

الجمهورية التونسية
وزارة النقل

المشروع السنوي للأداء
لمهمة النقل
لسنة 2024

أكتوبر 2023

الفهرس

المحور الأول: التقديم العام للمهمة

1. إستراتيجية المهمة..... 8-4
2. برامج المهمة 8-8
3. الميزانية وإطار نفقات المهمة على المدى المتوسط..... 11-9

المحور الثاني: تقديم برامج المهمة

I. برنامج النقل البري

1. تقديم البرنامج..... 16-14
2. أهداف ومؤشرات الأداء 32-16
3. الميزانية وإطار النفقات متوسط المدى..... 34-33

II. برنامج الطيران المدني

1. تقديم البرنامج..... 39-36
2. أهداف ومؤشرات الأداء..... 55-39
3. الميزانية وإطار النفقات متوسط المدى..... 58-56

III. برنامج النقل البحري والموانئ البحرية التجارية

1. تقديم البرنامج..... 64-60
2. أهداف ومؤشرات الأداء..... 72-65
3. الميزانية وإطار النفقات متوسط المدى..... 72-72

IV. برنامج القيادة والمساندة

1. تقديم البرنامج..... 78-77
2. أهداف ومؤشرات الأداء..... 85-78
3. الميزانية وإطار النفقات متوسط المدى..... 87-86

- الملاحق:** 1 - بطاقات المؤشرات 157-89
- 2- بطاقات الفاعلون العموميون 209-158
- 3- بطاقة خاصة بإدراج مقارنة النوع الإجتماعي 241-211

المحور الأوّل:
تقديم عام لمهمة النقل

1- تقديم استراتيجية المهمة

يلعب قطاع النقل بمختلف أنماطه ومكوناته دورا أساسيا في الاقتصاد الوطني من خلال مساندته لمختلف القطاعات الاقتصادية عبر توفير بنية أساسية ملائمة وخدمات تتماشى مع متطلبات مختلف المتعاملين الإقتصاديين. حيث تتوفر بلادنا على 09 مطارات دولية و 07 موانئ بحرية تجارية و 11 معبر حدودي بري موزعة على كامل تراب الجمهورية وتؤمن التنقل الدولي للمسافرين والتجارة الخارجية عن طريق شركة الخطوط التونسية والشركة التونسية للملاحة كناقلتين وطنيتين إلى جانب شركات النقل الجوي والبحري الخاصة.

كما يعتبر قطاع النقل عاملا أساسيا للإندماج الإجتماعي من خلال توفير خدمات تنقل تستجيب لحاجيات المواطنين نساء ورجالا بمختلف المناطق والجهات لتمكينهم خاصة بالنسبة للمرأة من التنقل داخل وبين المدن عبر الطرقات والسكك الحديدية تؤمنها بالنسبة للقطاع العام الشركات الجهوية للنقل (13) والشركة الوطنية للنقل بين المدن والشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية وشركة نقل تونس على مستوى تونس الكبرى والشركة الجديدة للنقل بقرقنة بالنسبة للنقل البحري بين صفاقس وقرقنة إلى جانب شركة الخطوط التونسية السريعة بالنسبة للنقل الجوي الداخلي. كما يساهم القطاع الخاص في تأمين خدمات النقل عبر الطرقات من خلال شركات النقل الحضري بتونس الكبرى (04) وشركة خاصة للنقل بين المدن وأسطول النقل غير المنظم للأشخاص.

ومن جهة أخرى فإن قطاع النقل يمثل مصدرا هاما للنمو والتشغيل حيث يساهم بحوالي 110% من مجموع إستثمارات البلاد ويوفر حوالي 170 ألف موطن شغل مباشر منها 40 ألف بالقطاع العام.

وقد شهد هذا القطاع الحيوي والحساس خلال السنوات الأخيرة أزمة هيكلية حادة تعمقت مع بروز جائحة كورونا حيث شهدت مؤشرات قطاع النقل تراجعا خاصة على مستوى السيولة جعل جل الشركات غير قادرة على مواصلة التكفل بالمصاريف وهو ما انعكس سلبا على نسق إنجاز البرامج والمشاريع. وفي هذا الإطار، فإن الوزارة تسعى من خلال برنامج عملها على المدى القصير والمتوسط إلى الحد من تداعيات الأزمة وإيجاد الحلول العاجلة لتجاوز الصعوبات الراهنة ومساندة الشركات العاملة بالقطاع لإستعادة النشاط والقيام بالإصلاحات الضرورية للنهوض

بجودة الخدمات وتحقيق النمو ومواصلة دعمها للنسيج الاقتصادي والاجتماعي وتوفير متطلبات الحرفاء أخذا بعين الإعتبار مختلف التغيرات بهدف تحسين ظروف عيش المواطن والرفي بنوعية الحياة. وقد إنخرطت الوزارة في مختلف البرامج والإصلاحات الهيكلية التي إتخذتها الحكومة بهدف النهوض بمؤشرات النمو على غرار برنامج الإنعاش الإقتصادي وبرامج إصلاح المؤسسات والمنشآت العمومية واستحداث المشاريع المعطلة. كما تساهم الوزارة، في إطار الإلتزامات الدولية، في مساندة المجهود الوطني لجلب الإستثمارات الخارجية والقيام بالإصلاحات الضرورية ضمن برامج دعم الميزانية والعمل على إدماج النوع الاجتماعي، وعلى هذا الأساس سيتم العمل خلال فترة المخطط 2023-2025 على الحد من تداعيات الأزمة الراهنة وإستعادة نسق نمو القطاع وذلك خاصة من خلال:

- تدارك التأخير في تجسيم الإستثمارات بعنوان السنوات السابقة خاصة في مجالي البنية الأساسية وتجديد أسطول النقل
- الترفيع في نسق إنجاز المشاريع بما في ذلك المشاريع المتواصلة مع تطوير نشاط مؤسسات القطاع

الآفاق القطاعية والتوجهات والإصلاحات الكبرى على المدى المتوسط (2023-2025):

بناء على الرؤية الإستراتيجية للقطاع تم تحديد المحاور الرئيسية لخطة التنمية الرامية إلى تعزيز مكانة قطاع النقل في حياة المواطن وفي الدورة الاقتصادية وذلك من خلال:

- 1- النهوض بمنظومة التنقلات الحضرية
- 2- مواصلة تدعيم وتطوير شبكات النقل الحديدي للأشخاص والبضائع
- 3- تهيئة الموانئ والمطارات والمعابر الحدودية البرية وتحسين المردودية والخدمات بها وتطوير مشاريع الشراكة بين القطاع العام والخاص في مجال البنية الأساسية
- 4- تطوير وتجديد أسطول النقل بمختلف أنماطه والإتجاه نحو إستغلال وسائل نقل مستدامة
- 5- دعم النهوض بمنظومة اللوجستية لمساندة بقية القطاعات الاقتصادية
- 6- إعادة هيكلة عدد من الشركات العمومية التي تعاني صعوبات مالية حادة
- 7- إعتناء تطبيقات التكنولوجيا الحديثة والنهوض بجودة الخدمات وتوفير السلامة الشاملة
- 8- تحسين النجاعة الطاقية للقطاع النقل وإرساء نقل مستدام
- 9- مراجعة الإطار القانوني وملاءمته مع متطلبات القطاع.

هذا وقد تم تحديد جملة من السياسات والإجراءات والإصلاحات الضرورية لتجسيم الخطة التنموية للقطاع تتمثل أساسا في:

أ- إجراءات عامة تهتم مختلف أنماط النقل:

- إرساء حوكمة جديدة لتنفيذ المشاريع والبرامج والإصلاحات
- إيلاء الأولوية على المستوى الوطني للمشاريع الكبرى المهيكلية وإفرادها بمتابعة متواصلة وإيجاد الحلول الكفيلة بحسن تنفيذها
- إيجاد الآليات الكفيلة بتحفيز المستثمرين الخواص
- مزيد تشريك الجهات والمهنيين ومكونات المجتمع المدني في بلورة السياسات
- إحداث خط تمويل مشاريع الرقمنة وأنظمة النقل الذكي لفائدة الهياكل المركزية والهياكل تحت الإشراف
- إرساء توجه إستراتيجي نحو تطوير الكفاءات من خلال الإستثمار في العنصر البشري ودعم التخصص.

ب- النقل البري

- تدعيم السلامة في وسائل النقل العمومي الجماعي وتركيز منظومة الصيانة الوقائية،
- دفع مسار التحول الطاقوي في اتجاه استغلال وسائل نقل تستعمل الطاقات المتجددة
- دعم رقمنة خدمات النقل العمومي الجماعي
- مواصلة استحداث نسق المشاريع الكبرى على غرار مشروع الشبكة الحديدية السريعة ومشروع الميترو الخفيف بصفاقس
- تهيئة فضاءات المعابر الحدودية البرية التابعة لديوان المعابر الحدودية حسب المواصفات والمعايير الدولية
- تركيز منظومة التصرف حسب الأهداف بالمؤسسات والمنشآت العمومية
- مراجعة التعريفات.

ت-النقل البحري

- إعتبار النقل البحري الدولي من وإلى تونس قطاعا ذو أولوية لتمكينه من منحة الترفيع في القيمة المضافة ودعم القدرة التنافسية
- مساندة الإستثمار في سفن جديدة بوضع آليات تمويل ملائمة
- التنسيق بين الناقلين البحريين والشاحنين وتشجيعهم على التعامل المباشر في إطار عقود برامج
- منح تخفيضات على الخدمات المينائية للسفن الرافعة للعلم الوطني.

ث-النقل الجوي

- تنفيذ مخطط إعادة هيكلة الخطوط التونسية 2022-2028
- تنفيذ برنامج إنقاذ شركة الخطوط التونسية السريعة
- استكمال بعض المشاريع المهيكلة بالمطارات الداخلية
- إعداد دراسة إستراتيجية وإستشرافية حول الربط الجوي من وإلى المطارات التونسية في أفق 2050
- تعزيز دور الإدارة الرقابي ودعم موقعها كسلطة تعديلية. autorité de régulation.

ج- اللوجستية

- إرساء إطار قانوني ملائم للإستثمار في مجال اللوجستية والنقل متعدد الوسائط،
- العمل على إعداد ملف متكامل لإحداث وكالة تونسية للوجستية والنقل متعدد الوسائط
- وضع نظام أساسي لمسدي الخدمات اللوجستية وإعداد سجل لمهن اللوجستية
- تكوين مخزون عقاري لبعث مشاريع المناطق اللوجستية.

ح-آفاق الشراكة مع القطاع الخاص

- إن النهوض بجودة الخدمات وتجسيم البرامج والمشاريع المستقبلية لقطاع النقل يقتضيان مزيد تفعيل دور القطاع الخاص بهدف :
- الإستفادة من القدرة التمويلية للقطاع الخاص لتطوير البنية التحتية للنقل وبالتالي تخفيف العبء على ميزانية الدولة

- إستحداث إنجاز المشاريع المبرمجة وفقا للأجال والميزانية المحددة
- الإستفادة من خبرة ونجاعة القطاع الخاص في مجال تنفيذ وإستغلال المشاريع وإدخال الإبتكارات على تصاميم المشاريع ومواكبة التغيرات التقنية والإقتصادية
- تحسين جودة الخدمات المسداة
- تقاسم المخاطر في إطار مقارنة ربحية للقطاعين العام والخاص.
- وعلى هذا الأساس سيتم العمل على مزيد تشريك القطاع الخاص في بعث وإستغلال وتسويق مشاريع البنية الأساسية للنقل بإعتماد مختلف أشكال الشراكة (نظام اللزمات وعقود الشراكة) وستمكن هذه المشاريع من تحقيق قيمة مضافة ستساهم في الرفع من مساهمة القطاع في الناتج المحلي الإجمالي وخلق مواطن الشغل والرفع من فرص الإستثمار على المستوى بين الوطني والجهوي.

2- تقديم برامج المهمة:

تتضمن مهمة النقل لسنة 2024 على أربع برامج وهي على النحو التالي:

- برنامج النقل البري،
- برنامج الطيران المدني،
- برنامج النقل البحري والمواني،
- برنامج القيادة والمساندة.

3- الميزانية وإطار نفقات المهمة على المدى المتوسط

أ- ميزانية المهمة

جدول عدد 1

تطور تقديرات ميزانية المهمة لسنة 2024 حسب الطبيعة الاقتصادية للنفقة

الوحدة: ألف دينار

التطور		تقديرات 2024 (2)	ق.م 2023 (1)	بيان النفقات	
النسبة % (1)/(2)	المبلغ (1) - (2)				
5%	1087	24847	23760	اعتمادات التعهد	نفقات التأجير
5%	1087	24847	23760	اعتمادات الدفع	
3%	117	4781	4664	اعتمادات التعهد	نفقات التسيير
3%	117	4781	4664	اعتمادات الدفع	
4%	39443	1007183	967740	اعتمادات التعهد	نفقات التدخلات
4%	39443	1007183	967740	اعتمادات الدفع	
	29050	31740	2690	اعتمادات التعهد	نفقات الاستثمار
-7%	-1091	14220	15311	اعتمادات الدفع	
7%	69697	1068551	998854	اعتمادات التعهد	المجموع
4%	39556	1051031	1011475	اعتمادات الدفع	

جدول عدد 2:

تطور تقديرات ميزانية المهمة حسب البرامج

الوحدة: ألف دينار

التطور		تقديرات 2024 (2)	ق. م 2023 (1)	البرامج
النسبة % (1) / (2)	المبلغ (1) - (2)			
10%	94215	994640	900425	البرنامج عدد 1 اعتمادات التعهد
7%	64549	975140	910591	
-2%	212-	12412	12624	البرنامج عدد 2 اعتمادات التعهد
-2%	212-	12412	12624	
-46%	24050-	28769	52819	البرنامج عدد 3 اعتمادات التعهد
-46%	24050-	28769	52819	
-1%	256-	32730	32986	البرنامج عدد 4 اعتمادات التعهد
-2%	731-	34710	35441	
7%	69697	1068551	998854	المجموع العام اعتمادات التعهد
4%	39556	1051031	1011475	

نلاحظ تطور بخصوص إعتمادات برنامج النقل البري بالمقارنة مع البرامج الأخرى حيث تطورت إعتمادات البرنامج سنة 2024 ويعود ذلك الى سعي مهمة النقل إلى تدعيم النقل العمومي الجماعي وتطوير خدمات النقل المدرسي والجامعي من خلال برمجة إقتناءات جديدة ودعم مؤسسات النقل إلى جانب دعم سلامة النقل الجماعي للأشخاص والعمل على إحداث صندوق لتمويل التنقلات الحضرية.

ب - اطار النفقات متوسط المدى (2026-2024)

جدول 3

**إطار النفقات متوسط المدى (2026-2024)
لتوزيع حسب طبيعة النفقة (إعتمادات الدفع)**

الوحدة: ألف دينار

التقديرات			ق م	إنجازات	البيان
2026	2025	2024	2023	2022	
26456	25541	24847	23760	19373,5	نفقات التأجير
5091	4914	4781	4664	4600,6	نفقات التسيير
1071348	1034266	1007183	967740	850764,9	نفقات التدخلات
15141	14617	14220	15311	1534,6	نفقات الإستثمار
1118036	1079338	1051031	1011475	876273,6	المجموع

جدول 4

**إطار النفقات متوسط المدى (2026-2024)
التوزيع حسب البرامج (إعتمادات الدفع)**

الوحدة: ألف دينار

التقديرات			ق.م	إنجازات	البيان
2026	2025	2024	2023	2022	
1037230	1001329	975140	910591	82889.2	برنامج النقل البري
13216	12759	12412	12624	11706.6	برنامج الطيران المدني
30632	29571960	28769	52819	22306.6	برنامج النقل البحري والموانئ
36958	35678777	34710	35441	18371.2	برنامج القيادة والمساندة
1118036	1079338	1051031	1011475	876273.6	المجموع

المحور الثاني:
تقديم برامج المهمة

برنامج النقل البري
رئيس البرنامج: السيد الحبيب عمار
تاريخ توليه البرنامج: 30 أوت 2022

1- تقديم البرنامج:

1.1 الاستراتيجية

يعتبر قطاع النقل البري عاملا أساسيا للتنمية الاقتصادية والإندماج الإجتماعي من خلال تنمية المناطق الداخلية للبلاد، والقضاء على الفوارق الاجتماعية خاصة بين النساء والرجال والثقافية بين أفراد المجتمع الواحد وذلك بتوفير خدمات لنقل الأشخاص والبضائع في ظروف آمنة. وتتمثل التوجهات الاستراتيجية العامة لقطاع النقل البري بالخصوص في النهوض بالنقل العمومي الجماعي وذلك من خلال تدعيم البنية الأساسية وتطوير وتجديد أسطول النقل العمومي للأشخاص النقل مع دعم السلامة على وسائل النقل هذا من جهة ومن جهة أخرى دعم النقل الحديدي للبضائع الذي يساهم في تدعيم الاقتصاد الوطني من خلال الرفع في الناتج الوطني الخام. وبالرغم من الظروف الصعبة التي يمر بها هذا القطاع جراء تداعيات الحرب الروسية الأوكرانية وتداعيات جائحة كورونا هذا بالإضافة إلى ارتفاع في كلفة المحروقات وتدهور الوضعية المالية لشركات النقل العمومي، يبقى العمل على مواصلة خطة النهوض بالنقل العمومي الجماعي أمرا ضروريا حتى يصبح تدريجيا حلا بديلا عن استعمال وسائل النقل الفردي وذلك بتحسين مستوى الخدمات المقدمة لكل الأفراد وذلك في إطار مراعاة متطلبات البيئة وفقا لمعايير دولية لبلوغ أهداف التنمية المستدامة. كما ان مساعي الوزارة تصبو إلى القيام بجملة من الإصلاحات الكبرى وذلك من خلال اتخاذ العديد من الإجراءات والتدابير اللازمة لتحسين مستوى العرض وتلبية كل طلبات التنقل في ظروف آمنة.

وفي هذا الإطار، تمت مساندة وزارة النقل بمساعدات فنية دولية و تسخير خبراء في إطار المبادرة الدولية Mobilise Your City التي تم إطلاقها على هامش الدورة 21 لمنندى الأمم المتحدة حول المناخ بباريس COP21 وذلك لبلورة سياسة وطنية للتنقلات الحضرية وأخذا بعين الاعتبار للواقع الوطني وترتكز هذه السياسة على عدة أهداف ترمي إلى إحكام الملازمة بين متطلبات التنمية الاقتصادية والعدالة الاجتماعية والمحافظة على الموارد الطبيعية.

وفيما يخص إدراج مقاربة النوع الاجتماعي في إستراتيجية برنامج النقل البري ، عملت وزارة النقل على ملف نقل العملة الفلاحيين وذلك بضرورة إيجاد حل نهائي لهذا النوع من النشاط بما يحفظ كرامة العملة الفلاحيين ويجنب البلاد خسائر متكررة في الأرواح على إثر تعدد الحوادث

القاتلة من جراء استعمال عربات غير مهيئة لنقل الأشخاص والتي لا تتوفر فيها الحد الأدنى من شروط السلامة والرفاهة.

وبناء على ما سبق فإن برنامج النقل البري يهدف إلى:

- تدعيم النقل العمومي الجماعي
 - تطوير خدمات النقل المدرسي والجامعي
 - دعم سلامة النقل الجماعي للأشخاص (وسائل النقل، الشبكات، المحطات)؛
 - دعم النقل الحديدي للبضائع (الفسفاط والبضائع الأخرى).
- وستركز الجهود مستقبلا، بالأساس، على المحاور التالية:
- تدعيم عرض النقل العمومي الجماعي على الطرقات،
 - مواصلة تطوير شبكات النقل الحديدي الحضري للأشخاص،
 - مواصلة تدعيم وتطوير شبكات النقل الحديدي للبضائع،
 - ربط الجهات الداخلية بشبكة النقل الحديدي،
 - تدعيم السلامة في وسائل النقل العمومي الجماعي وتركيز منظومة الصيانة الوقائية،
 - دفع مسار التحول الطاقوي في اتجاه استغلال وسائل نقل تستعمل الطاقات المتجددة،
 - دعم رقمنة خدمات النقل العمومي الجماعي،
 - مواصلة استحداث نسق المشاريع الكبرى على غرار مشروع الشبكة الحديدية السريعة ومشروع الميترو الخفيف بصفاقس،
 - تهيئة فضاءات المعابر الحدودية البرية التابعة لديوان المعابر الحدودية حسب المواصفات والمعايير الدولية.

2.1 الهياكل المتدخلة:

يتميز برنامج النقل البري بتعدد المتدخلين والمتمثلين في 19 فاعل عمومي تحت إشراف وزارة النقل وينقسمون كالآتي:

- شركة النقل بتونس،
- الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية،
- الشركة الوطنية للنقل بين المدن،

- الشبكة الحديدية السريعة،
 - شركة المترو الخفيف بصفاقس،
 - ديوان المعابر الحدودية البرية،
 - 13 شركة جهوية للنقل البري.
- ويساهم الفاعلون العموميون مساهمة مباشرة في تحقيق أهداف البرنامج باعتماد جملة من المؤشرات وتتلقى هذه المؤسسات دعماً من ميزانية الدولة.

2- أهداف ومؤشرات الأداء:

1.2 تقديم الأهداف ومؤشرات الأداء:

الهدف 1-1 تدعيم النقل العمومي الجماعي

بالرجوع للتوجهات الاستراتيجية للقطاع، فإن هذا الهدف يعكس الدور الاقتصادي والاجتماعي لمختلف شركات نقل المسافرين وذلك بتوفير خدمات النقل العمومي لمختلف شرائح المجتمع وربطهم بوجهاتهم ملبية بذلك طلبات التنقل بمختلف أنواعها، وتسعى الشركات الوطنية والجهوية للنقل البري للمسافرين الى تدعيم وتنمية خدمات النقل الجماعي قصد توفير نقل عمومي منتظم آمن يحتوي على معايير الرفاهة والراحة للمسافرين دون المساس بالقدرة الشرائية للمواطن. ولتحقيق هذا الهدف تقوم الشركات بتطوير حجم العرض من خلال تعزيز الأسطول والرفع من نسبة جاهزيته الامر الذي سينعكس إيجابيا على تطور عدد البقاع المعروضة.

■ المؤشرات:

✓ المؤشر 1.1.1: تطور الأسطول الجاهز للاستغلال

يكتسي هذا المؤشر أهمية كبرى لدى الشركات الوطنية والجهوية للنقل من خلال مدى إستعداد شركات النقل للرفع من جاهزية الأسطول وذلك للإستجابة لطلبات التنقل لكافة المسافرين خاصة النساء مع ربط المناطق الداخلية بمدن الولاية. كما يعكس هذا المؤشر مجهود الشركات في الإستثمار في المعدات السيارة (حافلات، قطارات، عربات مترو) من خلال إنجاز الإقتناءات المبرمجة وتوفير قطع الغيار للقيام بعمليات الصيانة وتقليل المدة الزمنية لتوقف الحافلة وكذلك تكوين الأعوان ورسكلتهم في المجالات المتصلة بالصيانة والتصليح.

✓ تقديرات المؤشر 1.1.1

تقديرات			2023**	إنجازات* 2022	الوحدة	مؤشر الأداء
2026	2025	2024				
المؤشر عدد 1.1.1: تطور الأسطول الجاهز للاستغلال						
شبكة الحافلات *						
4%	8%	9%	11%	-3%	نسبة مؤوية	الشركات الجهوية للنقل وشركة النقل بتونس والشركة الوطنية للنقل بين المدن
الشبكة الحديدية**						
1- شركة النقل بتونس						
22%	19%	41%	-17%	-17%	نسبة مؤوية	خطوط الشبكة الحديدية (خط ت.ج.م + ميثرو الخفيف)
2- الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية						
7%	-3%	84%	34%	3%	نسبة مؤوية	خطوط الأحواز (خط تونس برج السدرية+ خط تونس بوقفطة (RFR)+ خط مترو الساحل)
7%	7%	5%	5%	-19%	نسبة مؤوية	الخطوط البعيدة

*تم احتساب المؤشر حسب احصائيات الجدوال التفصيلية 201 و 2 (بطاقات مؤشرات قيس الأداء)

❖ على شبكة الحافلات:

تراجع الأسطول الجاهز للحافلات سنة 2022 بنسبة 3% مقارنة بالسنة الفارطة حيث بلغ عدد الأسطول الجاهز 2918 حافلة سنة 2022 من جملة 4169 حافلة مقابل 2995 حافلة جاهزة للاستغلال سنة 2021 من جملة 4341 حافلة ويعود ذلك بسبب تهرم الأسطول وتأخر إنجاز الاستثمارات المبرمجة، إضافة إلى نقص الأعوان الفنيين وتأخر إنجاز الانتدابات المبرمجة،

علاوة عدم توفر قطع الغيار لبعض الماركات. هذا إلى جانب الصعوبات الماليّة التي تمر بها الشركات من ناحية و الارتفاع الغير مسبوق في أسعار الحافلات بسبب تراجع قيمة صرف الدينار التونسي. فإن التراجع المسجل في عدد الحافلات خاصة بالنسبة لشركة النقل بتونس يعود إلى عمليات التخلي عن عدد من الحافلات وذلك في إطار الإحالة على عدم الاستغلال (réforme) نظرا لحالتها الفنية المتردية وارتفاع كلفة صيانتها وتقادم أسطولها.

ومن المحتمل ان يشهد هذا المؤشر تحسنا مع نهاية سنة 2023 بنسبة 11% مقارنة بسنة 2022 ويعود ذلك لاستلام جملة من الحافلات المبرمجة لفائدة الشركات الوطنية والجهوية للنقل مع برمجة القيام بالصيانات التي من شأنها الرفع من جاهزية الاسطول. وبالنسبة للسنوات 2024 - 2025 - 2026 سيشهد هذا المؤشر تحسنا بنسبة تتراوح بين 4% و 9% وذلك اعتمادا على مجهودات شركات النقل من خلال تنفيذ برامج الاستثمارات في معدات السيارة لتطوير الأسطول وتجديده.

❖ على الشبكة الحديدية

يواجه أسطول النقل الحديدي في مجمله صعوبات حيث لم يشهد تطورا ملحوظا خلال السنوات الأخيرة ويعود ذلك إلى تقادم الأسطول وعدم النجاعة لبعض الاقتناءات وبالتالي ضعف الجاهزية وصعوبة في اقتناء قطع الغيار اللازمة للصيانة، بالإضافة إلى تدهور حالة البنية التحتية، مما أثر سلبا على جودة الخدمات.

■ **على مستوى شركة النقل بتونس:** لم يشهد الأسطول تطورا خلال السنوات الاخيرة حيث استقر في حدود 207 عربة (18 عربة ت ج م و 189 عربة مترو) وقد تراجع الأسطول الجاهز خلال سنة 2022 بنسبة 16% ليبلغ 77 عربة مقابل 93 عربة سنة 2021 وبالنسبة لسنة 2023 من المتوقع أن يشهد المؤشر تراجعا بنسبة 17% نظرا لعدم توفر قطع الغيار للقيام بالصيانات الضرورية وكذلك عدم برمجة اقتناءات جديدة.

■ **على مستوى الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية:** شهد المؤشر على خطوط الأحواز تحسنا سنة 2022 بنسبة 3% و من المتوقع أن يشهد الأسطول ايضا خلال سنة 2023 تحسنا مع دخول خط E للشبكة الحديدية السريعة حيز الاستغلال، أما بالنسبة للخطوط البعيدة فقد شهد الأسطول الجاهز تراجعا خلال سنة 2022 بنسبة 19% مقارنة بسنة 2021 وتتمثل أهم

الإشكاليات بالخصوص في تقادم الأسطول والنقص الفادح في قطع الغيار كذلك عزوف المزودين عن توفير قطع الغيار والوضعية المالية الصعبة التي تعيشها الشركة ومنه عجز الشركة عن القيام بالصيانات الكبرى مما سيؤثر على جاهزية الاسطول خلال السنوات القادمة خاصة إذا تواصلت هذه الإشكاليات.

✓ المؤشر 2.1.1: تطور عدد البقاع المعروضة

يتعلق هذا المؤشر بتطور العرض بحساب عدد البقاع المعروضة الذي تقدمه الشركات الوطنية والجهوية لنقل المسافرين بواسطة الحافلات عبر الطرقات وعلى الشبكة الحديدية وهو يعكس مجهود الشركات الوطنية أو الجهوية في الإستثمار في المعدات السيارة (حافلات، قطارات، عربات مترو) من خلال القيام باقتناءات جديدة او تاهيل الاسطول للرفع من جاهزيته وبالتالي الرفع من عدد البقاع المعروضة.

✓ تقديرات المؤشر 2.1.1

تقديرات			*2023	إنجازات*	الوحدة	مؤشر الأداء
2026	2025	2024		2022		
المؤشر عدد: 2.1.1 تطور عدد البقاع المعروضة**						
تطور عدد البقاع المعروضة (شبكة الحافلات)						
3,04%	3,78%	6,14%	8,72%	2,84%	نسبة مئوية	الشركات الجهوية للنقل + شركة النقل بتونس + الشركة الوطنية للنقل بين المدن
تطور عدد البقاع المعروضة (الشبكة الحديدية)						
1- شركة النقل بتونس						
68%	21%	0%	29%	-8%	نسبة مئوية	<u>خط حلق الوادي المرسي</u>
9%	17%	46%	-18%	-13%		<u>شبكة المترو الخفيف</u>
2- الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية						
0%	0%	0%	3%	8%	نسبة مئوية	<u>خط تونس برج السدرية</u>
3,6%	0,0%	0,0%	-2,7%	15,2%		<u>خط مترو الساحل</u>
0%	26%	59%				<u>خط تونس بوقطفة **E</u>
3%	3%	3%	-5%	23%		<u>الخطوط البعيدة</u>

* تم احتساب المؤشر بالاعتماد على الجداول التفصيلية 3 و4 (بطاقات مؤشر قيس الأداء)

❖ شبكة الحافلات:

شهد عدد البقاع المعروضة تطورا خلال سنة 2022 بنسبة 2.8% مقارنة بسنة 2021 ويرجع هذا بالأساس إلى التطور على مستوى العرض وذلك من خلال القيام بالصيانات الضرورية للرفع من نسبة جاهزية علاوة على تنفيذ برنامج الاقتناءات. ومن المحتمل ان يشهد هذا المؤشر تحسنا مع موفى سنة 2023 والسنوات 2024-2025-2026 وذلك اعتمادا على مجهودات شركات النقل من حيث تطوير الأسطول وتجديده.

❖ الشبكة الحديدية:

شهد عدد البقاع المعروضة على الشبكة الحديدية بالنسبة لشركة النقل بتونس تراجعا خلال سنة 2022 (8% على خط حلق الواد المرسى و13% على شبكة خط المترو الخفيف) مقارنة بسنة 2021 أما بالنسبة للشركة الوطنية للسكك الحديدية فقد شهدت النسبة تحسنا خلال سنة 2022 مقارنة بالسنة الفارطة خصوصا على الخطوط البعيدة بنسبة 23%.

ومن المحتمل خلال السنوات القادمة أن يشهد هذا المؤشر تحسنا بالنسبة لشركة النقل بتونس وذلك اعتمادا على مجهودات الشركة خاصة منها المتعلقة بتدعيم أسطول نقل المسافرين ومواصلة برنامج تأهيل القاطرات وتجهيز مراكز الصيانة. وبالنسبة للشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية من المتوقع أن يشهد الأسطول الجاهز تطورا بطيئا خلال السنوات الثلاث القادمة وذلك نظرا للصعوبات التي تعيشها الشركة لتي لن تمكنها من القيام باقتناءات عربات جديدة ولا القيام بالصيانات اللازمة للرفع من جاهزية الأسطول وبالتالي الرفع من عدد البقاع المعروضة.

■ الهدف 1-2: تطوير خدمات النقل المدرسي والجامعي

يتعلق هذا الهدف بتطوير خدمات النقل المدرسي والجامعي حيث تسعى الشركات الوطنية والجهوية للنقل خلال كل موسم دراسي إعطاء أهمية كبرى للنقل المدرسي والجامعي من خلال ضمان أفضل الظروف الممكنة لتنقل التلاميذ والطلبة وذلك بالتنسيق مع المؤسسات التعليمية والجامعية لتلبية الطالبات المتزايدة من خلال تخصيص حافلات إضافية للحد من حالات الإكتظاظ وكذلك إحداث خطوط مدرسية وجامعية جديدة او التمديد في خطوط قديمة وربطها بأخرى في نفس المسلك الطرقي.

■ المؤشرات:

✓ المؤشر عدد 1.2.1 تطور الاسطول المخصص للنقل المدرسي والجامعي

يتعلق هذا المؤشر بتخصيص العدد اللازم من الحافلات الجاهزة للاستغلال لنقل التلاميذ والطلبة في ظروف طيبة وتمكينهم من إتحاقهم بمؤسساتهم التربوية والتعليمية وبالتالي تكثيف الجهود للحد من الانقطاع المدرسي خاصة بالمناطق الداخلية.

✓ تقديرات المؤشر 1.2.1

تقديرات			2023	إنجازات	الوحدة	مؤشر الأداء
2026	2025	2024		2022		
					نسبة مؤوية	المؤشر عدد: 1.2.1 تطور الاسطول المخصص للنقل المدرسي والجامعي*
2%	3%	3%	6 %	0.05%		تطور الاسطول المخصص للنقل المدرسي والجامعي

* تم احتساب المؤشر بالاعتماد على الجدول التفصيلي 5 (بطاقات مؤشر قيس الأداء)

شهد هذا المؤشر تطورا بطيئا منذ سنة 2022 بسبب عدم القيام بالصيانات الضرورية للرفع من نسبة جاهزية الأسطول وتأخر إنجاز الإنتدابات والإستثمارات المبرمجة من حافلات لتجديد الأسطول.

وبالرغم من الوضعية الصعبة التي تمر بها مجمل شركات النقل وفي إطار الإستعدادات للعودة المدرسية لسنة 2023-2022، عملت الشركات على إعداد برنامج استثنائي لتحسين جاهزية الأسطول يتمثل في القيام بعمليات تأهيل لعدد من الحافلات هذا وبالإضافة الى الصيانات الدورية للحافلات والعربات اعتمادا على ما يمكن توفيره من قطع غيار.

ومن المرجح أن يستمر تباطؤ نسق هذا المؤشر خلال السنوات 2023-2024-2025 ما دامت نفس الأسباب قائمة.

✓ المؤشر عدد 2.2.1 تطور عدد المسافرين من التلاميذ والطلبة

يعرض هذا المؤشر حجم المسافرين من التلاميذ والطلبة المنقولين على متن وسائل النقل العمومي الجماعي والذين يمثلون 46% من مجموع نقل المسافرين وتقوم الشركات الوطنية والجهوية للنقل بتأمين الأسطول اللازم على شبكة الحافلات والشبكة الحديدية.

✓ تقديرات المؤشر 2.2.1

تقديرات			2023	إنجازات	الوحدة	مؤشر الأداء
2026	2025	2024		2022		
5%	5%	13%	8%	14%	نسبة مؤوية	المؤشر عدد: 2.2.1 تطور عدد المسافرين من التلاميذ والطلبة *

* تم احتساب المؤشر بالاعتماد على الجدول التفصيلي 6

شهد هذا المؤشر ارتفاعا بنسبة 14% خلال السنة الدراسية والجامعية 2022-2023 بالمقارنة مع السنة السابقة التي تعتبر سنة استثنائية لما شهدته البلاد من ظروف استثنائية جراء جائحة كورونا. ومن المحتمل ان يشهد عدد التلاميذ والطلبة خلال سنة 2023 تحسنا بنسبة 8% مقارنة بسنة 2022 وكذلك بالنسبة للسنوات القادمة سيشهد المؤشر تطورا إيجابيا ويعود ذلك إلى القيام بعمليات صيانات كبرى (حافلات وقطارات) وبرمجة اقتناء حافلات جديدة لتعزيز العرض.

▪ الهدف 1-3: دعم سلامة النقل العمومي الجماعي للأشخاص

يتمثل هذا الهدف في تدعيم متطلبات السلامة على متن وسائل النقل العمومي للأشخاص (بالطرق و عبر شبكة السكك الحديدية) وذلك بتطور سلامة الاسطول المعد لنقل المسافرين خاصة المرأة وما مدى فاعلية منظومة الصيانة وجاهزية الاسطول المستغل.

▪ المؤشرات:

✓ المؤشر 1.3.1: تطور عدد الحوادث على متن وسائل النقل العمومي الجماعي

يتمثل هذا المؤشر في عدد الحوادث على متن وسائل النقل العمومي الجماعي وهو يعكس مدى تطور سلامة الاسطول المعد لنقل المسافرين ومدى فاعلية منظومة الصيانة وجاهزية الاسطول المستغل.

✓ تقديرات المؤشر 1.3.1

تقديرات			محتمل	إنجازات	الوحدة	مؤشر الأداء
2026	2025	2024	2023 (السداسي الأول)	2022		
						المؤشر 3.1.1: التخفيض في عدد الحوادث على متن وسائل النقل العمومي الجماعي*
التقليص من عدد الحوادث وبلوغ 0 حادث			-17%	6%	نسبة مؤوية	- شبكة الحافلات
			-73%	-2%		- الشبكة الحديدية

*المصدر: إحصائيات الشركات (الجدول 7)

بالنسبة لحوادث المرور على متن وسائل النقل العمومي الجماعي تم تسجيل على شبكة الحافلات تطورا بنسبة 6% خلال سنة 2022 والذي يعتبر تطورا طفيفا مقارنة بالسنوات السابقة. أما بالنسبة للشبكة الحديدية فقد تم تسجيل تراجعا طفيفا سنة 2022 بنسبة 2% مقارنة بسنة 2021 و يعود ذلك بالخصوص إلى تراجع عدد حوادث شركة النقل بتونس بنسبة 5% أما بالنسبة لعدد حوادث الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية فقد شهد تطورا بنسبة 7% سنة 2022 مقارنة بسنة 2021. هذا ومع العلم أنه سنة 2021 تعتبر سنة استثنائية مرت بها البلاد جراء جائحة كورونا وما إنجر عنه توقف نشاط شركات النقل العمومي الجماعي للمسافرين خلال فترة الحجر الصحي الشامل.

ومن المتوقع تسجيل انخفاض في عدد الحوادث مع نهاية سنة 2023 والسنوات القادمة 2024-2025. ويعود ذلك بالخصوص إلى دعم سلامة النقل الجماعي للأشخاص وكذلك إلى جملة من الإجراءات التي ستتخذها وزارة النقل كتدعيم إجراءات السلامة على متن وسائل النقل العمومية من خلال عمليات المراقبة وكذلك حرص جميع الأطراف المعنية على دعم ملف السلامة المرورية وإيجاد الحلول المناسبة لرفع التحديات التي يواجهها نشاط النقل العمومي الجماعي على الطرقات في مجال السلامة. وفيما يلي جدول يتضمن عدد الحوادث على متن الحافلات للشركات الوطنية والجهوية للنقل:

■ الهدف 1-4: دعم النقل الحديدي للبضائع

يمثل تدعيم النقل الحديدي للبضائع هدفا استراتيجيا لنشاط النقل البري وذلك بالأساس من خلال تدعيم الاستثمار في المعدات المخصصة لنقل البضائع وصيانة البنية التحتية المخصصة لذلك. وتؤمن الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية نشاط النقل الحديدي للبضائع والمتمثل في نقل الفسفاط (من ستة مناجم تابعة لشركة فسفاط قفصة الى معامل التحويل للمجمّع الكيميائي التونسي) ونقل البضائع المختلفة (أسمدة، حبوب، مواد غذائية، مواد بناء..).

■ المؤشرات:

✓ المؤشر 1.4.1: تطور الكميات المنقولة من الفسفاط

يمثل نشاط نقل الفسفاط عنصرا حيويًا في نشاط الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية، إضافة إلى ما يوفره من مداخل للشركة وللإقتصاد الوطني. ويتدخل في هذا النشاط بالإضافة إلى الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية وشركة فسفاط قفصة والمجمّع الكيميائي التونسي وشركة تيفارت. ويتأثر هذا النشاط مباشرة بجاهزية المعدات وبالتحركات الاجتماعية والوقفات الاحتجاجية التي تؤدي في أغلب الحالات إلى توقف النشاط لفترات طويلة.

✓ تقديرات المؤشر 1.4.1

تقديرات			محتمل	إنجازات	الوحدة	مؤشر الأداء
2026	2025	2024	2023	2022 (*)		
					نسبة مؤوية	المؤشر عدد 1.4.1- تطور الكميات المنقولة من الفسفاط
45%	14%	75%	39%	-6%		

*تم اعتماد إنجازات 2022 حسب ما ورد في التقرير السنوي للقدرة على الأداء لسنة 2022.

** تم احتساب المؤشر بالاعتماد على الجدول التفصيلي 8

بلغ حجم نقل الفسفاط في سنة 2022 ما قيمته 1.437 مليون طن من مجموع 2.432 مليون طن مسجلا بذلك انخفاضا بنسبة 6% مقارنة بسنة 2021.

ويعود هذا التراجع أساسا إلى عدم انجاز برنامج نقل الفسفاط وذلك للأسباب التالية:

- توقف تفريغ الفسفاط بمعمل تيفارت لمدة ستة أشهر حيث تم حذف 551 قطارا وهو ما يعادل حمولة جمالية قدرها 771 ألف طن وكسب فائت في حدود 7,71 مليون دينار وعدم قدرته على استرجاع النسق العادي للتفريغ بمعدل ثلاث قطارات يوميا.
- توقف شحن الفسفاط بمنجمي المتلوي وصهيب ليلا.
- غلق الخط رقم 13 على مستوى مططتي منزل بوزضان والمكناسي بسبب اعتصام عدد من متساكني هذه المناطق منذ بداية السنة،
- ضعف نسبة جاهزية العربات وتقدم الأسطول بالإضافة إلى عدم توفر قطع الغيار.
- تقدم القاطرات.
- توقف أعوان الجر عن تأمين قطارات نقل الفسفاط والبضائع في موفي شهر سبتمبر وكامل شهر أكتوبر
- انخفاض وسق الفسفاط إلى معامل المجمع الكيميائي لامتلاء المخزون.
- نقص في أعوان الصيانة
- تدني نسبة جاهزية القاطرات الجديدة التي لم تتجاوز 25 % بسبب توقف المزود عن إصلاح الأعطاب الطارئة نتيجة لتأخر الشركة عن خلاص مشتقاته.
- تواتر الإعتصامات بالسكة وبمناجم شركة فسفاط قفصة وبمصانع المجمع الكيميائي التونسي وبمراكز الشحن
- ومن المحتمل أن يبلغ هذا المؤشر تحسنا ملحوظا خلال سنة 2023 والسنوات 2024-2025-2026 ويعود ذلك لبرنامج عمل وضعته الشركة الوطنية للسكك الحديدية يتلخص في:
- دعوة شركة فسفاط قفصة إلى تنظيم العمل بمراكز الشحن التابعة لها وتواصل العمل على مدار الساعة؛ حتى يتسنى إستغلال التجهيزات المتوفرة بالنجاعة المطلوبة؛
- التنسيق مع شركة فسفاط قفصة لإيجاد التمويلات اللازمة لصيانة التجهيزات المتوفرة حاليا لديها ولدى الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية؛
- الإسراع في إنجاز برنامج الصيانة للرفع من جاهزية العربات وزيادة عدد القطارات؛
- الإسراع في إقتناء 600 عربة ذات التفريغ،

- مساعدة الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية على تنفيذ الإستثمارات باعفاء المعدات والتجهيزات وقطع الغيار التي تفتنيها من الخارج من المعاليم الديوانية ومن الأداء على القيمة المضافة على غرار ما تم العمل به قبل صدور قانون المالية لسنة 2019؛
- العمل على فتح الخط عدد 13 لما يكتسيه من أهمية كبرى من حيث الاستغلال
- استكمال بناء الورشة الجديدة بقفصة وذلك للحفاظ على جاهزية القاطرات وحوكمة التصرف في الموارد؛

✓ المؤشر 2.4.1: تطور الكميات المنقولة من البضائع المختلفة

يمثل نشاط النقل الحديدي للبضائع المختلفة نشاطا هاما إلى جانب نقل الفسفاط الذي يمثل حوالي 28% من مجموع البضائع المنقولة من مواد البناء والأسمدة الحبوب والمواد الغذائية ونقل المحروقات وأنواع نقل مختلفة.

✓ تقديرات المؤشر 2.4.1

تقديرات			محتمل	إنجازات	الوحدة	مؤشر الأداء
2026	2025	2024	2023	2022 (*)		
					نسبة مئوية	المؤشر عدد 2.4.1 تطور الكميات المنقولة من البضائع المختلفة
12%	28%	19%	17%	-0,3%		

*تم اعتماد إنجازات 2022 حسب ما ورد في التقرير السنوي للقدرة على الأداء لسنة 2022.
** تم احتساب المؤشر بالاعتماد على الجدول التفصيلي 9

بالإضافة لنشاط نقل الفسفاط، سجل نشاط نقل البضائع المختلفة خلال سنة 2022 شبه استقرار في حجم الأطنان المنقولة مقارنة بسنة 2021 إذ بلغ 0.959 مليون طن مقابل 0.962 مليون طن.

ويعود هذا الانخفاض إلى عدة صعوبات مرتبطة أساسا بـ:

- تهرم أسطول النقل حيث يتراوح معدل أعمار القاطرات بين 37 و 55 سنة مما انجر عنه عدم القدرة على نقل الكميات المبرمجة إذ تم على سبيل الذكر حذف 172 قطارا لنقل الكبريت وثلاثي الفسفاط الرفيع أدى إلى نقص في مداخيل الشركة ب 2,5 مليون دينار.
- الوضعية المتردية للخط عدد 18 بين مساكن والمكينين وتعطل الاستغلال كلما تهاطلت الأمطار بالجهة.

-توقف أعوان الجر لمدة 27 يوما خلال سنة 2022 حيث تم إلغاء 472 قطار مما تسبب في

كسب فائت قدر ب 1,8 مليون دينار

وفيما يلي تطور المداخل لأهم المواد المنقولة:

الأسمدة و البخارة : +14 %

مواد البناء: +1 %

المواد الغذائية: +5 %

الحاويات البحرية: -28%

ومن المتوقع ان يتحسن هذا النشاط خلال سنة 2023 والسنوات القادمة حيث ستسعى الشركة في مجال نقل البضائع المختلفة إلى تدعيم قدرتها التنافسية خاصة على مستوى نقل مواد البناء والحبوب و الحاويات البحرية واقتحام أسواق جديدة مثل دبس السكر.

