2020	الإنجازات			الوحدة	مؤشر قيس الأداء:
2023	2022	2021		2019	2018	2017		
■	■	-	4	4	3	3	نوعي	مستوى إعداد و متابعة تنفيذ استراتيجية قطاع النقل

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

على إثر المصادقة على التقرير النهائي للدراسة خلال سنة 2019 تم الشروع في العمل على تنفيذ مخرجاتها خلال سنة 2020. كما تم إعداد التقرير الخاص بتقييم المخطط الخماسي في ميدان النقل للفترة 2016-2020 وإستكمال تنفيذ المشاريع المدرجة خلال هذه الفترة والإنطلاق في الإعداد للمخطط القادم 2021-2025 بالتنسيق مع المصالح المختصة لوزارة التنمية والإستثمار والتعاون الدولي.

الهدف عددها		
التقديرات (الإعتمادات) ألف دينار	الأنشطة	المؤشرات
-	متابعة تنفيذ المخطط المديرى للنقل	المؤشر عدد 1.4.5
	تقييم مدى تقدم المشاريع المدرجة ضمن الوثيقة التوجيهية لقطاع النقل للفترة 2016-2020.	
	إعداد الوثيقة التوجيهية للمخطط القادم 2021-2025	

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			2020	الإنجازات			الوحدة	مؤشر قيس الأداء:
2023	2022	2021		2019	2018	2017		
90	50	25	-	-	-	%	تحقيق الأهداف المضمنة بعقود البرامج للمؤسسات تحت الإشراف	

2. تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

سيتم إعطاء الأولوية القصوى خلال سنة 2021 لإبرام عقود برامج بين وزارة النقل واللوجستيك 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.