2.2 تقديم الأنشطة وعلاقتها بالأهداف ومؤشرات الأداء:

جدول عدد 1:

الأنشطة ودعائم الأنشطة

بألف دينار

البرنامج	الأهداف	تقديرات المؤشرات لسنة 2024	الأنشطة	تقديرات الاعتمادات للأنشطة لسنة 2024	دعائم الأنشطة(*)
برنامج النقل البري	الهدف 1.1: تدعيم وتنمية النقل العمومي الجماعي	المؤشر 1.1.1: تطور الأسطول الجاهز - شبكة الحافلات، - الشبكة الحديدية.	نشاط 1: تنظيم النقل البري	12057	- مراجعة القانون عدد 33 لسنة 2004 المؤرخ غي 19 أفريل 2004 المتعلق بتنظيم النقل البري وذلك في اتجاه إعادة تنظيم القطاعات وإحداث قطاعات جديدة تستجيب لطلبات السوق، - مراجعة مجلة الطرقات ونصوصها التطبيقية
	الهدف 1-2: تطوير خدمات النقل المدرسي والجماعي	المؤشر 2.1.1: تطور عدد البقاع المعروضة - شبكة الحافلات، - الشبكة الحديدية.	نشاط 2: دعم الشركات الجهوية للنقل البري	427 300	- تجسيم مخرجات دراسة الإدماج التعريفي لشبكات النقل العمومي الجماعي بتونس الكبرى. - متابعة أنشطة الشركات العمومية للنقل البري للأشخاص وذلك في الجانب المتعلق بالخطوط المستغلة من خلال دراسة واقع
		المؤشر 1.2.1: تطور الأسطول المخصص للنقل المدرسي والجماعي، المؤشر 2.2.1:			

<p>وآفاق نشاط النقل العمومي المنظم للأشخاص على الطرقات مع تقييم استغلال الخواص لهذا النشاط.</p> <p>- تجديد وتطوير أسطول الحافلات من خلال إنجاز الاقتناءات المبرمجة وتوفير قطع الغيار للقيام بعمليات الصيانة للرفع من نسبة جاهزية.</p> <p>- تطوير شبكات النقل الحديدي الحضري والجهوي للأشخاص من خلال مواصلة إنجاز المشاريع المتواصلة على غرار مشروع الشبكة الحديدية السريعة.</p> <p>- وضع برنامج عمل لتأمين العودة المدرسية والجامعية طيلة الموسم الدراسي وذلك بالتنسيق مع الشركات الوطنية والجهوية من خلال القيام بالاستعدادات اللوجستية والبشرية اللازمة لنقل التلاميذ والطلبة في أحسن الظروف.</p> <p>- تنظيم برامج استثنائية لتأمين تنقلات المسافرين خلال عيدي الفطر والأضحى وتقوم هذه البرامج على التنسيق والمتابعة لتأمين تنقل المواطنين في أحسن الظروف الممكنة على مستوى محطات النقل البري ومحطات السكك الحديدية ومحطات سيارات الأجرة "لواج" بكامل تراب الجمهورية.</p> <p>- تدعيم السلامة بوسائل النقل العمومي الجماعي وتركيز منظومة الصيانة الوقائية،</p> <p>- متابعة نشط نقل الفسفاط والحرص على تدعيمه من خلال وضع برنامج عمل لتحسين جاهزية المعدات ونقل الكميات المتعهد بها.</p>			تطور عدد المسافرين من التلاميذ والطلبة	
			المؤشر 1-3-1: تطور عدد الحوادث على متن وسائل النقل العمومي الجماعي	الهدف 3.1: دعم سلامة النقل العمومي الجماعي للأشخاص
	199 900	دعم نشاط 3: الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية	المؤشر 1-4-1: تطور الكميات المنقولة من الفسفاط المؤشر 2-4-1: تطور الكميات المنقولة من البضائع المختلفة	الهدف 4-1: دعم النقل الحديدي للبضائع
			المؤشر 1.1.1: تطور الأسطول الجاهز - شبكة الحافلات، - الشبكة الحديدية. المؤشر 2.1.1: تطور عدد البقاع المعروضة - شبكة الحافلات، - الشبكة الحديدية.	الهدف 1.1: تدعيم وتنمية النقل العمومي الجماعي
			المؤشر 1.2.1: تطور الأسطول المخصص للنقل المدرسي والجامعي، المؤشر 2.2.1: تطور عدد المسافرين من التلاميذ والطلبة	الهدف 2-1: تطوير خدمات النقل المدرسي والجامعي
		المؤشر 1-3-1: تطور عدد الحوادث على متن وسائل النقل العمومي الجماعي	الهدف 3.1: دعم سلامة النقل العمومي الجماعي للأشخاص	
	141 329	نشاط 4: دعم شركة تونس للشبكة الحديدية السريعة	المؤشر 1.1.1: تطور الأسطول الجاهز - شبكة الحافلات، - الشبكة الحديدية. المؤشر 2.1.1: تطور عدد البقاع المعروضة - شبكة الحافلات، - الشبكة الحديدية	الهدف 1.1: تدعيم وتنمية النقل العمومي الجماعي
		المؤشر 1-3-1: تطور عدد الحوادث على متن وسائل النقل العمومي الجماعي	الهدف 3.1: دعم سلامة النقل العمومي الجماعي للأشخاص	
	172 750	دعم نشاط 5: شركة النقل بتونس	المؤشر 1.1.1: تطور عدد البقاع المعروضة - شبكة الحافلات،	الهدف 1.1: تدعيم وتنمية النقل العمومي الجماعي

			- الشبكة الحديدية	
			المؤشر 1.2.1: تطور الأسطول المخصص للنقل المدرسي والجامعي، المؤشر 2.2.1: تطور عدد المسافرين من التلاميذ والطلبة	الهدف 2-1: تطوير خدمات النقل المدرسي والجامعي
			المؤشر 1-3-1: تطور عدد الحوادث على متن وسائل النقل العمومي الجماعي	الهدف 3.1: دعم سلامة النقل العمومي الجماعي للأشخاص
3 000	نشاط 6: دعم الشركة الوطنية للنقل بين المدن		المؤشر 1.1.1: تطور الأسطول الجاهز - شبكة الحافلات، - الشبكة الحديدية. المؤشر 2.1.1: تطور عدد البقاع المعروضة - شبكة الحافلات، - الشبكة الحديدية	الهدف 1.1: تدعيم وتنمية النقل العمومي الجماعي
			المؤشر 1-3-1: تطور عدد الحوادث على متن وسائل النقل العمومي الجماعي	الهدف 3.1: دعم سلامة النقل العمومي الجماعي للأشخاص
7 089	نشاط 7: شركة الميترو الخفيف بصفاقس		المؤشر 1.1.1: تطور الأسطول الجاهز - شبكة الحافلات، - الشبكة الحديدية. المؤشر 1.1.2: تطور عدد البقاع المعروضة - شبكة الحافلات، - الشبكة الحديدية	الهدف 1.1: تدعيم وتنمية النقل العمومي الجماعي
			المؤشر 3-1-1: تطور عدد الحوادث على متن وسائل النقل العمومي الجماعي	الهدف 3.1: دعم سلامة النقل العمومي الجماعي للأشخاص
11 715	نشاط 8: ديوان المعابر الحدودية البرية			

(* دعائم الأنشطة: تكون ذات طابع استراتيجي ولا يترتب عنها انعكاسات مالية

3.2 مساهمة الفاعلين العموميين في أداء البرنامج:

جدول عدد 2 :

مساهمة الفاعلين العموميين في أداء البرنامج وحجم الاعتمادات المحالة

الوحدة: ألف دينار

الاعتمادات المحالة من ميزانية الدولة بعنوان سنة 2024	أهم الأنشطة والمشاريع التي سيتولى إنجازها في إطار تحقيق أهداف السياسة العمومية	أهداف البرنامج (التي يساهم الفاعل العمومي في تحقيقها)	الفاعل العمومي
2 300	- بناء ورشات صيانة وإصلاح الحافلات لفائدة الشركة الجهوية للنقل بالكاف والشركة الجهوية للنقل بباجة والشركة الجهوية للنقل بمدنين والشركة الجهوية للنقل بالقصرين والشركة الجهوية بقابس	الهدف 1-1- تدعيم وتنمية النقل الجماعي الهدف 2-1: تطوير خدمات النقل المدرسي والجامعي الهدف 3-1: دعم سلامة النقل العمومي الجماعي للأشخاص	13 شركة جهوية للنقل
116 400	- تجديد الشبكة - حماية شبكة السكك الحديدية - إصلاح أضرار الفياضات وزحف الرمال دراسات - ممرات تحتية وعلوية بالأحواز الجنوبية - تنظيم الصيانة وتأهيل الاتصالات - تهيئة الخطوط داخل المحطات - تهيئة مراكز الصيانة - برنامج الصيانة الكبرى - إعادة تهيئة الهيكل الأساسي للنقل الحديدي بمنطقة الساحل - انتزاعات - دراسة خط جديد بين النفيضة والقيروان - تأهيل الخط 6 الرابط بين تونس والقصرين - تهيئة محطة حلق الوادي لنقل البضائع - اقتناء عربات لفائدة الشبكة الحديدية السريعة - اقتناء عربات لفائدة الشبكة الحديدية السريعة - تجديد شبكة نقل الفسفاط - ممرات تحتية وعلوية بالأحواز الجنوبية - مضاعفة الخط مكنين المهدية	الهدف 1-1- تدعيم وتنمية النقل الجماعي الهدف 2-1: تطوير خدمات النقل المدرسي والجامعي الهدف 3-1: دعم سلامة النقل العمومي الجماعي للأشخاص الهدف 4-1: دعم النقل الحديدي للبضائع	الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية
19 750 -	- تهيئة الهيكل الأساسي - تدعيم الجسور بخط تونس حلق الوادي المرسي - تجديد الهيكل الأساسي بخط تونس حلق الوادي المرسي - تهيئة وتوسيع المستودعات	الهدف 1-1- تدعيم وتنمية النقل الجماعي الهدف 2-1: تطوير خدمات النقل المدرسي والجامعي	شركة النقل بتونس

	<ul style="list-style-type: none"> - تجديد وصيانة السكة - تهيئة وتوسيع مستودع تونس البحرية - تهيئة المحطات - تهيئة مستودعي الشرقية وبئر القصعة - تهيئة مستودع باب سعدون - تهيئة مستودع بالزهروني - دراسات فنية للبنية الأساسية (بناء مستودع لمترو منوية وتمديد خط 6) - تأهيل أسطول عربات الميترو - تسديد قروض الهيكل الأساسي لشركة الميترو الخفيف لمدينة تونس - تهيئة وصيانة مباني 	<p>الهدف 1-3: دعم سلامة النقل العمومي الجماعي للأشخاص</p>	
		<p>الهدف 1-1- تدعيم وتنمية النقل الجماعي</p>	<p>الشركة الوطنية للنقل بين المدن</p>
5 700	<p>تحويل الشبكات المصادقة على مخرجات الدراسات (Etudes AMO) انتزاع عقارات لفائدة المشروع</p>	<p>الهدف 1-1- تدعيم وتنمية النقل الجماعي</p>	<p>شركة الميترو الخفيف بصفاقس</p>
81 329	<ul style="list-style-type: none"> - تحويل الشبكات - البنية التحتية الخط D-تونس القباة - البنية التحتية الخط E (تعويضات) - التجهيزات الملحقة بالبنية التحتية - تهيئة النفق القديم SNCFT - فك العزلة عن منطقة بوعينية - النفقات الخاصة بالمتابعة - برنامج الاتصال والاعلام الخاص بالمشروع - تهيئة محطة تونس ومحطات الخط A - تحيين دراسات القسط الثاني من المشروع - MOE الأداء على القيمة المضافة - AMO الأداء على القيمة المضافة 	<p>الهدف 1-1- تدعيم وتنمية النقل الجماعي</p>	<p>شركة تونس للشبكة الحديدية السريع</p>
8 950	<ul style="list-style-type: none"> - تهيئة معبر راس جدير - إنجاز أشغال الصيانات الكبرى بالمعابر - تهيئة معبر ملولة - اقتناء معدات النظافة - تهيئة معبر بوشبكة - تنفيذ مشروع تزويد المعبر الحدودي البري بحيدرة بالماء الصالح للشرب 		<p>ديوان المعابر الحدودية البرية</p>

3- الميزانية وإطار نفقات البرنامج متوسط المدى (2024-2026)

جدول عدد 3

تقديرات ميزانية البرنامج
التوزيع حسب الطبيعة الاقتصادية للنفقة (اعتمادات الدفع)

(الوحدة: ألف دينار)

النسبة %	الفارق		تقديرات 2024	ق م	انجازات	بيان النفقات
	المبلغ	(1) - (2)	2-	(1) 2023	2022	
2%	90		4 352	4 262	3558.2	نفقات التأجير
-7%	-67		912	979	658.4	نفقات التسيير
7%	64 192		959 376	895 184	819 672. 6	نفقات التدخلات
3%	334		10 500	10 166	0	نفقات الاستثمار
			0			نفقات العمليات المالية
7%	64 549		975 140	910 591	823 889. 2	المجموع

جدول عدد 4

إطار النفقات متوسط المدى (2024-2026)
التوزيع حسب الطبيعة الاقتصادية للنفقة (اعتمادات الدفع)

(الوحدة : ألف دينار)

تقديرات 2026	تقديرات 2025	تقديرات 2024	ق م 2023	إنجازات 2022	البيان
4634	4473	4 352	4 262	3558.2	نفقات التأجير
972	937	912	979	658.4	نفقات التسيير
1020444	985125	959 376	895 184	6 .819 672	نفقات التدخلات
11180	10794	10 500	10 166	0	نفقات الاستثمار
1037230	1001329	975 140	910 591	823 889. 2	المجموع دون اعتبار الموارد الذاتية للمؤسسات

برنامج الطيران المدني

1- تقديم البرنامج وإستراتيجيته:

يلعب قطاع الطيران المدني دورا اقتصاديا واجتماعيا هاما حيث يساهم في توفير مواطن شغل كبيرة، كما يقوم بتدعيم الاقتصاد الوطني ودفع عجلة التنمية من خلال المساهمة في الرفع في الناتج الوطني المحلي إلى جانب المساهمة في النهوض ببقية القطاعات كالسياحة والتصدير والاستثمار والفلاحة وغيرها...

ويمكن قطاع النقل الجوي من ربط بلادنا بالخارج مما يعزز تموقعها على مستوى الأسواق الخارجية ويكتف من حجم مبادلاتها الاقتصادية، كما يقوم النقل الجوي بربط الجهات ببعضها وفك عزلتها مما يعزز دورها الاقتصادي والتنموي.

ويكتسي مجال النقل الجوي أهمية كذلك باعتباره يهّم عديد الشرائح الإجتماعية، حيث يمثل هاجسا بالنسبة للمسافرين من مختلف الفئات خاصة بالنسبة لمواطنينا بالخارج إلى جانب المستثمرين. لذلك كانت من أوكد مشاغل أصحاب القرار تحسين الخدمات المقّمة لهم مع الحرص على توفير أسعار تنافسية لفائدتهم لضمان تواجد شركات النقل الجوي الوطنية على مستوى السوق المحلية والدولية سيما وأنّها تعمل في محيط شديد التنافس.

ويتميّز قطاع الطيران المدني بصفتين هامّتين وهما هشاشة هذا القطاع الذي يتأثر كثيرا بالظروف الاقتصادية والسياسية والصحية والاجتماعية المحلية والعالمية، كما يتميّز بأنه قطاع شديد التنظيم حيث يخضع لجملة من المقاييس والتراتبية الصادرة عن المنظمات الدولية وعلى رأسها المنظمة الدولية للطيران المدني.

وتجدر الإشارة إلى أنّ كلّ الدول المصادقة على الاتفاقية الدولية للطيران المدني ومن ضمنها تونس، مطالبة بالامتثال إلى القواعد القياسية والتوصيات الصادرة عنها خاصة في مجال السلامة والأمن والبيئة...

كما أنّ بلادنا منخرطة أيضا في تنفيذ توجّهات الدولية الرّامية إلى مقاومة جميع أشكال التمييز ضدّ المرأة وتكريس المساواة بين الجنسين وتحقيق التنمية الشاملة وذلك في إطار تطبيق الاتفاقية ذات الصلة التي صادقت عليها تونس بموجب القانون عدد 68 لسنة 1985 المؤرخ في 12 جويلية 1985.

ومن خلال التأمل في واقع قطاع الطيران المدني في تونس يمكن تسجيل عدّة نقاط قوّة ونقاط ضعف وهي كالآتي:

■ نقاط القوّة:

- توفير أسعار تفضلية لفائدة الحرفاء ونذكر في هذا الإطار مثلا الأسعار التنافسية للشحن الجويّ الممنوحة لفائدة المصدرين وكذلك معالم الطيران التنافسية،
- سلامة وأمن الفضاء الجويّ ويظهر ذلك من خلال قلّة حوادث الطيران المدني في تونس،
- وجود موارد بشرية ذات كفاءة عالية في مجال الطيران المدني،
- تعدّد تونس بحكم موقعها الجغرافي القريب من الإتحاد الأوروبي وكذلك وجود دول الجوار كليبيا والجزائر والمغرب الوجهة السياحية التقليدية لتونس وهو ما يسمح لها أيضا بأن تكون في المستقبل مركز ترابط hub وتمكّن بلادنا من مزيد الانفتاح على إفريقيا.

■ نقاط الضعف:

- تواصل الصعوبات المالية والهيكلية لشركات النقل الجويّ التونسية ومستغلي المطارات التي تعمّقت أكثر خاصة بعد جائحة كوفيد-19،
 - ضعف الحركة الجوية بالمطارات الداخلية،
 - صعوبة ربط ونفاد المطارات مع وسائل النقل الأخرى،
 - هجرة الكفاءات بسبب عدم وجود التحفيز،
 - تقادم مطار تونس قرطاج الدولي وتجاوز طاقة استيعابه خاصّة في أوقات الذروة،
 - تواضع مردودية قطاع الشحن الجويّ،
 - عدم قدرة سلطة الطيران المدني على ممارسة مهامها الرقابية والقيام بدورها التعديلي على الوجه المطلوب نظرا لعدم تمتّعها بالاستقلالية المالية طبقا لتوصيات المنظمة العامية للطيران المدني،
 - وجود تفاوت بين الإناث والذكور على مستوى مهن الطيران المدني خاصّة فيما يخص ميكانيكي الطائرات والأعوان الفنيين للاستغلال والأعوان الملاحين الفنيين.
- ومن مظاهر شدّة تأثر قطاع الطيران المدني بالظروف الاقتصادية والسياسية والصحية والإجتماعية المحلية والعالمية، تواصل معاناة شركات النقل شركات النقل الجويّ الوطنية وبقية المؤسسات العاملة في مجال الطيران المدني إلى حدّ الآن من الصعوبات المالية نتيجة تبعات

كوفيد-19، كما أنّ الحرب الروسية الأوكرانية أدّت إلى تراجع كبير في عدد السياح الوافدين من روسيا وأكرانيا اللّتان تعدّان من أهمّ الأسواق السياحية بالنسبة لبلادنا. وكذلك تسبّبت هذه الحرب في أزمة الطاقة ممّا أدّى بدوره إلى الترفيع في أسعار الوقود وغلاء قطع الغيار للطائرات التي رافقها تراجع في قيمة الدينار التونسي وهو ما زاد في تعميق الصعوبات المالية لشركات الطيران الوطنية وخاصة شركة الخطوط التونسية.

وعلاوة على ذلك فإنّ هناك تحدّيات أخرى أملتها التوجهات الجديدة التي سيتمّ اعتمادها في الاتحاد الأوروبي والتي تخصّ فرض ضرائب ورسومات على استهلاك الوقود العضوي على شركات الطيران التي تؤمن رحلاتها داخل الإتحاد خلال السنوات القادمة، ممّا من شأنه أن يثقل على شركات الطيران الوطنية ويزيد في تعميق مشاكلها المالية، إضافة إلى تحدّيات فتح الأجواء مع الإتحاد الأوروبي ودخول الاتفاق تحرير خدمات النقل الجوي حيّز التنفيذ.

وتبعاً لذلك وفي إطار السعي للحدّ من هذه الصعوبات والعمل على مواجهة تحدّيات قطاع الطيران المدني خلال السنوات القادمة، فإنّ الرؤية الإستراتيجية لبرنامج الطيران المدني على المدى المتوسط 2024-2026 انبنت على ضرورة تدعيم النقل الجوي على المستوى الداخلي والخارجي والتشجيع على الاستثمار في مجال الطيران المدني من خلال تيسير الإجراءات الإدارية وضمان حرّية المنافسة وتكافؤ الفرص للمساهمة في دفع عجلة الاقتصاد إلى جانب الحرص على تحسين جودة الخدمات المقدّمة لفائدة المسافرين مع ضمان سلامة وأمن الطائرات والمطارات التونسية ولذلك تمّ وضع المحاور الإستراتيجية لبرنامج الطيران المدني على التّحوّ الآتي:

- تحسين مستوى السلامة وأمن الطيران المدني على مستوى المطارات وشركات النقل الجوّي،
- ملاءمة النصوص التشريعية والتنظيمية في مجال الطيران المدني مع المتطلّبات الدولية واستكمال التقارب التشريعي مع الإتحاد الأوروبي في مجال الطيران المدني المنصوص عليها صلب اتفاقية الأجواء المفتوحة خاصّة فيما يتعلّق بحقوق المسافرين والبيئة والسلامة وذلك في نطاق تنفيذ هذا الاتفاق الأورو-متوسطي،
- تحسين جودة الخدمات المقدّمة في الطائرات والمطارات،

- إنفاذ شركة الخطوط التونسية من خلال المصادقة والانطلاق في تنفيذ مخطّط إصلاحها قصد استعادة قدرتها التنافسية،
- تطوير قطاع الشحن الجوّي،
- تنشيط المطارات الداخلية،
- إعادة تنظيم مصالح الطيران المدني وفقا لتوصيات المنظمة العالمية للطيران المدني بهدف تدعيم دورها الرقابي والتعديلي،
- تعزيز تمثيلية المرأة في قطاع الطيران المدني،
- استكمال معالجة الإخلالات المسجّلة من قبل فريق التدقيق التابع لمنظمة الطيران المدني،
- تشجيع الاستثمار في قطاع الطيران المدني،
- تهيئة البنية التحتية للمطارات وفقا للمعايير الدولية،
- و يتمثّل أهم المتدخّلين الذين يساهمون في تحقيق إستراتيجية برنامج الطيران المدني:
- ديوان الطيران المدني والمطارات
- شركة الخطوط التونسية
- شركة الخطوط التونسية السريعة

2-أهداف ومؤشرات قياس الأداء الخاصة بالبرنامج:

1-2 تقديم الأهداف ومؤشرات الأداء:

■ الهدف 1: تحسين نجاعة الإشراف على سلامة الطيران المدني:

من منطلق إعطاء المنظمة العالمية للطيران المدني الأولوية القصوى لجانب السلامة ضمن توجّهاتها فإنّ بلادنا باعتبارها دولة عضوة في هذه المنظمة، فهي مطالبة بالحرص على تطبيق القواعد القياسية ذات الصلة الصادرة عنها، بهدف ضمان نقل آمن مستديم وهو ما يساهم في التقليل بصفة كبيرة من معدل الحوادث في العالم خاصة مع ارتفاع نسق الحركة الجوية. ولا يمكن ضمان السلامة المطلوبة بدون الإهتمام بجانب الإشراف على السلامة المنوط بعهدة سلطة الطيران المدني التي تسهر على مراقبة مدى تطبيق كافة القوانين والتراتيب ذات العلاقة من قبل المستغلين، لذلك توجّب تحسين مستوى الإشراف قصد ضمان نتائج أفضل على مستوى السلامة.

لذلك وقع الاختيار على هذا الهدف قصد متابعة مدى الامتثال للقواعد القياسية الصادرة عن المنظمة العالمية للطيران المدني والوقوف على مدى معالجة النقائص المسجلة من قبل فريق التدقيق التابع للمنظمة المذكورة خاصة على إثر زيارته الأخيرة سنة 2020.

- المؤشرات:

قصد متابعة تحقيق هذا الهدف فقد تمّ رسم مؤشرين إثنين:

* نسبة تطابق الإطار التشريعي والتنظيمي الوطني في مجال الطيران المدني مع مقاييس منظمة الطيران المدني الدولي،

* نسبة التقدّم في تركيز النظام المعلوماتي في مجال سلامة الطيران المدني.

✓ المؤشر عدد 1-1-2-1 نسبة تطابق الإطار التشريعي والتنظيمي الوطني في مجال الطيران المدني مع مقاييس منظمة الطيران المدني الدولي:

في إطار متابعة مدى تطابق نصوصنا الوطنية مع الملاحق الصادرة عن منظمة الطيران الدولي تمّ اعتماد مؤشر نسبة تطابق الإطار التشريعي والتنظيمي الوطني في مجال الطيران المدني مع هذه الملاحق بغرض قياس مدى الاستجابة للقواعد القياسية الدولية المعمول بها قصد تحسين منظومة الإشراف على السلامة.

وتتمثل مساهمة هذا المؤشر في تحقيق الهدف المتعلق بتحسين نجاعة الإشراف على سلامة الطيران المدني من خلال المساهمة في رفع أداء سلطة الطيران المدني خاصة على مستوى الرقابة والقيام بدورها التعديلي من جهة، والاستجابة للمتطلبات الدولية من جهة أخرى.

✓ تقديرات المؤشر 1.1.2 نسبة تطابق الإطار التشريعي والتنظيمي الوطني في مجال الطيران المدني مع مقاييس منظمة الطيران المدني الدولي

تقديرات			2023	إنجازات	الوحدة	مؤشر الأداء
2026	2025	2024		2022		
**	%90	*%75	*%56.71	*%56.71	مئوية	نسبة تطابق الإطار التشريعي والتنظيمي الوطني في مجال الطيران المدني مع مقاييس منظمة الطيران المدني الدولي

*تمّ الإبقاء على نفس نسبة هذا المؤشر المتمثلة في 56.71% خلال سنتي 2022 و 2023 مقارنة بالمعايير المعتمدة من قبل منظمة الطيران المدني الدولي.

* من المتوقع بلوغ نسبة 75% سنة 2024 في صورة إحداث الهيئة الوطنية للطيران المدني بمقتضى نص قانوني يقع نشره بالرائد الرسمي للجمهورية التونسية وبعد إعلام منظمة الطيران المدني الدولي بذلك إلى جانب صدور مجلة الطيران المدني والبدء في إصدار نسبة 50% من النصوص التطبيقية لها وإعلام منظمة الطيران المدني الدولي وموافاتها بالوثائق المثبتة في الغرض.

* من المتوقع بلوغ نسبة 90% سنة 2025 في صورة إحداث الهيئة بصفة فعلية ومع صدور مجلة الطيران المدني المحينة مع نصوصها التطبيقية برمتها بصفة فعلية كذلك.

تمّ الاحتفاظ سنة 2023 بنفس نسبة سنة 2022 المتمثلة في 56.71% ويفسر ذلك بتغيير معايير احتساب نسبة التطابق التشريعي والتنظيمي الوطني في مجال الطيران المدني وذلك لأنه لم يتمّ إحراز تقدّم كبير في معالجة مختلف النقائص المسجلة من قبل فريق التدقيق التابع لمنظمة الطيران المدني الدولي وخاصة على المستوى التنظيمي من خلال عدم صدور نص قانوني متعلّق بإحداث هيئة مستقلة طبقا لتوصيات المنظمة الدولية للطيران المدني وذلك في إطار إعادة تنظيم مصالح الطيران المدني.

كما أنه من المنتظر أن ترتفع نسبياً تقديرات المؤشر بالنسبة لسنتي 2024 و2025 إلى حدود نسب 75% و90% وذلك في صورة إحداث الهيئة الوطنية للطيران المدني بمقتضى نص قانوني سنة 2024 يقع نشره بالرائد الرسمي للجمهورية التونسية وبعد إعلام المنظمة الدولية للطيران المدني بذلك إلى جانب صدور مجلة الطيران المدني مع النصوص التطبيقية له و منظمة الطيران المدني الدولي بذلك، أمّا في خصوص نسبة 90% المتوقع بلوغها سنة 2025 في صورة إحداث الهيئة بصفة فعلية ومع صدور مجلة الطيران المدني المحينة مع نصوصها التطبيقية بصفة فعلية كذلك.

وتبعاً لتوقع تسجيل تطوّر في المستقبل بالنسبة لهذا المؤشر، فإنّ نسبة مساهمته في تحقيق الهدف المتعلّق بتحسين نجاعة الإشراف على سلامة الطيران المدني خلال السنوات القادمة يبقى متوقّف على تحقيق تقدّم فعلي بالنسبة لإحداث هيئة الطيران المدني و صدور مجلة الطيران المدني ونصوصها التطبيقية بصفة فعلية مع إعلام المنظمة الدولية للطيران المدني بذلك.

✓ المؤشّر عدد 1-1-2 نسبة التقدّم في تركيز النظام المعلوماتي في مجال سلامة الطيران المدني:

يساهم النظام المعلوماتي بشكل كبير في تحسين أداء سلطة الطيران المدني والرفع من مستوى الإشراف على السلامة وتطوير اليات عمله، حيث يمكن من تسهيل مهام التدقيق ويساعد على إضفاء النجاعة المطلوبة على عمل سلطة الطيران المدني وذلك من خلال توفير المعطيات اللازمة بخصوص مختلف عمليات التدقيق المجرأة على المستغلين والإخلالات التي يتمّ معالجتها في الغرض إلى جانب متابعة مختلف الشركات الراجعة لها بالنظر.

وبالتالي من شأن النظام المعلوماتي أن يوفّر المعطيات الحينية التي يمكن إستغلالها في مجال تقييم عمليات التدقيق ومتابعة الإخلالات وأخذ القرار اللازم إل جانب إعتمادها في مجالات أخرى كإرساء نظام المخاطر وإرساء برنامج سلامة الدولة...

✓ تقديرات المؤشر 1.2.2 نسبة التقدّم في تركيز النظام المعلوماتي في مجال سلامة الطيران المدني:

تقديرات			2023	إنجازات	الوحدة	مؤشر الأداء
2026	2025	2024		2022		
%100	%80	%40	%20	%10	مئوية	نسبة التقدّم في تركيز النظام المعلوماتي في مجال سلامة الطيران المدني

تمّ في سنة 2022 تحقيق نسبة 10% ويفسر ذلك باستكمال كراسات الشروط والإعلان عن طلب عروض جديد بعد إدراج التعديلات اللازمة عليه في انتظار فرز العروض قصد اختيار العارض صاحب العرض الأفضل الذي سيقوم بتنفيذ هذه الصفقة، وذلك تبعاً لنتائج تقييم العروض من الناحية الفنية والمالية ومن المنتظر أن يكون التجسيم الفعلي للمشروع في موفى سنة 2023 في صورة الحصول على نتائج مثمرة للصفقة، ومن المنتظر أن تتطوّر هذه النسب سنة 2024 لتصل إلى نسبة 40% ونسبة 80% سنة 2025 ونسبة 100% سنة 2025 وذلك بناءً على فرضية الانطلاق الفعلي للمشروع في موفى سنة 2023.

وبناءً على ما سبق ذكره فإنّ نسبة تطوّر هذا المؤشر مرتبط بالبدء الفعلي في تجسيم المشروع المتعلق بتركيز النظام المعلوماتي في مجال سلامة الطيران المدني وسيتمّ تحسّن نسب التقدّم في تركيز هذا المشروع خلال سنوات 2024 و2025 و2026 وفق النسب المذكورة أعلاه في المساهمة في تحقيق الهدف المتعلّق بتحسين مستوى الإشراف على سلامة الطيران المدني، في حين تبقى النتائج المسجّلة حالياً بالنسبة لهذا المؤشر دون المأمول ولا يساهم في تطوير هذا الهدف.

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

تمّ اختيار هذا الهدف باعتبار أنّ مطار تونس قرطاج الدولي يعدّ من أهمّ المطارات من حيث عدد المسافرين خاصة وأنّه قد تجاوز طاقة استيعابه سيّما في فترة الذروة، وأدّت هذه الوضعية

إلى عديد من الإشكاليات كتسجيل تأخير كبير على مستوى الرحلات المؤمنة من وإلى مطار تونس قرطاج الدولي مما أثار بدرجة كثيرا على جودة الخدمات المقدّمة للمسافرين. لذلك كانت جودة الخدمات المقدّمة في المطارات التونسية من المسائل التي تمّ الاهتمام بها بهدف العمل على تدعيم النقل الجوّي وتحسين الخدمات المقدّمة للمسافرين سواء بالطائرات أو بالمطارات وباعتبار أنّ مسألة الجودة توليها المنظمة الدولية للطيران المدني أهمية كبيرة.

- المؤشّرات:

قصد متابعة تحقيق هذا الهدف فقد تمّ رسم مؤشرين إثنين:

* نسبة رضاء المسافرين،

* نسبة انتظام الرحلات الجوّية للناقلة الجوّية.

✓ المؤشّر عدد -2-2-1 نسبة رضاء المسافرين:

تعدّ نسبة رضا المسافرين من أهمّ الوسائل التي تمكّن من قياس جودة الخدمات المقدّمة لهم وتقييمها بهدف الوقوف على النقائص والعمل على الإرتقاء بهذه الخدمات إلى المستوى المطلوب.

✓ تقديرات المؤشّر -2-2-1 نسبة رضاء المسافرين:

تقديرات			2023	إنجازات 2022	الوحدة	مؤشر الأداء
2026	2025	2024				
-	%70	%70	%60	%48	مئوية	نسبة رضاء المسافرين

تمّ في سنة 2022 تحقيق نسبة %48 ومن المرجّح أن ترتفع هذه النسبة سنة 2023 لتبلغ %60 ومن المتوقع أن يتواصل هذا الإرتفاع ليصل نسبة %70 خلال سنة 2025 وهو ما يعني أنّه سيتمّ تسجيل تطور ملحوظ خلال السنوات المذكورة مقارنة بسنة 2022 ويفسّر ذلك بـ:

- إدماج 5 طائرات أ320 جديدة بواسطة صيغة البيع وإعادة التّأجير

- تأجير 4 طائرات أ320 معدّل عمرها 12 سنة بواسطة صيغة "Dry Lease" لمدة 6 سنوات

- سحب الطائرات المتقدمة التي تفوق عمرها 20 سنة. ومن خلال كذلك تحديد عدد الطائرات المستغلة وفق الحاجيات التجارية مع تدعيمها السن.

هذا ولئن ستتحسن في المستقبل مؤشرات نسبة رضاء المسافرين وفق التقديرات التي سبق تقديمها فإنّ النسب الحالية المسجلة بالنسبة لهذا المؤشر لم تصل إلى المستوى المطلوب نظرا لتواصل تأخر رحلات طائرات شركة الخطوط التونسية وتسجيل نقائص على مستوى خدمات الشركة وهو ما له تأثير على مستوى تحقيق الهدف المتعلق بجودة الخدمات.

✓ المؤشر عدد -2-2-2-نسبة انتظام الرحلات الجوية:

يمكن هذا المؤشر من تحديد نسبة الرحلات الجوية التي انطلقت في الأجل المبرمجة (أقل من 15 دق تأخير مقارنة بالعدد الجملي للرحلات).

✓ تقديرات المؤشر 2.2.2: نسبة انتظام الرحلات الجوية للناقلة الجوية:

تقديرات			2023	إنجازات 2022	الوحدة	مؤشر الأداء
2026	2025	2024				
-	%70	%70	%60	%41	مئوية	نسبة انتظام الرحلات الجوية

تم تحقيق في سنة 2022 نسبة 41% ومن المرجح أن ترتفع هذه النسبة سنة 2023 لتصل إلى نسبة 60% وسيواصل ارتفاع هذه النسبة لتصل إلى 70% سنتي 2024 و 2025 ويفسر ذلك بسعي الشركة لتحسين خدماتها وتعصير أسطولها من خلال إدماج طائرات جديدة بواسطة صيغة البيع وإعادة التأجير أو التأجير طويل المدى وسحب الطائرات المتقدمة التي تفوق عمرها 20 سنة.

وبالرغم من توقع تحسن مؤشر نسبة انتظام الرحلات الجوية خلال سنوات 2024-2026 فإنّ النسب الحالية المسجلة بالنسبة لهذا المؤشر لم تصل إلى المستوى المطلوب على غرار المؤشر السابق ولم تمكّن من تحقيق نتائج مرضية بخصوص الهدف المتعلق بجودة الخدمات نظرا لتقدم الأسطول الحالي وتأخر تنفيذ برنامج تجديد الأسطول.

■ الهدف 3: تنمية النقل الجوي بالمطارات:

تمّ إختيار هذا الهدف لمتابعة تطور الحركة الجوية بالمطارات التونسية الراجعة بالنظر للديوان وقصد العمل على تطوير حركة النقل الجوي بها.

كما يندرج هذا الهدف في إطار المحور الإستراتيجي المتعلق بتدعيم النقل الجوّي وتحسين البنية التحتية للمطارات إلى جانب تنشيط المطارات الداخلية.

✓ المؤشر عدد -2-3-1 نسبة تطوّر حركة النقل الجوي للطائرات:

يمكن هذا المؤشر من قياس نسبة تطور حركة النقل الجوي للطائرات بجميع المطارات التونسية الراجعة بالنظر لديوان الطيران المدني والمطارات والوقوف على أهم إشكاليات الخاصة بالمطارات وخاصة بالنسبة للمطارات الداخلية ويساهم في العمل على تحسينه وإيجاد الحلول الملائمة لتنمية النقل الجوي من وإلى المطارات التونسية.

✓ تقديرات المؤشر 2-3-1 نسبة تطور حركة النقل الجوي للطائرات:

تقديرات			2023*	إنجازات *2022	الوحدة	مؤشر الأداء
2026	2025	2024				
%3.1	%3.1	%3.9	%16.6	%69.6	مئوية	نسبة تطور حركة النقل الجوي للطائرات

*بالنسبة لنسب تطور الحركة الجوية لسنة 2022 مقارنة بسنة 2021، وقع تعديلها حسب الأرقام النهائية عوضا عن الأرقام الوقتية

** بالنسبة للتقديرات لما بعد سنة 2022، وقع تعديلها حسب الأرقام النهائية المسجلة لسنة 2022 والخمسة الأشهر الأولى لسنة 2023.

تمّ في سنة 2022 تسجيل نسبة 69.6% مقابل نسبة 16.6% سنة 2023 ومن المتوقع أن يتمّ تحقيق خلال سنة 2024 نسبة 3.9% ونسبة 3.1% بالنسبة لسنتي 2025 و2026 ويفسر ذلك أنّه بعد الأزمة التي سجّلها قطاع النقل الجوي في بداية سنة 2020، شهدت الحركة الجوية للمطارات المستغلة من طرف الديوان خلال سنة 2021 بداية تعافي وخروج من الأزمة، وخلال سنة 2022 سجّلت هذه المطارات ارتفاعا ملحوظا في حركة النقل الجوي للمسافرين والطائرات على التوالي بنسبة 111,6% و66,9% مقارنةً بسنة 2021. هذا التطور الإيجابي يترجم تحسن نسق استرجاع الحركة الجوية لمستواها المسجل ما قبل الأزمة، حيث تمثل الحركة المحقّقة

في سنة 2022 ما يقارب تباعا 83 % و 86 % من عدد المسافرين وعدد الطائرات المسجل سنة 2019.

وفيما يتعلق بسنة 2023 فقد شهدت بداياتها تواصل تحسن الحركة الجوية، حيث مثلت الحركة المحققة إلى غاية شهر جوان من سنة 2023 ما يقارب 96,9% و 94,4% تباعا من حركة المسافرين وحركة الطائرات المسجلة خلال نفس الفترة من سنة 2019.

واستنادا على الإحصائيات آنفة الذكر التي تترجم تحسن الحركة الجوية وبناءا على قراءة ومعالجة للمعطيات المنشورة من قبل المنظمات العالمية ذات الصلة التي عدلت في فرضية استرجاع الحركة الجوية لنسقتها العادي أي تسجيل الأرقام المسجلة خلال سنة 2019 بعد التدهور المسجل خلال سنة 2020 بتغييره من سنة 2025 إلى سنة 2023.

وانطلاقا من سنة 2024، تم اعتماد فرضية الرجوع إلى نسق عادي لتطور الحركة الجوية واحتساب معدل الحركة الجوية في فترات ما بعد الازمة، أي بتسجيل ما يناهز 400 ألف مسافر إضافي على مستوى الحركة الدولية للمسافرين، مما ينعكس آليا على نسب تطور الحركة الدولية للطائرات بنفس النسق تقريبا، أخذا بعين الاعتبار مؤشر عدد المسافرين بالطائرة الواحدة (import moyen).

✓ المؤشر عدد -2-3-2 نسبة تطور حركة النقل الجوي للمسافرين:

يمكن هذا المؤشر من قياس نسبة تطور حركة النقل الجوي للمسافرين بجميع المطارات التونسية الراجعة بالنظر لديوان الطيران المدني ويساهم في تنميتها.

✓ تقديرات المؤشر 2-3-2 نسبة تطور حركة النقل الجوي للمسافرين:

تقديرات			**2023	إنجازات	الوحدة	مؤشر الأداء
2026	2025	2024		*2022		
%3.7	%3.7	%4.7	%20.5	%113.4	مئوية	نسبة تطور حركة النقل الجوي للمسافرين

*بالنسبة لنسب تطور الحركة الجوية لسنة 2022 مقارنة بسنة 2021، وقع تعديلها حسب الأرقام

النهائية عوضا عن الأرقام الوقتية

** بالنسبة للتقديرات لما بعد سنة 2022، وقع تعديلها حسب الأرقام النهائية المسجلة لسنة 2022 والخمسة الأشهر الأولى لسنة 2023

تمّ في سنة 2022 تسجيل نسبة 113.4% مقابل نسبة 20.5% سنة 2023 ومن المتوقع أن يتمّ تحقيق خلال سنة 2024 نسبة 4.7% ونسبة 3.7% بالنسبة لسنتي 2025 و2026 ويفسر ذلك أنّه بعد الأزمة التي سجّلها قطاع النقل الجوي في بداية سنة 2020، شهدت الحركة الجوية للمطارات المستغلّة من طرف الديوان خلال سنة 2021 بداية تعافي وخروج من الأزمة، وخلال سنة 2022 سجّلت هذه المطارات ارتفاعا ملحوظا في حركة النقل الجوي للمسافرين والطائرات على التوالي بنسبة 111,6% و66,9% مقارنةً بسنة 2021. هذا التطور الإيجابي يترجم تحسن نسق استرجاع الحركة الجوية لمستواها المسجّل ما قبل الأزمة، حيث تمثّل الحركة المحقّقة في سنة 2022 ما يقارب تباعا 83% و86% من عدد المسافرين وعدد الطائرات المسجل سنة 2019.

وفيما يتعلق بسنة 2023 فقد شهدت بداياتها تواصل تحسن الحركة الجوية، حيث مثّلت الحركة المحقّقة إلى غاية شهر جوان من سنة 2023 ما يقارب 96,9% و94,4% تباعا من حركة المسافرين وحركة الطائرات المسجلة خلال نفس الفترة من سنة 2019.

واستنادا على الإحصائيات آنفة الذكر التي تترجم تحسن الحركة الجوية وبناء على قراءة ومعالجة للمعطيات المنشورة من قبل المنظمات العالمية ذات الصلة التي عدّلت في فرضية استرجاع الحركة الجوية لنسقتها العادي أي تسجيل الأرقام المسجّلة خلال سنة 2019 بعد التدهور المسجّل خلال سنة 2020 بتغييره من سنة 2025 إلى سنة 2023.

وانطلاقا من سنة 2024، تمّ اعتماد فرضية الرجوع إلى نسق عادي لتطوّر الحركة الجوية واحتساب معدّل الحركة الجوية في فترات ما بعد الأزمة، أي بتسجيل ما يناهز 400 ألف مسافر إضافي على مستوى الحركة الدولية للمسافرين، ممّا ينعكس آليا على نسب تطوّر الحركة الدولية للطائرات بنفس النسق تقريبا، أخذا بعين الاعتبار مؤشر عدد المسافرين بالطائرة الواحدة (import moyen).

✓ المؤشر عدد -2-3-2 نسبة تطوّر حركة الشحن الجوّي:

يمكن هذا المؤشر من قياس نسبة تطور حركة النقل الجوّي للبضائع بجميع المطارات التونسية الراجعة بالنظر لديوان الطيران المدني والمطارات لذلك تمّ إختيار هذا المؤشر لمتابعة نشاط الشحن الجوّي والعمل على تنميته.

✓ تقديرات المؤشر 2-3-3 نسبة تطوّر حركة الشحن الجوّي:

تقديرات			*2023	إنجازات	الوحدة	مؤشر الأداء
2026	2025	2024		*2022		
%4	%4	%4	%3	-17.1%	مئوية	نسبة تطوّر الشحن الجوّي

*بالنسبة لنسب تطور الحركة الجوية لسنة 2022 مقارنة بسنة 2021، وقع تعديلها حسب الأرقام النهائية عوضا عن الأرقام الوقتية

** بالنسبة للتقديرات لما بعد سنة 2022، وقع تعديلها حسب الأرقام النهائية المسجّلة لسنة 2022 والخمسة الأشهر الأولى لسنة 2023

سجّلت سنة 2022 نسبة 17.1%- في ما يخصّ مؤشر تطور حركة الشحن الجوّي ومن المتوقع أن يتمّ في سنة 2023 تحقيق نسبة 3% ومن المنتظر أن ترتفع خلال سنوات 2024-2025-2026 لتستقر في حدود 4% وتجدر الإشارة إلى أنّه وقع تحيين النسب بالاعتماد على معدّل التطور في السنتين الأخيرتين والمحقق في الأشهر الأولى لسنة 2023.

■ الهدف 4: تعزيز تمثيلية المرأة في قطاع الطيران المدني:

عملا بمقتضيات منشور رئيسة الحكومة المتعلّق بإعداد مشروع ميزانية الدولة لسنة 2023 الذي دعا إلى ضرورة الأخذ بعين الاعتبار مقاربة النوع الاجتماعي في إطار المشروع السنوي للقدرة على الأداء لسنة 2024 بهدف تقليص الفوارق المسجّلة بين الذكور والإناث في نطاق برنامج الطيران المدني وفي إطار إيفاء بلادنا بتعهداتها الدولية، فقد تمّ إختيار هذا الهدف لتدعيم حضور المرأة في قطاع الطيران المدني.

✓ المؤشر عدد -2-4-1 نسبة الإناث من طيارين وميكانيكي وفنيّ الطائرات:

يمكن هذا المؤشر من قياس نسب الإناث مقارنة بالرجال في مهن ميكانيكي وفني الطائرات، والطيارين التي يطغى فيها حضور الرجال كما يساهم في متابعة الفوارق بين الإناث والذكور قصد العمل على تقليصه.

✓ تقديرات المؤشر 1-4-2 نسبة الإناث من طيارين وميكانيكي وفني الطائرات:

تقديرات			2023	إنجازات	الوحدة	مؤشر الأداء
2026	2025	2024		2022		
%13.16	%12.16	%8.8	%8.14	%7.5	مئوية	نسبة الإناث من طيارين وميكانيكي وفني الطائرات*

● نسبة الإناث بالنسبة للشركة التونسية للنقل والخدمات الجوية وشركة الطيران الجديد وشركة الخطوط التونسية.

تم في سنة 2022 تسجيل نسبة انجاز بـ7.5% في ما يتعلق بمؤشر نسبة الإناث من طيارين وميكانيكي وفني الطائرات، أما بالنسبة لسنة 2023 من المؤمل أن يرتفع هذا المؤشر ليصل إلى نسبة 8.14% ثم ينخفض المؤشر بصفة طفيفة لتصل إلى نسبة 8.8% سنة 2024 ثم يرتفع المؤشر من جديد بنسبة 12.16% سنة 2025 ومن المتوقع أن يتواصل المؤشر في الارتفاع سنة 2026 لتصل إلى نسبة 13.16%.

في خصوص سنة 2022 يفسر التراجع في الإنجازات مقارنة بتقديرات نفس السنة هو عدم إقبال الإناث خاصة على إختصاصي ميكانيكي وفني الطائرات لأنها مهن مرهقة وتجذب الرجال أكثر مقابل عدم وجود حوافز تجذب الإناث نحو مثل هذه الإختصاصات. وفي خصوص سنة 2023 يلاحظ تسجيل انخفاض طفيف ويرجع بالنسبة لشركة الخطوط التونسية إلى حدوث تغييرات على مستوى عدد الأعوان نتيجة أحداث خاصة بالمسيرة المهنية، في حين لن تسجل الشركة التونسية للنقل والخدمات الجوية وشركة الطيران الجديد انتدابات من الإناث. هذا ويمكن ملاحظة تسجيل ارتفاع ملحوظ خلال سنوات 2024-2025-2026 ويفسر ذلك ببداية وعي بعض الشركات خاصة شركة الطيران الجديد بأهمية تشريك المرأة وتعزيز تواجدها في مهن ميكانيكي وفني الطائرات والطيارين حيث قامت الشركة المذكورة برصد بعنوان سنة 2024 اعتمادات قدرها 5000 د.ت بعنوان إنتداب طيارين وفنيين من الإناث.

ومن خلال ما تقدّم ذكره يلاحظ أنّ مساهمة نسبة الإناث من طيّارين وميكانيكي وفنّي الطائرات في تحقيق الهدف المتعلّق بتعزيز تمثيلية المرأة في قطاع الطيران المدني يبقى دون المأمول بالرغم من توقّع تحسّن نسب هذا المؤشر خلال سنوات 2024—2025-2026 وذلك يفسّر بطبيعة مهن الطيارين والميكانيكيين التي تجذب أكثر فئة الذكور وهو ما يحتاج إلى توعية وتشجيع شركات الطيران على انتداب الإناث في المهن المذكورة وضرورة الدعم المالي لها لمساعدتها على مزيد انتداب الاناث إلى جانب الصعوبات المالية التي تعاني منها أغلب الشركات الوطنية ممّا لا يمكنها من تخصيص اعتمادات كبيرة للانتدابات بغرض الضغط على نفقاتها، كما أنّه في ظلّ التحديات التي تواجهها يجعل مسألة انتدابات الاناث ليس من ضمن أولوياتها.

2-2- تقديم الأنشطة وعلاقتها بالأهداف ومؤشرات الأداء:

تتمثّل أهمّ الأنشطة والتدخّلات أو دعائم الأنشطة التي ستساهم في تحقيق مختلف أهداف برنامج الطيران المدني بالنسبة لسنة 2024 وتحسين نسب مؤشراتها كما يلي وفق ما هو مبين بالجدول:

(الوحدة: ألف دينار)

الأهداف	المؤشرات	تقديرات 2024	الأنشطة	التقديرات المالية 2024	دعائم الأنشطة
تحسين نجاغة الإشراف على سلامة الطيران المدني	نسبة تطابق الإطار التشريعي والتنظيمي الوطني في مجال الطيران المدني مع منظمة الطيران الدولي	75%	-إحداث هيئة الطيران المدني		-تحيين وملائمة النصوص الوطنية في مجال الطيران المدني مع المتطلبات الدولية خاصة ملاحق المنظمة الدولية للطيران المدني -إصدار مجلة الطيران المدني الجديدة بعد إدراج التنقيحات صلبها -إصدار النصوص التطبيقية لمجلة الطيران المدني التي تمّ تنقيحها -تكوين خصوصي لإطارات الإدارة العامة للطيران المدني -تعزيز الموارد البشرية المتخصصة -معالجة الإخلالات المسجلة من قبل فريق منظمة الدولية المدني . - إصدار أمر ترتيبى يحدث هيئة الطيران -إعداد بقية النصوص القانونية والترتيبية -ستنظم موارد هيئة الطيران المدني .

<p>-فرز العروض -إختيار العارض صاحب العرض الأفضل -الإنطلاق في إنجاز مشروع النظام المعلوماتي لفائدة الإدارة العامة للطيران المدني</p>	305 ألف دينار	إنجاز نظام معلوماتي للإدارة العامة للطيران المدني	40%	نسبة التقدّم في تركيز النظام المعلوماتي في مجال سلامة الطيران المدني	
<p>- إدماج 5 طائرات أ320 جديدة بواسطة صيغة البيع وإعادة التأجير - تأجير 4 طائرات أ320 معدّل عمرها 12 سنة بواسطة صيغة " Dry Lease" لمدة 6 سنوات - سحب الطائرات المتقدمة التي تفوق عمرها 20 سنة. ومن خلال كذلك تحديد عدد الطائرات المستغلّة وفق الحاجيات التجارية مع تدعيمها السن.</p>			70%	المؤشر عدد 1: نسبة رضاء المسافرين	تحسين جودة الخدمات المقدّمة للمسافرين بمطار تونس قرطاج الدولي
<p>-تصيير الأسطول من خلال إدماج طائرات جديدة بواسطة صيغة البيع وإعادة التأجير أو التأجير طويل المدى وسحب الطائرات المتقدمة التي تفوق عمرها 20 سنة. -تحديد عدد الطائرات المستغلّة وفق الحاجيات التجارية مع تدعيمها بطائرات مؤجرة صغيرة السن معدّل 10 سنوات لفترة متوسطة 4 إلى 6 سنوات -تفعيل برنامج صيانة الطائرات -إقتناء معدّات الإستغلال</p>			70%	المؤشر عدد 2: نسبة انتظام الرحلات الجوية للناقلة الوطنية بمطار تونس قرطاج الدولي	
<p>-العمل على تنفيذ أهمّ المشاريع المتعلّقة بالبنية التحتية</p>	400 م د 8.7 م د	-توسعة وتطوير المحطة الجوية لمطار تونس قرطاج الدولي -إقتناء وتركيز أربع منارات متعددة الاتجاهات ذات التردد	3.9%	المؤشر عدد 1: نسبة تطور حركة النقل الجوي للطائرات	تتمية النقل الجوي بالمطارات

		العالي جدا وثلاث أجهزة لقياس المسافات		
-تحسين الخدمات المسداة عبر مزيد استعمال التكنولوجيات الحديثة -تثمين الرصيد البشري	1.5 م.د 4 م.د	-اقتناء وتركيز منظومة متكاملة لقراءة جوازات السفر بكافة المطارات -توسعة وإعادة تهيئة جزئية للمحطة الجوية لمطار تونس- قرطاج الدولي	4.7%	المؤشر عدد2: نسبة تطوّر حركة النقل الجوّي للمسافرين
	1.5 م د 0.220 م.د 0.100 م د	-توسعة منطقة الشحن الخاصة بالبضائع الكبيرة الحجم والقريبة من مدرج الطائرات -تجديد رفوف معدنية بمستودع محطة الشحن الجوية بمطار تونس قرطاج الدولي -تهيئة المركبات الصحية المخصصة لشركات الطيران وشركات الوساطة القمرية والفضاءات المشتركة بمغازة	4%	المؤشر عدد 3: نسبة تطوّر الشحن الجوي

		الشحن بمطار تونس قرطاج الدولي.			
تعزيز تمثيلية المرأة في قطاع الطيران المدني	نسبة الإناث من طيارين وميكانيكي وفنيي الطائرات	8.8%	تخصيص شركة الطيران الجديد اعتمادات بعنوان الانتدابات لتعزيز تواجد الإناث في مهن الطيارين وميكانيكي وفنيي الطائرات	5000 دبت	-تحسيس شركات الطيران بأهمية انتداب الإناث في مهن الطيران وخاصة في مهن ميكانيكي والطيارين. -حثّ الشركات على قبول متربصين فنيي وميكانيكي وطيارى طائرات من الإناث وهو ما يمكن من مزيد تكوينهم وضمان فرص أفضل لانتدابهنّ.

-2-3 مساهمة الفاعلين العموميين في أداء برنامج الطيران المدني:

يتمثل أهمّ الفاعلين العموميين لبرنامج الطيران المدني الذين يساهمون في تنفيذ محاوره الإستراتيجية كما يلي:

-شركة الخطوط التونسية،

-ديوان الطيران المدني والمطارات،

-شركة الخطوط التونسية السريعة.

وتتشارك هذه الشركات في المساهمة في تحقيقها أهمّ التوجهات والخيارات الإستراتيجية للدولة في مجال الطيران المدني كتطوير النقل الجوي والمحافظة على متطلبات الأمن والسلامة والبيئة وتحسين البنية التحتية للمطارات وتأمين ربط بلادنا على مستوى الداخل والخارج وفكّ عزلتها. وتمثلّ شركة الخطوط التونسية السريعة من بين الفاعلين العموميين الهامين لإعتبارها تساهم في تنفيذ إستراتيجية مهمة وزارة النقل من خلال تنشيط المطارات الداخلية وربطها ببعضها كتتنشيط مطار جربة وقفصة وصفاقس...وباعتبارها أيضا تتحصّل على دعم الدولة لتأمين النقل الداخلي.

الإعتمادات المحالة إليه من ميزانية الدولة بعنوان سنة 2023	أهمّ الأنشطة والمشاريع التي سيتولى إنجازها في إطار تحقيق أهداف السياسة العمومية	أهداف برنامج الطيران المدني التي يساهم الفاعل العمومي في تحقيقها	الفاعل العمومي
---	---	--	----------------

	<p>- إدماج 5 طائرات أ320 جديدة بواسطة صيغة البيع وإعادة التأجير - تأجير 4 طائرات أ320 معدّل عمرها 12 سنة بواسطة صيغة "Dry Lease" لمدة 6 سنوات - سحب الطائرات المتقادمة التي تفوق عمرها 20 سنة. ومن خلال كذلك تحديد عدد الطائرات المستغلة وفق الحاجيات التجارية مع تدعيمها السن</p> <p>تفعيل برنامج صيانة الطائرات -إقتناء معدّات الإستغلال</p>	<p>تحسين جودة الخدمات المقدّمة للمسافرين بمطار تونس قرطاج الدولي</p>	<p>شركة الخطوط التونسية</p>
400 م د	-توسعة وتطوير المحطة الجوية لمطار تونس قرطاج الدولي	تنمية النقل الجوي بالمطارات	ديوان الطيران المدني والمطارات
8.7 م د	-إقتناء وتركيز أربع منارات متعددة الاتجاهات ذات التردد العالي جدا وثلاث أجهزة لقياس المسافات		
1.5 م د	-إقتناء وتركيز منظومة متكاملة لقراءة جوازات السفر بكافة المطارات		
4 م د	-توسعة وإعادة تهيئة جزئية للمحطة الجوية لمطار تونس-قرطاج الدولي		
1.5 م د	-توسعة منطقة الشحن الخاصة بالبضائع الكبيرة الحجم والقريبة من مدرج الطائرات		
0.220 م د	-تجديد رفوف معدنية بمستودع محطة الشحن الجوية بمطار تونس قرطاج الدولي		
0.100 م د	-تهيئة المركبات الصحية المخصصة لشركات الطيران وشركات الوساطة القمرية والفضاءات المشتركة بمغازة الشحن بمطار تونس قرطاج الدولي.		
10000000	-تنشيط المطارات الداخلية -تعزيز مستوى السلامة وأمن الطيران	تنشيط المطارات الداخلية وتأمين النقل الداخلي	شركة الخطوط التونسية السريعة

3-الميزانية وإطار نفقات برنامج الطيران المدني متوسط المدى 2024-2026:

تتمثل التقديرات الجمالية لنفقات برنامج الطيران المدني لسنة 2024 مبلغ 12412000 مقابل 12624000 سنة 2023 أي بنسبة انخفاض بـ 2%- وتتوزع نفقات سنة 2024 كما يلي:

-نفقات تأجير: 1799248 مقابل 2011000 سنة 2023

-نفقات تدخلات: 10613000 مقابل 10613000 لسنة 2023

ويلاحظ أنّ الانخفاض المسجّل في النفقات يهّم نفقات التأجير والمقدّر بتراجع بنسبة 10.54%- نتيجة تقلص عدد أعوان وإطارات الإدارة العامة للطيران إمّا لانتهاء إلحاق بعض إطارات وزارة الدفاع وكذلك لعدم فتح باب الإنتدابات، ولم تسجّل في المقابل نفقات التدخلات أية زيادة مقارنة بسنة 2023 نظرا لعدم الموافقة على الترفيع في منحة الدعم لشركة الخطوط التونسية السريعة .

تقديرات ميزانية برنامج الطيران المدني التوزيع حسب الطبيعة الاقتصادية للنفقة (إعتمادات الدفع)

بيان النفقات	إنجازات 2022	ق م 2023 (1)	تقديرات 2024 (2)	الفارق	
				النسبة	المبلغ (1)-(2)
نفقات التأجير	1239.5	2 011	1 799	-10.54%	-212
نفقات التسيير	0	0	0	0	0
نفقات التدخلات	10467.1	10 613	10613	0.00	0
نفقات الإستثمار	0	0	0	0	0
موارد الدولة	11706.6	12624	12412	-1.68	-212
المجموع	11706.6	12 624	12412	-2	-212

**إطار النفقات متوسط المدى
(2026-2024)
التوزيع حسب الطبيعة الاقتصادية للنفقة (إعتمادات الدفع)**

تقديرات 2026	تقديرات 2025	تقديرات 2024	ق م 2023	إنجازات 202	بيان النفقات
1950	1915	1 799	2 011	1239.5	نفقات التأجير
-	-	0	0	0	نفقات التسيير
11266	10844	10 613	10 613	10467.1	نفقات التدخلات
-	-	0	0	0	نفقات الاستثمار
13216	12759	12412	12624	11706.6	المجموع

يلاحظ من خلال الإعتمادات المرصودة لفائدة برنامج الطيران المدني بعنوان سنة 2024 والموزعة على نفقات التدخلات والتأجير، أنه من المتوقع أن تسجل انخفاضا مقارنة بسنة 2023 وهو انخفاض مسجل خاصة على مستوى التأجير وذلك بنسبة 10.54%- نتيجة تراجع عدد أعوان الإدارة العامة للطيران المدني مقارنة بالسنوات السابقة وهو ما يدل على محدودية الموارد البشرية المتوفرة مما سيعيق أكثر أداء البرنامج في المستقبل.

وعلى ضوء ما تقدم بيانه فإنه من المتوقع أن يكون مستوى تحقيق أهداف ومؤشرات برنامج الطيران المدني دون المأمول خاصة فيما يخص الهدف المتعلق بتحسين نجاعة الإشراف على الطيران المدني كما أن منحة الدعم فهي تبقى غير كافية لمساعدة شركة الخطوط التونسية على تحقيق الهدف المتعلق بتنشيط المطارات الداخلية نظرا لتنامي عجزها المالي من جراء تأمين النقل الداخلي وعدم قدرتها على تغطية تكاليف الإستغلال المرتفعة جدا.

برنامج النقل البحري والموانئ

رئيس البرنامج: السيد يوسف بن رمضان

تاريخ التكليف: 01 سبتمبر 2020

1-تقديم البرنامج

1-1 الإستراتيجية

يسهر قطاع النقل البحري والموانئ أساسا على تأمين المبادلات التجارية للبلاد التونسية وتنقل الأشخاص عبر البحر ويهدف إلى ضمان إسداء هذه الخدمات بأقل كلفة وبجودة عالية وفي أقصر الأجل وذلك قصد تقليص كلفة عبور البضائع وتدعيم القدرة التنافسية للصادرات والواردات التونسية والمساعدة على إستقطاب 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 طبقا لمقتضيات الإتفاقيات الدولية المصادقة عليها من قبل الجمهورية التونسية وخاصة منها (إتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر و ملاحقها، الإتفاقية الدولية لتصدي للتلوث البحري الصادر عن السفن و ملاحقها،...) 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 للإستجابة لأحكام الإتفاقية الدولية الجاري بها العمل في المجال خاصة منها (الإتفاقية الدولية لمعيار التدريب و الإجازة و الخفارة للبحارة، إتفاقية الدولية للعمل البحري لسنة 2006،...)

نظرا للأهمية التي يكتسبها قطاع النقل البحري والموانئ في مساندة الإقتصاد الوطني وللدور الهام الذي يلعبه في تأمين المبادلات التجارية (بنسبة 98%) وحتى يتسن إعداد محاور إستراتيجية للنهوض بهذا القطاع وتمكينه من المساهمة بصفة فعالة في دعم التنمية الإقتصادية ببلادنا، تم تحديد الميزات القطاعية وأهم الإشكاليات المطروحة والتأثيرات الدولية والوطنية كما يلي:

يتميز قطاع النقل البحري والموانئ أساسا بـ:

- 7 موانئ بحرية تجارية موزعة على طول الشريط الساحلي ومفتوحة أمام الحركة البحرية الدولية

- توفر خدمات نقل بحري منتظمة خاصة على مستوى طاقة العرض وتواتر الرحلات: أكثر من 40 خط بحري منتظم لنقل المسافرين والبضائع (مجرورات وحاويات) تربط الموانئ البحرية التجارية التونسية بالموانئ المتوسطية
- خدمات نقل بحري دولي محررة من وإلى تونس
- دولة ذات تقاليد بحرية عريقة
- تطوير منظومة الاستغلال بميناء رادس من خلال:
- رقمنة الإجراءات المينائية عبر تركيز منظومة إضبارة النقل (liasse transport)
- استعمال رافعات تنضيد الحاويات من نوع RTG
- تركيز نظام معلوماتي للتصرّف الآني في الحاويات TOS
- تركيز منظومة لمراقبة دخول وخروج الشاحنات (SMART GATE) ومنظومة تسجيل دخول الأشخاص المترجلين للميناء وتجديد جميع أبواب الميناء وتخصيص باب خاص بالسيّارات الإداريّة.
- اقتناء وتركيز تجهيزات لتأمين المداخل البرية والبحرية لموانئ حلق الوادي ورادس وبنزرت
- توفر محطة لإستقبال المسافرين والسيارات بميناء جرجيس للإستجابة لتطور هذا النشاط خاصة بمناسبة عودة التونسيين بالخارج خلال موسم الذروة.
- وفي المقابل يواجه القطاع عدة إشكاليات من أهمها:
- تراجع هام للأسطول الوطني البحري (7 سفن تجارية مملوكة حالياً مقابل 17 سفينة في سنة 1992)
- ضعف مساهمة الناقلين البحريين التونسيين في نقل الحركة البحرية التجارية (أقل من 10% حالياً مقابل 19% سنة 1992)
- عدم ملائمة الإجراءات القانونية المتعلقة بصفقات النقل مع مقتضيات سوق النقل البحري الدولي مما يجعل الشركات العمومية تفضل توريد بضائعها بنظام C&F.
- ضعف الإستثمار في سفن حديثة من قبل الناقلين البحريين الخواص لغياب تشجيعات وحوافز خصوصية للإستثمار في النقل البحري على غرار ما تسنده الدول البحرية لأساطيلها
- ارتفاع كلفة الإستجابة لقواعد السلامة والأمن وحماية المحيط البحري وتأهيل العنصر البشري ممّا يزيد في كلفة إستغلال السفن ويحدّ من القدرة التنافسية للشركات الوطنية للنقل البحري.

- عدم ملائمة المنشآت المينائية الحالية لمتطلبات النقل البحري الحديث خاصة على مستوى حجم السفن والغازات المائي ونجاعة الخدمات
 - وصول أغلب الموانئ التجارية إلى طاقتها القصوى مثل موانئ بنزرت ورادس وسوسة وصفافس بالإضافة إلى كونها محاطة بالمدن ولا تحتوي على مخزون عقاري للقيام بأشغال توسعة
 - صعوبة ربط الموانئ بشبكة الطرقات السيارة والسكة الحديدية
 - تشعب الإجراءات الإدارية والمينائية والديوانية عند عبور البضائع من الميناء
 - ضعف مردودية عمليات الشحن والتفريغ وعدم القدرة على الإستثمار في معدات مينائية متطورة (الكلفة الباهضة للإقتناءات، عدم توفر بنية تحتية ملائمة...)
 - عدم توفر الموارد البشرية الكافية للقيام بعمليات مراقبة ممارسة المهن البحرية التجارية ووكيل العبور.
 - صعوبة تعامل المهنيين ووكلاء العبور مع نظرائهم بالخارج وضعف قدرتهم على الولوج إلى أسواق خارجية جديدة.
 - ارتفاع أعباء الإستجابة لمتطلبات سوق النقل البحري الدولي
 - نقص على مستوى مؤسسات تكوين ضباط البحرية التجارية حيث يتم اللجوء إلى الأكاديمية البحرية العسكرية بمنزل بورقيبة التابعة لوزارة الدفاع الوطني للقيام بهذا التكوين بمقابل.
 - عدم مواكبة المناهج التعليمية المعتمدة للمستجدات العالمية (تكنولوجيات صناعة وقيادة السفن، الذكاء الاصطناعي، أنترنات الأشياء، التعامل مع الموانئ الذكية...)
- كما يتأثر القطاع بتغيرات التي يشهدها المحيط الدولي والوطني وخاصة منها:
- شهدت حركة التجارة العالمية خاصة المنقولة بحرا تطورا هاما خلال السنوات الأخيرة لتبلغ حوالي 1 بليون طن سنة 2022. ورافقت هذا التطور تحولات تكنولوجية متسارعة أدت إلى تطور حجم السفن وتغير أنماط الشحن من خلال الإعتماد المتزايد على الحاويات مما إستوجب ملائمة البنية الأساسية المينائية لهذه المتغيرات وذلك بإحداث موانئ من الجيل الجديد.
- وبهدف مواكبة هذه التطورات وإستقطاب جزء من حركة المسافنة بالبحر الأبيض المتوسط، برمجت الدولة التونسية إحداث ميناء بالمياه العميقة بالنفيضة، حيث تم إحداث شركة ميناء النفيضة للإشراف على كافة مراحل إنجاز المشروع ومنطقة الخدمات اللوجستية المحاذية له.

وتجدر الإشارة إلى أن تداعيات التغيرات المناخية والأزمات الصحية والغذائية والنزاعات المسلحة وتقلبات أسعار الطاقة، ساهمت في ارتفاع كلفة إستغلال السفن خاصة فيما يتعلق بالإستجابة لمقتضيات الإتفاقيات الدولية المستجدة في مجال السلامة والأمن والمحافظة على البيئة وأثرت على القدرة التنافسية للمؤسسات الوطنية للنقل البحري في ظل عدم إنتفاعها بحوافز وإمتيازات خصوصية من قبل الدولة.

وبناء على ما تم إستعراضه آنفا تم بلورة إستراتيجية تطوير وقطاع تنمية النقل البحري والموانئ والمتمثلة 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 مساندهم 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 والمحافظة على البيئة.
- مواصلة تطوير الموانئ حسب خصوصياتها الفنية وحاجيات الجهة ومشاريعها التنموية بإنجاز مشاريع أرصفة أو محطات مينائية متخصصة.
- إحكام إستغلال البنية الأساسية المينائية الحالية وتطوير الأنشطة التي تتلائم مع محيطها العمراني.
- 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.

- تحسين جودة وفاعلية خدمات النقل البحري والموانئ للرفع من القدرة التنافسية للصادرات التونسية والتحكم في التكاليف،
 - تعزيز سلامة وأمن السفن والمرافق المينائية، والملاحة البحرية وحماية البيئة البحرية ومراقبة الانبعاثات الغازية من السفن والأنشطة المينائية والمساهمة في تحقيق الإنتقال الطاقوي، وذلك بهدف تحقيق التنمية المستدامة لقطاع النقل البحري والموانئ.
 - ملائمة الإطار القانوني والتنظيمي لأحكام الإتفاقيات البحرية الدولية وتدعيم قدرة المؤسسات قصد تحسين الحوكمة في قطاع النقل البحري والموانئ.
 - تنويع وتكثيف التكوين البحري والمينائي طبقا لمتطلبات السوق ودعم فرص العمل وخلق مواطن الشغل وتسهيل الإدماج في الحياة المهنية.
- هذا وتم ضبط أولويات برنامج النقل البحري والموانئ أساسا كما يلي:
- تأهيل وتعصير البنية الأساسية المينائية الحالية وإحداث منشآت ومرافق مينائية من الجيل الجديد
 - تطوير الأسطول الوطني البحري والإستثمار في وحدات جديدة
 - دعم السلامة والأمن للسفن والموانئ والملاحة، وحماية البيئة البحرية من التلوث
 - ملائمة الإطار القانوني والتنظيمي الوطني لقطاع النقل البحري والموانئ لأحكام الاتفاقيات البحرية الدولية.
 - تأهيل وتطوير المهن المينائية والبحرية ووكلاء العبور.
 - ملائمة وتنويع منظومة التكوين البحري والمينائي طبقا لمتطلبات السوق.
 - الاندماج في السياسة الاورو متوسطية في مجال السياسة البحرية المندمجة وتطوير الاقتصاد الأزرق.

■ 2-1 الهياكل المتدخلة

← ديوان البحرية التجارية والموانئ

ترتكز الإستراتيجية التنموية لديوان البحرية التجارية والموانئ خاصة على:

- العمل على تعصير الموانئ حسب خاصياتها الفنية وحاجيات الجهة وتجميع الأنشطة لإحداث أرصفة مختصة، مع تطوير أنشطة غير ملوثة تتلائم مع المحيط العمراني مع التركيز على الجودة والتحكّم في الطاقة ومقاومة التلوث والمحافظة على المحيط.
 - تحسين أساليب التنظيم والتصرف من طرف السلطة المينائية ومواصلة تبسيط ورقمنة الإجراءات الإدارية والمينائية لتسهيل عبور البضائع بإستعمال التكنولوجيات الحديثة وشبكات الإتصال وتبادل المعلومات الإلكترونية،
 - العمل على دعم السلامة والأمن بالموانئ طبقا لما تستوجبه الإتفاقيات والتشريعات الدولية المصادق عليها،
- الإستثمارات

تقدر قيمة الإستثمارات المبرمجة من قبل ديوان البحرية التجارية والموانئ خلال الفترة (2023-2025) بحوالي 1255 مليون دينار.

← شركة ميناء النفيضة

ترتكز سياسة واستراتيجية شركة ميناء النفيضة خاصة على:

- إنجاز الميناء بالمياه العميقة بالنفيضة وتطويره واستغلاله في إطار لزمات
 - إنجاز المنطقة اللوجستية وتطويرها واستغلالها في إطار لزمات
- الإستثمارات:

تبلغ قيمة الاستثمارات المبرمجة من قبل شركة ميناء النفيضة لتجسيم المرحلة الأولى من مشروع الميناء بالمياه العميقة بالنفيضة حوالي 1031 مليون دولار.

← الشركة الجديدة للنقل بقرقنة

- تقوم الشركة الجديدة للنقل بقرقنة بتأمين حركة النقل البحري بين مدينة صفاقس وجزر قرقنة في أحسن الظروف وضمن جودة عالية لخدماتها، وتسعى الشركة إلى تحقيق الأهداف التالية:
- تدعيم وتطوير أسطول الشركة

■ تحسين وتطوير البنية التحتية المينائية

■ تدعيم الأمن والسلامة

○ الإستثمارات

تقدر الإستثمارات المبرمجة من قبل الشركة الجديدة للنقل بقرقنة خلال الفترة (2023-2025) بـ

73 مليون دينار، وتتمثل أهم الإستثمارات في:

■ إقتناء سفينتين

■ بناء محطة بحرية

■ أشغال التوقف الفني للسفن والإصلاحات الكبرى.

2- أهداف ومؤشرات قيس الأداء الخاصة بالبرنامج:

■ يرمي برنامج النقل البحري والموانئ إلى تحقيق الأهداف التالية:

- تعصير البنية التحتية المينائية وتحسين الخدمات

- تدعيم وتطوير الأسطول الوطني البحري وتشجيع الاستثمار الخاص

- تدعيم السلامة وأمن السفن والمرافق المينائية ومقاومة التلوث

■ حوصلة الأهداف ومؤشرات قيس الأداء:

الأهداف	مؤشرات قيس الأداء
الهدف 1.3: تعصير البنية التحتية المينائية وتحسين الخدمات	المؤشر عدد 1.3.1: مردودية عمليات الشحن والتفريغ المؤشر عدد 1.3.2: معدل مدة مكوث الحاويات بالمسطحات
الهدف 2.3: تدعيم وتطوير الأسطول الوطني البحري وتشجيع الاستثمار الخاص	المؤشر عدد 3.1.2: مساهمة الناقلين البحريين التونسيين في نقل المبادلات التجارية الخارجية المؤشر عدد 3.2.2: عدد الخطوط البحرية المنتظمة التي تربط الموانئ التونسية بالموانئ الأجنبية
الهدف 3.3: تدعيم السلامة وأمن السفن والمرافق المينائية ومقاومة التلوث	المؤشر عدد 1.3.3: عدد معاينات السلامة والأمن ومقاومة التلوث للسفن الرافعة للراية التونسية المؤشر عدد 2.3.3: نسبة مراقبة السفن الأجنبية التي أرسلت بالموانئ التونسية

الهدف عدد 1.3: تعصير البنية التحتية المينائية وتحسين الخدمات

- تقديم الهدف: يسعى برنامج النقل البحري والموانئ من خلال هذا الهدف إلى تعصير البنية التحتية المينائية وتحسين الخدمات حتى تتلائم مع التحولات الجديدة التي يشهدها قطاع النقل البحري والموانئ والتقليص في آجال عبور ومكوث البضائع وذلك لمساندة الاقتصاد الوطني. مع الإشارة إلى أن البنية التحتية المينائية يقوم بتطويرها الفاعل العمومي "ديوان البحرية التجارية والموانئ" بصفته السلطة المينائية ويسهر كذلك على تحسين نوعية الخدمات المقدمة من طرف المتدخلين به والتنسيق بينهم
- مرجع الهدف: إستراتيجية البرنامج
- تقديم المؤشرات:

✓ المؤشر عدد 1.1.3 تم اعتماده لإبراز مدى حسن استغلال وجاهزية معدات الشحن والتفريغ المتوفرة لدى مقاولي الشحن والتفريغ.

✓ انجازات وتقديرات المؤشر 1.1.3

تقديرات			2023	إنجازات 2022	العدد المرجعي	الوحدة	مؤشرات قيس أداء الهدف
2026	2025	2024					
12	12	10	8	6	15	عدد الحاويات بالساعة	المؤشر عدد 1.1.3: مردودية عمليات الشحن والتفريغ بميناء رادس
24	24	22	21	22	25	عدد المجرورات بالساعة	

ويفسر هذا التطور بين إنجازات 2022 والمتوقع لسنة 2023 مقارنة بتقديرات سنوات 2024 و2025 و2026 ببرنامج اقتناء معدات استغلال جديدة للشحن والتفريغ من قبل الشركة التونسية للشحن والترصيف والرفع من نسبة جاهزية المعدات الحالية وهذا من شأنه أن يساهم في تحسين جودة الخدمات المسداة للمتعاملين الإقتصاديين و تقليص كلفة عبور البضائع و الأجال.

✓ المؤشر عدد 2.1.3 تم اعتماد هذا المؤشر لمعرفة مدى إلتزام الموردين برفع الحاويات من الميناء في الأجال المحددة من جهة وتوفر فضاءات خزن تسهل عمليات مناولة البضائع من جهة أخرى.

✓ انجازات وتقديرات المؤشر 2.1.3

تقديرات			2023	إنجازات 2022	العدد المرجع ي	الوحدة	مؤشرات قيس أداء الهدف
2026	2025	2024					
17	17	17	19	19	عدد	مؤشر عدد 2.1.3: معدل مدة مكوث الحاويات بالمسطحات	

ويفسر هذا التحسن بين إنجازات 2022 والمتوقع لسنة 2023 مقارنة بتقديرات سنوات 2024 و2025 و2026 بإستكمال إعداد والمصادقة على مشروع النظام الخاص بميناء رادس مع مواصلة تنفيذ برنامج الإصلاحات لتحسين جودة الخدمات بالميناء وإستحداث الموردين بالتنسيق مع جميع المتدخلين لرفع الحاويات في أجال معقولة.

الهدف عدد 2.3: تدعيم وتطوير الأسطول الوطني البحري وتشجيع الاستثمار الخاص

- تقديم الهدف: يسعى برنامج النقل البحري والموانئ من خلال إرساء هذا الهدف إلى تدعيم وتطوير الأسطول الوطني البحري وتشجيع الاستثمار الخاص لمساهمة أفضل في نقل المبادلات التجارية وخلق القيمة المضافة ومواطن الشغل.
- مع العلم، أن الشركة التونسية للملاحة (شركة عمومية) تلعب دور هام في تحقيق هذا الهدف برغم من تقلص عدد سفنها وتهرم أسطولها.
- مرجع الهدف: إستراتيجية البرنامج
- تقديم المؤشرات:

✓ المؤشر عدد 1.2.3 تم اعتماد هذا المؤشر لإحتساب مدى استجابة الأسطول الوطني البحري من حيث عدد السفن ونوعيتها لمتطلبات المبادلات التجارية الخارجية.

✓ انجازات وتقديرات المؤشر 1.2.3

تقديرات			2023	إنجازات 2022	العدد المرجعي	الوحدة	مؤشرات قيس أداء الهدف
2026	2025	2024					
12	12	10	9,5	9,1	40	%	المؤشر عدد 1.2.3: مساهمة الناقلين البحريين التونسيين في نقل المبادلات التجارية الخارجية

ويفسر هذا التطور بين إنجازات 2022 والمتوقع لسنة 2023 مقارنة بتقديرات سنوات 2024 و2025 و2026 ببرمجة الشركة التونسية للملاحة تجديد أسطولها وذلك للإستجابة للمعايير الدولية في مجال السلامة والأمن والمحافظة على البيئة من جهة وتطوير طاقة عرضها من جهة أخرى وذلك من خلال:

- إقتناء سفينة مزدوجة (GNL) (Ropax) بسعة 2030 مسافر و650 سيارة أو 180 مجرورة بكلفة تقديرية بـ 625 مليون دينار،

- إقتناء سفينتي درجة بسعة لا تقلّ على 220 مجرورة (GNL) بحوالي 460 مليون دينار،

- واقتناء سفينة لنقل الحاويات بسعة 800 حاوية بحوالي 100 مليون دينار.

✓ المؤشر عدد 2.2.3 يبرز هذا المؤشر طاقة العرض المنتظمة للنقل البحري وجدواها اعتبارا لأهمية عدد الخطوط البحرية المنتظمة في جلب الاستثمار وتشجيعه على الانتصاب في البلاد التونسية.

✓ إنجازات وتقديرات المؤشر 2.2.3

تقديرات			2023	إنجازات 2022	العدد المرجعي	الوحدة	مؤشرات قيس أداء الهدف
2026	2025	2024					
43	43	42	41	39	حسب طاقة إستعاب الميناء وتوفر الأرصفة الشاغرة	عدد	المؤشر عدد 2.2.3: عدد الخطوط البحرية المنتظمة التي تربط الموانئ التونسية بالموانئ الأجنبية

ويفسر هذا التطور بين إنجازات 2022 والمتوقع لسنة 2023 مقارنة بتقديرات سنوات 2024 و2025 و2026 بالتطور المحتمل لحركة الحاويات والمجرورات خلال الفترة القادمة مما يستدعي فتح خطوط بحرية منتظمة جديدة لضمان تلائم العرض لطلب بما يوفر للمستثمرين الخواص فرص لبعث شركات للنقل البحري وتأمين حصة من المبادلات المطلوبة من الشاحنين.

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 يعمل "ديوان البحرية التجارية والموانئ" بصفته السلطة البحرية والمينائية على ضمان السلامة والأمن ومقاومة التلوث في مجال النقل البحري و الموانئ بالتنسيق مع أطراف أخرى (وزارة الدفاع، الحرس الوطني،...)
- مرجع الهدف: إستراتيجية البرنامج
- تقديم المؤشرات:
- ✓ المؤشر عدد 1.3.3 تم اعتماده لتقييم مدى احترام السفن التجارية الرافعة للعلم التونسي لقواعد السلامة المعمول بها وطنياً ودولياً.
- ✓ إنجازات وتقديرات المؤشر 1.3.3

تقديرات			2023	إنجازات 2022	العدد المرجعي	الوحدة	مؤشرات قيس أداء الهدف
2026	2025	2024					
23000	22000	21000	2020 0	20118	مؤشر نشاط	عدد	المؤشر عدد 1.3.3: عدد معاينات السلامة والأمن ومقاومة التلوث للسفن الرافعة للراية التونسية

ويفسر هذا التطور بين إنجازات 2022 والمتوقع لسنة 2023 مقارنة بتقديرات سنوات 2024 و 2025 و 2026 بتأجيل معاينات السلامة خلال جائحة كورونا وعودتها تدريجياً إلى نسقتها العادية و تطور عدد السفن المسجلة بدفاتر السلطة البحرية (سفن ترفيهية، صيد بحري، تجارية،...) بما يدعم الرقابة على سلامة و أن الملاحة البحرية و تقييد بمقتضيات الإتفاقيات الدولية المعمول بها في المجال

- ✓ المؤشر عدد 2.3.3 تم اعتماده هذا المؤشر 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)

✓ انجازات وتقديرات المؤشر 2.3.3

تقديرات			2023	إنجازات 2022	المرجع	الوحدة	مؤشرات قياس أداء الهدف
2026	2025	2024					
25	24	23	22	25,08	15	%	المؤشر عدد 2.3.3: نسبة مراقبة السفن الأجنبية التي أرست بالموانئ التونسية

ويفسر هذا التطور بين إنجازات 2022 والمتوقع لسنة 2023 مقارنة بتقديرات سنوات 2024 و2025 و2026 بسعي السلطة البحرية على المحافظة على نفس نسبة مراقبة السفن الأجنبية التي أرست بالموانئ التونسية بالنظر للموارد البشرية المتوفرة وللائتزامات المتخذة في إطار الاتفاقيات الدولية ذات الصلة وسيتمكن تطور هذا المؤشر من إحترام تعهدات بلادنا في إطار مذكرة التفاهم من جهة و ضمان سلامة و أمن المرافق المينائية و الملاحة البحرية و الوقاية من حوادث التلوث البحري.

2-1- تقديم أنشطة البرنامج

الأهداف	المؤشرات	تقديرات 2024	الأنشطة	تقديرات المالية 2024	دعائم الأنشطة
تعصير البنية التحتية المينائية وتحسين الخدمات	مردودية عمليات الشحن والتفريغ	10 حاويات 22 مجرورات			<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 وكامل أيام الأسبوع.
	معدل مدة مكوث الحاويات بالمسطحات	17			<ul style="list-style-type: none"> - التزام الموردين والمصدرين برفع وإيداع الحاويات داخل الميناء في الأجل. - تهيئة المسطحات وتوفير رصيد عقاري إضافي للتوسعة - فصل حركة الحاويات عن حركة المجرورات. - أشغال إعادة تهيئة الطرقات ونظام التنقل بميناء رادس.
تدعيم وتطوير الأسطول	مساهمة الناقلين البحريين التونسيين في نقل المبادلات التجارية الخارجية	10			<ul style="list-style-type: none"> - مواصلة التنسيق بين الناقلين البحريين والشاحنين التونسيين والعمل بعقود برامج للنقل البحري

					الوطني البحري وتشجيع الاستثمار الخاص
<ul style="list-style-type: none"> - اعادة تنظيم استغلال ميناء رادس وتدعيم نجاعة الخدمات المينائية - تنمية نشاط الحاويات بميناء صفاقس (إستكمال إنجاز دراسة تنمية نشاط الحاويات بميناء صفاقس) - إقرار امتيازات جبائية لفائدة الناقلين البحريين التونسيين للتشجيع على الاستثمار في سفن جديدة 			42	عدد الخطوط البحرية المنتظمة التي تربط الموانئ التونسية بالموانئ الأجنبية	
<ul style="list-style-type: none"> - تكوين ضباط البحرية التجارية - استكمال وضع حيز التفعيل النظام المندمج لخدمات البحرية التجارية (SIMM) - مواصلة تحيين النصوص القانونية والترتيبية الوطنية للملائمة مع الاتفاقيات المصادق عليها 			20200	عدد معائنات السلامة والأمن ومقاومة التلوث للسفن الرافعة للراية التونسية	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 			22	نسبة مراقبة السفن الأجنبية التي أرسدت بالموانئ التونسية	

2-3 مساهمة الفاعلين العموميين في أداء البرنامج:

مساهمة الفاعلين العموميين في أداء البرنامج وحجم الاعتمادات المحالة

الوحدة: ألف دينار

الاعتمادات المحالة إليه من ميزانية الدولة بعنوان سنة 2024 (إن وجدت)	أهداف البرنامج (التي يساهم الفاعل العمومي في تحقيقها)	أهم الأنشطة والمشاريع التي سيتولى إنجازها في إطار المساهمة في تحقيق أهداف البرنامج	الفاعل العمومي
55660	- تعصير البنية التحتية المينائية وتحسين الخدمات	الشروع في إنجاز المرحلة الأولى من محطة الحاويات (800م)	شركة ميناء النفيضة
250 250	- تعصير البنية التحتية المينائية وتحسين الخدمات - تدعيم السلامة وأمن السفن والمرافق المينائية ومقاومة التلوث - تدعيم وتطوير الأسطول الوطني البحري وتشجيع الاستثمار الخاص	إستكمال إعادة تهيئة المحطة البحرية بسيدي يوسف إقتناء التجهيزات البحرية للإنقاذ والسلامة دراسة حول بناء محطة بحرية عصرية	الشركة الجديدة للنقل بقرقنة
	- تعصير البنية التحتية المينائية وتحسين الخدمات - تدعيم السلامة وأمن السفن والمرافق المينائية ومقاومة التلوث	- إقتناء 09 جرارات بحرية بـ221 مليون دينار - توسعة الرصيف البترولي "ب" بميناء بنزرت بـ70 مليون دينار - أشغال بناء رصيف المواد الصلبة بمينا رادس بـ48 مليون دينار - تأمين المداخل البرية والبحرية لموانئ سوسة وصفاقس وقابس وجر جيس: 40 مليون دينار	ديوان البحرية التجارية والموانئ

3- الميزانية وإطار نفقات البرنامج متوسط المدى
تقديرات ميزانية برنامج النقل البحري والموانئ
التوزيع حسب الطبيعة الاقتصادية للنفقة
(اعتمادات الدفع)

(الوحدة: ألف دينار)

بيان النفقات	انجازات 2022	ق م 2023 (1)	تقديرات 2024 (2)	الفارق	
				النسبة %	المبلغ (1) - (2)
نفقات التأجير	1701.4	2300	2245	-2,39	-55
نفقات التسيير	429.6	630	650	3,17	20
نفقات التدخلات	20023.2	49889	25874	-48,14	-24015
نفقات الاستثمار	152.4				
المجموع	22306.6	52819	28769	-46	-24050

إطار النفقات متوسط المدى (2024-2026)
التوزيع حسب الطبيعة الاقتصادية للنفقة (اعتمادات الدفع)

(الوحدة: ألف دينار)

بيان البرنامج	إنجازات 2022	ق م 2023	تقديرات 2024	تقديرات 2025	تقديرات 2026
نفقات التأجير	1701.4	2300	2245	2308	2390
نفقات التسيير	429.6	630	650	668	692
نفقات التدخلات	20023.2	49889	25874	26596	27549
نفقات الاستثمار	152.4				
المجموع بدون اعتبار الموارد الذاتية للمؤسسات	22306.6	52819	28769	29572	30632

ملحق
الأسطول البحري التجاري الوطني

- الأسطول العمومي

العمر (2023)	طاقة السفينة	اسم السفينة	نوع السفينة	الشركة	
	سيارة	مسافر	نقل المسافرين والسيارات	الشركة التونسية للملاحة	
24	666	قرطاج			
11	1060	تانيت	سفن مملوكة		
	حاوية موازية لـ 20 قدم	مجرورة			درجة مزدوجة
26		أوليس			
26		سلامبو			
23	680	عليسة			
23	680	أميلكار			
			سفيني درجة		سفن مستأجرة

العمر (2023)	سيارة	مسافر	اسم السفينة	نوع السفينة	الشركة الجديدة للنقل بقرقنة
17	128	600	اللود تونس	عبارة	الشركة الجديدة للنقل بقرقنة
13	150	800	سرسينا		
38	52	600	كيرانيس		
29	67	900	حشاد		
22	68	900	قرقنة		
7	172	800	حبيب عشور		

وتجدر الإشارة إلى أن الشركة الجديدة للنقل بقرقنة بصدد إتمام إجراءات إقتناء عبارة جاهزة من اليونان.

- الأسطول الخاص

العمر (2023)	طاقة السفينة	اسم السفينة	نوع السفينة	الشركة
17	3000 طن	إسكندر	نقل بضائع عامة	شركة أفريقيا مارين كومبني

ملحق الموانئ البحرية التجارية

تتمثل البنية الأساسية المينائية فيما يلي:

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

برنامج القيادة والمساندة
رئيسة البرنامج: السيدة سنية الجلاصي
تاريخ توليها: 14 جاني 2022

1- تقديم البرنامج:

يمثل برنامج القيادة والمساندة العمود الفقري لوزارة النقل وذلك نظرا لما يقدمه من دعم مادي وإداري وفني لبقية البرامج الأخرى والتنسيق بينها من خلال توفير الوسائل المادية والخدمات الضرورية وتنمية الموارد البشرية بإعتبارها 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.

1-1 الإستراتيجية :

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 الأسهر 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.

1-2- الهياكل المتدخلة :

- يتمثل أهم المتدخلين بالنسبة لبرنامج القيادة والمساندة في:
- كل الإدارات المركزية والجهوية الداعمة والمساندة للسياسات العمومية للمهمة من ذلك الإدارات العامة المرتبطة بالإشراف وبالميزانية وبالمنظومات الإعلامية.
 - المعهد الوطني للرصد الجوي باعتباره أهم فاعل عمومي.

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 وترشييد استهلاك الوقود،
- تحسين مستوى التجهيزات الإعلامية والبنية الاتصالية لتبادل المعلومات وتركيز المنظومات،
- تطوير وظائف التخطيط والدراسات والإشراف على المؤسسات العمومية.

1.2- تقديم أهداف ومؤشرات الأداء:

■ الهدف 1-4- تحسين التصرف في الموارد البشرية

✓ المؤشر 1.1.4: نسبة التأطير:

هو مؤشر كمي يهدف لقيس النسبة المئوية لعدد الاطارات مقارنة بالعدد الإجمالي لأعوان الوزارة وذلك لما تقتضيه مهمة النقل بصفة عامة من تعزيز للكفاءات وتكثيف للقدرات الفنية والتقنية والإدارية.

هذا، ويُعتبر توفير موارد بشرية متخصصة وذات كفاءة عالية من العوامل التي تُساعد على انخراط الإدارة في تنفيذ إصلاحات هيكلية تساهم في ترسيخ مبادئ التصرف الرشيد والارتقاء بأداء الإدارة وتحقيق النجاعة المطلوبة.

أ- إنجازات وتقديرات المؤشر:

تقديرات			2023 الى غاية شهر جوان	إنجازات 2022	الوحدة	مؤشرات قياس أداء الهدف
2026	2025	2024				
58	57	56	66,24	67,77	%	المؤشر 1-1-4: نسبة التأطير

تحليل وتوضيح تقديرات المؤشر:

شهدت نسبة التأطير خلال النصف الأول من سنة 2023 مقارنة بالنسبة المسجلة خلال سنة 2022 انخفاضا طفيفا حيث بلغت نسبة % 66, 24 ويعود ذلك إلى:

- إلحاق ثلاث إطارات من الصنف الفرعي أ1 لدى مؤسسات تحت الإشراف،
- إحالة عدد من الإطارات من الصنف الفرعي أ1 على التقاعد في إطار البرنامج الخصوصي للإحالة على التقاعد قبل بلوغ السن القانونية،
- إنهاء إلحاق إطارين منتميين إلى المؤسسة العسكرية خلال شهر فيفري 2023.

وتجدر الإشارة أنه سيتم مواصلة تفعيل البرنامج الخصوصي للإحالة على التقاعد قبل بلوغ السن القانونية وذلك طبقا لأحكام الأمر الرئاسي عدد 542 لسنة 2022 المؤرخ في 13 جوان 2022 المتعلق بضبط الفئات المعنية وإجراءات وصيغ وأجال تطبيق البرنامج الخصوصي للإحالة على التقاعد قبل بلوغ السن القانونية، حيث توصلت الإدارة العامة للشؤون الإدارية والمالية والوسائل العامة إلى حدود شهر جويلية بمطلبين يخصان إطارين منتميين للصنف الفرعي أ2. هذا، وتجدر الإشارة إلى أن هذا البرنامج سيتواصل خلال سنتي 2023 و2024، وعليه فإنه من المتوقع تسجيل مزيد من المطالب في الغرض.

✓ المؤشر 4-1-2: نسبة الاعوان المنتفعين بدورة تكوين واحدة على الأقل:

هو مؤشر كمي يهدف لقيس النسبة المئوية لعدد الاعوان المنتفعين بدورات تكوينية من العدد الجملي للاعوان بالوزارة حيث يعكس مدى إيلاء الأهمية اللازمة للتكوين المستمر من جهة ولمدى تعميمه حتى ينفع به الجميع على حدّ السواء من جهة أخرى.

هذا، وتساهم عملية إعداد برامج تكوينية ذات جودة في تنمية قدرات العون العمومي وتحديث معارفه وتطوير مهاراته والرفع من قدراته على انجاز مهامه وتعزيز ثقافة العمل لديه.

أ- إنجازات وتقديرات المؤشر:

تقديرات			2023 الى غاية شهر جوان	إنجازات 2022	الوحدة	مؤشرات قيس أداء الهدف
2026	2025	2024				
57	56	55,5	23,5	64,5	%	المؤشر 4-1-2: نسبة الاعوان المنتفعين بدورة تكوين واحدة على الأقل

تحليل وتوضيح تقديرات المؤشر:

تم ضمن ميزانية سنة 2023 التخفيض في الاعتمادات المخصصة للتكوين مقارنة بالاعتمادات المرصودة خلال سنة 2022 وذلك في إطار الضغط على المالية العمومية مع العلم أنه تم استهلاك كامل الاعتمادات المخصصة للتكوين خلال سنة 2022.

ونظرا لهذا التخفيض ارتأت الإدارة تجنب تنظيم الدورات التكوينية ذات الطابع الأفقي وإدراج محاور تقنية وخصوصية وفقا للحاجيات الخاصة بالإدارات الفنية ومراعاة لقدرة الميزانية على تنفيذ هذه الأنشطة التكوينية المبرمجة ضمن مخطط التكوين لسنة 2023. وستواصل الإدارة الحرص على ضمان تكافؤ الفرص عند مشاركة الأعوان في الدورات التكوينية وذلك بالعمل على برمجة أنشطة تكوينية على مستوى الجهات بما يعزز فرص مشاركة الإطارات والأعوان بالجهات في الاستفادة من البرامج التكوينية وينمي قدراتهم المهنية.

■ الهدف 4-2- ترشيد كلفة تعهد وصيانة السيارات الإدارية

✓ **المؤشر 1.2.4: ترشيد نفقات صيانة السيارات الإدارية والتخفيض في كلفتها السنوية:** هو مؤشر كمي يهدف لقياس مستوى صرف الاعتمادات المرصودة بعنوان صيانة السيارات الإدارية حيث أن الهدف منه يتمثل في التخفيض في مُعدّل الكلفة بالنسبة لجميع التدخّلات التي تمّت على مختلف السيارات الإدارية وبالتالي التخفيض في القيمة الجمالية للاعتمادات المرصودة بهذا العنوان.

أ- إنجازات وتقديرات المؤشر:

تقديرات			2023 الى غاية شهر جوان	إنجازات 2022	الوحدة	مؤشرات قياس أداء الهدف
2026	2025	2024				
80	90	90	83.000	140.380	أ.د	المؤشر 1-1-1: ترشيد نفقات صيانة السيارات الإدارية والتخفيض في كلفتها السنوية

تواصلت كلفة صيانة وسائل النقل في الارتفاع خلال سنة 2023 حيث تم تسجيل إنجاز نفقات هامة بلغت إلى موفى شهر جوان 2023 ما قدره 83.000 أ.د من جملة اعتمادات مرصودة بـ 70 أ.د دينار ويُرجع هذا الارتفاع لتهمم الأسطول من ناحية و لارتفاع ملحوظ في ثمن قطع الغيار من ناحية أخرى.

من المتوقع أن تتخفف كلفة تعهد وصيانة السيارات الإدارية خلال سنوات 2024-2025-2026 ما بين 90 أ.د و 80 أ.د ويعود ذلك لبرمجة شرايات جديدة ستعزز أسطول العربات وكذلك للسعي إلى ضمان تدعيم الصيانة الدورية والوقائية للمحافظة على وسائل النقل.

✓ المؤشر 2.2.4: تخفيض معدل استهلاك الوقود من قبل سيارات المصلحة مقارنة بعدد الكيلومترات المقطوعة:

هو مؤشر كمي يهدف لقياس مستوى معدل استهلاك سيارات المصلحة للوقود في الـ 100 كم مما يُساعد على قراءة مدى ترشيد برمجة التنقلات الإدارية من جهة وقدرة السواق على التحلي بسلوك السياقة الاقتصادية من جهة أخرى.

أ- إنجازات وتقديرات المؤشر 2-2-4:

تقديرات			2023 إلى غاية شهر جوار	إنجازات 2022	الوحدة	مؤشرات قياس أداء الهدف
2026	2025	2024				
7.5	7.7	7.7	8.54	8.42	ل/100 كم	المؤشر: 1-1-2: معدل استهلاك الوقود لسيارات المصلحة

تحليل وتوضيح تقديرات المؤشر:

بلغ معدل استهلاك الوقود سنة 2023 ما يُعادل 8.54 ل/100 كم الى موفى شهر جوان 2023 ومن المنتظر انخفاض هذا المؤشر ليبلغ 8.2 ل/100 كم نهاية سنة 2023 باعتبار المتابعة الدقيقة للاستهلاك اعتمادا على منظومة " Agilis " الخاصة بالبطاقات الذكية للترود بالمحروقات.

بناءا على المعطيات المسجلة، تمت مراجعة الأهداف الخاصة بهذا المؤشر لبلوغ معدل استهلاك يُقدّر بـ 7.7 ل/100 كم سنتي 2024 و2025 وليستقر عند 7.5 ل/100 كم خلال سنة 2026 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.

- **الهدف 4-3-:** تحسين جودة المعدات الإعلامية وتركيز المنظومات يساهم هذا الهدف في تحسين جودة المعدات الإعلامية بتوفيرها وتحقيق التوازن في حسن توزيعها بين مختلف الهياكل وتركيز النظم المعلوماتية بمختلف الميادين لتطوير العمل وضمن توفير المعطيات بالوزارة وتعزيز التبادل الرقمي للوثائق والمعلومات.
- ✓ **المؤشر 1.3.4:** نسبة المعدات الإعلامية التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات:

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

أ. إنجازات وتقديرات المؤشر 1.3.4:

التقديرات			2023 شهر جوان	إنجازات 2022	الوحدة	مؤشرات قياس أداء
2026	2025	2024				
100	100	100	100	90	%	المؤشر عدد 1.3.4: نسبة المعدات الإعلامية التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات
			309	320	عدد	العدد الجملي للأسطول
			309	287	عدد	عدد الحواسيب التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات

ب. تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

تجاوز عمر نصف الأسطول خلال سنتي 2012 و2013 الخمس سنوات. تم خلال سنة 2014 اقتناء 11 طابعة ليزيرية شبكة لفائدة المصالح المركزية والجهوية بوزارة النقل. تم خلال سنة 2015 اقتناء 76 حاسوب مكتبي وطابعة ليزيرية ألوان شبكة و05 ماسحات ضوئية لفائدة المصالح المركزية والجهوية بوزارة النقل، مما رفع نسبة المعدات الإعلامية التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات إلى 60%. تم خلال سنة 2016 اقتناء 55 حاسوب، مما رفع نسبة المعدات الإعلامية التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات إلى 70%.

تم خلال سنة 2017 اقتناء 40 حاسوب مكتبي و04 طابعات ليزيرية شبكة ألوان و12 طابعة ليزيرية شبكة عادية و06 مساحات ضوئية بشاحن آلي ومركز بيانات وبقيت نسبة المعدات الإعلامية التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات 70 %.

تم خلال سنة 2018 اقتناء 35 طابعة ليزيرية و35 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 تمّ خلاص الفصل المتعلق بالحواسيب المكتبية على عنوان سنة 2019.

تم خلال سنة 2019 اقتناء 20 حاسوب مكتبي و05 طابعات ليزيرية شبكة ألوان و10 طابعة ليزيرية شبكة عادية وبذلك فإن نسبة المعدات الإعلامية التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات بلغت 78 %.

تمّ خلال سنة 2020 الإعلان عن طلب عروض وطني لاقتناء 80 حاسوب و22 طابعة و25 مساح ضوئي، ومن المنتظر أن تبلغ نسبة المعدات الإعلامية التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات أكثر من 95 %.

تم خلال سنة 2022 اقتناء 110 حاسوب مكتبي وبذلك بلغت نسبة المعدات الإعلامية التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات بلغت 90 %.

تم خلال سنة 2023 اقتناء 8 حواسيب مكتبية وبذلك بلغت نسبة المعدات الإعلامية التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات بلغت 100 %.

✓ المؤشر 2.3.4: نسبة إنجاز المنظومات والتطبيقات مقارنة بالحاجيات:

أ. إنجازات وتقديرات المؤشر 2.3.4:

التقديرات			2023 شهر جوان	إنجازات 2022	الوحدة	مؤشرات قيس أداء
202 6	202 5	202 4				
	100	96		53	%	المؤشر عدد 2.3.4: نسبة إنجاز المنظومات والتطبيقات مقارنة بالحاجيات

العدد الجملي للتطبيقات والمشاريع والدراسات المبرمجة إلى موفى سنة 2024: 09 مشاريع.

نسبة الإنجاز							المشاريع
2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	
		100%				40%	1 إنجاز منظومة للتصرف في النقل البحري
						100%	2 اقتناء منظومة للتصرف في الأرشفة
						100%	3 إعداد العناصر المرجعية للنظام المعلوماتي للطيران المدني
				100%	20%		4 إنجاز تدقيق في السلامة المعلوماتية بعنوان سنة 2020
70%	20%						5 إنجاز نظام معلوماتي للطيران المدني
	100%	66%	33%				6 تجسيم التدقيق في السلامة المعلوماتية
	100%	70%					7 تهيئة الشبكة المعلوماتية بالوزارة
	100%						8 إنجاز تدقيق في السلامة المعلوماتية بعنوان سنة 2023
75%	30%						9 إنجاز نظام معلوماتي للنقل البري

▪ **الهدف 4-4- تطوير وظائف التخطيط والاستشراق**
 ✓ **المؤشر 1-4-4: مستوى إعداد ومتابعة تنفيذ استراتيجية قطاع النقل:**

أ- سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

تقديرات			2023 إلى غاية شهر جوان	نجازات 2022	الوحدة	مؤشرات قياس أداء الهدف
2026	2025	2024				
-	4	3	3	2	نوعي (*)	المؤشر 1.4.4: مستوى إعداد ومتابعة تنفيذ استراتيجية قطاع النقل

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

✓ خلال سنتي 2021 و2022 تم التقييم النهائي للمخطط الخماسي الخاص بقطاع النقل واللوجستية للفترة 2016-2020، وتم الشروع في إعداد المخطط الثلاثي 2023-2025 بالتنسيق مع المصالح المختصة لوزارة الاقتصاد والتخطيط.
 ✓ 2023: تمت المصادقة على النسخة النهائية للمخطط 2023-2025،
 ✓ وتم الشروع في تنفيذ مخرجات السياسة الوطنية للتنقلات الحضرية المستدامة PNMU التي تمت المصادقة عليها خلال مجلس الوزراء المنعقد بتاريخ 07 ماي 2020 الرامية أساسا إلى النهوض بمنظومة التنقلات الحضرية من جميع الجوانب المؤسساتية، المالية، والحوكمة.

✓ **المؤشر 4-4-2: تحقيق الأهداف المضمنة بعقود البرامج للمؤسسات تحت الإشراف:**

أ- سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

تقديرات			2023 إلى غاية شهر جوان	إنجازا ت 2022	الوحدة	مؤشرات قياس أداء الهدف
2026	2025	2024				
	75	60	50	25	%	المؤشر 2.4.4: تحقيق الأهداف المضمنة بعقود الأداء في إطار التصرف في الميزانية حسب الأهداف للمؤسسات تحت الإشراف

ب- تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

- تم خلال سنة 2022 إحداث لجان مركزية متكونة من مختلف الهياكل المعنية بهدف إعداد عقود أداء في إطار منظومة التصرف في الميزانية حسب الأهداف خاصة بالمنشآت العمومية المنضوية تحت إشراف مهمة النقل والمدرجة ضمن مختلف البرامج (البري، البحري والجوي)،
- تم الإنطلاق في إعداد وإمضاء مجموعة من هذه العقود خلال سنتي 2022 و2023 من ذلك عقد الأداء الميزانياتي الخاص بالشركة الجديدة للنقل بقرقنة وشركة ميناء النفيضة وشركة الخطوط التونسية السريعة.
- خلال الفترة 2021-2023 تم إحتساب المؤشر بإعتبار نسبة التقدم في إعداد وإمضاء عقود الأداء في إطار منظومة التصرف في الميزانية حسب الأهداف.
- إضافة إلى المهام المناطة في عهدتها، ستقوم الإدارة العامة للاستراتيجية والمؤسسات والمنشآت العمومية بالحرص على متابعة تحقيق الأهداف المضمنة بعقود الأداء آنفة الذكر مع العمل على إيجاد الحلول لتجاوز الإشكاليات.

2-2 تقديم الأنشطة وعلاقتها بالأهداف ومؤشرات الأداء

جدول عدد 1

الأنشطة ودعائم الأنشطة

تتوزع ميزانية برنامج القيادة والمساندة لسنة 2024 حسب الأنشطة على النحو التالي:

الوحدة: ألف دينار

تقديرات 2024	الأنشطة	دعائم الأنشطة	البرنامج
20790	القيادة	- تدعيم التكوين - تطوير منظومة التصرف في متابعة السيارات - العمل على تحسين جاهزية معدات الإعلامية - رقمنة الإدارة	القيادة والمساندة
13920	دعم الرصد الجوي	- المشاريع المدرجة في إطار "البرنامج المندمج للسمود ضد الكوارث الطبيعية" على غرار: ▪ تركيز شبكة رادار (معدات)، ▪ اقتناء وتركيز محطة الاستقبال واستغلال نواتج الأقمار الاصطناعية من الجيل الثالث ▪ تقييم الأنظمة الحالية وتصميم شبكة وطنية للرصد والتنبيه وتقديم الخدمات ▪ تطوير شبكة محطات الرصد الجوي بالمطارات	

2-3 مساهمة الفاعلين العموميين في أداء البرنامج:

تم ادراج نشاط الرصد الجوي ضمن برنامج القيادة والمساندة باعتبار مهامه الأفقية في دعم مختلف برامج النقل بتوفير المعلومة اللازمة للملاحة الجوية والبحرية وللنقل البري.

جدول عدد 2

مساهمة الفاعلين العموميين في أداء البرنامج وحجم الاعتمادات المحالة

الوحدة: ألف دينار

الاعتمادات المحالة من ميزانية الدولة بعنوان سنة 2024	أهم الأنشطة والمشاريع التي سيتولى إنجازها في إطار تحقيق أهداف السياسة العمومية	الفاعل العمومي
13920	تطوير وظائف الرصد الجوي	المعهد الوطني للرصد الجوي

3- الميزانية وإطار نفقات البرنامج متوسط المدى 2024-2026:

جدول عدد 1

تقديرات ميزانية برنامج القيادة والمساندة
التوزيع حسب الطبيعة الاقتصادية للنفقة (اعتمادات الدفع)

البيان	إنجازات 2022	ق م 2023	تقديرات 2024	الفارق	
				المبلغ	النسبة %
نفقات التأجير	12874.4	15187	16451	1264	8.32
نفقات التسيير	3512.6	3055	3219	164	5.37
نفقات التدخلات	602	12054	11320	-734	-6.09
نفقات الإستثمار	1382.2	5145	3720	-1425	-28
المجموع	18371.2	35441	34710	-731	-2

جدول عدد 2:

إطار النفقات متوسط المدى (2023-2025)
التوزيع حسب طبيعة النفقة (اعتمادات الدفع)

الوحدة : ألف دينار

البيان	إنجازات 2022	ق م 2023	تقديرات 2024	تقديرات 2025	تقديرات 2026
نفقات التأجير	12874.4	15187	16451	16880	17485
نفقات التسيير	3512.6	3055	3219	3435	3560
نفقات التدخلات	602	12054	11320	12135	12570
نفقات الإستثمار	1382.2	5145	3720	3228	3343
المجموع دون إعتبار الموارد الذاتية للمؤسسات	18371.2	35441	34710	35678	36958

ملاحق المشروع السنوي للأداء
لمهمة النقل
لسنة 2024

ملحق عدد 01
بطاقات مؤشرات الأداء

**بطاقات مؤشرات أداء
برنامج النقل البري**

بطاقة مؤشر الأداء: تطور الأسطول الجاهز للاستغلال

- رمز المؤشر: 1-1-1
- تسمية المؤشر: تطور الأسطول الجاهز للاستغلال
- تاريخ تحيين المؤشر: 2023/07/24

I- الخصائص العامة للمؤشر

- الهدف الذي يرجع إليه المؤشر: تدعيم النقل العمومي الجماعي
- تعريف المؤشر: يعكس هذا المؤشر مدى استعداد شركات النقل للرفع من جاهزية الأسطول وذلك للاستجابة لطلبات التنقل لكافة المسافرين
- نوع المؤشر: مؤشر نشاط
- طبيعة المؤشر: مؤشر النجاعة والمردودية

II- الخصائص العامة للمؤشر

- طريقة احتساب المؤشر (Formule): (الأسطول الجملي الجاهز للاستغلال للسنة n-الأسطول الجملي الجاهز للاستغلال للسنة n-1) / (الأسطول الجملي الجاهز للاستغلال للسنة n-1)
- وحدة المؤشر: نسبة مئوية
- مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: الشركات الوطنية والجهوية للنقل البري
- تاريخ توفّر المؤشر: سنويا
- القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur)¹: سنة
- المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: الشركات الوطنية والجهوية للنقل البري

III- قراءة في نتائج المؤشر

1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

القيمة المستهدفة للمؤشر هي القيمة التي يتعهد رئيس البرنامج ببلوغها على المدى المتوسط وتتطابق أساسا مع السنة الثالثة من 11 إطار النفقات متوسط المدى إلا أنه في صورة إمكانية تحديد قيمة تتجاوز هذه الفترة فإنه يمكن اعتمادها مع ضرورة تحديد السنة الخاصة بها.

تقديرات			إنجازات*	الوحدة	مؤشر الأداء
2026	2025	2024			
المؤشر عدد 1.1.1: تطور الأسطول الجاهز للاستغلال					
تطور الأسطول الجاهز للاستغلال (شبكة الحافلات) *					
4%	8%	9%	11%	-3%	نسبة مؤوية الشركات الجهوية للنقل البري و شركة النقل بتونس و الشركة الوطنية للنقل بين المدن
تطور الأسطول الجاهز (الشبكة الحديدية)**					
1- شركة النقل بتونس					
22%	19%	41%	-17%	-17%	نسبة مؤوية خطوط الشبكة الحديدية (خط ت.ج.م + ميترو الخفيف)
2- الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية					
7%	-3%	84%	34%	3%	نسبة مؤوية خطوط الأحواز (خط تونس برج السدرية + خط تونس بوقطفة (RRF) + خط مترو الساحل)
7%	7%	5%	5%	-19%	نسبة مؤوية الخطوط البعيدة

*تم احتساب المؤشر حسب احصائيات الجدوال التفصيلية 2و1

جدول 1 (شبكة الحافلات)

التوقعات			المحتمل	المنجز		الشركة
2026	2025	2024		2023	2022	
4 776	4 576	4 485	4 379	4 169	4 341	الأسطول الجملي للشركات الوطنية والجهوية للنقل
3964	3844	3543	3197	2918	2995	الأسطول الجاهز
3 414	3 375	3 319	3 210	3 022	2 994	- الأسطول الجملي للشركات الجهوية للنقل
2 827	2 755	2 583	2 410	2 260	2 276	الأسطول الجاهز
1 223	1 038	1 006	1 008	988	1 213	- الأسطول الجملي لشركة النقل بتونس
987	918	839	688	532	627	الأسطول الجاهز
139	163	160	161	159	134	- الأسطول الجملي للشركة الوطنية للنقل بين المدن
135	130	106	130	129	103	الأسطول الجاهز

جدول 2 (الشبكة الحديدية)

التوقعات			المحتمل	المنجز		الشركة
2026	2025	2024	2023	2022	2021	
207	207	207	207	207	207	1- أسطول شركة النقل بتونس
131	108	91	64	77	93	الأسطول الجاهز للاستغلال
18	18	18	18	18	18	- <u>خط حلق الوادي المرسي</u>
17	11	11	11	13	13	الأسطول الجاهز
189	189	189	189	189	189	- <u>شبكة المترو الخفيف</u>
113	96	79	53	64	79	الأسطول الجاهز
2- أسطول الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية						
59	55	57	57	29	30	<u>الأسطول الجملي على خطوط الأحواز</u>
55	51	53	29	21	21	الأسطول الجاهز للاستغلال
20	20	20	20	20	20	- <u>الأسطول الجملي على خط تونس برج السدرية</u>
17	17	17	17	14	12	الأسطول الجاهز
28	28	28	28	-	-	- <u>الأسطول الجملي على خط تونس بوقطفة **E</u>
28	28	28	4	-	-	الأسطول الجاهز
11	7	9	9	9	10	- <u>الأسطول الجملي على خط مترو الساحل</u>
10	6	8	8	8	9	الأسطول الجاهز
178	178	178	178	178	178	<u>الأسطول الجملي على الخطوط البعيدة</u>
86	81	75	72	68	85	الأسطول الجاهز للاستغلال

** بما في ذلك الخط D الذي لم يدخل بعد حيز الاستغلال

1. تحليل النتائج والتقديرات الخاصة بالمؤشر

تراجع الأسطول الجاهز للحافلات سنة 2022 بنسبة 3% مقارنة بالسنة الفارطة ويعود ذلك بسبب تهرم الأسطول وتأخر إنجاز الاستثمارات المبرمجة، إضافة إلى نقص الأعوان الفنيين وتأخر إنجاز الانتدابات المبرمجة، علاوة على عدم توفر قطع الغيار لبعض الماركات. هذا إلى جانب الصعوبات المالية التي تمر بها الشركات من ناحية وارتفاع الغير مسبق في أسعار الحافلات. وكذلك يواجه أسطول النقل الحديدي في مجمله صعوبات حيث لم يشهد تطورا ملحوظا خلال السنوات الأخيرة وشهد المؤشر تراجعا خلال سنة 2022 ويعود ذلك إلى تقادم الأسطول وعدم النجاعة لبعض الاقتناءات وبالتالي ضعف الجاهزية وصعوبة في اقتناء قطع الغيار اللازمة للصيانة، بالإضافة إلى تدهور حالة البنية التحتية، مما أثر سلبا على جودة الخدمات. ومن المحتمل ان يشهد هذا المؤشر تحسنا مع نهاية سنة 2023 بنسبة 11% مقارنة بسنة 2022 ويعود ذلك لاستلام جملة من الحافلات المبرمجة لفائدة الشركات الوطنية والجهوية للنقل مع برمجة القيام بالصيانات التي من شأنها الرفع من جاهزية الاسطول. وبالنسبة للسنوات 2024-2025-2026 سيشهد هذا المؤشر تحسنا بنسبة تتراوح بين 4% و9% وذلك اعتمادا على مجهودات شركات النقل من خلال تنفيذ برامج الاستثمارات في معدات السيارة لتطوير الأسطول وتجديده.

بطاقة مؤشر الأداء: تطور عدد البقاع المعروضة

- رمز المؤشر: 2.1.1
- تسمية المؤشر: تطور البقاع المعروضة
- تاريخ تحيين المؤشر: 2023/07/24

I- الخصائص العامة للمؤشر

- الهدف الذي يرجع إليه المؤشر: تدعيم وتنمية النقل الجماعي
- تعريف المؤشر: يتعلق هذا المؤشر بتطور العرض بحساب عدد البقاع المعروضة الذي تقدمه الشركات الوطنية والجهوية لنقل المسافرين عبر الطرقات وعلى الشبكة الحديدية
- نوع المؤشر: مؤشر نشاط
- طبيعة المؤشر: مؤشر النجاعة والمردودية

II- الخصائص العامة للمؤشر

طريقة احتساب المؤشر (Formule): (مجموع المقاعد المعروضة للسنة n - مجموع المقاعد

المعروضة للسنة n-1) / مجموع المقاعد المعروضة للسنة n-1

- وحدة المؤشر: نسبة مئوية

- مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: الشركات الوطنية والجهوية للنقل البري

- تاريخ توفّر المؤشر: سنويا

- القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur):² سنة

- المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: الشركات الوطنية والجهوية للنقل البري

III- قراءة في نتائج المؤشر

1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

تقديرات			*2023	إنجازات*	الوحدة	مؤشر الأداء
2026	2025	2024		2022		
					نسبة مئوية	المؤشر عدد: 1.1.2 تطور عدد البقاع المعروضة**
تطور عدد البقاع المعروضة (شبكة الحافلات)						
3,04%	3,78%	6,14%	8,72%	2,84%	نسبة مئوية	الشركات الجهوية للنقل البري + شركة النقل بتونس + الشركة الوطنية للنقل بين المدن

²القيمة المستهدفة للمؤشر هي القيمة التي يتعهد رئيس البرنامج ببلوغها على المدى المتوسط وتتطابق أساسا مع السنة الثالثة من إطار النفقات متوسط المدى إلا أنه في صورة إمكانية تحديد قيمة تتجاوز هذه الفترة فإنه يمكن اعتمادها مع ضرورة تحديد السنة الخاصة بها.

تطور عدد البقاع المعروضة (الشبكة الحديدية)						
1- شركة النقل بتونس						
68%	21%	0%	29%	-8%	نسبة مئوية	خط حلق الوادي المرسي
9%	17%	46%	-18%	-13%		شبكة المترو الخفيف
2- الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية						
0%	0%	0%	3%	8%	نسبة مئوية	خط تونس برج السدرية
3,6%	0,0%	0,0%	-2,7%	15,2%		خط مترو الساحل
0%	26%	59%				خط تونس بوقطفة **E
3%	3%	3%	-5%	23%		الخطوط البعيدة

* تم احتساب المؤشر بالاعتماد على الجداول التفصيلية 4 و3

جدول 3 (شبكة الحافلات)

2026	2025	2024	2023 (محتمل)	2022 (المنجز في التقرير السنوي لسنة 2022)	2021 (المنجز في التقرير السنوي لسنة 2021)	عدد البقاع المعروضة (بقعة معروضة)
326400	322137	316073	303637	296647	285560	الشركات الجهوية للتنقل
84450	75185	66639	56416	39662	41553	شركة النقل بتونس
6950	8150	8000	8050	2261	2109	الشركة الوطنية للتنقل بين المدن
417800	405472	390712	368103	338570	329222	المجموع

جدول 4 (الشبكة الحديدية)

2026	2025	2024	2023	2022	2021	عدد البقاع المعروضة (بقعة معروضة)
شركة نقل تونس						
5 120	3 040	2 520	2 520	1 960	2 120	خط حلق الوادي المرسي
24 867	22 810	19 424	13 345	16 195	18 582	شبكة المترو الخفيف
الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية						
48 431	48 431	48 431	48 431	47 020	43 481	خط تونس - برج السدرية
58 000	58 000	46 000	29 000	-	-	خط تونس بوقطفة **E
14 500	14 000	14 000	14 000	14 388	12 487	خط مترو الساحل
3 447	3 347	3 250	3 155	3 306	2 698	الخطوط البعيدة

2. تحليل النتائج والتقديرات الخاصة بالمؤشر

شهدت نسبة تطور عدد البقاع المعروضة تطورا خلال سنة 2022 بنسبة 2.8% مقارنة بسنة 2021 ويرجع هذا بالأساس إلى التطور على مستوى العرض وذلك من خلال القيام بالصيانات الضرورية للرفع من نسبة الجاهزية علاوة على تنفيذ برنامج الاقتناءات. كما شهدت نسبة تطور عدد البقاع المعروضة على الشبكة الحديدية بالنسبة لشركة النقل بتونس تراجعا خلال سنة 2022 مقارنة بسنة 2021 أما بالنسبة للشركة الوطنية للسكك الحديدية فقد شهدت النسبة تحسنا خلال سنة 2022 مقارنة بالسنة الفارطة خصوصا على الخطوط البعيدة بنسبة 23%. ومن المحتمل خلال سنة 2023 والسنوات القادمة أن يشهد هذا المؤشر تحسنا وذلك اعتمادا على مجهودات شركات النقل البري من حيث تطوير الأسطول وتجديده والذي سيشهد تطورا خلال السنوات القادمة.

بطاقة مؤشر الأداء: تطور الأسطول الخاص للنقل المدرسي والجامعي

- رمز المؤشر: 1.2.1
- تسمية المؤشر: تطور الأسطول الخاص للنقل المدرسي والجامعي
- تاريخ تحيين المؤشر: 2023/07/24

I- الخصائص العامة للمؤشر

- الهدف الذي يرجع إليه المؤشر: تطوير خدمات النقل المدرسي والجامعي
- تعريف المؤشر: يتعلق هذا المؤشر بتوفير نقل للتلاميذ والطلبة وذلك بتخصيص العدد اللازم من الحافلات لتيسير عمليات تنقلهم في ظروف طيبة وإلحاقهم بمؤسساتهم التربوية والتعليمية.
- نوع المؤشر: مؤشر نشاط
- طبيعة المؤشر: مؤشر اقتصادي واجتماعي

II- الخصائص العامة للمؤشر

- طريقة احتساب المؤشر (Formule): (الأسطول الخاص للنقل المدرسي والجامعي للسنة n – الأسطول الخاص للنقل المدرسي والجامعي للسنة n-1) / الأسطول الخاص للنقل المدرسي والجامعي للسنة n-1
- وحدة المؤشر: نسبة مئوية
- مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: الشركات الوطنية والجهوية للنقل البري
- تاريخ توفّر المؤشر: سنويا
- القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur)³: سنة
- المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: الشركات الوطنية والجهوية للنقل البري

³القيمة المستهدفة للمؤشر هي القيمة التي يتعهد رئيس البرنامج ببلوغها على المدى المتوسط وتتطابق أساسا مع السنة الثالثة من إطار النفقات متوسط المدى إلا أنه في صورة إمكانية تحديد قيمة تتجاوز هذه الفترة فإنه يمكن اعتمادها مع ضرورة تحديد السنة الخاصة بها.

III- قراءة في نتائج المؤشر

1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

تقديرات			2023	إنجازات	الوحدة	مؤشر الأداء
2026	2025	2024		2022		
					نسبة مؤوية	المؤشر عدد: 1.2.1 تطور الاسطول المخصص للنقل المدرسي والجامعي*
2%	3%	3%	6 %	0.05%		تطور الاسطول المخصص للنقل المدرسي والجامعي

* تم احتساب المؤشر بالاعتماد على الجدول التفصيلي 5 (بطاقات مؤشر قيس الأداء)

جدول 5

التوقعات			المحتمل	المنجز		الأسطول المخصص للنقل المدرسي و الجامعي
2026	2025	2024		2023	2022	
2174	2127	2060	1998	1885	1844	مجموع الشركات الجهوية للنقل
129	129	129	120	148	148	شركة نقل تونس
2303	2256	2189	2118	2033	1992	المجموع

2. تحليل النتائج والتقديرات الخاصة بالمؤشر

شهد مؤشر تطور الأسطول المخصص للنقل المدرسي والجامعي تطورا بطيئا منذ سنة 2022 بسبب عدم القيام بالصيانات الضرورية للرفع من نسبة جاهزية الأسطول وتأخر إنجاز الانتدابات والاستثمارات المبرمجة من الحافلات لتجديد الأسطول.

وبالرغم من الوضعية الصعبة التي تمر بها مجمل شركات النقل وفي إطار الاستعدادات للعودة المدرسية لسنة 2023-2022، عملت الشركات على إعداد برنامج استثنائي لتحسين جاهزية الأسطول يتمثل في القيام بعمليات تأهيل لعدد من الحافلات هذا وبالإضافة هذا بالإضافة الى الصيانات الدورية للحافلات والعربات اعتمادا على ما يمكن توفيره من قطع غيار.

ومن المرجح أن يستمر تباطؤ نسق هذا المؤشر خلال السنوات 2023-2024-2025 ما دامت نفس الأسباب قائمة

بطاقة مؤشر الأداء: تطور عدد المسافرين من التلاميذ والطلبة

- رمز المؤشر: 2.2.1
- تسمية المؤشر: تطور عدد المسافرين من التلاميذ والطلبة
- تاريخ تحيين المؤشر: 2023/07/24

I- الخصائص العامة للمؤشر

- الهدف الذي يرجع إليه المؤشر: تطوير خدمات النقل المدرسي والجامعي
- تعريف المؤشر: يعرض هذا المؤشر تطور عدد المسافرين من التلاميذ والطلبة وذلك بتأمين الشركات الوطنية والجهوية للنقل البري الأسطول اللازم على شبكة الحافلات والشبكة الحديدية.
- نوع المؤشر: مؤشر نشاط
- طبيعة المؤشر: مؤشر اقتصادي واجتماعي

II- الخصائص العامة للمؤشر

- طريقة احتساب المؤشر (Formule): (عدد المسافرين من التلاميذ والطلبة للسنة n - عدد المسافرين من التلاميذ والطلبة للسنة n-1) / (عدد المسافرين من التلاميذ والطلبة للسنة n-1)
- وحدة المؤشر: نسبة مئوية
- مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: الشركات الوطنية والجهوية للنقل البري
- تاريخ توفر المؤشر: سنويا
- القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur) سنة
- المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: الشركات الوطنية والجهوية للنقل البري

III- قراءة في نتائج المؤشر

1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

تقديرات			2023	إنجازات	الوحدة	مؤشر الأداء
2026	2025	2024		2022		
5%	5%	13%	8%	14%	نسبة مئوية	المؤشر عدد: 2.1.2 تطور عدد المسافرين من التلاميذ والطلبة*

جدول 6

التوقعات			المحتمل	المنجز		المسافرين من تلاميذ وطلبة (بالالف)
2026	2025	2024		2023	2022	
شبكة الحافلات						
243327	235730	228506	211513	211657	192190	الشركات الجهوية للنقل
98 312	84 367	70 979	49 843	32 945	25 512	شركة نقل تونس

الشبكة الحديدية						
48 736	37 021	17 455	12 468	13 368	10 696	شركة نقل تونس
11 031	10 204	9 446	9 368	8 646	8 209	الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية
359 847	341141	326 386	287 702	269 120	236 607	مجموع المسافرين من تلاميذ وطلبة

796 387	728 918	668 293	580 742	525 445	484 523	المجموع الجملي للمسافرين
45%	47%	49%	50%	51%	49%	نسبة النقل المدرسي والجامعي

2. تحليل النتائج والتقديرات الخاصة بالمؤشر

يمثل النقل المدرسي والجامعي 46% من مجموع نقل المسافرين وقد شهد هذا المؤشر ارتفاعا بنسبة 14% خلال السنة الدراسية والجامعية 2022-2023 بالمقارنة مع السنة السابقة التي تعتبر سنة استثنائية لما شهدته البلاد من ظروف استثنائية جراء جائحة كورونا. ومن المحتمل ان يشهد عدد التلاميذ والطلبة خلال سنة 2023 تحسنا بنسبة 8% مقارنة بسنة 2022 وكذلك بالنسبة للسنوات القادمة سيشهد المؤشر تطورا إيجابيا ويعود ذلك إلى القيام بعمليات صيانات كبرى (حافلات وقطارات) وبرمجة اقتناء حافلات جديدة لتعزيز العرض.

بطاقة مؤشر الأداء: تطور عدد الحوادث على متن وسائل النقل العمومي الجماعي

- رمز المؤشر: 1.3.1
- تسمية المؤشر: تطور عدد الحوادث على متن وسائل النقل العمومي الجماعي
- تاريخ تحيين المؤشر: 2023/07/24

I- الخصائص العامة للمؤشر

- الهدف الذي يرجع إليه المؤشر: دعم سلامة النقل العمومي الجماعي للأشخاص
- تعريف المؤشر: يتمثل هذا المؤشر في عدد الحوادث على متن وسائل النقل العمومي الجماعي وهو يعكس مدى تطور سلامة الاسطول المعد لنقل المسافرين ومدى فاعلية منظومة الصيانة وجاهزية الاسطول المستغل
- نوع المؤشر: مؤشر نشاط
- طبيعة المؤشر: مؤشر سلامة وجودة

II- الخصائص العامة للمؤشر

- طريقة احتساب المؤشر (Formule): (عدد الحوادث للسنة n – عدد الحوادث للسنة n-1) / عدد الحوادث للسنة n-1
- وحدة المؤشر: نسبة مئوية
- مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: الشركات الوطنية والجهوية للنقل البري
- تاريخ توفر المؤشر: سنويا
- القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): سنة
- المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: الشركات الوطنية والجهوية للنقل البري

III- قراءة في نتائج المؤشر

1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

تقديرات			محتمل 2023 (السداسي الأول)	إنجازات 2022	الوحدة	مؤشر الأداء
2026	2025	2024				
						المؤشر 3.1.1: التخفيض في عدد الحوادث على متن وسائل النقل العمومي الجماعي*
			-17%	6%	نسبة مئوية	- شبكة الحافلات
			-73%	-2%		- الشبكة الحديدية

*المصدر: إحصائيات الشركات (الجدول 7)

جدول 7

المتوقع			المحتمل	المنجز		عدد الحوادث على متن وسائل النقل العمومي الجماعي
2026	2025	2024	2023 (السداسي الأول)	2022	2021	
شبكة الحافلات						
التقليص من عدد الحوادث وبلوغ 0 حادث			862	1023	983	مجموع الشركات الجهوية للنقل
			228	280	260	شركة نقل تونس
			36	50	38	الشركة الوطنية للنقل بين المدن
			1126	1353	1281	المجموع
الشبكة الحديدية						
التقليص من عدد الحوادث وبلوغ 0 حادث			108	387	408	شركة نقل تونس
			28	121	113	الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية
			136	508	521	المجموع
			1262	1861	1802	مجموع الحوادث

2. تحليل النتائج والتقديرات الخاصة بالمؤشر

بالنسبة لشبكة الحافلات تم تسجيل تطورا بنسبة 6% خلال سنة 2022 وذلك مقارنة بسنة 2021 وبالنسبة للشبكة الحديدية فقد تم تسجيل تراجعاً بنسبة 2 هذا ومع العلم انه سنة 2021 تعتبر سنة استثنائية مرت بها البلاد جراء جائحة كورونا وما إنجر عنه توقف نشاط شركات النقل العمومي الجماعي للمسافرين خلال فترة الحجر الصحي الشامل وبالتالي فإنه تم تسجيل انخفاض في عدد الحوادث. ومن المتوقع مع نهاية سنة 2023 والسنوات القادمة 2024-2026 تسجيل انخفاض في عدد الحوادث على متن وسائل النقل العمومي الجماعي.

بطاقة مؤشر الأداء: تطور النقل الحديدي للفسفاط

- رمز المؤشر: 4.1.1
- تسمية المؤشر: تطور الكميات المنقولة من الفسفاط
- تاريخ تحيين المؤشر: 2023/07/24

I- الخصائص العامة للمؤشر

- الهدف الذي يرجع إليه المؤشر: دعم النقل الحديدي للبضائع
- تعريف المؤشر: يعكس هذا المؤشر تطور البضائع المنقولة من الفسفاط على السكك الحديدية.
- نوع المؤشر: مؤشر نشاط
- طبيعة المؤشر: مؤشر اقتصادي

II- الخصائص العامة للمؤشر

- طريقة احتساب المؤشر (Formule): (عدد الكميات المنقولة من الفسفاط للسنة n - عدد الكميات المنقولة من الفسفاط للسنة n-1) / عدد الكميات المنقولة من الفسفاط للسنة n-1
- وحدة المؤشر: نسبة مئوية
- مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية
- تاريخ توفر المؤشر: سنويا
- القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): سنة
- المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية

III- قراءة في نتائج المؤشر

1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

تقديرات			محتمل	إنجازات	الوحدة	مؤشر الأداء
2026	2025	2024	2023	2022 (*)		
45%	14%	75%	39%	-6%	نسبة مئوية	المؤشر عدد 1.4.1- تطور الكميات المنقولة من الفسفاط

** تم احتساب المؤشر بالاعتماد على الجدول التفصيلي 8

جدول 8

2026	2025	2024	2023	2022	2021	النقل الحديدي للبضائع (كميات منقولة مليون طن)
5,782	4,000	3,500	2,000	1,437	1,529	الكميات المنقولة من الفسفاط
7,707	5,715	4,835	3,125	2,396	2,5	مجموع كميات البضائع المنقولة (فسفاط + بضائع مختلفة)

2. تحليل النتائج والتقديرات الخاصة بالمؤشر

بلغ حجم نقل الفسفاط في سنة 2022 ما قيمته 1,437 مليون طن مسجلا بذلك انخفاضا بنسبة 6 % مقارنة بسنة 2022. ويعود هذا التراجع أساسا إلى عدم انجاز برنامج نقل الفسفاط وذلك لعدة أسباب منها تواتر الاعتصامات وتقادم الأسطول وتدني نسبة جاهزيته وكذلك الوضعية الصعبة التي تمر بها الشركة وعدم قدرتها على القيام بالاستثمارات اللازمة. ومن المحتمل أن يبلغ هذا المؤشر تحسنا ملحوظا خلال سنة 2023 والسنوات 2024-2025-2026 ويعود ذلك لبرنامج عمل وضعته الشركة الوطنية للسكك.

بطاقة مؤشر الأداء: تطور النقل الحديدي للبضائع المختلفة

- رمز المؤشر: 4.1.2
- تسمية المؤشر: تطور الكميات المنقولة من البضائع المختلفة
- تاريخ تحيين المؤشر: 2023/07/24
- I- الخصائص العامة للمؤشر

- الهدف الذي يرجع إليه المؤشر: دعم النقل الحديدي للبضائع المختلفة
- تعريف المؤشر: يعكس هذا المؤشر تطور البضائع المنقولة من البضائع على السكك الحديدية.
- نوع المؤشر: مؤشر نشاط
- طبيعة المؤشر: مؤشر إقتصادي

II- الخصائص العامة للمؤشر

- طريقة احتساب المؤشر (Formule): (عدد الكميات المنقولة من البضائع للسنة n - عدد الكميات المنقولة من البضائع للسنة n-1) / عدد الكميات المنقولة من البضائع للسنة n-1
- وحدة المؤشر: نسبة مئوية
- مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية
- تاريخ توفر المؤشر: سنويا
- القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): سنة
- المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية

III- قراءة في نتائج المؤشر

1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

تقديرات			محتمل	إنجازات	الوحدة	مؤشر الأداء
2026	2025	2024	2023	2022 (*)		
					نسبة مئوية	المؤشر عدد 2.4.1 تطور النقل الحديدي للبضائع المختلفة
12%	28%	19%	17%	-0,3%		

** تم احتساب المؤشر بالاعتماد على الجدول التفصيلي 9

جدول 9

2026	2025	2024	2023	2022	2021	النقل الحديدي للبضائع (كميات منقولة مليون طن)
1,925	1,715	1,335	1,125	0,959	0,962	الكميات المنقولة للبضائع المختلفة
7,707	5,715	4,835	3,125	2,396	2,5	مجموع كميات البضائع المنقولة (فسفاط + بضائع مختلفة)

2. تحليل النتائج والتقديرات الخاصة بالموشر

بالإضافة لنشاط نقل الفسفاط، سجل نشاط نقل البضائع المختلفة خلال سنة 2022 شبه استقرار في حجم الأطنان المنقولة مقارنة بسنة 2021 إذ بلغ 0.959 مليون طن مقابل 0.960 مليون طن في سنة 2021. ويعود هذا الانخفاض إلى عدة صعوبات مرتبطة أساسا بتهرم أسطول النقل حيث يتراوح معدل أعمار القاطرات بين 37 و55 سنة وكذلك الوضعية المتردية للخط عدد 18 وتواتر الاعتصامات.

**بطاقات مؤشرات أداء
برنامج الطيران المدني**

بطاقة مؤشر قياس أداء

رمز المؤشر: 2-1-1 نسبة تطابق الإطار التشريعي والتنظيمي الوطني في مجال الطيران المدني مع منظمة الطيران المدني الدولي

I- الخصائص العامة للمؤشر

- 1- الهدف الذي يرجع إليه المؤشر: تحسين نجاعة الإشراف على سلامة الطيران المدني
- 2- 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.
- 3- طبيعة المؤشر: مؤشر نجاعة
- 4- نوع المؤشر: مؤشر نتائج

II- التفاصيل الفنية للمؤشر

- 1- طريقة احتساب المؤشر (Formule): القواعد التي تم تنفيذها/القواعد المطلوبة
normes implémentées/normes exigées
- 2- وحدة المؤشر: نسبة مائوية
- 3- مصدر المعطيات الأساسية لإحتساب المؤشر: الإدارة العامة للطيران المدني
- 5- القيمة المستهدفة للمؤشر: 90%
- 6- المسؤول عن المؤشر: الإدارة العامة للطيران المدني.

III- قراءة في نتائج المؤشر

- 1- سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر:
- 2- تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بمؤشر:

التقديرات			الإنجازات		الوحدة	مؤشر قياس الأداء:
2026	2025	2024	2023	2022		
-	90%	75%	56.71%	56.71%	مائوية	نسبة تطابق الإطار التشريعي والتنظيمي الوطني في مجال الطيران المدني مع مقاييس منظمة الطيران المدني الدولي

تمّ الاحتفاظ سنة 2023 بنفس نسبة سنة 2022 المتمثلة في 56.71% ويفسر ذلك بتغيير معايير احتساب نسبة التطابق التشريعي والتنظيمي الوطني في مجال الطيران المدني وذلك

لأنه لم يتم إحراز تقدّم كبير في معالجة مختلف النقائص المسجلة من قبل فريق التدقيق التابع لمنظمة الطيران المدني الدولي وخاصة على المستوى التنظيمي من خلال عدم صدور نص قانوني متعلّق بإحداث هيئة مستقلة طبقاً لتوصيات المنظمة الدولية للطيران المدني وذلك في إطار إعادة تنظيم مصالح الطيران المدني.

كما أنّه من المنتظر أن ترتفع نسبياً تقديرات المؤشر بالنسبة لسنتي 2024 و 2025 إلى حدود نسب 75% و 90% وذلك في صورة إحداث الهيئة الوطنية للطيران المدني بمقتضى نص قانوني سنة 2024 يقع نشره بالرائد الرسمي للجمهورية التونسية وبعد إعلام المنظمة الدولية للطيران المدني بذلك إلى جانب صدور مجلة الطيران المدني مع النصوص التطبيقية له و منظمة الطيران المدني الدولي بذلك، أمّا في خصوص نسبة 90% المتوقّع بلوغها سنة 2025 في صورة إحداث الهيئة بصفة فعلية ومع صدور مجلة الطيران المدني المحينة مع نصوصها التطبيقية بصفة فعلية كذلك.

وتبعاً لتوقّع تسجيل تطوّر في المستقبل بالنسبة لهذا المؤشر، فإنّ نسبة مساهمته في تحقيق الهدف المتعلّق بتحسين نجاعة الإشراف على سلامة الطيران المدني خلال السنوات القادمة يبقى متوقّف على تحقيق تقدّم فعلي بالنسبة لإحداث هيئة الطيران المدني وصدور مجلّة الطيران المدني ونصوصها التطبيقية بصفة فعلية مع إعلام المنظمة الدولية للطيران المدني بذلك.

3- تحديد أهمّ النقائص المتعلّقة بالمؤشر:

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

بطاقة مؤشر قيس أداء

رمز المؤشر: 2-1-2 نسبة التقدم في تركيز النظام المعلوماتي في مجال سلامة الطيران المدني

I- الخصائص العامة للمؤشر

- 1- الهدف الذي يرجع إليه المؤشر تحسين نجاعة الإشراف على سلامة الطيران المدني
- 2- 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.
- 3- طبيعة المؤشر: مؤشر نجاعة
- 4- نوع المؤشر: مؤشر نتائج

II- التفاصيل الفنية للمؤشر

- 1- طريقة إحتساب المؤشر (Formule): نسبة الأعمال المنجزة فعلياً/نسبة الأعمال الجمالية اللازمة لإنجاز المشروع
- 2- وحدة المؤشر: نسبة مائوية
- 3- مصدر المعطيات الأساسية لإحتساب المؤشر: الإدارة العامة للتنمية الإدارية ونظم المعلومات والنقل الذكي
- 4- تاريخ توفر المؤشر: كل سنة
- 5- القيمة المستهدفة للمؤشر: 100%
- 6- المسؤول عن المؤشر: الإدارة العامة للطيران المدني.

III- قراءة في نتائج المؤشر

1- سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

مؤشر قيس الأداء:	الوحدة	الإنجازات		التقديرات		
		2022	2023	2024	2025	2026
نسبة التقدم في تركيز النظام المعلوماتي في مجال سلامة الطيران	النسبة	10%	20%	40%	80%	100%

2-تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بمؤشر

تمّ في سنة 2022 تحقيق نسبة 10% ويفسر ذلك باستكمال كراسات الشروط والإعلان عن طلب عروض جديد بعد إدراج التعديلات اللازمة عليه في انتظار فرز العروض قصد اختيار العارض صاحب العرض الأفضل الذي سيقوم بتنفيذ هذه الصفقة، وذلك تبعاً لنتائج تقييم العروض من الناحية الفنية والمالية ومن المنتظر أن يكون التجسيم الفعلي للمشروع في موفى سنة 2023 في صورة الحصول على نتائج مثمرة للصفقة، ومن المنتظر أن تتطور هذه النسب سنة 2024 لتصل إلى نسبة 40% ونسبة 80% سنة 2025 ونسبة 100% سنة 2025 وذلك بناءً على فرضية الانطلاق الفعلي للمشروع في موفى سنة 2023.

وبناءً على ما سبق ذكره فإنّ نسبة تطوّر هذا المؤشر مرتبط بالبدء الفعلي في تجسيم المشروع المتعلق بتركيز النظام المعلوماتي في مجال سلامة الطيران المدني وسيتمّ تحسّن نسب التقدّم في تركيز هذا المشروع خلال سنوات 2024 و2025 و2026 وفق النسب المذكورة أعلاه في المساهمة في تحقيق الهدف المتعلّق بتحسين مستوى الإشراف على سلامة الطيران المدني، في حين تبقى النتائج المسجّلة حالياً بالنسبة لهذا المؤشر دون المأمول ولا يساهم في تطوير هذا الهدف.

بطاقة مؤشر قياس أداء

رمز المؤشر: 1-2-2-1 نسبة رضا المسافرين

I- الخصائص العامة للمؤشر

- 1- الهدف الذي يرجع إليه المؤشر: تحسين جودة الخدمات المقدّمة للمسافرين بمطار تونس قرطاج الدولي
- 2- 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.
- 3- طبيعة المؤشر: مؤشر جودة.
- 4- نوع المؤشر: مؤشر نتائج.

II- التفاصيل الفنية للمؤشر

- 1- طريقة إحتساب المؤشر (Formule): إستيانات
- 2- وحدة المؤشر: نسبة مائوية
- 3- مصدر المعطيات الأساسية لإحتساب المؤشر: شركة الخطوط التونسية.
- 4- تاريخ توفر المؤشر: كل سنة
- 5- القيمة المستهدفة للمؤشر: 70%
- 6- المسؤول عن المؤشر: شركة الخطوط التونسية.

III- قراءة في نتائج المؤشر

1- سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر:

التقديرات			2023	الإنجازات	الوحدة	مؤشر قياس الأداء:
2026	2025	2024		2022		
-	%70	%70	%60	%48	النسبة	نسبة رضا المسافرين

2-تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بمؤشر:

تمّ في سنة 2022 تحقيق نسبة 48% ومن المرجّح أن ترتفع هذه النسبة سنة 2023 لتبلغ 60% ومن المتوقع أن يتواصل هذا الإرتفاع ليصل نسبة 70% خلال سنة 2025 وهو ما يعني أنّه سيتمّ تسجيل تطور ملحوظ خلال السنوات المذكورة مقارنة بسنة 2022 ويفسّر ذلك بـ:

- إدماج 5 طائرات أ320 جديدة بواسطة صيغة البيع وإعادة التأجير
- تأجير 4 طائرات أ320 معدّل عمرها 12 سنة بواسطة صيغة "Dry Lease" لمدة 6 سنوات
- سحب الطائرات المتقادمة التي تفوق عمرها 20 سنة. ومن خلال ذلك تحديد عدد الطائرات المستغلّة وفق الحاجيات التجارية مع تدعيمها السن.

هذا ولئن ستتحسّن في المستقبل مؤشرات نسبة رضاء المسافرين وفق التقديرات التي سبق تقديمها فإنّ النسب الحالية المسجلة بالنسبة لهذا المؤشر لم تصل إلى المستوى المطلوب نظرا لتواصل تأخر رحلات طائرات شركة الخطوط التونسية وتسجيل نقائص على مستوى خدمات الشركة وهو ما له تأثير على مستوى تحقيق الهدف المتعلق بجودة الخدمات.

بطاقة مؤشر قياس أداء

رمز المؤشر: 2-2-2 نسبة انتظام الرحلات الجوية للناقلة الوطنية بمطار تونس قرطاج الدولي

I- الخصائص العامة للمؤشر

- 1- الهدف الذي يرجع إليه المؤشر: تحسين جودة الخدمات المقدمة للمسافرين بمطار تونس قرطاج الدولي
- 2- تعريف المؤشر: يمكن هذا المؤشر من تحديد نسبة الرحلات الجوية التي انطلقت في الأجال المبرمجة (أقل من 15 دق تأخير) مقارنة بالعدد الجملي للرحلات.
- 3- طبيعة المؤشر: مؤشر جودة.
- 4- نوع المؤشر: مؤشر نتائج.

II- التفاصيل الفنية للمؤشر

- 1- طريقة إحتساب المؤشر (Formule): عدد الرحلات الجوية التي انطلقت في مواعيدها المبرمجة (أقل من 15 دق تأخير)/مجموع الرحلات الجوية
- 2- وحدة المؤشر: نسبة مئوية
- 3- مصدر المعطيات الأساسية لإحتساب المؤشر: شركة الخطوط التونسية.
- 4- تاريخ توفر المؤشر: كل سنة
- 5- القيمة المستهدفة للمؤشر: 70%
- 6- المسؤول عن المؤشر: شركة الخطوط التونسية.

III- قراءة في نتائج المؤشر

1- سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر:

التقديرات			2023	الإنجازات	الوحدة	مؤشر قياس الأداء:
2026	2025	2024		2022		
-	%70	%70	%60	%41	النسبة	نسبة انتظام الرحلات الجوية

2-تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بمؤشر:

تمّ تحقيق في سنة 2022 نسبة 41% ومن المرجّح أن ترتفع هذه النسبة سنة 2023 لتصل إلى نسبة 60% وسيتواصل ارتفاع هذه النسبة لتصل إلى 70% سنتي 2024 و2025 ويفسر ذلك بسعي الشركة لتحسين خدماتها وتعصير أسطولها من خلال إدماج طائرات جديدة بواسطة صيغة البيع وإعادة التأجير أو التأجير طويل المدى وسحب الطائرات المتقادمة التي تفوق عمرها 20 سنة.

وبالرغم من توقّع تحسّن مؤشر نسبة انتظام الرحلات الجوية خلال سنوات 2024-2026 فإنّ النسب الحالية المسجلة بالنسبة لهذا المؤشر لم تصل إلى المستوى المطلوب على غرار المؤشر السابق ولم تمكّن من تحقيق نتائج مرضية بخصوص الهدف المتعلق بجودة الخدمات نظرا لتقادم الأسطول الحالي وتأخر تنفيذ برنامج تجديد الأسطول.

بطاقة مؤشر قيس أداء

رمز المؤشر: 2-3-1 نسبة تطور حركة النقل الجوي للطائرات

I- الخصائص العامة للمؤشر

1- الهدف الذي يرجع إليه المؤشر: تنمية النقل الجوي بالمطارات

2- 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 الموجودة بالمطارات خاصة الداخلية التي تعاني من ضعف كبير في الحركة الجوية.

3- طبيعة المؤشر: مؤشر نجاعة.

4- نوع المؤشر: مؤشر نتائج.

II- التفاصيل الفنية للمؤشر

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

2- وحدة المؤشر: نسبة مائوية

3- مصدر المعطيات الأساسية لإحتساب المؤشر: ديوان الطيران المدني والمطارات.

4- تاريخ توفر المؤشر: كل سنة

5- القيمة المستهدفة للمؤشر:

6- المسؤول عن المؤشر: ديوان الطيران المدني والمطارات.

III- قراءة في نتائج المؤشر

1- سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر:

التقديرات			الإنجازات		الوحدة	مؤشر قيس الأداء:
2026	2025	2024	2023	2022		
%3.1	%3.1	%3.9	%16.6	%69.6	النسبة	نسبة تطور حركة النقل الجوي للطائرات

2-تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بمؤشر:

تمّ في سنة 2022 تسجيل نسبة 69.6% مقابل نسبة 16.6% سنة 2023 ومن المتوقع أن يتمّ تحقيق خلال سنة 2024 نسبة 3.9% ونسبة 3.1% بالنسبة لسنتي 2025 و2026 ويفسر ذلك أنّه بعد الأزمة التي سجّلها قطاع النقل الجوّي في بداية سنة 2020، شهدت الحركة الجويّة للمطارات المستغلّة من طرف الديوان خلال سنة 2021 بداية تعافي وخروج من الأزمة، وخلال سنة 2022 سجّلت هذه المطارات ارتفاعا ملحوظا في حركة النّقل الجوّي للمسافرين والطائرات على التوالي بنسبة 111,6 % و 66,9% مقارنةً بسنة 2021. هذا التطور الإيجابي يترجم تحسن نسق استرجاع الحركة الجوية لمستواها المسجل ما قبل الأزمة، حيث تمثّل الحركة المحقّقة في سنة 2022 ما يقارب تباعا 83% و 86% من عدد المسافرين وعدد الطائرات المسجل سنة 2019. وفيما يتعلق بسنة 2023 فقد شهدت بداياتها تواصل تحسن الحركة الجوية، حيث مثّلت الحركة المحقّقة إلى غاية شهر جوان من سنة 2023 ما يقارب 96,9% و 94,4% تباعا من حركة المسافرين وحركة الطائرات المسجلة خلال نفس الفترة من سنة 2019. واستنادا على الإحصائيات آنفة الذكر التي تترجم تحسن الحركة الجوية وبناءا على قراءة ومعالجة للمعطيات المنشورة من قبل المنظمات العالمية ذات الصلة التي عدّلت في فرضيّة استرجاع الحركة الجوية لنسقتها العادي أي تسجيل الأرقام المسجّلة خلال سنة 2019 بعد التدهور المسجّل خلال سنة 2020 بتغييره من سنة 2025 إلى سنة 2023، وانطلاقا من سنة 2024، تمّ اعتماد فرضيّة الرجوع إلى نسق عادي لتطوّر الحركة الجوية واحتساب معدّل الحركة الجوية في فترات ما بعد الازمة، أي بتسجيل ما يناهز 400 ألف مسافر إضافي على مستوى الحركة الدوليّة للمسافرين، ممّا ينعكس آليا على نسب تطوّر الحركة الدوليّة للطائرات بنفس النسق تقريبا، أخذا بعين الاعتبار مؤشر عدد المسافرين بالطائرة الواحدة (import moyen).

بطاقة مؤشر قياس أداء

رمز المؤشر: 2-3-2 نسبة تطور حركة النقل الجوي للمسافرين

I- الخصائص العامة للمؤشر

1- الهدف الذي يرجع إليه المؤشر: تنمية النقل الجوي بالمطارات

2- 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 الموجودة بالمطارات خاصة الداخلية التي تعاني من ضعف كبير في نسبة المسافرين المتوافدين عليها.

3- طبيعة المؤشر: مؤشر نجاعة.

4- نوع المؤشر: مؤشر نتائج.

II- التفاصيل الفنية للمؤشر

1- طريقة احتساب المؤشر (Formule): النسبة السنوية للمسافرين / عدد المطارات

2- وحدة المؤشر: نسبة مائوية

3- مصدر المعطيات الأساسية لإحتساب المؤشر: ديوان الطيران المدني والمطارات.

4- تاريخ توفر المؤشر: كل سنة

5- القيمة المستهدفة للمؤشر:

6- المسؤول عن المؤشر: ديوان الطيران المدني والمطارات.

III - قراءة في نتائج المؤشر

1- سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر:

التقديرات			الإنجازات		الوحدة	مؤشر قياس الأداء:
2026	2025	2024	2023	2022		
%3.7	%3.7	%4.7	%20.5	%113.4	النسبة	نسبة تطور حركة النقل الجوي للمسافرين

2-تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بمؤشر:

تمّ في سنة 2022 تسجيل نسبة 113.4% مقابل نسبة 20.5% سنة 2023 ومن المتوقع أن يتمّ تحقيق خلال سنة 2024 نسبة 4.7% ونسبة 3.7% بالنسبة لسنتي 2025 و2026 ويفسّر ذلك أنّه بعد الأزمة التي سجّلها قطاع النقل الجوّي في بداية سنة 2020، شهدت الحركة الجويّة للمطارات المستغلّة من طرف الديوان خلال سنة 2021 بداية تعافي وخروج من الأزمة، وخلال سنة 2022 سجّلت هذه المطارات ارتفاعا ملحوظا في حركة النّقل الجوّي للمسافرين والطائرات على التوالي بنسبة 111,6% و66,9% مقارنةً بسنة 2021. هذا التطور الإيجابي يترجم تحسن نسق استرجاع الحركة الجوية لمستواها المسجّل ما قبل الأزمة، حيث تمثّل الحركة المحقّقة في سنة 2022 ما يقارب تباعا 83% و86% من عدد المسافرين وعدد الطائرات المسجل سنة 2019.

وفيما يتعلق بسنة 2023 فقد شهدت بداياتها تواصل تحسن الحركة الجوية، حيث مثّلت الحركة المحقّقة إلى غاية شهر جوان من سنة 2023 ما يقارب 96,9% و94,4% تباعا من حركة المسافرين وحركة الطائرات المسجلة خلال نفس الفترة من سنة 2019. واستنادا على الإحصائيات آنفة الذكر التي تترجم تحسن الحركة الجوية وبناءا على قراءة ومعالجة للمعطيات المنشورة من قبل المنظمات العالمية ذات الصلة التي عدّلت في فرضيّة استرجاع الحركة الجوية لنسقها العادي أي تسجيل الأرقام المسجّلة خلال سنة 2019 بعد التدهور المسجّل خلال سنة 2020 بتغييره من سنة 2025 إلى سنة 2023،

وانطلاقا من سنة 2024، تمّ اعتماد فرضيّة الرجوع إلى نسق عادي لتطوّر الحركة الجويّة واحتساب معدّل الحركة الجويّة في فترات ما بعد الأزمة، أي بتسجيل ما يناهز 400 ألف مسافر إضافي على مستوى الحركة الدوليّة للمسافرين، ممّا ينعكس آليّا على نسب تطوّر الحركة الدوليّة للطائرات بنفس النسق تقريبا، أخذا بعين الاعتبار مؤشر عدد المسافرين بالطائرة الواحدة (import moyen).

بطاقة مؤشر قياس أداء

رمز المؤشر: 2-3-3 نسبة تطور الشحن الجوي

I- الخصائص العامة للمؤشر

- 1- الهدف الذي يرجع إليه المؤشر: تنمية النقل الجوي بالمطارات
- 2- تعريف المؤشر: يمكن هذا المؤشر من قياس نسبة تطور حركة النقل الجوي للبضائع بجميع المطارات التونسية الراجعة بالنظر لديوان الطيران المدني والمطارات
- 3- طبيعة المؤشر: مؤشر نجاعة.
- 4- نوع المؤشر: مؤشر نتائج.

II- التفاصيل الفنية للمؤشر

- 1- طريقة احتساب المؤشر (Formule): يمكن هذا المؤشر من قياس نسبة تطور حركة النقل الجوي للبضائع بجميع المطارات التونسية الراجعة بالنظر لديوان الطيران المدني والمطارات
- 2- وحدة المؤشر: نسبة مائوية
- 3- مصدر المعطيات الأساسية لإحتساب المؤشر: ديوان الطيران المدني والمطارات.
- 4- تاريخ توفر المؤشر: كل سنة
- 5- القيمة المستهدفة للمؤشر: 4%
- 6- المسؤول عن المؤشر: ديوان الطيران المدني والمطارات.

III- قراءة في نتائج المؤشر

- 1- سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر:
- 2- تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بمؤشر:

مؤشر قياس الأداء:	الوحدة	الإنجازات		التقديرات		
		2022	2023	2024	2025	2026
نسبة تطور حركة الشحن الجوي	النسبة	-17.1%	3%	4%	4%	4%

سجلت سنة 2022 نسبة 17.1%- في ما يخص مؤشر تطور حركة الشحن الجوي ومن المتوقع أن يتم في سنة 2023 تحقيق نسبة 3% ومن المنتظر أن ترتفع خلال سنوات 2024-2025-

2026 لتستقر في حدود 4% وتجدد الإشارة إلى أنه وقع تحيين النسب بالاعتماد على معدّل التطور في السنتين الأخيرتين والمحقق في الأشهر الأولى لسنة 2023.

كما ترجع محدودية النسب المسجلة إلى عدم تطوير قطاع الشحن الجوي وعدم إستغلال كلّ الفرص والإمكانيات التي يتيحها هذا القطاع.

مؤشر قياس أداء

رمز المؤشر: 1-4-2-1 نسبة الإناث من طيارين وميكانيكي وفنيي الطائرات

I- الخصائص العامة للمؤشر

- 1-الهدف الذي يرجع إليه المؤشر: تعزيز تمثيلية المرأة في قطاع الطيران المدني
- 2-تعريف المؤشر:يمكّن هذا المؤشر من قياس نسبة مشاركة الإناث في اختصاصات طيارين وميكانيكي وفنيي الطائرات ومحاولة التقليل في الفوارق بين الجنسين.
- 3-طبيعة المؤشر: مؤشر نجاعة.
- 4-نوع المؤشر:مؤشر نتائج.

II-التفاصيل الفنية للمؤشر

- 1-طريقة احتساب المؤشر(Formule):العدد الجملي للإناث في إختصاصات طيارين وميكانيكي وفنيي الطائرات /العدد الجملي للأعوان في الإختصاصات المذكورة.
- 2-وحدة المؤشر :نسبة مائوية
- 3-مصدر المعطيات الأساسية لإحتساب المؤشر:الإدارة العامة للطيران المدني.
- 4-تاريخ توفر المؤشر: كل سنة
- 5-القيمة المستهدفة للمؤشر:13.6%
- 6-المسؤول عن المؤشر:الإدارة العامة للطيران المدني.

III -قراءة في نتائج المؤشر

1-سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر:

التقديرات			2023	الإنجازات	الوحدة	مؤشر قياس الأداء:
2026	2025	2024		2022		
%13.6	%12.6	%8.8	%8.14	%7.5	النسبة	نسبة الإناث من طيارين وميكانيكي وفنيي الطائرات

2-تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بمؤشر:

تمّ في سنة 2022 تسجيل نسبة انجاز بـ7.5% في ما يتعلق بمؤشر نسبة الإناث من طيارين وميكانيكي وفنيي الطائرات، أمّا بالنسبة لسنة 2023 من المؤمل أن يرتفع هذا المؤشر ليصل إلى

نسبة 8.14% ثم ينخفض بصفة طفيفة سنة 2024 ليلبغ نسبة 8.8% ثم ترتفع من جديد سنة 2025 لتبلغ نسبة 12.16% ومن المتوقع أن يشهد المؤشر ارتفاعا سنة 2026 لتصل إلى نسبة 13.16%.

في خصوص سنة 2022 يفسر التراجع في الإنجازات مقارنة بتقديرات نفس السنة هو عدم إقبال الإناث خاصة على إختصاصي ميكانيك وفنيي الطائرات لأنها مهن مرهقة وتجذب الرجال أكثر مقابل عدم وجود حوافز تجذب الاناث نحو مثل هذه الإختصاصات. وفي خصوص سنة 2023 يلاحظ تسجيل انخفاض طفيف ويرجع بالنسبة لشركة الخطوط التونسية إلى حدوث تغييرات على مستوى عدد الأعوان نتيجة أحداث خاصة بالمسيرة المهنية، في حين لن تسجل الشركة التونسية للنقل والخدمات الجوية وشركة الطيران الجديد انتدابات من الاناث. هذا ويمكن ملاحظة تسجيل ارتفاع ملحوظ خلال سنوات 2024-2025-2026 ويفسر ذلك ببداية وعي بعض الشركات خاصة شركة الطيران الجديد بأهمية تشريك المرأة وتعزيز تواجدها في مهن ميكانيك وفنيي الطائرات والطيارين حيث قامت الشركة المذكورة برصد بعنوان سنة 2024 اعتمادات قدرها 5000 د.ت بعنوان إنتداب طيارين وفننيين من الإناث.

ومن خلال ما تقدّم ذكره يلاحظ أنّ مساهمة نسبة الإناث من طيارين وميكانيكي وفنيي الطائرات في تحقيق الهدف المتعلّق بتعزيز تمثيلية المرأة في قطاع الطيران المدني يبقى دون المأمول بالرغم من توقّع تحسّن نسب هذا المؤشر خلال سنوات 2024—2025-2026 وذلك يفسّر بطبيعة مهن الطيارين والميكانيكيين التي تجذب أكثر فئة الذكور وهو ما يحتاج إلى توعية وتشجيع شركات الطيران على انتداب الإناث في المهن المذكورة وضرورة الدعم المالي لها لمساعدتها على مزيد انتداب الاناث إلى جانب الصعوبات المالية التي تعاني منها أغلب الشركات الوطنية ممّا لا يمكنها من تخصيص اعتمادات كبيرة للانتدابات بغرض الضغط على نفقاتها، كما أنّه في ظلّ التحديات التي تواجهها يجعل مسألة انتدابات الاناث ليس من ضمن أولوياتها.

**بطاقات مؤشرات أداء
برنامج النقل البحري والموانئ**

1- الخاصيات العامة

- 1- الهدف: تعصير البنية التحتية المينائية وتحسين الخدمات
- 2- تعريف المؤشر: يرمي هذا المؤشر إلى إبراز عدد معدات الشحن والتفريغ والموارد البشرية المتوفرة لدى مقاولي الشحن والتفريغ ومدى حسن استغلالها بهدف الرفع من مردودية عمليات مناولة البضائع لتحسين جودة هذا النوع من الخدمات المينائية.
- 3- نوع المؤشر: مؤشر نشاط
- 4- طبيعة المؤشر: مؤشر فاعلية
- 5- المؤشر في علاقة بالنوع الاجتماعي: غير مراعي لنوع الاجتماعي

2- التفاصيل الفنية للمؤشر

- 1- طريقة احتساب المؤشر (Formule): عدد الوحدات في الساعة (عدد/س)
- 2- وحدة المؤشر: عدد/س
- 3- مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر:
 - الشركة التونسية للشحن والترصيف
 - مقاولي الشحن والتفريغ الخواص
- 4- تاريخ توفر المؤشر: نهاية كل أسبوع
- 5- القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): بالنسبة لسنة 2026 يتمثل الهدف في بلوغ 12 حاوية مناولة في الساعة و 24 مجرورة مناولة في الساعة
- 6- المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: الإدارة العامة للنقل البحري والموانئ البحرية التجارية

3- قراءة في نتائج المؤشر

- 1- سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

مؤشرات قياس الأداء	الوحدة	إنجازات		تقديرات		
		2022	2023	2024	2025	2026
مردودية عمليات الشحن	عدد الحاويات بالساعة	6	8	10	12	12
والتفريغ	عدد المجرورات بالساعة	22	21	22	24	24

- 2- تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

من المنتظر أن يحقق مؤشر مردودية عمليات الشحن والتفريغ (الحاويات) معدل نمو سنوي بـ 14% خلال الفترة الممتدة من 2023 إلى 2026.

من المنتظر أن يحقق مؤشر مردودية عمليات الشحن والتفريغ (المجرورات) معدل نمو بـ 5% خلال الفترة الممتدة من 2023 إلى 2026.

3- تحديد أهم النقائص (limites) المتعلقة بالمؤشر: يعتمد هذا المؤشر في طريقة احتسابه على ساعات العمل دون الأخذ بعين الاعتبار مدة التوقف عن العمل التي قد تطرأ. كما أن تطور هذا المؤشر مرتبط بتوفر المساحات والأرصدة بالميناء.

بطاقة مؤشر قيس أداء: معدل مدة مكوث الحاويات بالمسطحات

رمز المؤشر: 2.1.3

1- الخاصيات العامة

- 1- الهدف: تعصير البنية التحتية المينائية وتحسين الخدمات
- 2- تعريف المؤشر: يبرز هذا المؤشر مدى التزام الشاحنين برفع وإيداع الحاويات المعدة للتوريد والتصدير في الأجل بما يمكن من حسن إستغلال المسطحات وتفادي الإكتظاظ وتأمين سيولة حركة البضائع
- 3- نوع المؤشر: مؤشر نتائج
- 4- طبيعة المؤشر: مؤشر جودة
- 5- المؤشر في علاقة بالأنواع الاجتماعي: غير مراعي لأنواع الاجتماعي

2- التفاصيل الفنية للمؤشر

- 1- طريقة احتساب المؤشر (Formule): معدل مدة مكوث الحاويات بالمسطحات
- 2- وحدة المؤشر: عدد
- 3- مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر:
 - ديوان البحرية التجارية والموانئ/مستغل الميناء
 - 4- تاريخ توفر المؤشر: بداية كل أسبوع
 - 5- القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): بالنسبة لسنة 2026 يتمثل الهدف في تقليص مدة المكوث الحاويات إلى 17 يوما.
 - 6- المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: الإدارة العامة للنقل البحري والموانئ البحرية التجارية

3- قراءة في نتائج المؤشر

- 1- سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

تقديرات			2023	إنجازات	الوحدة	مؤشرات قيس الأداء
2026	2025	2024		2022		
17	17	17	19	19	%	معدل مدة مكوث الحاويات بالمسطحات

- 2- تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

← سيسجل مؤشر معدل مدة مكوث الحاويات بالمسطحات تحسنا بمعدل سنوي يقدر

ب4% خلال الفترة الممتدة من 2023 إلى 2026

3- تحديد أهم النقاط (limites) المتعلقة بالمؤشر: لا يمكن هذا المؤشر لوحده إبراز نجاعة عمليات المناولة والتدابير التنظيمية داخل الميناء. كما أن هذا المؤشر مرتبط مباشرة بقيام الشاحنين برفع بضائعهم.

بطاقة مؤشر قيس أداء: مساهمة الناقلون البحريون التونسيون في نقل المبادلات التجارية الخارجية

رمز المؤشر: 1.2.3

1- الخصائص العامة

- 1- الهدف: تدعيم وتطوير الأسطول الوطني البحري وتشجيع الاستثمار الخاص
- 2- تعريف المؤشر: يمكن هذا المؤشر من إبراز مدى استجابة الأسطول الوطني البحري من حيث عدد السفن ونوعيتها لمتطلبات المبادلات التجارية الخارجية كما يبين مدى التقارب والتنسيق بين الناقلين البحريين والشاحنين. مع الإشارة وأن نقل المبادلات يتم بواسطة سفن مملوكة ومستأجرة
- 3- نوع المؤشر: مؤشر نتائج
- 4- طبيعة المؤشر: مؤشر نجاعة
- 5- المؤشر في علاقة بالأنواع الاجتماعي: غير مراعي لأنواع الاجتماعي

2- التفاصيل الفنية للمؤشر

- 1- طريقة احتساب المؤشر (Formule): حجم المبادلات الخارجية للناقلون البحريون التونسيون/المبادلات التجارية الخارجية البحرية
- 2- وحدة المؤشر: %
- 3- مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر:
 - الشركة التونسية للملاحة
 - المجهزين الخواص
- 4- تاريخ توفر المؤشر: نهاية السنة
- 5- القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): بالنسبة لسنة 2026 يتمثل الهدف في تحقيق نسبة مساهمة الناقلون البحريون التونسيون في نقل المبادلات التجارية الخارجية تقدر بـ 12%
- 6- المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: الإدارة العامة للنقل البحري والموانئ البحرية التجارية .

3- قراءة في نتائج المؤشر

1- سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

تقديرات			2023	إنجازات 2022	الوحدة	مؤشرات قياس الأداء
2026	2025	2024				
12	12	10	9,5	9,1	%	مساهمة الناقلون البحريون التونسيون في نقل المبادلات التجارية

2- تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

من المنتظر أن يحقق مؤشر مساهمة الناقلون البحريون التونسيون في نقل المبادلات التجارية معدل نمو سنوي بـ 8% خلال الفترة الممتدة من 2023 إلى 2026

3- تحديد أهم النقاط (limites) المتعلقة بالمؤشر: لا يبرز هذا المؤشر مساهمة السفن المستأجرة في نقل المبادلات التجارية.

بطاقة مؤشر قيس أداء: عدد الخطوط البحرية المنتظمة التي تربط الموانئ التونسية بالموانئ

رمز المؤشر: 2.2.3

1- الخصائص العامة

- 1- الهدف: تدعيم وتطوير الأسطول الوطني البحري وتشجيع الاستثمار الخاص
- 2- تعريف المؤشر: يبرز هذا المؤشر طاقة العرض المتوفرة للنقل البحري وأهمية النقل المنتظم في جلب الاستثمار الخاص وتشجيعه على الانتصاب في البلاد التونسية في مجال النقل البحري
- 3- نوع المؤشر: مؤشر نتائج
- 4- طبيعة المؤشر: مؤشر نجاعة
- 5- المؤشر في علاقة بالنوع الاجتماعي: غير مراعي لنوع الاجتماعي

2- التفاصيل الفنية للمؤشر

- 1- طريقة احتساب المؤشر (Formule): عدد الخطوط البحرية المنتظمة التي تربط الموانئ التونسية بالموانئ الأجنبية.
- 2- وحدة المؤشر: عدد
- 3- مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر:
 - ديوان البحرية التجارية والموانئ
 - أمناء السفن
- 4- تاريخ توفر المؤشر : نهاية السداسي
- 5- القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): بالنسبة لسنة 2026 يتمثل الهدف في بلوغ عدد الخطوط البحرية المنتظمة التي تربط الموانئ التونسية بالموانئ الأجنبية 43 خط.
- 6- المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: الإدارة العامة للنقل البحري و الموانئ البحرية التجارية و ديوان البحرية التجارية و الموانئ.

3- قراءة في نتائج المؤشر

1- سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

2026	تقديرات		2023	إنجازات 2022	الوحدة	مؤشرات قيس الأداء
	2025	2024				
43	43	42	41	39	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 2% خلال الفترة الممتدة من 2023 إلى 2026

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

بطاقة مؤشر قياس أداء: عدد معاينات السلامة والأمن ومقاومة التلوث للسفن الرافعة للراية

رمز المؤشر: 1.3.3

1- الخاصيات العامة

- 1- الهدف: تدعيم السلامة وأمن السفن والمرافق المينائية ومقاومة التلوث
- 2- تعريف المؤشر: يبرز هذا المؤشر مدى احترام السفن الرافع للعلم التونسي لقواعد السلامة المعمول بها وطنيا ودوليا.
- 3- نوع المؤشر: مؤشر نشاط
- 4- طبيعة المؤشر: مؤشر جودة
- 5- المؤشر في علاقة بالأنواع الاجتماعي: غير مراعي للأنواع الاجتماعي

2- التفاصيل الفنية للمؤشر

- 1- طريقة احتساب المؤشر (Formule): عدد معاينات السلامة والأمن ومقاومة التلوث للسفن الرافعة للراية التونسية
- 2- وحدة المؤشر: عدد
- 3- مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر:
 - ديوان البحرية التجارية والموانئ
 - 4- تاريخ توفر المؤشر: نهاية السنة
 - 5- القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): تهدف السلطة البحرية إلى القيام بمعاينة حوالي 23 ألف سفينة في سنة 2026 في إطار معاينات دولة العلم (معاينات السلامة والأمن ومقاومة التلوث للسفن الرافعة للراية التونسية)
 - 6- المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: السلطة البحرية والإدارة العامة للنقل البحري والموانئ البحرية التجارية

3- قراءة في نتائج المؤشر

1- سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

تقديرات			2023	إنجازات	الوحدة	مؤشرات قياس الأداء
2026	2025	2024		2022		
23000	22000	21000	20200	20118	عدد	عدد معاينات السلامة والأمن ومقاومة التلوث للسفن الرافعة للراية التونسية

2- تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

من المنتظر أن يحقق عدد معاينات السلامة والأمن ومقاومة التلوث للسفن الرافعة للراية

التونسية معدل نسبة نمو سنوي بـ 4 % خلال الفترة الممتدة من 2023 إلى 2026

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

نتائج المعاينات التي قامت بها السلطة البحرية

بطاقة مؤشر قياس أداء: نسبة مراقبة السفن الأجنبية التي أرست بالموانئ التونسية

رمز المؤشر: 2.3.3

1- الخصائص العامة

- 1- الهدف: تدعيم السلامة وأمن السفن والمرافق المينائية ومقاومة التلوث
- 2- 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
- 3- نوع المؤشر: مؤشر نتائج
- 4- طبيعة المؤشر: مؤشر جودة
- 5- المؤشر في علاقة بالنوع الاجتماعي: غير مراعي لنوع الاجتماعي

2- 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- مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر:
 - السلطة البحرية (ديوان البحرية التجارية والموانئ)
 - ديوان البحرية التجارية والموانئ
- 4- تاريخ توفر المؤشر: نهاية الثلاثي
- 5- القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): تهدف السلطة البحرية إلى معاينة 25% من السفن الأجنبية التي ترسو بالموانئ التونسية في سنة 2026 وذلك في إطار رقابة دولة الميناء .
- 6- المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: الإدارة العامة للنقل البحري والموانئ البحرية التجارية

3- قراءة في نتائج المؤشر

- 1- سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

مؤشرات قياس الأداء	الوحدة	إنجازات 2022	2023	2024	2025	تقديرات 2026
نسبة مراقبة السفن الأجنبية التي أرست بالموانئ التونسية	%	25,08	22	23	24	25

- 2- تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:
من المنتظر أن يسجل نسبة مراقبة السفن الأجنبية التي أرسى بالموانئ التونسية معدل نمو سنوي بـ 25% خلال الفترة الممتدة من 2023 إلى 2026.
- 3- تحديد أهم النقص (limites) المتعلقة بالمؤشر: مؤشر عام؛ لا يبرز هذا المؤشر نتائج عمليات مراقبة السفن الأجنبية التي أرسى بالموانئ التونسية.
-

**بطاقات مؤشرات أداء
برنامج القيادة والمساندة**

بطاقة مؤشر قياس أداء

رمز المؤشر: 1-4-1

تسمية المؤشر: نسبة التأطير

تاريخ تحيين المؤشر: جوان 2023

IV- الخصائص العامة للمؤشر

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

V- التفاصيل الفنية للمؤشر

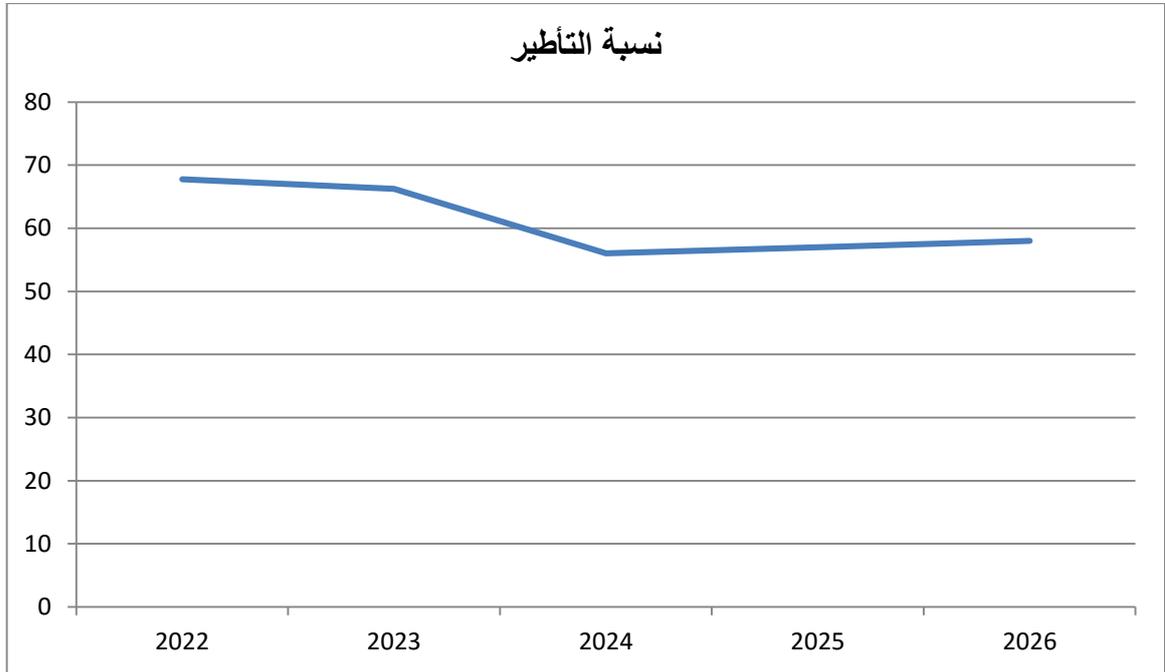
1. طريقة احتساب المؤشر: عدد الاطارات / العدد الجملي لأعوان الوزارة
2. وحدة المؤشر: نسبة مائوية
3. المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: عدد الاطارات
4. طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: مصدر اداري
5. مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: الادارة العامة للشؤون الادارية والمالية والوسائل العامة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

VI - قراءة في نتائج المؤشر

2. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر:

التقديرات			2022	الإنجازات	الوحدة	مؤشر قيس الأداء:
2026	2025	2024		2022		
58	57	56	66,24	67,77	%	نسبة التأخير

3. رسم بياني لتطور المؤشر:



4. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

الهدف عدد 1		
التقديرات (الاعتمادات)، نسبة مائوية	الانشطة	المؤشرات
ما بين 55 و60 %	إيلاء الأولوية في الانتدابات لأصحاب الشهادات العليا	المؤشر: نسبة التأخير

5. تحديد أهم النقاط المتعلقة بالمؤشر:

تكمن إشكاليات التحديد الصحيح لنسبة التأطير خلال السنوات المقبلة في الاختلاف بين برمجة الانتدابات الضرورية وبين ما سيتم الترخيص فيه من قبل مصالح الإدارة العامة للمصالح الإدارية والوظيفة العمومية برئاسة الحكومة ومصالح وزارة المالية تماشياً مع توجهات الحكومة.

بطاقة مؤشر قياس أداء

رمز المؤشر: 2-1-4

تسمية المؤشر: نسبة الاعوان المنتفعين بدورة تكوين واحدة على الاقل.

تاريخ تحيين المؤشر: جوان 2023

I- الخصائص العامة للمؤشر

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

II- التفاصيل الفنية للمؤشر

1. طريقة احتساب المؤشر: عدد الأعوان المنتفعين بدورات تكوينية / العدد الجملي للأعوان
2. وحدة المؤشر: نسبة مائوية
3. المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: عدد الاطارات المنتفعين بدورات تكوينية / العدد الجملي للإطارات
4. طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: مصدر اداري
5. مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: الإدارة العامة للشؤون الادارية والمالية والوسائل العامة
6. تاريخ توفر المؤشر: نهاية كل سنة
7. القيمة المستهدفة للمؤشر: قرابة 60%
8. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: المدير العام للشؤون الادارية والمالية والوسائل العامة.

III- قراءة في نتائج المؤشر

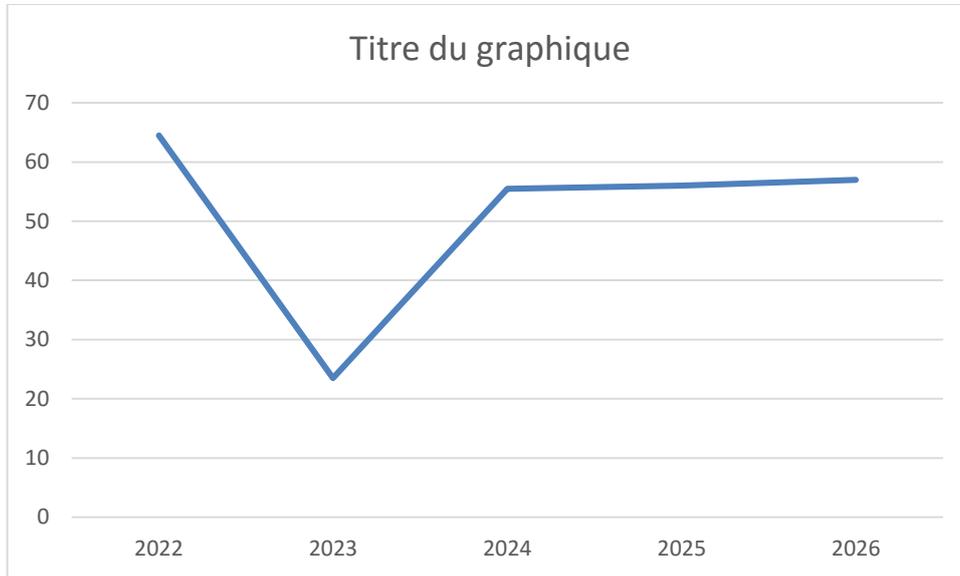
1. سلسلة النتائج (الانجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر:

التقديرات			2023	الإجازات	الوحدة	مؤشر قياس الأداء:
2026	2025	2024		2022		
57	56	55,5	23,5	64,5	%	نسبة الاعوان من صنف أ3 فما فوق المنتفعين بدورة تكوينية واحدة على الاقل

2. تحليل النتائج وتقديرات الانجازات انظر تحليل المؤشر:

تم ضمن ميزانية سنة 2023 التخفيض في الاعتمادات المخصصة للتكوين مقارنة بالاعتمادات المرصودة خلال سنة 2022 وذلك في إطار الضغط على المالية العمومية مع العلم أنه تم استهلاك كامل الاعتمادات المخصصة للتكوين خلال سنة 2022.

رسم بياني لتطور المؤشر:



3. اهم الانشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

الهدف عدد 1		
المؤشرات	الانشطة	التقديرات (الاعتمادات)، نسبة مائوية
المؤشر: نسبة الأعوان من أ3 فما فوق المنتفعين بدورة تكوينية واحدة على الاقل	العمل على تنفيذ مخطط التكوين	بين 55 و60 %

4. تحديد أهم النقائص المتعلقة بالمؤشر:

تمكن النقائص في تحديد النسبة الصحيحة خلال السنوات المقبلة في ظل الاختلاف بين برمجة الانتدابات الضرورية والمزعم تكوينهم إضافة الى الاعوان الحاليين وبين ما سيتم الترخيص فيه من قبل مصالح رئاسة الحكومة والمالية تماشياً مع توجهات البلاد، بالإضافة إلى ضرورة قدرة الميزانية على مجابهة الأنشطة التكوينية المزعم برمجتها.

بطاقة مؤشر الأداء

رمز المؤشر: 1-2-4

تسمية المؤشر: ترشيد نفقات صيانة السيارات الادارية والتخفيض في كلفتها السنوية
تاريخ تحيين المؤشر: جوان 2023

I- الخصائص العامة للمؤشر

1. الهدف الذي يرجع إليه المؤشر: كلفة تعهد وصيانة السيارات الإدارية
2. تعريف المؤشر: كلفة تعهد وصيانة السيارات الإدارية
3. طبيعة المؤشر: مؤشر جودة

II- التفاصيل الفنية للمؤشر

1. طريقة احتساب المؤشر: الكلفة السنوية لصيانة السيارات الإدارية
2. وحدة المؤشر: ألف دينار
3. مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: الإدارة العامة للشؤون الإدارية والمالية والوسائل العامة
4. تاريخ توفّر المؤشر: نهاية كل سنة
5. القيمة المستهدفة للمؤشر: 80 ألف دينار سنة 2023
6. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: المدير العام للشؤون الإدارية والمالية والوسائل العامة

III- قراءة في نتائج المؤشر

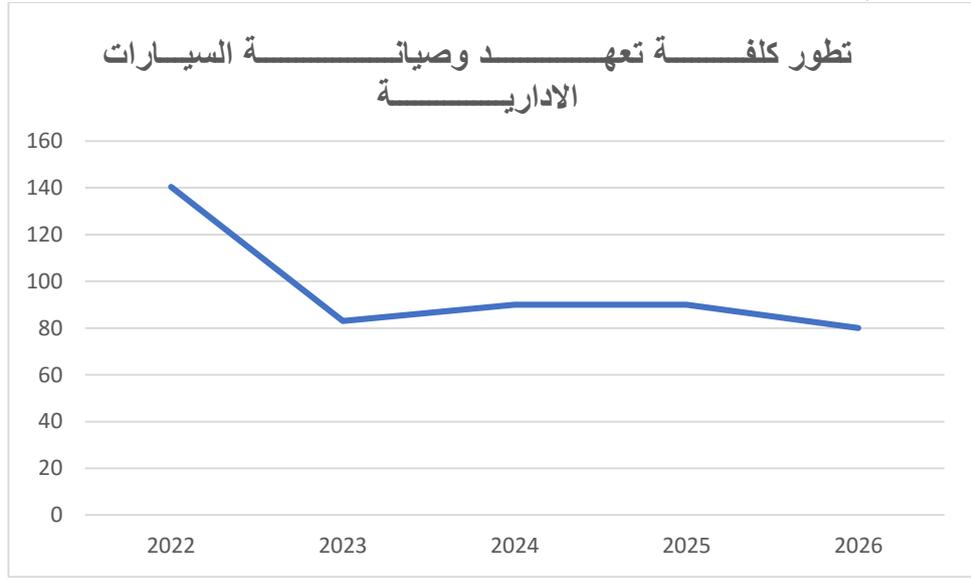
1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

التقديرات			2023	الإنجازات	الوحدة	مؤشر قيس الأداء:
2026	2025	2024		2022		
80	90	90	83.000	140.380	أ. د	المؤشر 1-1-1: ترشيد نفقات صيانة السيارات الإدارية والتخفيض في كلفتها السنوية.

2. تحليل النتائج والتقديرات الخاصة بالمؤشر

تواصلت كلفة صيانة وسائل النقل في الارتفاع خلال سنة 2023 حيث تم تسجيل انجاز نفقات هامة بلغت إلى موفى شهر جوان 2023 ما قدره 83.000 أ.د من جملة اعتمادات مرصودة بـ 70 أ.د دينار ويُرجع هذا الارتفاع لتهمم الأسطول من ناحية و لارتفاع ملحوظ في ثمن قطع الغيار من ناحية أخرى.

من المتوقع أن تنخفض كلفة تعهد وصيانة السيارات الإدارية خلال سنوات 2024-2025-2026 ما بين 90 أ.د و 80 أ.د ويعود ذلك لبرمجة شرايات جديدة ستعزز أسطول العربات وكذلك للسعي إلى ضمان تدعيم الصيانة الدورية والوقائية للمحافظة على وسائل النقل.



3. تحديد أهم النقائص (limites) المتعلقة بالمؤشر:

- تعذر إصلاح مجموعة من العربات الإدارية لعدم كفاية الاعتمادات المرصودة.
- تقادم أسطول العربات الإدارية وتهممه، علاوة على عدم تجديد الأسطول.

بطاقة مؤشر أداء

رمز المؤشر: 2-2-4

تسمية المؤشر: تخفيض معدل استهلاك الوقود من قبل سيارات المصلحة مقارنة بعدد الكيلومترات المقطوعة.

تاريخ تحيين المؤشر: جوان 2023

I- الخصائص العامة للمؤشر

- الهدف الذي يرجع إليه المؤشر: كلفة تعهد وصيانة السيارات الإدارية
- تعريف المؤشر: تخفيض معدل استهلاك الوقود من قبل سيارات المصلحة مقارنة بعدد الكيلومترات المقطوعة.
- طبيعة المؤشر: مؤشر جودة

II- التفاصيل الفنية للمؤشر

- طريقة احتساب المؤشر: كمية الوقود المستهلكة/عدد الكيلومترات المقطوعة
- وحدة المؤشر: لتر/100 كم
- مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: الإدارة العامة للشؤون الإدارية والمالية والوسائل العامة
- تاريخ توفر المؤشر: نهاية كل سنة
- القيمة المستهدفة للمؤشر: 7.7 ل/100 كلم سنة 2023
- المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: المدير العام للشؤون الإدارية والمالية والوسائل العامة

III- قراءة في نتائج المؤشر

- سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

التقديرات			2023	الإنجازات 2022	الوحدة	مؤشر قيس الأداء:
2026	2025	2024				
7.5	7.7	7.7	8.54	8.42	ل/100 كم	المؤشر: 2-1-1: معدل استهلاك الوقود لسيارات المصلحة

2. تحليل النتائج والتقديرات الخاصة بالمؤشر (بصفة مختصرة):

بلغ معدل استهلاك الوقود سنة 2023 ما يُعادل 8.54 ل/100 كم الى موفى شهر جوان 2023 ومن المنتظر انخفاض هذا المؤشر ليبلغ 8.2 ل/100 كم نهاية سنة 2023 باعتبار المتابعة الدقيقة للاستهلاك اعتمادا على منظومة "Agilis" الخاصة بالبطاقات الذكية للتزود بالمرحقات .

بناء على المعطيات المسجلة، تمّت مراجعة الأهداف الخاصّة بهذا المؤشر لبلوغ معدل استهلاك يُقدّر بـ 7.7 ل/100 كم سنّتي 2024 و 2025 وليستقر عند 7.5 ل/100 كم خلال سنة 2026 من خلال:

ضرورة تجميع جميع الهياكل في بناية واحدة للتقليص من نسبة جولان سيارات المصلحة.

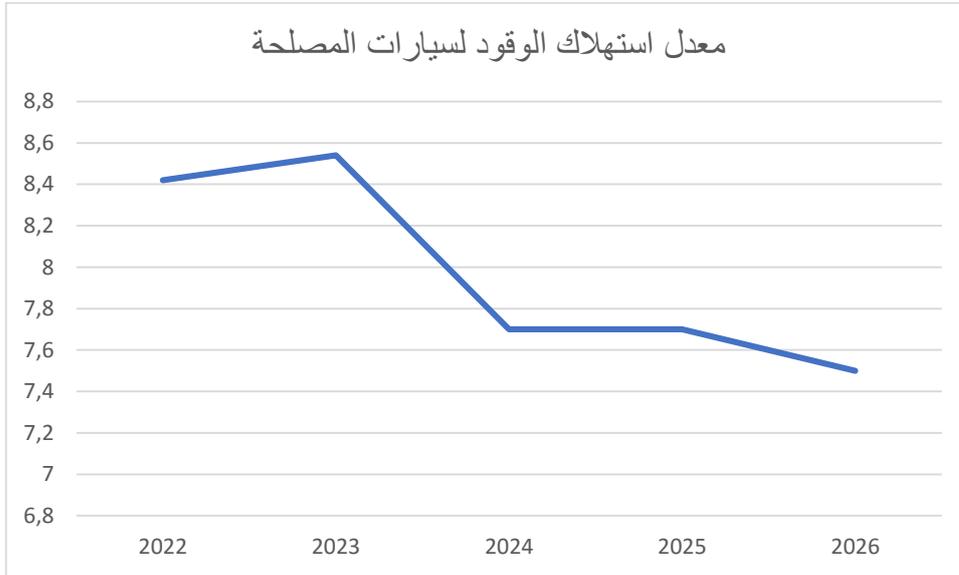
مزيد تحسيس الهياكل المركزية بالوزارة لاحترام مواعيد توزيع البريد وتقليص التنقلات اليومية.

تكثيف مراقبة أسطول السيارات الإدارية عبر منظومات تحديد المواقع بصفة يومية.

تحسيس السواق بضرورة إتباع قواعد السياقة الرّشيدة وعدم الإفراط في السّرعة.

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. تحديد أهم النقائص (limites) المتعلقة بالمؤشر:

- تعذر إصلاح مجموعة من العربات الإدارية لعدم كفاية الاعتمادات المرصودة.

- تقادم أسطول العربات الإدارية وتهرمه، علاوة على عدم تجديد الأسطول.

بطاقة مؤشر الأداء

رمز المؤشر: 1.3.4
تسمية المؤشر: نسبة المعدات الإعلامية التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات
تاريخ تحيين المؤشر: جوان 2023

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: 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)

II. 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 مائوية
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

III. قراءة في نتائج المؤشر

ملاحظة: النتائج والتقدير التالية تخص الحواسيب فقط.

1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقدير الخاصة بالمؤشر:

التقديرات			2023	الإنجازات			الوحدة	مؤشرات قياس أداء
2026	2025	2024		2022	2021	2020		
100	100	100	100	90	78	73	%	المؤشر عدد 1.3.5: نسبة المعدات الإعلامية التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات.
			309	320	256	255	عدد	العدد الجملي للأسطول
			309	287	200	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 تمّ 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 طابعة و 25 مساح ضوئي، ومن المنتظر أن تبلغ نسبة المعدات الإعلامية التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات أكثر من 95%.

تم خلال سنة 2022 اقتناء 110 حاسوب مكتبي وبذلك بلغت نسبة المعدات الإعلامية التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات بلغت 90%.

تم خلال سنة 2023 اقتناء 8 حواسيب مكتبية وبذلك بلغت نسبة المعدات الإعلامية التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات بلغت 100%.

3. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

مؤشرات قياس أداء	الأنشطة
المؤشر عدد 1.3.4: نسبة المعدات الإعلامية التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات	اقتناء 8 حواسيب مكتبية خلال سنة 2023.

4. تحديد أهم النقائص (limites) المتعلقة بالمؤشر:

عدم وجود عقود صيانة على مستوى التجهيزات الإعلامية، مما انجر عنه كثرة العطب خاصة في استعمال الطابعات والمساحات الضوئية.

التدابير:

- حسن توزيع المعدات الإعلامية.
- ضرورة الترفيع في جودة الخاصيات المتعلقة بالمعدات الإعلامية.
- ضرورة الترفيع في الاعتمادات المرسمة بالميزانية والمخصصة لصيانة المعدات الإعلامية واقتناء المستهلكات الإعلامية.
- ضرورة ابرام عقود صيانة للتجهيزات الإعلامية

بطاقة مؤشر الأداء

رمز المؤشر: 2.3.4
تسمية المؤشر: نسبة إنجاز المنظومات والتطبيقات مقارنة بالحاجيات
تاريخ تحيين المؤشر: جوان 2023

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 المنجز
4. طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: تقارير النشاط وبطاقات المشاريع
5. مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: الهياكل المركزية لوزارة النقل
6. تاريخ توفر المؤشر: عند موفى كل سنة
7. القيمة المستهدفة للمؤشر: 100 %

8. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: المدير العام للتنمية الإدارية ونظم المعلومات والنقل الذكي

III. قراءة في نتائج المؤشر

1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر:

التقديرات			2023	الإنجازات			الوحدة	مؤشرات قياس أداء
2026	2025	2024		2022	2021	2020		
100	95	91	87	67	49	46	%	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 2024: 06 مشاريع.

نسبة الإنجاز							المشاريع
2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	
							1 إنجاز منظومة
		100 %					للتصرف في النقل البحري
							2 اقتناء منظومة
							للتصرف في الأرشيف
							3 إعداد العناصر المرجعية للنظام

	المعلوماتي للطيران المدني
4	إنجاز تدقيق في السلامة المعلوماتية بعنوان سنة 2020
% 20 % 100	
5	إنجاز نظام معلوماتي للطيران المدني
% 20 % 70	
6	تجسيم التدقيق في السلامة المعلوماتية
% 33 % 66 % 100	
7	تهيئة الشبكة المعلوماتية بالوزارة
% 70 % 100	
8	إنجاز تدقيق في السلامة المعلوماتية بعنوان سنة 2023
% 100	
9	إنجاز نظام معلوماتي للنقل البري
% 30 % 75	

3. أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

مؤشرات قياس أداء	الأنشطة
المؤشر عدد 2.3.5: نسبة إنجاز المنظومات والتطبيقات مقارنة بالحاجيات.	- سنتي 2022 و2023 تهيئة الشبكة المعلوماتية بالوزارة وبالإدارات الجهوية للنقل. - تمّ خلال سنة 2023 الإعلان عن استشارة وطنية لإعداد العناصر المرجعية للنظام المعلوماتي للنقل البرّي. - تمّ خلال سنة 2023 الإعلان عن طلب عروض وطني لإنجاز نظام معلوماتي للطيران المدني.

4. تحديد أهم النقائص (limites) المتعلقة بالمؤشر:

- النقص الحاد في عدد الإطارات وخاصة في مصلحة التطبيقات وإدارة قواعد البيانات.
التدابير:
- الحرص على إنجاز المنظومات والتطبيقات طبقا لروزنامة الإنجاز.
- انجاز 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: 1.4.4

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. التفرعات (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 توفّر 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

تقديرات			2023 إلى غاية شهر جوان	إنجازات 2022	الوحدة	مؤشرات قياس أداء الهدف
2026	2025	2024				
-	4	3	3	2	نوعي (*)	المؤشر 1.4.4: مستوى إعداد ومتابعة تنفيذ إستراتيجية قطاع النقل

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

- خلال سنتي 2021 و2022 تم التقييم النهائي للمخطط الخماسي الخاص بقطاع النقل واللوجستية للفترة 2016-2020، وتم الشروع في إعداد المخطط الثلاثي 2023-2025 بالتنسيق مع المصالح المختصة لوزارة الاقتصاد والتخطيط.
- 2023: تمت المصادقة على النسخة النهائية للمخطط 2023-2025،
- وتم الشروع في تنفيذ مخرجات السياسة الوطنية للتنقلات الحضرية المستدامة PNMU التي تمت المصادقة عليها خلال مجلس الوزراء المنعقد بتاريخ 07 ماي 2020 الرامية أساسا إلى النهوض بمنظومة التنقلات الحضرية من جميع الجوانب المؤسسية، المالية، والحوكمة.

بطاقة مؤشر الأداء

رمز المؤشر: 2.4.4

تسمية المؤشر: تحقيق الأهداف المضمنة بعقود البرامج للمؤسسات تحت الإشراف

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 الأداء الميزانية المزمع إعدادها.
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 الأداء 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

تقديرات			2023 إلى غاية شهر جوان	إنجازا ت 2022	الوحدة	مؤشرات قيس أداء الهدف
2026	2025	2024				
	75	60	50	25	%	المؤشر 2.4.4: تحقيق الأهداف المضمنة بعقود الأداء في إطار التصرف في الميزانية حسب الأهداف للمؤسسات تحت الإشراف

2. تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

- تم خلال سنة 2022 إحداث لجان مركزية متكونة من مختلف الهياكل المعنية بهدف إعداد عقود أداء في إطار منظومة التصرف في الميزانية حسب الأهداف خاصة بالمنشآت العمومية المنضوية تحت إشراف مهمة النقل والمدرجة ضمن مختلف البرامج (البري، البحري والجوي).
- تم الإنطلاق في إعداد وإمضاء مجموعة من هذه العقود خلال سنتي 2022 و 2023 من ذلك عقد الأداء الميزانياتي الخاص بالشركة الجديدة للنقل بقرقنة وشركة ميناء النفيضة وشركة الخطوط التونسية السريعة.
- خلال الفترة 2021-2023 تم إحتساب المؤشر بإعتبار نسبة التقدم في إعداد وإمضاء عقود الأداء في إطار منظومة التصرف في الميزانية حسب الأهداف.
- إضافة إلى المهام المناطة في عهدتها، ستقوم الإدارة العامة للإستراتيجية والمؤسسات والمنشآت العمومية بالحرص على متابعة تحقيق الأهداف المضمنة بعقود الأداء آنفة الذكر مع العمل على إيجاد الحلول لتجاوز الإشكاليات.

ملحق عدد 02
بطاقات الفاعلين العموميين

بطاقات الفاعلين العموميين
لبرنامج النقل البري

بطاقة عدد 1: شركة النقل بتونس

I- التعريف

1. النشاط الرئيسي: نقل المسافرين
2. مرجع الإحداث: ج
3. مرجع التنظيم الإداري والمالي: أمر عدد 2407 لسنة 2003 مؤرخ في 17 نوفمبر 2003.
4. تاريخ إمضاء آخر عقد برنامج أو أهداف أو أداء بين المهمة والفاعل العمومي: آخر عقد برنامج تم إمضاؤه بتاريخ 18 مارس 2003.

II- الإستراتيجية والأهداف:

1. الإستراتيجية: أهم المحاور الإستراتيجية الخاصة بالفاعل العمومي (شركة نقل تونس) تتوافق مع إستراتيجية برنامج النقل البري وذلك وفق المحاور المرسومة لتنمية القطاع بصفة عامة والنهوض بالشركة بصفة خاصة من خلال:

- إعادة هيكلة الشركة نظرا للصعوبات المالية الهيكلية التي تعاني منها.
- تجسيم الاستثمارات لمختلف أنماط النقل تماشيا مع طموحات المنشأة والقطاع. (بنية أساسية و معدات نقل).
- تدارك التأخير في تجسيم الاستثمارات بعنوان السنوات السابقة خاصة في مجالي البنية الأساسية وتطوير وتجديد أسطول النقل والنهوض بجودة الخدمات وتوفير السلامة الشاملة.
- الترفيع في نسق إنجاز المشاريع خاصة منها المشاريع المتواصلة،
- تطوير نشاط المنشأة.
- دعم النقل العمومي الجماعي بضبط سياسة جديدة في مجال تمويل خدمات النقل والشروع في إنجاز دراسة بهدف إيجاد الحلول الجذرية لتمويل القطاع.
- ملائمة العرض مع ضمان سلامة وجودة أفضل وذلك اعتبارا لتكامل وظيفي بين الحافلة والمترو.

2. أهم الأولويات والأهداف الإستراتيجية:

- بالرغم من الصعوبات المالية الكبيرة التي تمر بها شركة النقل بتونس إلا أنّ آفاق التنمية والتطوير تظل قائمة، من ذلك وبناء على تقييم أولي لأهم الإشكاليات والتدابير المتوقّعة تنفيذها لتدارك النقص، تسعى الشركة لتحقيق أهداف البرنامج من خلال:
- تطوير النقل الحديدي للأشخاص.

- الحفاظ على ديمومة المرفق العمومي للنقل الجماعي مع ضبط سياسة جديدة في تمويل خدمات النقل.
- تأهيل و تجديد أسطول النقل (حافلات و مترو و ت ح م) .
- النهوض بجودة الخدمات و توفير السلامة.

3. تدخلات الفاعل العمومي :

أهم الإستثمارات و المشاريع التي من المبرمج تنفيذها لبلوغ الأهداف الموكولة للشركة و المساهمة في تحقيق أداء البرنامج:

- تهيئة الإشارات الضوئية للمفرقات سكة طريق بكلفة جمالية 4,8 مليون دينار، بصدد الإنجاز.
- تهيئة الجسور لخط ت ح م بكلفة جمالية 30 مليون دينار بصدد إسناد الصفقة لمدة 3 سنوات.
- تهيئة الإشارات الضوئية للخط ت ح م بكلفة جمالية 9 مليون دينار بصدد إعلان طلب العروض.
- تهيئة الخطوط الهوائية لخط ت ح م بكلفة جمالية 10 مليون دينار بصدد إعلان طلب العروض.
- إقتناء 1500 طن من السكة بكلفة جمالية 10 مليون دينار في انتظار موافقة وزارة المالية.
- إقتناء محولات السكة بكلفة جمالية 10 مليون دينار في انتظار موافقة وزارة المالية.
- صيانة السكة بكلفة جمالية 3,5 مليون دينار من خلال برنامج سنوي بصدد الإنجاز.
- تهيئة شبكة السوائل و الحماية من الحرائق بمستودعي الزهروني و السيجومي بكلفة جمالية 5,5 مليون دينار بصدد الإنجاز.
- تهيئة السقف و الهيكل المعدني للورشات بمستودعي بئر القصعة و الزهروني بكلفة جمالية 5,8 مليون دينار بصدد إعلان طلب العروض.

- تقديرات الميزانية على المدى المتوسط (2022-2026):

التقديرات			2023	إنجازات 2022	البيان
2026	2025	2024			
					ميزانية التصرف:
394.687	343.207	307.090	228.462	205.209	• مجموع المداخل <u>باحتساب</u> <u>منحة الدعم</u>
523.738	485.575	440.949	426.806	429.623	• مجموع الأعباء
178.600	175.500	172.700	000 141	140.000	منحة بعنوان دعم النقل الحضري:

					ميزانية الاستثمار أو/ التجهيز: (منها التحويلات المخصصة لدعم التدخلات في الميدان الاقتصادي والاجتماعي ودعم الاستثمار في المشاريع والبرامج التنموية وكذلك لتسديد القروض والتوازن المالي وتطوير وإعادة هيكلة المؤسسة). (باعتبار القروض الخارجية الموظفة)
62.000	60.000	55.300	21.000	18.000	
<u>240.600</u>	<u>235.500</u>	<u>228.000</u>	<u>162.000</u>	<u>158.000</u>	مجموع مساهمة الدولة (منح)

بطاقة عدد 2 : الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية

I- التعريف

5. النشاط الرئيسي: النقل الحديدي للمسافرين والبضائع.

1. مرجع الأحداث: أمر بتاريخ 27 ديسمبر 1956.

تاريخ إمضاء آخر عقد برنامج أو أهداف أو أداء بين المهمة والفاعل العمومي

(إن وجد): 2006-2002.

II- الاستراتيجية والأهداف:

1. الاستراتيجية: تحديد أهم المحاور الإستراتيجية الخاصة بالفاعل العمومي مع بيان مدى توافقها مع إستراتيجية البرنامج.

أهم المحاور الإستراتيجية للنهوض بالشركة و تحسين الوضعية المالية و استعادة النسق العادي للنشاط وتطوير خدماتها يركز على :

- تأهيل البنية الأساسية للسكة و وضع برنامج لرفع أغلب نقاط تخفيض السرعة وذلك حسب الأولوية و الخطورة.
- تدعيم نقل الفسفاط .
- تدعيم نقل المسافرين على الخطوط البعيدة من خلال إعادة تأهيل القطارات.
- تدعيم سلامة سير القطارات بإتمام المشاريع المتعلقة بتجهيزات السلامة والمنظومات المتعلقة بها.
- مواصلة بناء و تهيئة مراكز الصيانة.

2. الأهداف الاستراتيجية: - تحديد أهم الأهداف الخاصة بالفاعل العمومي ومدى توافقها مع أهداف وأولويات البرنامج.

- تدعيم وتنمية النقل العمومي الجماعي للأشخاص؛
- إستعادة النشاط العادي للشركة بالنسبة لنقل الفسفاط و مشتقاته
- الترفيع في طاقة العرض بتحسين نسبة جاهزية المعدات المستغلة عبر القيام بعمليات الإصلاح والصيانة و الإقتناءات الجديدة.

- تحسين جودة الخدمات
- الترفيع في المداخل وتحسين الوضعية المالية للشركة.

3. تدخلات الفاعل العمومي: تقديم أهم الاستثمارات والمشاريع التي سيتولى الفاعل العمومي تنفيذها لبلوغ الأهداف الموكولة إليه والمساهمة في تحقيق أداء البرنامج. من أهم المشاريع المبرمجة نذكر:

تجديد السكة و تأهيل البنية التحتية :

- البرامج السنوية لأشغال السكة المتكونة من أشغال الغربلة الميكانيكية، أشغال رحيّ قضبان السكة، أشغال تجديد قضبان السكة للمسارات المنحرفة ذات الشعاع الضيق.
- البرنامج السنوي للمناطق الخاص بتدعيم الجسور و مجاري المياه.
- مواصلة تنفيذ صفقة حماية الخط عدد 1 (جديدة-بنزرت) من الفيضانات

تجهيزات السلامة :

- تدعيم البرنامج السنوي للمناطق لتهيئة التقاطعات.

تهيئة مراكز الصيانة:

- بناء ورشة جديدة بسيدي فتح الله لصيانة العربات ذاتية الجر AEX – DMU

تجديد شبكة نقل الفسفاط:

- إنجاز دراسة لإعداد ملفات طلبات العروض لإنجاز أشغال تجديد الجزء الأول ذو الأولوية من السكة على خطوط الشبكة الجنوبية لنقل الفسفاط

III- الميزانية على المدى المتوسط:

التقديرات			توقعات	إنجازات	البيان
2026	2025	2024	2023	2022	
					الإستثمارات لفائدة الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية
82868	79350	76000	76000	67000	منحة دعم النقل
267038	206656	69900	69900	43818	الموارد العامة للميزانية
297936	230900	79500	8000	83007	قروض خارجية موظفة
		7000	7000	16639	قروض الهيكل الأساسي
647842	516906	232400	160900	210465	المجموع

1- تقديرات الميزانية على المدى المتوسط (2024-2026):

بطاقة عدد3: شركة تونس للشبكة الحديدية السريعة

I- التعريف

1. النشاط الرئيسي: انجاز مشروع الشبكة الحديدية السريعة بتونس الكبرى
2. مرجع الأحداث: عقد تأسيسي مؤرخ في 18 جويلية 2007
3. مرجع التنظيم الإداري والمالي:
4. تاريخ إمضاء آخر عقد برنامج أو أهداف أو أداء بين المهمة والفاعل العمومي (إذا وجد):

II- الإستراتيجية والأهداف:

1. الإستراتيجية:

- استكمال الأشغال المتعلقة بالجزء الأول ذو الأولوية من مشروع الشبكة الحديدية السريعة :
 - الخط E : تم الانتهاء من الأشغال بالنسبة لهذا الخط وإحالاته إلى الشركة المستغلة وانطلاق استغلاله للعموم في 20/03/2023.
 - الخط D : إستكمال الأشغال بالنسبة للخط D (تونس- القباعة) مع العلم وان الأشغال قد أشرفت على نهايتها في الجزء ما قبل ساحة باردو وما بعدها .
 - الانطلاق في الأشغال التحضيرية لاستغلال الخط بصفة وقتية إلى حين حل إشكال مرور القطار عبر منطقة باردو
 - حل إشكال مرور القطار عبر ساحة باردو بالاعتماد على إحدى الفرضيات التي سيتم إقرارها من طرف المجلس الوزاري .
 - اعداد وتحيين الدراسات التمهيديّة الموجزة والمفصلة لانجاز الجزء الثاني من المشروع
2. أهم الأولويات والأهداف الإستراتيجية :
- العمل على تذليل جميع العقبات التي من شأنها ان تعطل تقدم الأشغال خاصة بالنسبة تلك المتصلة بقسط التجهيزات
 - حلحلة اشكال إيقاف الأشغال بساحة باردو الذي ساهم في تعطل الأشغال بالخطD.
 - تصفية الوضعية العقارية للخطين الحديدين السريعين E وD
 - التنسيق مع المستلزمين العموميين للقيام بجميع الإجراءات الخاصة بتحرير الشبكات وتحرير الحوزة للشبكة الحديدية السريعة.

- إنطلاق الأشغال التحضيرية لاستكمال الخط D خاصة في الجزء العابر لمنطقة باردو استجابة للحاجة الملحة لاستغلال الخط بصفة وقتية في انتظار استكمال بقية الأشغال بصفة نهائية.
- القيام بالإجراءات الضرورية لانجاز الفرضية النهائية التي سيتم إقرارها من طرف المجلس الوزاري.
- استكمال مختلف الإجراءات الخاصة بالتعويضات المالية للمتضررين من المشروع
- الانطلاق في إجراءات طلب العروض لتحيين الدراسات التمهيديّة الموجزة الخاص بالجزء الثاني من المشروع.

3. تدخلات الفاعل العمومي:

- 1/ القيام بالدراسات الفنية لانجاز الأشغال التحضيرية على مستوى منطقة باردو استعدادا للاستغلال الوقي للخط D (تم)
- 2/ الانطلاق في الأشغال التحضيرية للخط D المتمثلة في :
 - ❖ تهيئة أرضية السكة عدد 1 داخل الملك العمومي للسكك الحديدية وتركيز الاعمدة الهوائية الكهربائية ووضع السكة .
 - ❖ تحويل مسارات قطارات نقل البضائع ونقل المسافرين للشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية وإزالة السكة القديمة TA وإعادة وضع سكة جديدة بالإضافة إلى وضع الخطوط الكهربائية الهوائية والكوابل الخاصة بالتشوير والاتصالات وإعادة تهيئة تجهيزات التقاطعات.
- 3/ القيام بالاستشارة العمومية حول احدى الفرضيات لمرور القطار عبر ساحة باردو
- 4/ القيام بالإجراءات الضرورية لانجاز الفرضية النهائية التي سيتم إقرارها من طرف المجلس الوزاري .
- 5/ الانطلاق في تحيين الدراسات الأولية الخاصة بالجزء الثاني من مشروع الشبكة الحديدية السريعة.

-III الميزانية على المدى المتوسط:

1/تقديم عام لتقديرات ميزانية الفاعل العمومي للسنة المالية 2023

المشروع	قيمة الصفقات	الكلفة المحينة *	المنجز الى	الميزانية التقديرية 2023	المحتمل موفى 2023
---------	--------------	------------------	------------	--------------------------	-------------------

قروض خارجية	ميزانية الدولة	قروض خارجية	ميزانية الدولة	غاية 2022		باعتبار الملاحق	
0	1 800	0	1 800	39 225	43 526	22 500	تحويل الشبكات
0	0	0	0	17 185	17 185	17 185	الهندسة المدنية D1
0	35 000	0	44525	76 059	176 510	176 510	الهندسة المدنية D2
0	4 000	0	0	0	33 000	0	الأشغال المبرمجة بالهندسة المدنية D (ساحة باردو)
0	414	0	0	16 586	17 000	23 541	الاشغال المستعجلة الخط D
0	330	0	475	140	2 140	0	الأشغال الملحقة بالهندسة المدنية (حراسة بناءات المشروع)
0	0	0	2 000	0	5 000	0	فك العزلة على منطقة بير عنيبة
0	3 501	0	0	37 674	41 175	32 107	المحطات D

0	2 000	0	1000	141 113	143 113	109 393	الهندسة المدنية E
0	1 336	0	0	9 124	17 460	0	التعويضات المالية للمقاولين والتجار المحاذين للمشروع (1)
0	2 152	0	1000	18 536	20 688	17 136	المحطات E
0	0	0	0	36 523	36 523	28 197	نفق السيد المنوبية
55 000	25 000	55 000	23500	288 670	510 299	321 127	التجهيزات والورشة
0	1 000	0	1500	21 052	25 000	0	الأشغال الملحقة بالتجهيزات والورشة
0	0	0	0	0	28 000	0	منظومة الاستخلاص
0	3727	0	3000	0	25 727	0	تهيئة محطة تونس ومحطات الخط A
0	0	0	0	0	35 000	0	تهيئة النفق القديم SNCFT

0	0	0	3000	0	3 000	0	تمديد الخط D وبناء محطة بالقباة
0	975	0	0	13 053	14 028	14 028	مركز 225 kv
550	0	500	0	0	1 280	0	ISA
5 000	570	2 000	0	66 550	83 151	30 895	MOE
500	95	500	0	9 191	11 476	7 996	AMO
100	0	200	0	951	1 444	1 444	المراقبة الفنية
0	0	403	0	57	460	0	التدقيق المالي و التقني للمشروع
222	0	222	0	0	196	0	PEPP
61 372	81 900	58 825	81800	791 689	1 292 381	802 059	المجموع
0	4 500	0	4 500	39 621	60 000	30 000	نفقات المتابعة
61 372	86 400	58 825	86300	831 310	1 352 381	832 059	المجموع العام

بحساب الالف الدينار

التقديرات			2023	إنجازات 2022	البيان
2026	2025	2024			
5157	5065	5120	4500	4151	ميزانية التصرف:
3825 1262 70	3765 1225 75	3590 1190 340	3200 1000 300	3148 978 25	منها: - منحة بعنوان التأجير - منحة بعنوان التسيير - إقتناء أصول
144624	210886	232314	192659	124605	ميزانية الاستثمار أو/ التجهيز: (منها المستحويّلات المخصصة لدعم التخلّلات في الميدان الاقتصادي والاجتماعي ودعم الاستثمار في المشاريع والبرامج التنموية وكذلك لتسديد القروض والتوازن المالي وتطوير وإعادة هيكلة المؤسسة).
149781	215951	237434	197159	128756	المجموع

ملاحظة: تترفق بالمشروع السنوي للأداء فقط بطاقات الفاعلين العموميين ذوي المساهمة الهامة والمباشرة في تحقيق أداء

البرنامج.

بطاقة عدد 4: ديوان المعايير الحدودية البرية

I- التعريف

1. النشاط الرئيسي: تهيئة المعايير الحدودية البرية حسب المواصفات الدولية
2. مرجع الأحداث: الأمر الحكومي عدد 100 لسنة 2016 المؤرخ في 11 جانفي 2016 والمتعلق بإحداث ديوان وطني للمعايير الحدودية البرية وبضبط تنظيمه الإداري والمالي وطرق تسييره. تاريخ إمضاء آخر عقد برنامج أو أهداف أو أداء بين المهمة والفاعل العمومي (إن وجد): بصدد الدراسة من قبل المصالح المختصة لوزارة الإشراف.

II- الاستراتيجية والأهداف:

1. الاستراتيجية: تحديد أهم المحاور الإستراتيجية الخاصة بالفاعل العمومي مع بيان مدى توافقها مع إستراتيجية البرنامج.

تتمثل الرؤية الاستراتيجية للديوان فيما يلي:

- تهيئة فضاءات العبور حسب المواصفات والمعايير الدولية.
- بلوغ الاستقلالية المالية للديوان عبر العمل على تدعيم موارده الذاتية.
- اعتماد طاقة نظيفة والضغط على التكاليف المستقبلية لاستهلاك الكهرباء.

2. الأهداف الاستراتيجية: تحديد أهم الأهداف الخاصة بالفاعل العمومي ومدى توافقها مع أهداف وأولويات البرنامج.

تتمثل أهم الأهداف فيما يلي:

- تهيئة معايير ملولة وبوشبكة ورأس الجدير خلال سنوات 2023-2026.
 - تهيئة معايير حزوة وساقية سيدي يوسف وببوش والذهبية خلال سنوات 2025-2028.
 - تهيئة معايير حيدرة وقلعة سنان وغار الدماء جليل وتمغزة خلال سنوات 2027-2030.
 - مزيد إبرام عقود إشغال وعتي وعقود لزمات بمختلف المعايير الحدودية البرية.
 - تركيز محطة فوطوظونية.
- علما أنه تم خلال جلسات إعداد عقد القدرة على الأداء اقتراح أن يتم النظر في إمكانية إضافة أهداف لبرنامج النقل البري بصفة تسمح لانصهار أهداف ديوان المعايير صلبها.

3. تدخلات الفاعل العمومي: تقديم أهم الاستثمارات والمشاريع التي سيتولى الفاعل العمومي تنفيذها لبلوغ الأهداف الموكولة إليه والمساهمة في تحقيق أداء البرنامج.

يساهم الديوان بصفة مباشرة في تجسيد الأهداف الإستراتيجية الموكولة له والتي يمكن إعتداد المؤشرات التالية لتقييمها:

✓ مؤشرات جودة الخدمات:

بالرجوع إلى الرؤية الاستراتيجية، يتبين أنه من أوكذ التوجهات التي يعمل على تحقيقها الديوان هي تهيئة فضاءات العبور حسب المواصفات والمعايير الدولية. لذا يقترح في هذا الإطار أن يتم إعتداد مؤشرات المتابعة والتقييم التالية:

- قياس نسبة رضا المسافرين.
- قياس مدة انتظار المسافرين لإتمام جميع الإجراءات الأمنية والديوانية.

✓ مؤشرات الاستقلالية المالية:

أما فيما يتعلق بتوجه الديوان إلى تحقيق استقلاليته المالية عبر دعم موارده الذاتية، يقترح في هذا الإطار أن يتم إعتداد مؤشرات ذات صبغة مالية، وذلك على غرار:

القاعدة	المؤشر
Capitaux Propres/Capitaux Permanents	مؤشر الاستقلالية المالية Ratio d'autonomie Financière
Actifs Circulants/Passifs Circulants	مؤشر السيولة العامة Ratio de Liquidité Générale
Actif circulant – Passif circulant	مؤشر الحاجة إلى الأموال المتداولة BFR
Revenus d'exploitation (hors subventions) / charges d'exploitation (hors amortissements et provisions)	مؤشر إيرادات الاستغلال على أعباء الاستغلال

✓ المؤشرات الطاقية والبيئية:

على إثر توجه الديوان إلى إعتداد طاقة نظيفة والضغط على التكاليف المستقبلية لاستهلاك الكهرباء من خلال العمل على تركيز محطات فوطوظونية، فإنه يمكن إعتداد المؤشرات التالية:

- تطور استهلاك الطاقة من حيث الكلفة والكميات المستهلكة.
- كمية الطاقة المنتجة ذاتيا عبر محطات الديوان / كمية الطاقة المستهلكة من قبل الديوان.

و تتمثل أهم الأنشطة المستقبلية صلب المعابر الحدودية البرية فيما يلي:

- الفصل بين الممرات المخصصة لنقل البضائع والممرات المتعلقة بالمسافرين وذلك لإضفاء مزيد من المرونة في حركة النقل والإجراءات الديوانية من مراقبة وتفنيش وتوفير فضاءات للإتصال والإعلام وتعميم علامات الإرشاد.
- تهيئة ممرات (أروقة) للعربات والشاحنات للقيام بالإجراءات الأمنية والديوانية.
- تخفيف الإجراءات المتعلقة بنقل البضائع والمبادلات التجارية وذلك من خلال التفكير في إحداث الشباك الموحد.
- توفير مآوي للشاحنات الرابضة والتي في انتظار إستيفاء وثائقها الجمركية المرتبطة بالوسطاء الجمركيين.
- تركيز مكاتب ذات علاقة بالوسطاء الجمركيين.
- تعميم المكاتب الإدارية الضرورية على غرار المراقبة الصحية والفنية للمواد الفلاحية ومراقبة الجودة،...
- تركيز الخدمات الضرورية على غرار الصرف والتأمين والسياحة ومشغلي الهاتف الجوال،...
- تركيز الفضاءات التجارية والترفيهية بالمعابر وذلك حسب خصوصية المنطقة الحدودية المعنية.
- إحداث مجامع سكنية MOTEL تشتمل كل المرافق والخدمات لتوفير الإقامة المؤقتة لسائقي الشاحنات والتجار والعملاء.
- بناء مقرات للديوان الوطني للمعابر الحدودية البرية وكذلك لمصالح الديوانة وشرطة الحدود.

وللغرض، فقد تولى الديوان القيام بدراسة إستراتيجية تم من خلالها إبراز المشاريع التي يتحتم على الديوان إنجازها خلال العشرية 2021-2030 والتي تنقسم على ثلاث مراحل كالآتي:

المرحلة	تهينة معابر	الكلفة (م.د.)*	المدة
الأولى	ملولة وبوشبكة ورأس الجدير	92	2025-2022
الثانية	حزوة وساقية سيدي يوسف وببوش والذهبية	93	2028-2025
الثالثة	حيدرة وقلعة سنان وغار الدماء جليل وتمغزة	66	2030-2027

* المصدر: مخرجات الدراسة الإستراتيجية plan d'affaires plan d'actions ص 6.

وحتى يتسنى للديوان تحقيق أهدافه الإستراتيجية في الآجال المحددة، فإن جملة من إجراءات المساندة يتحتم إنجازها، على غرار:

- ✓ التسريع في إجراءات المصادقة على الهيكل التنظيمي للديوان.
- ✓ التسريع في إجراءات المصادقة على النظام الأساسي الخاص بأعوان الديوان.
- ✓ التسريع في إدماج الأعوان والإطارات الملحقين بالديوان.
- ✓ تدعيم الديوان بالموارد البشرية اللازمة.
- ✓ التسريع في إحالة ممتلكات الدولة الخاصة بالمعابر الحدودية البرية إلى الديوان.
- ✓ إرساء معلوم رمزي (redevance) يوظف سواء على المسافرين أو على العربات في الاتجاهين وذلك مقابل الخدمات التي يتم إسدائها بالمعابر الحدودية البرية المهيأة.

-III- الميزانية على المدى المتوسط:

1- تقديرات الميزانية على المدى المتوسط (2024-2026):

(الوحدة: بالآلاف دينار)

التقديرات			2023	إنجازات 2022	البيان
2026	2025	2024			
5000	4100	3394	2263	1791	ميزانية التصرف:
3200	2700	2158	1647	1375	منها:
1800	1400	1236	616	416	- منحة بعنوان التأجير - منحة بعنوان التسيير
68000	60000	25610	6359	2632	ميزانية الاستثمار أو/ التجهيز: (منها التحويلات المخصصة لدعم التدخلات في الميدان الاقتصادي والاجتماعي ودعم الاستثمار في المشاريع والبرامج التنموية وكذلك لتسديد القروض والتوازن المالي وتطوير وإعادة هيكلة المؤسسة).
118000	101000	29004	8622	4423	المجموع

ملاحظة: ترفق بالمشروع السنوي للأداء فقط بطاقات الفاعلين العموميين ذوي المساهمة الهامة والمباشرة

في تحقيق أداء البرنامج.

بطاقة عدد5: شركة المترو الخفيف بصفاقس

I- التعريف

1. النشاط الرئيسي: إنجاز شبكة النقل الجماعي على مسالك خاصة بصفاقس وضواحيها وتطويرها وصيانتها واستغلالها
2. مرجع الإحداث: الأمر الحكومي عدد 957 لسنة 2015 مؤرخ في 23 جويلية 2015.
تاريخ إمضاء آخر عقد برنامج أو أهداف أو أداء بين المهمة والفاعل العمومي (إن وجد):
تم إرسال مشروع عقد برنامج وأهداف إلى سلطة الإشراف لم يستكمل ولم يؤشر.

II- الاستراتيجية والأهداف:

1. الاستراتيجية: يندرج إنجاز مشروع تركيز شبكة خطوط النقل المشترك بالمسارات الخاصة (TCSP) في إطار تنفيذ سياسة الدولة في مجال دعم النقل العمومي. ويكتسي المشروع أهمية كبيرة على المستوى الوطني، على اعتبار أن تجسيم هذا المشروع على أرض الواقع سيعزز الثقة في القدرة على الإيفاء بالالتزامات الموضوعة وعلى إدارة المشاريع الكبرى علاوة تأكيد عودة النمو، وكذلك على المستوى الجهوي، اعتبارا للجدوى الاقتصادية والاجتماعية والبيئية للمشروع على جهة صفاقس ومساهمته في تطوير النقل العمومي الجماعي بالمدينة علاوة على تطوير تجربة نموذجية قابلة للتعميم على عديد الولايات.
- أ- الأهداف الاستراتيجية: الأهداف الإستراتيجية على المدى الطويل (2032): إدماج شبكة نقل جماعي في مسارات خاصة (TCSP) بطول 70 كلم في النسيج العمراني لمدينة صفاقس الكبرى بما يضمن الاستجابة بصفة مستديمة لطلبات نقل المواطنين في الحاضر والمستقبل وذلك في أحسن الظروف الاقتصادية والاجتماعية الممكنة خاصة من حيث السلامة وسيولة الحركة والاقتصاد في الطاقة وحماية المحيط.
- ب- الأهداف الإستراتيجية على المدى المتوسط (2027): إنجاز جزء أول من خط الترامواي "T1" بطول 13,5 كلم (من جملة 22,8 كم بالنسبة لهذا الخط) وتهيئة 05 مسارات للحافلات ذات التواتر العالي التي ستمثل النواة الأولى للخطوط المكونة لباقي شبكة النقل المشترك بالمسارات الخاصة، إلى جانب 04 أقطاب ترابط و02 مراكز إيواء وترابط.
2. الأهداف الإستراتيجية على المدى القصير (2025): يتم العمل خلال منذ سنة 2022 على ثلاث محاور رئيسية وهي:

• إستكمال التدخلات التمهيديّة لإدماج الخط الأوّل

• تحرير حوزة المشروع

• تحويل الشبكات

3. تدخلات الفاعل العمومي: تقديم أهم الاستثمارات والمشاريع التي سيتولى الفاعل العمومي تنفيذها

لبلوغ الأهداف الموكولة إليه والمساهمة في تحقيق أداء البرنامج.

تتمثل أهم تدخلات التي تحرص الشركة على إستكمالها بالتعاون مع مختلف المتدخلين في

إستكمال تحرير حوزة المشروع وتحويل الشبكات لجميع المستلزمين والإستعداد لإعلان طلب

العروض الدولي للتعاقد مع الشريك الخاص بعد المصادقة على صيغة تمويل وإنجاز المشروع

علاوة على إقرار آليات المرافقة على إمتداد المسار التعاقدية والتفاوض التنافسي.

-III الميزانية على المدى المتوسط:

1- تقديرات الميزانية على المدى المتوسط (2024-2026):

التقديرات			2023	إنجازات 2022	البيان
2026	2025	2024			
1621	1502	1342	1180	1100	ميزانية التصرف:
1315	1207	1065	930	927	منها:
306	295	277	250	173	- منحة بعنوان التأجير - منحة بعنوان التسيير
47	47	67	50	1	ميزانية الاستثمار أو/ التجهيز: الإستثمارات الخاصة بالتسيير
61220	73400	45600	3165	40	ميزانية الاستثمار أو/ التجهيز: الإستثمارات الخاصة بالتسيير
62888	74949	47009	4395	1141	المجموع

ملاحظة: تترفق بالمشروع السنوي للأداء فقط بطاقات الفاعلين العموميين ذوي المساهمة الهامة والمباشرة في تحقيق أداء

البرنامج.

**بطاقات الفاعلين العموميين
لبرنامج الطيران المدني**

عدد 1 : ديوان الطيران المدني والمطارات

I-التعريف

1-النشاط الرئيسي:

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

2-مرجع الأحداث:

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

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

ماي 2017

II-الإستراتيجية والأهداف:

1-الإستراتيجية:

يوصل ديوان الطيران المدني والمطارات خلال الفترة 2023-2026 في تنفيذ جملة من الإصلاحات من خلال ترسيم مشاريع تهدف إلى تدعيم التوجّهات الإستراتيجية للديوان (الرؤية الإستراتيجية أفق 2040) المصادق عليها من قبل مجلس الإدارة في جلسته عدد 214 بتاريخ 25 ماي 2017.

وترتكز الرؤية الإستراتيجية للديوان على خمسة محاور وهي كالاتي:

- المحور الأول: تمثني الجودة للسعي نحو التميّز،
- المحور الثاني: الأولوية المطلقة للأمن والسلامة،
- المحور الثالث: الإستعداد للمستقبل،
- المحور الرابع: تمثني تسويقي لضمان التموّج الأفضل،
- المحور الخامس: سياسة طموحة في مسار التنمية المستدامة.

2- الأهداف الإستراتيجية:

- ✓ تحسين جودة الخدمات ووضع الحريف في صلب إهتمامات الديوان،
- ✓ مواصلة عمليات تركيز أنظمة التصرف في الجودة،
- ✓ الرفع في مستوى سلامة خدمات الملاحة الجوية،
- ✓ الرفع من مستوى الأمن والسلامة،
- ✓ ملائمة البنية التحتية لمتطلبات تطوّر حركة النقل الجوي،
- ✓ دعم التكنولوجيات الحديثة وتقنيات الإتصال والنظم المعلوماتية المندمجة،
- ✓ التنمية المستدامة بأبعادها البيئية (كالتحكّم في الطاقة) والإجتماعية (تنمية الموارد البشرية) والإقتصادية (كالضغط على التكلفة).

3- تدخلات الفاعل العمومي:

- الأنشطة التي سيقوم بها ديوان الطيران المدني والمطارات (المشاريع الإستثمارية):

- تتمثل الأنشطة في ترسيم عدّة مشاريع بميزانية الإستثمار لسنة 2023 من أهمّها:
- توسعة وتطوير المحطّة الجوية لمطار تونس قرطاج بتكلفة قدرها 400 م د،
- إقتناء وتركيز أربع منارات متعدّدة الإتّجاهات ذات التردد العالي جدًا وثلاث أجهزة لقيس المسافات بتكلفة قدرها 8.7 م د،
- إقتناء وتركيز منظومة متكاملة لقراءة جوازات السفر بكافة المطارات بتكلفة قدرها 1.5 مليون م د،
- توسعة وإعادة تهيئة جزئية للمحطّة الجوية 2 لمطار تونس قرطاج بتكلفة قدرها 4 م د،
- توسعة منطقة الشحن الخاصة بالبضائع الكبيرة الحجم والقريبة من مدرج الطائرات بتكلفة قدرها 1.5 م د،
- تجديد رفوف معدنية بمستودع محطّة الشحن الجوية بمطار تونس قرطاج الدولي بتكلفة قدرها 0.220 م د،
- تهيئة المركبات الصحية المخصّصة لشركات الطيران وشركات الوساطة القمرية والفضاءات المشتركة بمغارة الشحن بمطار تونس قرطاج الدولي بقيمة 0100 م د.

- دعائم الأنشطة:

- العمل على إسترجاع حجم نشاط ديوان الطيران المدني والمطارات لما قبل أزمة كوفيد 19 وذلك قبل سنة 2025 كتاريخ أقصى،
- إتمام الإجراءات الخاصة بانطلاق مشروع توسعة تونس قرطاج،
- العمل على استخلاص متخلّذات الديوان والتقليص من المديونية التي تفاقمت وأصبحت ترهق الوضعية المالية للديوان وخاصة منها الديون المتخلّدة لدى مجمع الخطوط التونسية،
- العمل على تنمية مداخل المطارات الصغرى (مداخل الطيران ونشاط الشحن الجوّي)،
- العمل على تطبيق الهيكل التنظيمي الجديد لديوان الطيران المدني والمطارات الذي صدر بالأمر الحكومي عدد 256 لسنة 2021 مؤرخ في 19 أفريل 2021 والعمل على تحيين دليل الإجراءات على ضوء التغييرات التي طرأت على الهيكل التنظيمي.

التقديرات			2022	إنجازات 2021	البيان
2025	2024	2023			
		606.6	538.5	518.8	ميزانية التصرف*
					- منحة التأجير -منحة بعنوان التسيير
141.1	237.2	81.2	55.6	38.4	ميزانية الإستثمار أ التجهيز**
141.1	237.2	606.6	538.5	518.8	المجموع

* تمثل مجموع الأعباء

** تمثل دفعوات الإستثمار

تكتسي هذه المعطيات صبغة تقديرية ولسيت نهائية ولم تعرض على المصادقة

**بطاقات الفاعلين العموميين
لبرنامج النقل البحري والموانئ**

بطاقة عدد 1: الفاعل العمومي

I. التعريف: الشركة الجديدة للنقل بقرقنة

1. **النشاط الرئيسي:** النقل البحري للمسافرين والسيارات والشاحنات والبضائع بين مدينة صفاقس وجزر قرقنة.

2. **مرجع الاحداث:** تم إحداث الشركة الجديدة للنقل بقرقنة بمقتضى كتب بخط اليد، مسجل في صفاقس بتاريخ 12 جوان 1976 حيث تكوّنت شركة خفية الإسم تحت إسم الشركة الجديدة للنقل بقرقنة "سونوتراك"، وقد وقع تسجيل الشركة بالسجل التجاري لدى المحكمة الابتدائية بصفاقس تحت عدد B1119221997 إيداع ع-D81208597 بتاريخ 28 أكتوبر 1997.

3. **تاريخ الامضاء آخر عقد برنامج أو أهداف أو أداء بين المهمة والفاعل العمومي:** تم امضاء عقد برامج بتاريخ أكتوبر 2022.

II. الاستراتيجية والأهداف:

1. **الاستراتيجية:** حفاظا على موقعها الريادي في تأمين النقل البحري بين جزر قرقنة ومدينة صفاقس، تعمل الشركة الجديدة للنقل بقرقنة على التحسين من أدائها والترفيه من مردوديتها لضمان جودة عالية لخدماتها وذلك من خلال تحديث أسطولها وتعصير بنيتها التحتية وضمان أمن وسلامة حرفائها.

2. الأهداف الاستراتيجية:

- **الهدف عدد 1:** تدعيم وتعزيز الأسطول وتطوير النشاط.
- **الهدف عدد 2:** تطوير وتحسين البنية التحتية والمرافق.
- **الهدف عدد 3:** تدعيم الأمن والسلامة.
- **الهدف عدد 4:** تطوير أساليب التصرف والحوكمة وتحسين جودة الخدمات.

3. تدخلات الفاعل العمومي:

الوحدة: ألف دينار

تقديرات سنوات			إعتمادات الميزانية لسنة 2023	الإعتمادات الجمالية		الأهداف
2026	2025	2024		على ميزانية الشركة	على ميزانية الدولة	
-	-	-	25000		25000	1. إقتناء سفينة جاهزة عصرية ذات طاقة إستيعاب كبيرة.
-	-	540	844		1384	2. إعداد البرنامج السنوي للصيانة الوقائية للسفن وتحديد الحاجيات الضرورية لإقتناء محركات احتياطية، مولدات كهربائية، رفاصات.
4500	4300	4000	3700		16500	3. تنفيذ البرنامج السنوي للإصلاحات الكبرى بالأحواض الجافة بمنزل بورقيبة.
الاعتمادات مرصودة بخزينة الدولة منذ سنة 2018 ومن المتوقع ان يتم اعداد دراسة للنظر في إمكانية صنع سفينة محليا					5000	4. إقتناء سفينة سريع من نوع «Monocoque» ستمكّن من: <ul style="list-style-type: none"> ▪ تنشيط السياحة في الجهة ▪ نقل الحالات الحرجة ▪ التقليل من فترات الإنتظار.
						5. استغلال السفن الكلاسيكية للقيام بعمليات النقل البحري للبضائع أو التجهيزات والمعدات بين مختلف الموانئ البحرية التجارية التونسية
						6. تحيين تعريف النقل البحري المعتمدة حاليا.

تدعيم
وتعزيز
الأسطول
وتطوير
النشاط

			220		220	7. اعداد دراسة حول استغلال نشاط بطاحات جربة	
4000	3000	250	-		7250	1. في إطار المخطط المديرى لتطوير أنشطة ميناء صفاقس، سيتم تحويل المحطة البحرية الحالية بصفاقس إلى المنطقة التي كانت تأوي الأنشطة البترولية سابقا بالضفة الشمالية لميناء صفاقس: <ul style="list-style-type: none"> إعداد دراسة لبناء محطة بحرية جديدة عصرية تعتمد على منظومة «Smart-gate» سنة 2024؛ إطلاق الأشغال سنة 2025 على أن تنتهي خلال سنة 2026؛ 	تطوير وتحسين البنية التحتية والمرافق
	150	100	50	300	-	2. إعادة تهيئة المحطة البحرية بسيدى يوسف: <ul style="list-style-type: none"> إبرام عقد لزمة إستغلال مع ديوان البحرية التجارية والموانى؛ الفصل بين نشاط الديوان ونشاط الشركة؛ إعداد دراسة لإعادة تهيئة المحطة البحرية؛ 	
هذا المشروع مرتبط باقتناء أو صنع سفينة من نوع "MONOCOQUE"					2000	3. تركيز رصيفين عائمين بكل من المحطة البحرية بصفاقس والمحطة البحرية سيدى يوسف لرسو السفينة السريعة	
						4. إعداد مخطط سير بالمحطات البحرية للتقليص من فترة شحن وتفريغ السفن وبالتالي التقليص من فترات التأخير	
		50	200	250		1. تركيز منظومة أمنية من خلال: <ul style="list-style-type: none"> تهيئة قاعة عمليات مجهزة بمنظومة مراقبة بالكاميرات تركيز نظام مراقبة الأسطول عبر منظومة «GPS»؛ تركيز منظومة اعلام للمسافرين انتداب داخلي لعدد 06 أعوان أمن وسلامة؛ إقتناء معدات وتجهيزات (كاشف متفجرات، كاشف معادن، مرآة عاكسة)؛ 	تدعيم الأمن والسلامة

						<p>2. صيانة وإقتناء التجهيزات البحرية للإنقاذ والسلامة:</p> <ul style="list-style-type: none"> إبرام عقد للصيانة الدورية لتجهيزات الملاحة طبقا لتوصيات السلطة البحرية؛ إقتناء أجهزة السلامة المتمثلة في أطواق النجاة، سترات النجاة، قوارير إطفاء صيانة معدات السلامة. 	
300	250	250	250	1050			
						<p>3. إعداد برنامج سنوي للتكوين في مجال:</p> <ul style="list-style-type: none"> الأمن والسلامة البحرية لفائدة الأعوان والإطارات البحرية؛ الصحة والسلامة المهنية 	
50	50	50	50	200			
						<p>1. تركيز نظام جودة مندمج من خلال:</p> <ul style="list-style-type: none"> إرساء إدارة تعنى بنظام الجودة يشرف عليها مختص في هذا المجال خلال سنة 2023؛ تركيز نظام الجودة المندمج (جودة، بيئة وسلامة) مطابق للمواصفات والقيام بعمليات المصادقة للحصول على شهادة المطابقة خلال سنة 2025؛ إعداد برنامج لتكوين فريق عمل في هذا المجال. 	<p>تطوير أساليب التصرف والحوكمة وتحسين جودة الخدمات</p>
100	100	100	300				
						<p>2. الحرص على نظافة المحطات البحرية والسفن:</p> <ul style="list-style-type: none"> الصيانة الدورية للمرافق الصحية؛ القيام بحملات تحسيسية وتوعوية؛ انتداب أعوان متعاقدين لمدة محددة لتكوين فريق نظافة يسهر على نظافة المحطات البحرية والسفن. 	
40	40	40	40	160			
						<p>3. ضمان رفاهية المسافرين بالمحطات البحرية وعلى متن السفن:</p> <ul style="list-style-type: none"> صيانة وإقتناء أجهزة التكييف والتسخين؛ صيانة قاعات المسافرين؛ توفير الأجهزة السمعية والبصرية؛ 	
75	70	65	60	270			

					<ul style="list-style-type: none"> إبرام عقد شراكة مع جمعية لتركيز مكتبة عائمة
-	-	-	30	30	<p>4. إعداد دراسة حول البرمجة الأمثل للسفريات «Optimisation du Trafic»</p>
450	400	350	300	1500	<p>5. القيام بأشغال الصيانة والإصلاحات لسفن الشركة بالمحطة البحرية بصفاقس للضغط على التكاليف الباهضة للصيانة بالأحواض الجافة بمنزل بورقيبة من خلال:</p> <ul style="list-style-type: none"> دعم الإدارة الفنية بفريق عمل متكوّن من أعوان بحّارة متعاقدين لمُدّة معيّنة؛ توفير معدات و مواد الصيانة؛ إعداد برنامج لصيانة السفن بالمحطة البحرية بصفاقس قبل تنقلها للأحواض الجافة بمنزل بورقيبة
					<p>6. ترشيد إستهلاك المحروقات من خلال:</p> <ul style="list-style-type: none"> الصيانة الوقائية الدورية؛ الإعتماد على السفن العصرية كبيرة الحجم لتأمين السفريات المنتظمة والتقليص من سفريات الدعم.
		150	50	200	<p>7. تعصير وتطوير المنظومة الإعلامية:</p> <ul style="list-style-type: none"> إعداد دراسة لتشخيص وتحديد حاجيات الشركة من النظم المعلوماتية؛ تركيز نظام معلوماتي مندمج خلال سنة 2023 يغطي كافة أوجه التصرف في الشركة
		30	20	50	<p>8. هيكلية الإدارة وتحسين نظام العمل:</p> <ul style="list-style-type: none"> إعداد مشروع الهيكل التنظيمي (2022) إعداد دليل إجراءات و بطاقات المهام (2023)؛
		10	10	20	<ul style="list-style-type: none"> تحسين النظام الأساسي الخاص بأعوان الشركة بصدد الإنجاز (2022)

III. الميزانية على المدى المتوسط:

1. تقديرات الميزانية على المدى المتوسط (2024-2026):

الوحدة: ألف دينار

التقديرات			2023	إنجازات 2022	البيان
2026	2025	2024			
30 355	29 466	28 271	26 857	24 902	ميزانية التصرف:
					منها:
12 000	11 400	11 100	10 700	10 200	- منحة بعنوان التأجير
8 000	7 600	6 900	6 300	5 800	- منحة بعنوان التسيير
8 800	7 550	5 040	29 794	3 684	ميزانية الاستثمار أو / التجهيز: (منها التحويلات المخصصة لدعم التدخلات في الميدان الاقتصادي والاجتماعي ودعم الاستثمار في المشاريع والبرامج التنموية وكذلك لتسديد القروض والتوازن المالي وتطوير وإعادة هيكلة المؤسسة)
39 135	37 016	33 311	56 651	28 586	المجموع:

بطاقة عدد 2: شركة ميناء النفيضة

-I- التعريف

1. تقديم عام للمنشأة:

النشاط الرئيسي:

طبقاً للفصل 2 من الأمر عدد 1006-2018 المؤرخ في 06 ديسمبر 2018 “تكلف شركة ميناء النفيضة بالمهام التالية:

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

2. مرجع إحداث شركة ميناء النفيضة

تم إحداث شركة ميناء النفيضة طبقاً للأمر عدد 1006-2018 المؤرخ في 06 ديسمبر 2018 المتعلق بإحداث شركة ميناء النفيضة وبضبط تنظيمها الإداري والمالي وطرق تسييرها. وتم على التوالي بتاريخ 18 فيفري و 28 فيفري 2019، تعيين الرئيس المدير العام وعقد جلسة عمل مجلس الإدارة عدد 1 للتنصيب وعرض خارطة طريق الشركة.

3. خارطة طريق شركة ميناء النفيضة

ترتكز استراتيجية الشركة أساساً على:

- إنجاز الميناء وتطويره واستغلاله في إطار لزمات
 - إنجاز المنطقة اللوجستية وتطويرها واستغلالها في إطار لزمات
- ولضمان نجاعة تنفيذ مكونات المشروع وديمومته، ستعمل الشركة على تأمين السلامة والأمن والمحافظة على البيئة واحترام معايير الجودة ضمن مقاربة مندمجة مع تمكينها من إسناد لزمات تتعلق بمجال خدمات المهن البحرية والمينائية. كما ستتولى الشركة في هذا الإطار تركيز نظام تسيير ومنظومة اتصالات حديثة ومتطورة.

II- الإطار العام لإحداث ميناء المياه العميقة بالنفيضة ومنطقة الخدمات اللوجستية المحاذية له

1. في علاقة بتطور قطاع النقل البحري والموانئ على الصعيد الدولي

في إطار الإستجابة لتطور التجارة الخارجية عن طريق البحر والتحولات التكنولوجية التي طرأت على قطاع النقل البحري والموانئ على المستوى العالمي (موانئ من الجيل الخامس تعمل بالذكاء الاصطناعي، سفن ضخمة الحجم، التوجه العالمي نحو الشحن في الحاويات...)، برمجت الدولة التونسية إحداث ميناء بالمياه العميقة بجهة النفيضة. ويهدف إنجاز هذا المشروع أساسا لـ:

- تطوير البنية الأساسية المينائية من خلال إحداث ميناء ذكي من الجيل الجديد مطابق للمواصفات الدولية جودة سلامة وبيئة يساهم في تموقع البلاد التونسية بالبحر الأبيض المتوسط،
- جعل تونس مركزا دوليا للخدمات وقطبا اقتصاديا وتجاريا وصناعيا هاما لإسداء خدمات مندمجة للنقل واللوجستية.
- الاستفادة من الموقع الجغرافي لتونس لاستقطاب جزء من حركة المسافنة للحاويات بوسط وغرب البحر الأبيض المتوسط
- الاستجابة لحاجيات التجارة الخارجية والمساهمة في استقطاب الاستثمارات الخارجية وخلق مواطن شغل جديدة.

2. في علاقة بالاستراتيجية الوطنية لقطاع النقل البحري والموانئ

في إطار الإستجابة للتطورات التي شهدتها قطاع النقل البحري والموانئ على الصعيد العالمي وتجسيم المحور الأول للاستراتيجية الوطنية للقطاع والمتمثل في تأهيل وتعصير البنية الأساسية المينائية الحالية وإحداث منشآت ومرافق مينائية من الجيل الجديد، تم برمجة إحداث ميناء بالمياه العميقة بالنفيضة. وقدرت كلفة المرحلة الأولى من إنجاز هذا المشروع بـ 1031 مليون دولار.

3. تاريخ إمضاء عقد الأداء في إطار منظومة التصرف في الميزانية حسب الأهداف لشركة

ميناء النفيضة

بتاريخ 14 أكتوبر 2022، تم إمضاء بين السيد وزير النقل والسيد الرئيس المدير العام لشركة ميناء النفيضة لعقد أداء في إطار منظومة التصرف في الميزانية حسب الأهداف للشركة بعنوان الفترة الممتدة من 2022 إلى 2025.

أ. مؤشرات قياس الأداء

1. مؤشرات قياس الأداء المبرمجة عند استغلال الميناء ومنطقة الخدمات اللوجستية

- نسبة المردودية الداخلية TRI بحوالي 10,5 بالمائة
- قيمة صافية VAN بنسبة تحيين 8 بالمائة تبلغ 335 مليون دولار على مدة استرجاع محددة بـ 10 سنوات.
- القيمة الاقتصادية المالية الصافية ENPV: 8 مليار دولار
- معدل العائد الاقتصادي ERR: 54 بالمائة
- خلق حوالي 52 ألف مواطن شغل.

2. مؤشرات قياس الأداء المبرمجة في المجال التنظيمي والتصرف في الموارد البشرية

الموضوع	الآجال المبرمجة	ملاحظات
الهيكل التنظيمي الأولي لشركة ميناء النفيضة	أنجز	تمت المصادقة من قبل رئاسة الحكومة بتاريخ 04 ديسمبر 2019
الهيكل التنظيمي لشركة ميناء النفيضة	2023-2024	آجال تأخذ بعين الاعتبار مراحل المصادقة من قبل الهياكل المعنية
النظام الأساسي لشركة ميناء النفيضة		

3. مؤشرات قياس الأداء المبرمجة في مجال إنجاز المشاريع في علاقة بإنجاز الميناء وبهيكل الشركة

3.1 بخصوص المشاريع في علاقة بإحداث ميناء المياه العميقة ومنطقة الخدمات اللوجستية بالنفيضة

1- حول الاستشارة الخاصة بالقيام بأشغال المرحلة الأولى من ميناء النفيضة

في إطار متابعة تنفيذ مشروع إنجاز الميناء بالمياه العميقة بالنفيضة وتحديدًا بخصوص الاستشارة الموجهة بتاريخ 04 فيفري 2020 إلى عـ06 عدد مجامع شركات مقولة والمدرجة بالقائمة المختصرة لتقديم عروضهم الفنية والمالية للقيام بأشغال محطة الحاويات موضوع المرحلة الأولى من الميناء بالمياه العميقة بالنفيضة، فإن آخر وضعية في معالجة ملف الاستشارة يتمثل فيما يلي:

-تم يومي 18 و19 أفريل 2023 عقد جلسة عمل لجنة التقييم بمقر الشركة بحضور ممثل عن مجمع مكاتب الدراسات HPC/SELLHORN حيث تم عرض والإجابة وتقديم الاستفسارات لكافة التساؤلات والنقاط المطروحة من قبل أعضاء اللجنة.

-تم تحديد تاريخ 30 جوان 2023 كأجل أقصى لصلوحية العروض الفنية والمالية ولعروض التمويل لإنجاز المشروع.

-تمت برمجة إحالة تقرير تقييم العروض على أنظار سلطة الإشراف والهيئة العليا للطلب العمومي بعد إتمام كافة الإجراءات في علاقة في علاقة بتمويل المشروع.

- تمت برمجة انطلاق الأشغال في سنة 2024 بكلفة تقدر بحوالي 55 مليون دينار ابتداء من السنة المقبلة بما يمثل حوالي 2% من قيمة التمويل بواسطة قرض خارجي والذي تم تحيينه بالرجوع إلى للعرض المالي لمقاول الأشغال المزمع اختياره بما قيمته 2 530 مليون دينار باعتبار التأمين وذلك طبقا لنتائج التحيين للعروض المالية مع التمويل والتي وردت من قبل البنك المركزي بتاريخ 14 سبتمبر 2022.

← أهم الإجراءات التي تم اتخاذها في علاقة بمشروع إنجاز أشغال محطة الحاويات

1. تم بتاريخ 22 ديسمبر 2021 توفير التعهد بضمان الدولة لشركة ميناء النفيضة من قبل وزارة المالية.

2. تم من قبل البنك المركزي تقديم بتاريخ 14 سبتمبر 2022 جدول ترتيب العروض المالية مع التمويل للعارضين.

← أهم الإجراءات الموجب اتخاذها على إثر الإنتهاء من أعمال التقييم لاختيار مقاول أشغال محطة

الحاويات

1. إقرار من قبل الهياكل المعنية للتمويل المناسب للدولة التونسية بالرجوع إلى عروض التمويل للعارضين الثلاثة المشاركين في استشارة القيام بأشغال إنجاز محطة الحاويات.
2. توفير الموافقة بخصوص إسناد ضمان الدولة لإنجاز المشروع.
- 2- **حول طلب العروض الخاص باختيار مكتب دراسات للإحاطة الفنية ومتابعة ومراقبة إنجاز الأشغال**
تم الإعلان عن طلب العروض المتعلق باختيار مكتب دراسات للإحاطة الفنية ومتابعة ومراقبة إنجاز الأشغال خلال شهر ديسمبر 2020 وتم تأجيل الأجل الأقصى لتقديم العروض في عدد 06 مناسبات وذلك استجابة لطلب العارضين بالنظر لأهمية الإعداد لمكونات العرض من جهة ولغاية تناسق الشروع في الأشغال مع اختيار مكتب الدراسات الذي سيتم تكليفه بمهمة الإحاطة الفنية ومراقبة الإنجاز من جهة أخرى. وآخر تأجيل لتقديم العروض حدد ليوم 04 أكتوبر 2022. مع العلم أن مهمة المرافقة موضوع هذا المشروع تمتد طيلة مدة إنجاز الأشغال.
- تم فتح العروض بتاريخ 04 أكتوبر 2022 وتوصلت الشركة بعدد 04 عروض وأفرزت عملية التقييم إلى اعتبار ملف طلب العروض غير مثمر. مع برمجة إحالة الملف على أنظار الهيئة العليا للطلب العمومي خلال شهر جوان 2023 وإعادة نشر الملف في شهر جويلية 2023.
- 3- **حول طلب العروض الخاص بمهمة الترويج واختيار مستغل الميناء**
- تم الإعلان عن طلب العروض المتعلق بمهمة الترويج واختيار مستغل الميناء في شهر أكتوبر 2020. وشهد هذا المشروع عديد التطورات التي انجر عنها تأخير في الإنجاز؛ مع الإشارة إلى أن لجنة التقييم المحدثة في الغرض أنهت أشغال تقييم العرض الثاني في الترتيب بعد عدم موافقة الهيئة العليا للطلب العمومي على العرض الأقل سعرا. وأفرزت عملية التقييم اعتبار ملف طلب العروض غير مثمر وتمت إحالة الملف على أنظار الهيئة العليا للطلب العمومي بتاريخ 30 ماي 2023.
- بخصوص هذا الملف، فإنه تم إدراج هذا الملف بجدول أعمال المجلس الوزاري المرتقب بغاية البت في مصدر التمويل حيث تمّ التنصيص عليه ببطاقة الشركة في ميزانية الشركة بعنوان سنة 2023 بالحيثيات المتعلقة بالإعلان عن رغبة البنك الأوروبي لإعادة الإعمار والتعمير BERD في تمويل المشروع.
وبالتالي، فإنه تم اقتراح الإقرار بخصوص التمويل على النحو التالي:
- تمويل من قبل البنك BERD بمليون أورو مع تحديد سقف تتحمله الدولة التونسية بقيمة 100 ألف دينار مع الإشارة إلى أن البنك قدّم اتفاقية في الغرض لغاية تدارسها والنظر فيها بالتنسيق مع المصالح المعنية بوزارة الاقتصاد والتخطيط.
أو
- على ميزانية الدولة

4- **حول تصفية وضعية الحوزة العقارية**

← بالنسبة لتصفية الحوزة العقارية للمنطقة المينائية

تم إصدار بالرائد الرسمي عدد 46 بتاريخ 08 ماي 2023 للأمر عدد 321 لسنة 2023 المؤرخ في 03 ماي 2023 بالانتزاع من أجل المصلحة العمومية لقطعتي أرض كائنتين بمعتمدية النفيضة ولازمتين لإقامة ميناء المياه العميقة بالنفيضة.

← بالنسبة لتصفية الحوزة العقارية للمنطقة اللوجستية

يتم حاليا التنسيق مع ديوان قيس الأراضي ومع مصالح وزارة أملاك الدولة والشؤون العقارية لغاية تبادل البيانات بغاية إتمام الإجراءات المتعلقة بإعداد تقرير تقدير القيمة الشرائية لتصفية وضعية الحوزة العقارية للمنطقة اللوجستية.

5- حول ملف التهيئة الخارجية

خلال المجلس الوزاري المضيق المنعقد بتاريخ 10 ديسمبر 2022 بخصوص ملف إنجاز مشروع ميناء المياه العميقة ومنطقة الخدمات اللوجستية بالنفيضة، تم التطرق إلى ملف التهيئة الخارجية وإقرار النظر في موضوع جدولة وتحديد الكلفة الخاصة بالتهيئة الخارجية للمشروع. وفي هذا الصدد، تم عقد جلستي عمل بتاريخ 13 ديسمبر 2022 بحضور كافة المتدخلين المعنيين الأولى في الحصة الصباحية برئاسة الحكومة بإشراف السيدة وزير التجهيز والإسكان والثانية في الحصة المسائية بمقر شركة ميناء النفيضة وذلك لغاية الوقوف على الرزنامة للتدخل وباعتبار الكلفة التقديرية المبرمجة حسب الاختصاص.

وعلى ضوء نتائج الجلستين، سيتم عرض الموضوع على أنظار المجلس الوزاري المضيق المرتقب لغاية دعوة كافة الهياكل المعنية لتحيين برنامج وكلفة التزامات الدولة بعنوان التهيئة الخارجية انطلاقا من سنة 2024 حسب طبيعة التدخل والاختصاص.

3-2 بخصوص المشاريع في علاقة بهيكل شركة ميناء النفيضة والتي هي في طور التنفيذ (ميزانية سنة 2023)

بعنوان تنفيذ المشاريع التي تم في شأنها إسناد إتمادات بعنوان ميزانية الدولة لسنة 2023، فإن آخر وضعية للمشاريع التي في طور الإنجاز، ملخصة في الجدول الموالي:

ع	المشروع	الاعتمادات	تاريخ النشر	آخر أجل لتقديم العروض	الوضعية	دفعات 2023	دفعات 2024
1	اقتناء معدات وبرامج إعلامية	10 ألف دينار	24 ماي 2023	23 جوان 2023	نتائج المنافسة في جويلية 2023	10 آلاف دينار	
2	اقتناء منظومة التصرف الالكتروني في مكتب الضبط المركزي لشركة ميناء النفيضة	45 ألف دينار	جوان 2023	أوت 2023	نتائج المنافسة في سبتمبر 2023	10 آلاف دينار	35 ألف دينار
3	اجراء مهمة تدقيق السلامة المعلوماتية لشركة ميناء النفيضة بعنوان سنة 2023	15 ألف دينار	جوان 2023	جويلية 2023	نتائج المنافسة في جويلية 2023	15 ألف دينار	
4	اقتناء منظومة معلوماتية موحدة للتصرف في النظام المعلوماتي	200 ألف دينار *	ديسمبر 2022	27 فيفري 2023	اعتبار الملف غير مثمر بالنظر لعدم ورود عروض حيث تعذر المشاركين من الولوج إلى منظومة TUNEPS التي كانت في حالة عطب.	80 ألف دينار	120 ألف دينار
			جوان 2023	سبتمبر 2023	نشر ملف طلب عروض جديد بعد عرض الملف على أنظار مجلس الإدارة عدد 17 المنعقد بتاريخ 29 ماي 2023.		

بطاقة عدد 3: ديوان البحرية التجارية والموانئ

I - التعريف

1. النشاط الرئيسي:

- ضمان ومراقبة المعالجة في أفضل الظروف من حيث الوقت والسلامة والتكلفة والأمن لجميع السفن والبضائع عبر الموانئ التجارية التونسية (بنزرت وحلق الوادي ورادس وسوسة و صفاقس وقابس وجرجيس).
- تأمين مهام السلطة والإدارة البحرية في ثلاثة مجالات رئيسية هي: إدارة السفن ورجال البحر والسلامة البحرية من خلال الجهات البحرية (بنزرت وتونس وسوسة والمنستير و صفاقس وقابس وجربة).

2. مرجع الأحداث:

القانون عدد 2 لسنة 1965 المؤرخ في 12 فيفري 1965 المتعلق بإحداث ديوان الموانئ القومية كما نقح بالقانون عدد 5 لسنة 1972 المؤرخ في 15 فيفري 1972، وقد أبدلت تسميته بديوان البحرية التجارية والموانئ بمقتضى المر عدد 1385 لسنة 1998 المؤرخ في 30 جوان 1998 في إطار إعادة هيكلة مصالح وزارة النقل حيث تمّ إدماج السلطة البحرية بالديوان.

3. تاريخ إمضاء آخر عقد برنامج أو أهداف بين الوزارة والديوان (إن وجد):

غير موجود

II - الاستراتيجية والأهداف

1. الاستراتيجية:

- تطوير المنشآت المينائية وتعصير البنية التحتية
- تدعيم السلطة البحرية والمينائية وتطوير منظومة الاستغلال بالموانئ
- حماية الموانئ التونسية من الواجهة البحرية والبرية

2. الأهداف الاستراتيجية:

- يهدف الديوان إلى ضمان استغلال الموانئ البحرية التجارية التونسية على النحو الأمثل لصالح الاقتصاد الوطني وتدعيم القدرة التنافسية للصادرات التونسية، وقد حدّد الديوان الأهداف الاستراتيجية التالية:
- الارتقاء بقطاع الموانئ عبر برمجة استثمارات كبرى تتماشى مع طموحات النمو الاقتصادي ومواكبة التحولات العالمية:

- تدعيم دور السلطة المينائية ودور الإدارة البحرية مع الحرص على مزيد تطوير أداء مصالح الديوان
- تحسين جودة ومردودية الخدمات المسداة داخل الحرم المينائي:
- تطوير وتجديد معدات الجر والارشاد:
- تحسين وترشيد وصيانة البنية التحتية للموانئ من مسطحات وأرصفة
- توفير ظروف سلامة الملاحة البحرية للسفن من خلال القيام بأشغال الجهر والصيانة
- مزيد تطوير فرص الاستثمار بالشراكة بين القطاعين العام والخاص
- الانخراط في مسار التشاركية بين القطاع العام والخاص لتحقيق التنمية المستدامة الخاصة بالمسؤولية الاجتماعية والبيئية
- تعزيز أمن وسلامة المنشآت المينائية والبضائع والسفن والملاحة البحرية طبقا لما تستوجبه الالتزامات مع المنظمة البحرية الدولية
- العناية بالبيئة ومقاومة التلوث البحري والتركيز على التحكم في الطاقة
- العمل على توفير التكوين البحري في كل الاختصاصات.

3. أهم الاستثمارات والمشاريع التي سيتولى الديوان تنفيذها لبلوغ الأهداف المرسومة والمساهمة في تحقيق أداء البرنامج.

- **اتمام الدراسات الإستراتيجية: أهم المشاريع المبرمجة**
- ✓ دراسة إعداد المخطّط المديرى للموانئ
- ✓ تطوير منظومة التصرف في المجال البيئي والاجتماعي (هبة AFD)
- ✓ تعيين مكتب فني لمتابعة مشروع اقتناء 06 جرارات بحرية
- ✓ دراسة استراتيجية لتنويع المزيج الطاقى بالموانئ البحرية التجارية
- ✓ دراسة حول ربط السفن بالشبكة الكهربائية الأرضية بميناء حلق الوادي (هبة من قبل AFD)
- ✓ دراسة تهيئة الحاجز البحري الشمالي بميناء سوسة
- ✓ دراسة تهيئة الحاجز العمودي بميناء جرجيس

➤ **تجديد معدات الجر و الارشاد وتأهيل أسطول الجرارات الحالي : أهم المشاريع المبرمجة**

- ✓ اقتناء 6 جرارات بحرية

- ✓ اقتناء 3 جرارات بحرية بقوة 60 طن
- ✓ اقتناء 02 زوارق ارشاد لموانئ بنزرت وحلق الوادي
- ✓ انجاز برنامج التوقف الفني لأسطول الجرارات الحالي
- ✓ اقتناء 6 محركات للزوارق البحرية للديوان

◀ توفير ظروف سلامة الملاحة البحرية للسفن: أهم المشاريع المبرمجة

- ✓ أشغال إصلاح وإعادة تهيئة الحاجز البحري الجنوبي بميناء حلق الوادي
- ✓ انجاز أشغال جهر المركب المينائي حلق الوادي-رادس،
- ✓ انجاز أشغال جهر ميناء بنزرت
- ✓ انجاز أشغال جهر ميناء سوسة
- ✓ أشغال جهر جزء من قنال الدخول لميناء جرجيس
- ✓ اقتناء محطة البث الآلى للإعلانات الملاحة العاجلة NAVTEX
- ✓ إقتناء حاميات رصيف لموانئ قابس - جرجيس--صفاقس - بنزرت
- ✓ اقتناء حاميات لأرصفة ميناء حلق الوادي
- ✓ اقتناء حاميات رصيف لميناء قابس

◀ تعزيز أمن وسلامة المنشآت المينائية : أهم المشاريع المبرمجة

- ✓ اقتناء وتركيز تجهيزات لتأمين المداخل البرية والبحرية لموانئ سوسة وصفاقس وقابس وجرجيس
- ✓ اقتناء وتركيز معدات كشف بالأشعة ومعدات كشف عن المعادن بقاعة المسافرين بميناء حلق الوادي وماسح ضوئي للمتجولين بميناء رادس
- ✓ اقتناء وتركيز تجهيزات لتأمين المباني الإدارية للديوان بحلق الوادي

◀ تطوير أداء مصالح الديوان و تحسين جودة ومردودية الخدمات المسداة داخل الحرم

المينائي: أهم المشاريع المبرمجة

- ✓ اقتناء وتركيز تجهيزات ربط وسلامة معلوماتية خاصة بمختلف الموانئ والجهات والمناطق البحرية بالديوان
- ✓ اقتناء وتركيز منظومة إعلامية للتصريف المالي والمحاسبي
- ✓ وضع منظومة إعلامية في التصريف وصيانة الوحدات العائمة (GMAO)

- ✓ اقتناء وتركيز منظومة إعلامية للتصرف وصيانة السيارات (GMAO)
- ✓ اقتناء وتركيز تجهيزات ومنظومات ميكرو إعلامية بالديوان
- ✓ اقتناء وتركيز تجهيزات وبرمجيات العرض الديناميكي للمعلومات بالإدارة العامة وإدارات الموانئ والجهات البحرية

◀ العناية بالبيئة و التحكم في الطاقة:

- ✓ اقتناء وتركيز تجهيزات إنارة مقتصدة " LED " بميناء حلق الوادي.
- ✓ دراسة حول ربط السفن بالشبكة الكهربائية الأرضية بميناء حلق الوادي (هبة من قبل AFD)
- ✓ دراسة استراتيجية لتنويع المزيج الطاقوي بالموانئ البحرية التجارية

◀ تهيئة وتطوير البنية الأساسية المينائية:

- ✓ أشغال إعادة تهيئة مصطبة الرصيف رقم 1 بميناء حلق الوادي
- ✓ أشغال توسعة الرصيف البترولي "ب" بميناء بنزرت لقبول سفن ناقلات نפט من الحجم الكبير
- ✓ أشغال بناء رصيف المواد الصلبة بميناء رادس
- ✓ أشغال إعادة تهيئة منطقة الأرصفة بميناء رادس
- ✓ أشغال إعادة تهيئة مسطحات الرصيف التجاري بميناء بنزرت
- ✓ أشغال هدم المخزن رقم 2 وإعادة تهيئة بقية مسطحات الضفة الجنوبية لميناء صفاقس

III - الميزانية على المدى المتوسط:

1- تقديرات الميزانية على المدى المتوسط (2023-2025):

الوحدة: مليون دينار

التقديرات			محتمل 2022	إنجازات 2021	البيان
2025	2024	2023			
-	-	147	140	129	ميزانية التصرف
-	-	-	-	-	منها: -منحة بعنوان التأجير -منحة بعنوان التسيير
81.170	366.5	152	63	39	ميزانية الاستثمار
81.170	366.5	299	203	168	المجموع

**بطاقات الفاعلين العموميين
لبرنامج القيادة والمساندة**

I. التعريف : المعهد الوطني للرصد الجوي

1. النشاط الرئيسي : الرصد الجوي و المناخ و الجيوفيزياء
2. ترتيب الفاعل العمومي : مؤسسة عمومية لا تكتسي صبغة إدارية صنف " أ "
3. مرجع الأحداث :
 - الإحداث كمؤسسة عمومية ذات صبغة إدارية : الفصل 67 من القانون عدد 101 لسنة 1974 المؤرخ في 25 ديسمبر 1974 يتعلق بقانون المالية لسنة 1974
 - تغيير الصبغة إلى مؤسسة عمومية لا تكتسي صبغة إدارية : القانون عدد 10 لسنة 2009 المؤرخ في 26 فيفري 2009 المتعلق بالمعهد الوطني للرصد الجوي.
4. مرجع التنظيم الإداري و المالي : الأمر عدد 213 لسنة 2010 المؤرخ في 9 فيفري 2010 يتعلق بضبط التنظيم الإداري و المالي و طرق تسيير المعهد الوطني للرصد الجوي.
5. تاريخ إمضاء آخر عقد برنامج أو أهداف بين الوزارة و الفاعل العمومي :

II. إطار الأداء

1. الإستراتيجية العامة :

- ارتكزت إستراتيجية المعهد عموما على خمسة محاور أساسية في علاقة مع الاحتياجات المجتمعية تتعلق بالمجالات التالية وهي ذات أولوية رئيسية:
- المساهمة في الحد من مخاطر الكوارث.
 - الإطار العالمي للخدمات المناخية،
 - تركيز النظام العالمي المندمج " أنظمة الرصد/أنظمة المعلومات (WIS / WIGOS) "،
 - الأرصاد الجوية الخاصة بالطيران،
 - تنمية القدرات،

2. تحديد المساهمة في أهداف البرنامج : مساهمة غير مباشرة

3. أهم الأولويات و الأهداف :

إن رؤيتنا لدور المعهد الوطني للرصد الجوي تعتمد بالأساس على اعتباره المؤسسة الوطنية المرجعية المحمول عليها توفير كل المعطيات و المعلومات، في الوقت المناسب، حول وضعية الطقس و المناخ و وضعها على ذمة مستخدميها من سلط عمومية و وسائل إعلام و عموم المواطنين فضلا عن مختلف القطاعات الاقتصادية المعنية بهذه الظواهر وذلك من خلال رصد العناصر الجوية، جمع البيانات المتعلقة بها و معالجتها، إعداد التنبؤات و الإنذارات و إرشادات الأرصاد الجوية ...، كل ذلك طبقا للمواصفات و الجودة المطلوبة و المتطابقة مع توصيات المنظمة العالمية للأرصاد الجوية.

إن تجسيد هذه الرؤية التي تهدف إلى رفع من مستوى أداء المعهد حتى يكون في مستوى متقدم (الدرجة 4 أو 5) من سلم المنظمة العالمية للأرصاد الجوية لقياس كفاءة و فعالية أداء مراكز الأرصاد الجوية الوطنية و المتكون من خمس درجات (سلم من 1 إلى 5) من شأنه أن تكون له انعكاسات جد إيجابية على المجموعة الوطنية

حيث أن تقديم خدمات ذات جودة عالية وفي التوقيت المناسب تسهم بشكل مباشر في مجابهة تداعيات الكوارث الطبيعية والتقليل من الخسائر المحتملة لها هذا فضلا عن دورها في إتاحة الفرصة للقطاعات الاقتصادية من أجل التأقلم الأمثل مع تطور الحالة الجوية والرفع من مردودية الموارد وحسن استغلالها.

3-1. الأهداف الرئيسية :

إن مواصلة تحديث مصالح المعهد و تطوير أدائها طبقا للرؤية السالفة الذكر، تستوجب العمل على تحقيق الأهداف المرتبطة بالمحاور التالية :

- مواصلة عملية البناء المؤسسي للمعهد بما يتلاءم مع طبيعته القانونية باعتباره مؤسسة ذات صبغة غير إدارية،
- دعم الرصيد البشري بالكفاءات المختصة و تطوير القدرات والمهارات لمختلف أعوان المعهد،
- استكمال توفير ودعم البنية الأساسية بمختلف أجهزة الرصد والمعدات الضرورية لتأمين خدمات المعهد بالكيفية والجودة المطلوبة،
- مزيد الاعتماد على التكنولوجيات و وسائل الاتصال الحديثة في تأمين الخدمات و إيصالها إلى مستخدميها،
- تعزيز قدرة المعهد على توفير خدمات ذات دقة، موثوق بها و مشخصة بشأن الطقس والمناخ بما يستجيب لحاجيات المجتمع و مختلف القطاعات الاقتصادية مع ضمان سهولة الحصول عليها والاستفادة منها تدعيما للسياسات والإجراءات التي تساعد على تحقيق التنمية المستدامة وتخفيف المخاطر المتعلقة بتقلبات الطقس،
- بناء القدرات المؤسسية في مجال إدارة مخاطر الكوارث الطبيعية و تطوير القدرات و تعزيز سبل التعاون والتنسيق مع مختلف الأطراف و الهياكل الوطنية المعنية بالطقس و المناخ.

3-2. الأهداف الخصوصية :

الأهداف الخصوصية هي تلك المرتبطة بالخدمات الخصوصية للمعهد والتي تندرج ضمن مجال المهام المنوطة بعهدته و التي تتلخص في الجدول الموالي:

الأهداف المرسومة	الخدمة/النشاط
وضع نظام عمليّاتي ناجع وفعال و متنوع يتلاءم مع متطلبات المستخدمين الخصوصية و العامة	التوقعات الجوية
تحسين نسبة نجاح البلاغات والنشرات التحذيرية الخاصة، و مردودية خارطة اليقظة	
تحسين نسبة نجاح التوقعات الجويّة القريبة المدى (48 ساعة)،	
تحسين نسبة نجاعة منتجات النماذج الرقمية 'الادان' ALADIN للتوقعات الجويّة العديدة القصيرة المدى (48 ساعة) و أروم AROME	المعطيات والمعلومات الجويّة والمناخيّة ونتائج البحوث وتطبيقاتها لفائدة الاقتصاد الوطني والتنمية المستدامة
استكمال منظومة شبكات رصد العناصر الجوية و تطوير استغلالها من خلال تأليتها و استعمال التكنولوجيات الحديثة في إرسالها و حفظها	
التسجيل الحيني لمختلف العناصر الجوية المرصودة بمختلف المحطات، تخزينها بقاعدة المعطيات و وضعها على ذمة مستعملها على المستوى المحلي و العالمي	
إرساء الإطار العالمي للخدمات المناخية على المستوى الوطني.	

الإعلام الحيني بحدوث زلزال وإرسال البلاغات إلى الجهات المعنية، تحسين دقة تحديد مركز الرجات الأرضية،	مراقبة النشاط الزلزالي
مواكبة التطور التكنولوجي لأجهزة الرصد الفلكية	علوم الفلك
تطوير التعاون العلمي والفني مع المراكز الوطنية للأرصاد الجوية ببلدان الجوار والمنطقة العربية نظرا لتشابه الخصائص المناخية والجوية التي تميزها أو تلك التي تشهد تقدما كبيرا من حيث أساليب العمل والتقنيات الحديثة والمتطورة للاستفادة من تجاربها	العلاقات الدولية
تنفيذ الإستراتيجية الخاصة بالبحث العلمي والتطوير في مجال الرصد الجوي والمناخ استجابة للحاجيات الوطنية واستغلال القدرات الحسابية المتوفرة لتركيز وتشغيل نماذج رقمية متطورة (أروم...) للتوقعات الجوية والتوقعات الموسمية	البحث والتطوير
وضع برنامج متكامل يهدف إلى دعم الدور العلمي للمعهد	
رقمنة إسداء الخدمات والمنتجات لمختلف القطاعات	
تنويع الخدمات والمنتجات بأن تكون خدمات مشخصة تستجيب لحاجيات الحريف في مختلف ميادين نشاطه	التسويق

4. مؤشرات قياس الأداء :

حوصلة الأهداف ومؤشرات قياس الأداء

مؤشرات قياس الأداء	الأهداف
<p>المؤشر عدد1-نسبة نجاح البلاغات والنشرات التحذيرية الخاصة،</p> <p>المؤشر عدد2-نسبة نجاح التوقعات الجوية القريبة المدى (48 ساعة)،</p> <p>المؤشر عدد3-نسبة نجاعة منتجات النموذج الرقمي 'الأدان-تونس:</p> <p>ALADIN_Tunisie، للتوقعات الجوية العددية القصيرة المدى (48 ساعة)،</p>	<p>الهدف 1: وضع نظام عملياتي ناجع وفعال لتحسين التوقعات الجوية والمناخية والوقاية من مخاطر الطقس والظواهر الجوية الحادة</p>
<p>المؤشر عدد 1-الفارق الزمني بين عملية قياس ورصد العناصر الجوية بالمحطات ثم تجميع المعطيات وأجل تخزينها بقاعدة المعطيات،</p> <p>المؤشر عدد2-تطور نسبة عدد المحطات التي تتوفر على سلسلة معطيات مناخية مخزنة تفوق 50 سنة (سلسلة الأمطار والحرارة) مقارنة بالعدد الجملي للمحطات</p> <p>المؤشر عدد3- تطور إيرادات المعهد المالية الذاتية (مقارنة بجملة الموارد)،</p>	<p>الهدف 2: تثمين المعطيات والمعلومات الجوية والمناخية ونتائج البحوث وتطبيقاتها لفائدة الاقتصاد الوطني والتنمية المستدامة</p>

المؤشر عدد1- الفارق الزمني بين حدوث الزلزال وإرسال البلاغات إلى الجهات المعنية، المؤشر عدد2- دقة تحديد مركز الرجات الأرضية،	الهدف 3: تحسين مراقبة النشاط الزلزالي للتخفيف من مخاطره
--	--

تقديرات			2023	إنجازات 2022	الوحدة	مؤشرات قيس الأداء
2026	2025	2024				
88	88	88	88	86	%	1.1 نسبة نجاح البلاغات والنشرات التحذيرية الخاصة
89	89	89	89	86	%	2.1 نسبة نجاح التوقعات الجوية القريبة المدى(48)
78	78	78	78	77	%	3.1 نسبة نجاعة منتجات النموذج العددي 'الأدان' للتوقعات الجوية القصيرة المدى (48 ساعة)
0	0	0	0	0	شهر	1.2 الفارق الزمني بين عملية رصد وقيس العناصر الجوية وتجميع المعطيات وأجل تخزينها بقاعدة المعطيات المناخية
30	30	30	30	30	محطة	2.2 تطوّر عدد المحطات التي تتوفر على سلسلة معطيات مناخية مخزنة تفوق 50 سنة (سلسلة الأمطار والحرارة)
85.1	84.5	83.8	83	79.2	%	2.3 تطوّر إيرادات المعهد المالية الذاتية (مقارنة بجملة الموارد)،
10	12	13	15	22.13	دقيقة	1.3 الفارق الزمني بين حدوث الزلزال وإرسال البلاغات إلى الجهات المعنية
10	10	11	12	8.83	كلم	2.3 معدل دقة تحديد مركز الرجات الأرضية

5. الإجراءات المصاحبة :

يتطلب تجسيم الأهداف المرسومة إتخاذ جملة من الإجراءات الرامية إلى تحسين التصرف و إضفاء المزيد من النجاعة و الفاعلية عليه.

و تتمثل أهم الإجراءات في :

- المصادقة على مشروع التنظيم الهيكلي للمعهد،
- المصادقة على بروتوكول تبادل البيانات بين المعهد والمصالح المعنية بوزارة الفلاحة،
- تعميم إدارة نظام الجودة طبقا للمواصفات العالمية إيزو 9001 لتشمل كل مجالات نشاط المعهد،
- تطوير خارطة اليقظة لتتضمن التحذيرات من مخاطر الفيضانات في مستوى كل معتمديات الجمهورية،
- تطوير و تسويق منتجات و خدمات المعهد لفائدة الطيران و الأنشطة البحرية.

- تدعيم الزاد البشري للمعهد بالإطارات المختصة الضرورية لتأمين قيام مصالحه بالمهام الراجعة لها بالنظر طبقاً لمبادئ و مقتضيات التصرف الإداري و المالي من ناحية و المواصفات العالمية الخاصة بتقديم خدمات الرصد الجوي من ناحية أخرى،
- تطوير الكفاءات و تدعيم القدرات من خلال برنامج تكوين مستمر خاصة في مجالات التنبؤات الجوية و توفير خدمات متخصصة في مجال الرصد الجوي، النمذجة العددية، الرقمنة، الخدمات المناخية ...،
- تطوير أساليب التصرف الإداري و المالي و رقمنتها و دعم الحوكمة الرشيدة في موارد المعهد.
- المصادقة على قانون الإطار

III . تقديرات الميزانية على المدى المتوسط (2024 – 2026)

تقديرات التمويل العمومي ضمن ميزانية المعهد الوطني للرصد الجوي على المدى المتوسط (2024-2026)
الوحدة: ألف دينار

التقديرات			2023	إنجازات 2022	النفقات
2026	2025	2024			
ميزانية التصرف					
3000	3000	3000	3000	3000	منحة بعنوان التأجير
ميزانية الإستثمار أو / التجهيز					
15440	19880	12809	11654	302	التمويل العمومي
18440	22880	15809	14654	3302	المجموع العام

تمّ خلال سنة 2024 طلب منحة الدولة بعنوان التأجير 3000 ألف دينار و هو نفس المبلغ الذي تم ترسيمه بالميزانية التقديرية لسنة 2023، حيث تعتبر منحة الدولة بعنوان التأجير مورد مهم لميزانية المعهد لتحقيق توازناته المالية.

من المتوقع تسجيل تطور في الإيرادات الذاتية و ذلك نتيجة لتطور مداخل الخدمات لفائدة الملاحة الجوية نتيجة لتعافي نشاط قطاع خدمات الطيران المدني من الإجراءات الإستثنائية التي تم إتخاذها الناجمة عن انتشار وباء فيروس كورونا المستجد و تأثيراتها السلبية على مختلف القطاعات الاقتصادية التي لها علاقة بنشاط المعهد. و من ناحية أخرى فإنّ المداخل المتأتية من الخدمات لفائدة الملاحة الجوية لا يقع استخلاصها إلا بصفة جزئية و يعود ذلك خاصة لعدم استخلاص المداخل المتعلقة بالخدمات المقدمة لشركة تونس الجوية.

تتوزع الإعتمادات المقترحة لنفقات التنمية بعنوان سنوات 2024 و 2025 و 2026 على النحو التالي:
الوحدة: ألف دينار

المبرم ج 2026	المبرمج 2025	المبرمج 2024	محتمل 2023	المبرمج 2023	اعتمادات مجمدة 20/2021 20	دفعات إلى غاية 2023	كلفة المشروع	التصنيف	بنية أساسية أو معدات أو دراسات	المشاريع
					40		40	جديد	بنية أساسية	إنشاء مركز الرصد الفلكي الأوتوماتيكي
					841,9		841,9	جديد	معدات	تأهيل محطات الرصد بمطار صفاقس و قابس و رمادة
		40	180	180		1651,5	1880	متواصل	بنية أساسية	تهيئة مقر المعهد
200	200	200	200	200		1589	2720	متواصل	بنية أساسية	تهيئة المحطات الجهوية للرصد الجوي
50	50	40					140	جديد	معدات	إقتناء معدات فلكية
		150	110	110	8,6	870	1130	متواصل	معدات	إقتناء وسائل نقل
	200		150	150		162,8	512,8	متواصل	معدات	إقتناء معدات إعلامية
		70	60	60		369	439	متواصل	معدات	إقتناء تجهيزات إدارية
		100				55,7	255,7	متواصل	معدات	تأثيث الإدارة
					3,95	79,1	79,1	متواصل	دراسات	إعداد مخطط إستمرارية نشاط نظم المعلومات طبقا لمعيار ISO22301
			200	200			200	جديد	بنية أساسية معدات	تأهيل مخبر المترولوجيا للحصول على مصادقة إجراءات تعيير محسسات قيس العناصر الجوية
			270	1380			1940	متواصل	معدات	إقتناء معدات لحفظ و أرشفة و رقمنة المعطيات و معالجتها (البرنامج المندمج للصدوم ضد الكوارث الطبيعية)
	50	50	11	70		54	140	متواصل	دراسات	إنجاز دراسات حول إدارة الجودة و المحافظة على شهادة المقاييس العالمية إيزو 9001 وتعميم نظام إدارة الجودة لتشمل كل مجالات نشاط المعهد و خدماته(البرنامج المندمج للصدوم ضد الكوارث الطبيعية)
		1440	0	1440			2100	متواصل	دراسات	تقييم الأنظمة الحالية وتصميم شبكة وطنية للرصد والتنبؤ وتقديم الخدمات (البرنامج المندمج للصدوم ضد الكوارث الطبيعية)
		140	42	140			420	متواصل	دراسات	تحسين الإطار القانوني والتنظيمي لعمليات التنسيق والتخطيط في ما بين الهيكل المتدخل في البرنامج المتكامل لمواجهة الكوارث(البرنامج المندمج للصدوم ضد الكوارث الطبيعية)
300	300	300	140	140			1400	متواصل	دراسات	تقييم الكفاءات وإعداد وإنجاز برنامج تطوير القدرات والتكوين (البرنامج المندمج للصدوم ضد الكوارث الطبيعية)
	210	210	42	210			420	متواصل	دراسات	إعداد استراتيجيات لإسداء الخدمات ووضع الإطار الوطني للخدمات المناخية (البرنامج المندمج للصدوم ضد الكوارث الطبيعية)
550	1010	2740	1405	4280	894,45	4831,1	14659			المجموع 1

المبرمج 2026	المبرمج 2025	المبرمج 2024	محتمل 2023	المبرمج 2023	اعتمادات مجدة 2021	دفعات إلى غاية 2021	كلفة المشروع	التصنيف	بنية أساسية أو معدات أو دراسات	المشاريع
			70	70			280	جديد	دراسات	تطوير آليات لتقييم فوائد التوقعات ورضاء مستعمليها (البرنامج المندمج للصدوم ضد الكوارث الطبيعية)
140	140	364	0	364			840	جديد	دراسات	تطوير منتجات خصوصية للقطاعات الاقتصادية والاجتماعية الهامة (البرنامج المندمج للصدوم ضد الكوارث الطبيعية)
	280	140	0	140			420	جديد	دراسات	تركيز ضمان جودة المعطيات الجوية و تآلية السيرورات العملياتية (البرنامج المندمج للصدوم ضد الكوارث الطبيعية)
		1400	0	1400			1400	جديد	معدات	إقتناء و تركيز محطة لإستقبال واستغلال نواتج الأقمار الاصطناعية من الجيل الثالث (البرنامج المندمج للصدوم ضد الكوارث الطبيعية)
		925	55	980			980	جديد	بنية أساسية	تهيئة مركز التوقعات الجوية (البرنامج المندمج للصدوم ضد الكوارث الطبيعية)
		560	0	560			560	جديد	معدات	إقتناء معدات لتطوير شبكات تبادل المعطيات (تأهيل شبكة G/GPRS3 و WIS/GTS) (البرنامج المندمج للصدوم ضد الكوارث الطبيعية)
280	280	280	0	280			840	جديد	دراسات	تطوير خارطة اليقظة وتوسيع مجالاتها (البرنامج المندمج للصدوم ضد الكوارث الطبيعية)
0	0	0	0	280			840	جديد	دراسات	تطوير التنبؤات القائمة على التأثير و البلاغات القائمة على المخاطر (البرنامج المندمج للصدوم ضد الكوارث الطبيعية)
					272,6		300	جديد	دراسات	تركيز شبكة رادار (البرنامج المندمج للصدوم ضد الكوارث الطبيعية)
							3000	جديد	بنية أساسية	
9400	9900	3300	0	3300			28000	جديد	معدات	
	150	600					750	متواصل	معدات	تركيز شبكة إنذار زلزالية تونسية
260	260	1400					2500	متواصل	اشتراك	إقتناء حقوق الانضمام للمركز الأوروبي للتوقعات الجوية المتوسطة المدى (البرنامج المندمج للصدوم ضد الكوارث الطبيعية)
100	2100	1100					4200	جديد	معدات	تطوير شبكة محطات الرصد الجوي بالمطارات (البرنامج المندمج للصدوم ضد الكوارث الطبيعية)
140	280						420	جديد	دراسات	وضع الإطار الوطني للخدمات المناخية (البرنامج المندمج للصدوم ضد الكوارث الطبيعية)
	280						280	جديد	معدات	إقتناء و تركيز معدات لغرفة عمليات مشتركة

	1120					1120	جديد	معدات	إقتناء منظومات لغرفة عمليات مشتركة
	560					560	جديد	معدات	إقتناء معدات لتطوير بروتوكول التحذير المشترك و تحسين آليات نشر البلاغات لجميع القطاعات و الخدمات و الدورات التكوينية المرتبطة بها (البرنامج المندمج للسمود ضد الكوارث الطبيعية)
3800	1700					3500	5500	متواصل	تدعيم القدرات الحسنية (البرنامج المندمج للسمود ضد الكوارث الطبيعية)
14120	17050	1069	125	7374	272,6	3500	52790	المجموع 2	

المبرمج 2026	المبرمج 2025	المبرمج 2024	محتمل 2023	المبرمج 2023	اعتمادات مجمدة 2021	دفعات إلى غاية 2021	كلفة المشروع	التصنيف	بنية أساسية أو معدات أو دراسات	المشاريع
	1400						1400	جديد	معدات	إقتناء و تركيز شبكة لرصد الصواعق (البرنامج المندمج للسمود ضد الكوارث الطبيعية)
280							280	جديد	دراسات	تقييم فرص إدخال أو اعتماد نماذج جديدة للمنشآت المستدامة (البرنامج المندمج للسمود ضد الكوارث الطبيعية)
140							280	جديد	دراسات	إقران (couplage) النمذجة الجوية و الهيدرولوجية لإعداد توقعات الفيضانات (البرنامج المندمج للسمود ضد الكوارث الطبيعية)
70	140						280	جديد	دراسات	تطوير نظام مراقبة و توقع حالات الجفاف (البرنامج المندمج للسمود ضد الكوارث الطبيعية)
280	280						560	جديد	معدات	تركيز نظام التوقعات الأتنية و نظام توجيه (guidage) الفيضانات المفاجئة (البرنامج المندمج للسمود ضد الكوارث الطبيعية)
770	1820	0	0	0	0	0	2800	المجموع 3		
15440	19880	12809	1530	11654	1167,1	8331,1	70249	المجموع العام = المجموع 1 + المجموع 2 + المجموع 3		

ملحق عدد 03

بطاقة خاصة بإدراج مقارنة النوع

الاجتماعي

بطاقة النوع الاجتماعي: التعهدات -مهمة النقل-

الإطار العام

على الرغم من أن قطاع النقل يعمل على تركيز وتطوير منظومة نقل شاملة ومندمجة تحرص على تلبية حاجيات الأشخاص في مجال التنقل دون تمييز وتوفير أفضل الظروف الممكنة خاصة فيما يتعلق بالسلامة والأمان والكلفة والجودة والحماية، إلا أن القطاع مازال يشهد العديد من الفوارق بين الجنسين على أرض الواقع. حيث تواجه العديد من النساء في تونس، مثلما هو الحال في العديد من البلدان الأخرى، تحديات ومظاهر عدم المساواة في قطاع النقل. ومن بين هذه المظاهر العنف المسلط على المرأة في وسائل النقل العمومي وضعف تمثيلية النساء في القطاع خاصة بالنسبة للنقل الجوي والنقص فيما يخص خدمات النقل الموجهة خاصة للمرأة الريفية.

كما أن التغيرات المناخية بإعتبارها واحدة من أهداف خطة التنمية المستدامة التي تعمل المهمة على تحقيقها، وذلك بدعم لرصد الجوي لإيجاد حلول عملية مُبتكرة لمجابهة ما يتبع التغيرات المناخية من تأثيرات ومخاطر وتهديدات مُحتملة، حيث يعد الرصد الجوي أداة أساسية للتنبؤ بالكوارث الطبيعية وحماية المجتمع من عواقبها المدمرة حيث أن الأحوال الجوية القاسية والكوارث البيئية مثل الفيضانات والجفاف التي يمكن أن تلحق أضرارًا بأسطول النقل من حافلات وعربات مترو وكذلك النقل الحديدي. و هو ما من شأنه ان يؤثر سلبا على تنقل الافراد بصفة عامة و على المرأة بصفة خاصة و توقف الأنشطة العادية التي تقوم مما يتسبب في عزلتها ويعيق بالتالي تمكينها الاقتصادي. هذا وقد لوحظ حسب إحصائيات مجموعة أدوات النوع الاجتماعي- النقل والتنقل التي أجرتها الوكالة الفرنسية للتنمية فإن النساء في المناطق الحضرية أكثر عرضة للعنف من الرجال في وسائل النقل العمومي خاصة في البلدان النامية.

أما على المستوى الوطني فقد بينت نتائج الدراسة الإستقصائية التي أجراها مركز البحوث والدارسات والتوثيق والإعلام حول المرأة بالتعاون مع هيئة الأمم المتحدة للمرأة (ONU –femme) حول العنف القائم على النوع الاجتماعي في الأماكن العامة، * نشرية عدد 1 جانفي – ماي 2016 أن :

- 348 امرأة مستعملة للنقل العمومي من جملة عينة تتكون من 1556 أي ما يمثل نسبة 22.4% صرحن بأن هن قد تعرضن للعنف بمختلف أشكاله في وسائل النقل العمومي: اللفظي، نفسي، المادي أو جنسي.

- وأن العنف الجنسي يمثل النسبة الأكبر أي ما يمثل نسبة 15.3% من النساء المستوجبة
- أغلب النساء المتعرضين أو ضحايا العنف هم من العاصمة، نابل وسوسة

-59.5% من النساء المتعرضات للعنف في وسائل النقل العمومي هن دون 35 سنة كما أنهن مثقفات و طالبات أو عاملات. كما أكدت الدراسة على انتشار العنف ضد المرأة في الأماكن العامة وخاصة في وسائل النقل العام.

هذا وتعد الخطة الوطنية لمأسسة وإدراج النوع الاجتماعي ترجمة للإرادة الفعلية لتنفيذ الإلتزامات الوطنية والدولية على أرض الواقع وللتكريس الفعلي للمساواة بين المرأة والرجل ذلك بتوجيه السياسات العمومية والميزانيات في هذا الإتجاه. ويعتبر بذلك مرجعية هامة لإدماج النوع الاجتماعي في التخطيط والبرمجة وفي تنفيذ الميزانية.

وتعتبر مهمة النقل فاعلا هاما في تنفيذ أثار هذه الخطة الوطنية وذلك من خلال مساهمتها خاصة في تحقيق كل من:

- الأثر الأول يتعلق بالقضاء على جميع أشكال التمييز والعنف ضد النساء في التشريع وفي الممارسات.

- الأثر الثاني يتعلق بالرفع من تمثيلية المرأة ومشاركتها الفعلية في هياكل التسيير والهياكل البيداغوجية ومواقع صنع القرار على المستوى الوطني والجهوي والمحلي.

-الأثر الثالث سياسات تضمن التمكين الاقتصادي والمالي للنساء والحق في العمل اللائق والأجر العادل،

الأثر الخامس المتعلق بوضع سياسات عمومية ومخططات تنموية وميزانيات تعتمد مقاربة النوع الاجتماعي والمرتبطة بقطاع النقل.

والأثر السادس صمود النساء والفتيات أمام الأوبئة والأزمات والتغيرات المناخية

وبناء على الإطار المرجعي لعمل مهمة النقل من إلتزامات دولية ووطنية المترجمة في أولويات الخطة الوطنية لإدماج ومأسسة النوع الإجتماعي وأخذا بعين الإعتبار التوجهات الوطنية ذات الأولوية في المرحلة الراهنة والمعطيات الإحصائية بالمقدمة أعلاه بخصوص الإشكاليات النوع الاجتماعي التي تم رصدها في قطاع النقل وفي انتظار إجراء تشخيص أكثر دقة للقطاع من هذا المنظور فإن خطة عمل مهمة النقل للفترة القادمة تتمحور أساسا حول المحاور التالية:

المحور 1: المساهمة في مناهضة العنف والتمييز المسلط ضد المرأة في وسائل النقل.

المحور 2: المساهمة في تعزيز التمكين الإقتصادي للمرأة من خلال دعم تشغيليتها في القطاع.

والمحور 3: تمكين المرأة في مجابهة التغيرات المناخية والتخفيف من أثار تغير المناخ والتكيف معه في إستعمال وسائل النقل .

الخطة الوطنية لمأسسة النوع الاجتماعي

الاثر عدد 1: منظومة مساءلة تعمل على القضاء على كل أشكال التمييز والعنف ضد النساء في التشريع وفي الممارسات 2020

1/الأهداف العملياتية المراعية للنوع الاجتماعي

البرنامج عدد 1: النقل البري

الهدف الاستراتيجي عدد 2 :دعم سلامة النقل العمومي الجماعي للأشخاص		
الأهداف العملياتية المراعية للنوع الاجتماعي	الأسباب المباشرة (هي التي تعيق مباشرة تحقيق الهدف المعني)	الأسباب الفرعية / الضمنية
الهدف العملياتي 1: تعزيز وقاية النساء من جميع أشكال العنف بوسائل النقل العمومي	-غياب إطار قانوني وتنظيمي يتعلق بوقاية المرأة من العنف بوسائل النقل	-غياب نص قانوني يتعلق بمناهضة العنف ضد المرأة بوسائل النقل --عدم الاطلاع على القانون الأساسي عدد 58 لسنة 2017 المؤرخ في 11 أوت 2017 المتعلق بالقضاء على العنف ضد المرأة
		-التعريف المستخدم في القانون الجنائي التونسي لا يتوافق مع نوعية التحرش في وسائل النقل العمومي. المعروف بتحرش الشارع "
		-غياب نص ترتيبي أو منشور يخص حماية تنقل المرأة بوسائل النقل العمومي الجماعي
		-غياب تنصيب ضمن الانظمة الداخلية على مكافحة العنف ضد المرأة

<p>- غياب دراسات وتشخيص مدقق لواقع القطاع من منظور النوع الاجتماعي بصفة عامة و العنف ضد المرأة بصفة خاصة</p> <p>- الاستراتيجية الوطنية للنقل العمومي لا تأخذ بعين الاعتبار العنف المسلط على المرأة بوسائل النقل العمومي</p> <p>- نقص في أسطول النقل العمومي البري</p>	<p>- خدمات النقل المقدمة حاليا لا تأخذ بعين الاعتبار مخاطر العنف التي تهدد المرأة (توزيع المحطات، الإضاءة،... أسطول النقل الإزدحام في ساعات الذروة)</p>	
<p>- أغلبية العاملين أو العاملين في قطاع النقل وخاصة في الوظائف الفنية(سائقين مديري محطات ...) هم من الرجال،</p>	<p>- نقص في حملات المراقبة داخل وسائل النقل العمومي الجماعي</p>	
<p>- غياب خطة اتصال لحماية المرأة ضد العنف عند استعمال وسائل النقل العمومي</p> <p>-نقص وعي المرأة بظاهرة العنف بوسائل النقل وعدم الأخذ بعين الاعتبار وأخذ احتياطاتها مسبقا بمخاطر التحرش بأنواعه داخل وسائل النقل..</p> <p>-نقص في أجهزة الإبلاغ عن المخالفات (رقم الهاتف، تطبيقات الهواتف الذكية، محطات مكالمات الطوارئ ، الإبلاغ عن اعتداء)</p> <p>-عدم الإطلاعها على القانون 58</p>	<p>- نقص في الوعي بمخاطر العنف ضد المرأة بوسائل النقل</p>	
<p>-نقص في إبلاغ المرأة عن العنف والخوف من ردة الفعل السلبية للمجتمع</p> <p>- عدم وجود نظام معلوماتي او سجل خاص بتسجيل حالات العنف المصرح بها</p>	<p>- نقص المعطيات والإحصائيات عن العنف ضد المرأة بالوزارة</p>	

- عدم وضوح آليات توجيه ورعاية النساء ضحايا العنف بوسائل النقل العمومي	- عدم وجود دليل إجراءات توضيحي حول حماية المرأة العنفة	الهدف العملياتي 2: تعزيز حماية النساء من العنف المسلط عليها بوسائل النقل العمومي
- غياب خلايا الإنصات والتوجيه الموجهة أساسا لضحايا العنف بوسائل النقل العمومي		
- غياب التنسيق مع بقية الأطراف الفاعلة المتدخلة على غرار وزارة الداخلية ووزارة العدل	- عدم وجود اتفاقيات او شركات مع بقية الوزارات	
- نقص في التنسيق مع المجتمع المدني (جمعيات ...)		
- نقص في الكفاءات حول التعهد بالنساء ضحايا العنف بوسائل النقل العمومي	- الإطار الفني من أعوان النقل (السائقون، المرافقون و المراقبون) غير متكونين حول اليات توجيه بالنساء ضحايا العنف بوسائل النقل العمومي	

1- خطة العمل الخاصة بالأثر 1
-الأهداف والمؤشرات العملية

المؤشرات العملية					المؤشر	الاهداف العملية	الأهداف الاستراتيجية	البرنامج
تقديرات	تقديرات	تقديرات	طريقة الاحتساب	طبيعة المؤشر				
(ن+3)	(ن+2)	(ن+1)**	عدد حالات العنف ضد المرأة المبلغ عنها والمسجلة من قبل الهيكل المعنية بالنقل	مؤشر نجاعة	عدد حالات العنف ضد المرأة بوسائل النقل العمومي المسجلة من قبل هيكل النقل.	تعزيز وقاية النساء من جميع أشكال العنف بوسائل النقل العمومي	دعم سلامة النقل العمومي الجماعي للأشخاص	النقل البري
			عدد حالات العنف ضد المرأة المتعهد بها /عدد حالات العنف المسجلة	مؤشر نجاعة	نسبة حالات العنف ضد المرأة المتعهد بها مقارنة بحالات العنف المسجلة	تعزيز حماية النساء المعنفات بوسائل النقل العمومي		

الأنشطة المراعية للنوع الاجتماعي والمؤشرات

مصادر التمويل	الميزانية			مؤشرات النشاط				الأنشطة	الاهداف العملية	الأهداف الاستراتيجية	البرنامج	
	تقديرات (3+ن)	تقديرات (2+ن)	تقديرات (1+ن)	تقديرات (3+ن)	تقديرات (2+ن)	تقديرات (1+ن)	طريقة الاحتساب					المؤشر
							عدد الطالبات / الملياة / العدد الجملي للطالبات	نسبة تلبية الطالبات الليلية	رفع مذكرة للفاعلين العموميين تلبية طلب التوقف خصوصا في أوقات يكون فيها احتمالية العنف كبيرة (ساعات الليل)،	تعزيز وقاية النساء من جميع أشكال العنف بوسائل النقل العمومي	دعم سلامة النقل الجماعي للأشخاص	النقل البري
							عدد الحافلات / المجهزة / على العدد الجملي للأسطول	نسبة جاهزية الأسطول	الرفع من نسبة جاهزية الأسطول لتلبية طلبات التنقل والحد من الاكتظاظ.			
							عدد عمليات المراقبة شهريا	تطور عدد عمليات المراقبة الدورية	تنظيم عمليات مراقبة دورية داخل وسائل النقل العمومي وداخل المحطات.			
							عدد الشكايات ومقارنتها شهريا أو سنويا	تطور عدد الشكايات المقدمة	تنظيم حملات توعوية لحث المرأة على تقديم شكايات.			

								نسبة التقدم في الإنجاز	- اعداد مشروع نص ترتيبي يتلاءم مع القانون الأساسي عدد 58 لسنة 2017 يتعلق بمناهضة العنف ضد المرأة في فضاءات ووسائل النقل.		
								نسبة التقدم في الإنجاز	مراجعة مجلة الطرقات وخاصة الفصل 106 المتعلق بنقل الأشخاص بواسطة وسيلة نقل غير مهيأة للغرض نحو الترفيه في قيمة الخطية وتشديد العقوبة.		
								نسبة التقدم في الإنجاز	مراجعة وتفعيل الاتفاقية بين وزارة النقل ووزارة الداخلية، وذلك بإعادة فتح مراكز الأمن الموجودة بـ 04 محطات النقل الحضري (محطة برشلونة - محطة الجمهورية - محطة ديسمبر - محطة أريانة) كمرحلة أولى وتدعيمها بأعوان الأمن،		
							عدد المشاركين في الدورات حول التحرش الخاصة بشركة النقل بتونس / العدد الجملي للمشاركين	نسبة المشاركين في الدورات التكوينية	- تنظيم 07 دورات تكوينية بـ 5 أيام لكل دورة لفائدة 7 مجموعات تتضمن 10 مشاركات ومشاركين بكل مجموعة حول مناهضة التحرش الجنسي ضد النساء والفتيات في فضاءات ووسائل النقل. (المنتفعون: 50 عون من شركة نقل تونس+ رئيس محطة 10 ديسمبر + 10 سائقات مترو+ 11 عون (نساء) بيع تذاكر).		
							عدد المشاركين في الدورات	نسبة المشاركين	- تنظيم 05 دورات تكوينية بـ 5 أيام لكل دورة لفائدة 5 مجموعات تتضمن 10		

							حول التحرش الخاصة بالشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية / العدد الجملي للمشاركي	في الدورات التكوينية	مشاركات ومشاركين بكل مجموعة حول مناهضة التحرش الجنسي ضد النساء والفتيات في فضاءات ووسائل النقل. (المنتفعون: 50 عون من الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية + رئيس محطة تونس).			
								نسبة التقدم في احداث مركز الإنصات	- إحداث مركز إنصات يحتوي على تجهيزات مطابقة للمواصفات العالمية بمحطة نموذجية يسدي خدمات للفتيات وللنساء اللاتي تعرضن لجميع أشكال العنف في وسائل وفضاءات النقل مع إنتداب خارجي للعنصر النسائي للعمل بهذا المركز وتكوينهن في الإختصاص.			
								نسبة التقدم في إنجاز دليل الإجراءات	إعداد إجراء إحالة وتوجيه وإحاطة للنساء والفتيات ضحايا العنف والعنف الجنسي بوسائل وفضاءات النقل.			
							عدد الكاميرات التي تم تركيزها / العدد الجملي للكاميرات	تطور تركيز كاميرات مراقبة	-تركيز 10 كاميرات مراقبة ومنبه صوتي واستغلال حافلات مجهزة بكاميرات بالنسبة للخطوط المتصلة بالمحطة النموذجية وتعيين اعوان من النساء للعمل في شبابيك بيع			

								التذاكر وسائقات في المترو الخفيف.			
								التنسيق مع وزارة العدل لمراجعة أو إضافة نص إلى قانون الجزائي يجرم التحرش في الشوارع وفقا للتعريف الوارد باتفاقية إسطنبول.			
						عدد الحملات المناهضة للتحرش الجنسي / العدد الجملي للحملات	نسبة الحملات المقامة بوسائل النقل	إقامة حملات توعوية في وسائل النقل العمومي والإكثار من الملصقات المناهضة للتحرش الجنسي في كل مكان. .			
						عدد الدوريات الأمنية الخاصة بالتحرش / العدد الجملي للدوريات	عدد الدوريات الأمنية الخاصة بالتحرش	-التنسيق مع الأمن في الحد من هذه الظاهرة والكف من اعتبارها من القضايا الثانوية وعدم الرحمة مع المتحرش،			
							عدد الومضات التحسيسية بوسائل الإعلام	التنسيق مع الإعلام لتنظيم حملات إعلامية توعية الأخلاقية والقانونية وترهيب المتحرشين بأن القانون يحفظ حق المرأة والتشهير بهم.			
						عدد حملات التوعية للعموم بخصوص العنف / العدد الجملي للحملات	نسبة توعية الرجال	تنظيم حملات توعية موجهة للعموم حول مضار هذه العادة وتأثيرها السلبي في المجتمع وتأثيرها العكسي عليهم .			

الأثر3: وضع وتنفيذ سياسات تضمن التمكين الإقتصادي والمالي للنساء والحق في العمل اللائق والأجر العادل.

1-الأهداف العملية المراعية للنوع الاجتماعي

البرنامج عدد 2: الطيران المدني

الهدف الاستراتيجي عدد 1: تنمية النقل الجوي بالمطارات		
الأسباب الفرعية / الضمنية	الأسباب المباشرة (هي التي تعيق مباشرة تحقيق الهدف المعني)	الأهداف العملية المراعية للنوع الاجتماعي
<ul style="list-style-type: none"> - الصورة النمطية الذكورية للطيارين والميكانيكيين وفنيي الطائرات - ثقافة تقليدية لدى شركات الطيران تعتبر النساء غير مناسبات تاريخيا لهذه الأدوار - هيمنة الرجال في مواقع اتخاذ القرار ومحدودية وصول صوت المرأة 	<ul style="list-style-type: none"> - تفضيل شركات النقل الجوي تشغيل الرجال على حساب النساء في قطاع الطيران 	الهدف العملياتي 1: تعزيز تشغيل المرأة في قطاع الطيران المدني
<ul style="list-style-type: none"> - نقص الدعم والتوجيه للنساء للدخول مجال الطيران - نقص الوعي لدى النساء بفرص العمل في مجال الطيران والأدوار المتاحة لهن. - عدم وجود نماذج نسائية بارزة في هذا المجال 	<ul style="list-style-type: none"> - عزوف النساء عن الانضمام إلى هذا المجال. 	

<p>- وظائف الطيران لا تأخذ بعين الإعتبار الظروف الخصوصية للمرأة على غرار العمل في الأماكن النائية أو في ظروف جوية صعبة.</p>		
<p>- إنعدام الثقة بالنفس وهو ما يمنع من إختيار هذا المجال والمشاركة فيه</p>		

- خطة العمل الخاصة بالأثر 3
- الأهداف والمؤشرات العملية

المؤشرات العملية					المؤشر	الأهداف العملية	الأهداف الاستراتيجية	البرنامج
تقديرات	تقديرات	تقديرات	طريقة الاحساب	طبيعة المؤشر				
(ن+3)	(ن+2)	(ن+1)**	عدد الطائرات والميكانيكيات و فني الطائرات من مجموع الطيرين و الميكانيكيين و فنيي الطائرات	مؤشر فاعلية	نسبة الإناث من طيارين وميكانيكي وفني الطائرات	تعزيز تشغيل المرأة كطيارات وميكانيكيات وفنيات الطائرات في قطاع الطيران المدني	تنمية النقل الجوي بالمطارات	الطيران المدني

الأنشطة المراعية للنوع الاجتماعي والمؤشرات

مصادر التمويل	الميزانية			مؤشرات النشاط				الأنشطة	الاهداف العملية	الأهداف الاستراتيجية	البرنامج	
	تقديرات (3+ن)	تقديرات (2+ن)	تقديرات (1+ن)	تقديرات (3+ن)	تقديرات (2+ن)	تقديرات (1+ن)	طريقة الاحتساب					المؤشر
							عدد المنتفعين بالدورات التكوينية من الإناث / العدد الجملي من المتكويين	عدد المنتفعين من الإناث بالدورات التكوينية في المجال	تنظيم دورات تكوينية و تدريبية لفائدة النساء الطيارات وميكانيكيات وفنيات طائرات لتنمية قدراتهن و تعزيز ثقتهن بأنفسهن للتقدم في المجال و تدعيم حضورهن في الترقيات			
							عدد الحملات التحسيسية لفائدة الشركات بقبول الإناث/ العدد الجملي للحملات	عدد الحملات التحسيسية لفائدة الشركات لقبول الإناث كطيارات	-تنظيم حملات تحسيسية لفائدة الشركات بقبول متربصين فنيي وميكانيكي وطيار من الإناث	تعزيز تشغيلية المرأة في قطاع الطيران المدني	تنمية النقل الجوي	الطيران المدني
							عدد الحملات التوعية لفائدة الإناث / العدد الجملي للحملات	نسبة حملات التوعية لتشجيع النساء	تنظيم حملات توعية بالتنسيق مع الجهات المختصة لتشجيع النساء على اختيار مسارات مهنية في هذا المجال			

							عدد الندوات المنظمة بالخصوص	تنظيم ندوات لنشر قصص نساء ناجحات في هذا المجال لمشاركة تجاربهن وكسر الصور النمطية القديمة			
						عدد المنح الدراسية والتمويل / العدد الجملي للمنح التمويل	نسبة المنح الدراسية والتمويل	تقديم منح دراسية وتمويل للنساء اللواتي يرغبن في تطوير مهارتهن في هذا المجال			

2/الأهداف العملية المراعية للنوع الاجتماعي
البرنامج عدد 1: النقل البري

الهدف الاستراتيجي عدد 1: تدعيم وتنمية النقل العمومي الجماعي		
الأسباب الفرعية / الضمنية	الأسباب المباشرة (هي التي تعيق مباشرة تحقيق الهدف المعني)	الأهداف العملية المراعية للنوع الاجتماعي
<ul style="list-style-type: none"> - ضعف الموارد الذاتية الملائمة للانتصاب للحساب الخاص في الوسط الريفي - ضعف مصادر والتسهيلات التمويل الملائمة للتشجيع للانتصاب للحساب الخاص - محدودية مردودية هذا الإستثمار. (نقل غير متواتر) 	<ul style="list-style-type: none"> -عدم اقبال المستثمرين على الانخراط في مشروع النقل الموجه بالمرأة الريفية 	<p>الهدف العملياتي 1: تكثيف وتقريب خدمات النقل العمومي من المرأة الريفية</p>
<p>بالرغم من إصدار نصوص قانونية (القانون عدد 51 لسنة 2019 المؤرخ في 11 جوان 2019 المتعلق بإحداث صنف "نقل العملة الفلاحيين"، /الأمر الحكومي عدد 724 لسنة 2020 مؤرخ في 31 أوت 2020 يتعلق بضبط شروط تعاطي نشاط نقل العملة الفلاحيين وشروط الانتفاع بهذه الخدمة). هناك صعوبة الاستثمار لتعاطي هذا النشاط لعدم المردودية في ظل ارتفاع أسعار وسائل النقل وعدم المردودية.</p>		
<ul style="list-style-type: none"> - ارتفاع مخاطر نقل المرأة الفلاحية (المسالك الفلاحية) 		
<ul style="list-style-type: none"> - مسالك فلاحية وعرة وغير مهيأة لا تمكن من استعمال مختلف وسائل نقل الأشخاص المتاحة حاليا - عدم توفر اليات المراقبة على الطرقات 	<ul style="list-style-type: none"> - صعوبة وصول وسائل النقل العمومي لمتوفرة حاليا لبعض المناطق الريفية 	
<ul style="list-style-type: none"> - نقص في التنسيق مع مختلف الأطراف المعنية 	<ul style="list-style-type: none"> - تشتتت مجهود الدولة في معالجة هذه الظاهرة بين مختلف الوزارات (وزارات المرأة والأسرة وكبار السن، والنقل، والداخلية، والفلاحة والموارد المائية والصيد البحري...). 	

خطة العمل الخاصة بالأثر 3
-الأهداف والمؤشرات العملية

المؤشرات العملية					المؤشر	الاهداف العملية	الأهداف الاستراتيجية	البرنامج
تقديرات	تقديرات	تقديرات	طريقة الاحتساب	طبيعة المؤشر				
(3+ن)	(2+ن)	(1+ن)**	تطور عدد الرخص التي تعطى للعربات التي تنقل المرأة الفلاحية من سنة إلى أخرى	مؤشر نجاعة	تطور عدد رخص العربات نقل المرأة الفلاحية	تكثيف وتقريب خدمات النقل العمومي من المرأة الريفية	تدعيم وتنمية النقل العمومي الجماعي	النقل البري

الأنشطة المراعية للنوع الاجتماعي والمؤشرات

مصادر التمويل	الميزانية			مؤشرات النشاط					الأنشطة	الاهداف العملية	الأهداف الاستراتيجية	البرنامج
	تقديرات (3+ن)	تقديرات (2+ن)	تقديرات (1+ن)	تقديرات (3+ن)	تقديرات (2+ن)	تقديرات (1+ن)	طريقة الاحتساب	المؤشر				
									مراجعة الإطار قانوني لملائمته وتبسيطه لتشجيع الانخراط في مشروع النقل الخاص بالمرأة الريفية	تكثيف		
							عدد المنفعين بالتمويل للإعربات نقل فلاح / عدد المنفعين بتمويلات	نسبة التمويل الموجهة لإقتناء عربات مخصصة للنقل الريفي	دعم آليات تمويل موجهة لتشجيع على لإقتناء عربات مخصصة للنقل الفلاحي - وضع آليات التمويل الملائمة للإنتصاب للحساب الخاص	وتقريب خدمات النقل العمومي من المرأة الريفية	تدعيم وتنمية النقل العمومي الجماعي	النقل الريفي
							عدد النساء المنتفعات ببطاقة عامل فلاح / العدد الجملي للمنتفعين بالبطاقة	نسبة إسناد بطاقة عامل فلاح للمرأة	التنسيق مع وزارة الفلاحة والداخلية بخصوص إسناد بطاقة عامل فلاح للمرأة الريفية تساعدها على إمتطاء وسائل نقل العملة			

							عدد العربات المستخدمة في النقل الريفي للفحص الجملي للعربات للفحص الفني	نسبة العربات المستخدمة في النقل الريفي للفحص الفني	إضافة العربات المستخدمة في تعاطي نشاط نقل العملة الفلاحيين للفحص الفني لسلامة المرأة العاملة الريفية		
							عدد الإمتيازات الجبائية لإقتناء عربية لنقل المرأة الفلاحية / العدد الجملي للإمتيازات لشراء عربية نقل	نسبة الإمتيازات الجبائية لإقتناء عربات لنقل المرأة الفلاحية	-التنسيق مع الوزارات المختصة لتسهيل الإنتفاع بإمتيازات جبائية عند إقتناء السيارات المستعملة لنقل العملة الفلاحيين وخاصة المرأة العاملة في المجال		
							عدد الجلسات مع المجالس البلدية بخصوص حاجيات المرأة الريفية / العدد الجملي للجلسات	نسبة الجلسات الخاصة بتحديد حاجيات المرأة الريفية	-التنسيق مع المجالس البلدية قصد تحديد حاجيات المرأة الريفية والعاملة في القطاع الفلاحي من وسائل النقل وذلك عبر الإدارات الجهوية التي يمكن أن تلعب دور إتصال بين الأطراف المتدخلة .		
							عدد أيام التوعية مع المجتمع الدولي حول نقل المرأة الفلاحة / العدد الجملي لحملات التوعية مع المجتمع الدولي	نسبة أيام التوعية مع المجتمع المدني حول نقل المرأة الفلاحية	تنظيم أيام توعية بالتنسيق مع المجتمع المدني حول نقل المرأة الفلاحية لوضع خارطة طريق وتوجيه النقل الفلاحي لمستعمليه		

							عدد المكاتب الخاصة برخص نقل المرأة الفلاحية / العدد الجملي للمكاتب	نسبة المكاتب الخاصة برخص نقل المرأة الفلاحية	التنسيق مع الولايات لإنشاء مكتب خاص بالرخص الخاصة بنقل المرأة الفلاحية			
--	--	--	--	--	--	--	--	---	--	--	--	--

الأثر عدد 6: صمود النساء والفتيات أمام الأوبئة والأزمات والتغيرات المناخية

1/الأهداف العملية المراعية للنوع الاجتماعي

البرنامج عدد 1: النقل البري

الهدف الاستراتيجي عدد 1: دعم سلامة النقل العمومي الجماعي للأشخاص-		
الهدف العملي المراعي للنوع الاجتماعي	الأسباب المباشرة (هي التي تعيق مباشرة تحقيق الهدف المعني)	الأسباب الفرعية / الضمنية
الهدف العملي 1: تعزيز حماية المرأة من مخاطر الكوارث الطبيعية عند استعمال وسائل النقل العمومي البري.	نقص في اليات التدخل الناجمة للحد من مخاطر التي تعترض المرأة عند التنقل في حال حدوث فياضانات	-عدم وجود خطة طوارئ للتعامل مع الفيضانات -عدم وجود خريطة تحدد مكان تواجد النساء بنسب كبيرة
		-نقص في الأسطول
		نقص التنسيق مع مختلف الأطراف المعنية (وزارة التجهيز، وزارة تكنولوجيا الإتصال....)
		-عدم إعطاء الأولوية للمناطق التي يتواجد فيها عدد كبير من النساء
	نقص وعي المرأة بكيفية التصرف خلال الفيضانات وكيفية استخدام وسائل النقل العمومية بأمان خلال هذه الأوقات	نقص الحملات التوعوية الموجهة للمرأة حول كيفية التصرف خلال الفيضانات وكيفية استخدام وسائل النقل العمومية بأمان خلال هذه الأوقات
	نقص الوعي والتدريب لدى السائقين والمرافقين في كيفية التصرف عند حدوث فيضانات	غياب تكوين السائقين حول كيفية التصرف عند حدوث فيضانات يأخذ بعين الإعتبار الحاجيات الخصوصية للمرأة في هذه الحالة

خطة العمل الخاصة بالأثر 6
-الأهداف والمؤشرات العملية

المؤشرات العملية					المؤشر	الأهداف العملية	الأهداف الاستراتيجية	البرنامج
تقديرات	تقديرات	تقديرات	طريقة الاحتساب	طبيعة المؤشر				
(ن+3)	(ن+2)	(ن+1)**	عدد النساء ضحايا كارثة طبيعية إستعمالهن لوسائل النقل / العدد الجملي للنساء المستعملات للنقل	مؤشر منتوج	نسبة النساء ضحايا كارثة طبيعية عند إستعمالهن لوسائل النقل	الحد من المخاطر التي تعترضها المرأة عند استعمال وسائل النقل العمومي عند حدوث كوارث طبيعية	دعم سلامة النقل العمومي الجماعي للأشخاص	النقل البري

الأنشطة المراعية للنوع الاجتماعي والمؤشرات

مصادر التمويل	الميزانية			مؤشرات النشاط				الأنشطة	الاهداف العملية	الأهداف الاستراتيجية	البرنامج	
	تقديرات (3+ن)	تقديرات (2+ن)	تقديرات (1+ن)	تقديرات (3+ن)	تقديرات (2+ن)	تقديرات (1+ن)	طريقة الاحتساب					المؤشر
							عدد خطط الطوارئ للمناطق التي تتواجد فيها النساء / العدد الجملي لخطط الطوارئ	نسبة تنفيذ خطة الطوارئ بخصوص المناطق التي تتواجد فيها المرأة	وضع خطة طوارئ للتعامل مع الفيضانات تتأخذ بعين الاعتبار بعد النوع الاجتماعي	تحسين حماية النساء من مخاطر الفياضات عند استعمال وسائل النقل العمومي	دعم النقل العمومي الجماعي للأشخاص	النقل البري
							عدد الأنشطة المبرمجة لإعداد الخريطة / عدد الأنشطة المبرمجة لإعداد الخريطة	نسبة التقدم في وضع خريطة لتحديد المناطق الخطرة	وضع خريطة تحدد المناطق عالية خطورة الفيضانات تتأخذ بعين الاعتبار بعد النوع الاجتماعي			
							عدد الاجتماعات المنعقدة	نسبة التنسيق بين الأطراف المتدخلة	التنسيق مع مختلف الأطراف المتدخلة في مجابهة الفيضانات (وزارة التجهيز والإسكان، وزارة الشؤون الإجتماعية ووزارة الداخلية والبلديات			

							القطاع بالخصوص					
							عدد البيانات حول العلاقة بين النوع الاجتماعي وتداعيات التغيرات المناخية / العدد الجملي للبيانات والإحصاءات	نسبة البيانات حول العلاقة بين النوع وتداعيات التغيرات المناخية	توفير المزيد من البيانات والإحصائيات الدقيقة حول العلاقة بين النوع الاجتماعي وتداعيات التغيرات المناخية			
							عدد الحملات التوعوية الموجهة للنساء حول مخاطر التغير المناخي/ العدد الجملي للحملات التوعوية بخصوص مخاطر التغيرات المناخية	نسبة الحملات التوعوية حول مخاطر التغير المناخي التي تؤخذ بعين الإعتبار النوع الاجتماعي	-تنظيم حملات توعوية مراعية للنوع الاجتماعي حول مخاطر التغير المناخي وسبل التعامل معه			
							عدد البيانات المتعلقة بدور المرأة / العدد الحملتي للبيانات	نسبة تحيين البيانات المتعلقة بدور المرأة في	تدعيم وتحيين البيانات والإحصاءات حول العلاقة بين النوع الاجتماعي خاصة دور المرأة وتداعيات التغيرات المناخية			

							الصادرة بخصوص التغيرات المناخية	التغيرات المناخية			
							عدد الدورات التدريبية لتوقي من المخاطر / العدد الجملي للدورات	نسبة الدورات التدريبية	- تنظيم دورات تدريبية وتكوينية للسائقين والمرافقين حول سبل التوقي من مخاطر الفيضانات تأخذ بعين الإعتبار الحاجيات الخصوصية للركاب من نساء ورجال		